ADAC autotest

# BYD Seal Design

## Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (230 kW/313 PS)

Viel Licht, aber auch viel Schatten - so lässt sich das Testergebnis des BYD Seal wohl ganz treffend umschreiben. In vielen Punkten hat uns der Seal durchaus positiv überrascht. Hier wären zuallererst die auffallend gute Fahrwerksabstimmung zu nennen, oftmals alles andere als eine Stärke der chinesischen Fahrzeuge. Sowohl der gebotene Federungskomfort als auch die Fahrdynamik können überzeugen, und die Lenkung bietet Präzision und Gefühl, während man bei vielen China-Stromern ein Playstation-Lenkrad in den Händen wähnt. Auch die sorgfältige Verarbeitung und der wertige Materialmix im Innenraum stehen den etablierten Herstellern nicht nach, ganz im Gegenteil. Die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, die großzügige Fahrzeuggarantie und der weitegehend konkurrenzlos günstige Preis runden das Ganze ab. Alles bestens also? Leider nein. In anderen Bereichen hinkt der Seal der Konkurrenz teils deutlich nach, allen voran beim E-Antrieb: Der Verbrauch fällt mit 21,2 kWh/100 (inkl. Ladeverluste) ziemlich hoch aus, die Ladeperformance liegt auch aufgrund der fehlenden Akkukonditionierung unter Konkurrenzniveau und das Navi beherrscht keine Laderoutenplanung. Zudem lenkt die Touchscreen fokussierte Bedienung stark ab und der Radioempfang ist nur rudimentär vorhanden. Außerdem schränken die fehlenden Stütz- und Anhängelasten sowie der kleine Kofferraum die Transportqualitäten stark ein. Man muss für den günstigen Preis somit teils gravierende Nachteile in Kauf nehmen, die zumindest teilweise per Update (z. B. Laderoutenplanung) beseitigt werden können. **Konkurrenten:** u. a. BMW i4, Hyundai Ioniq 6, Polestar 2, Tesla Model 3.

⊕ **hoher Geräuschkomfort, gute Fahrwerks- und Lenkungsabstimmung, praktischer Frunk, umfangreiche Komfort und Serienausstattung, attraktiver Preis, sechsjährige Fahrzeuggarantie**

⊖ **umständliche Bedienung, erhöhter Verbrauch, keine Laderoutenplanung, unterdurchschnittliche Ladeperformance, schlechter Radioempfang**

## ADAC-Urteil

| | |
|---|---|
| AUTOTEST | 2,0 |
| AUTOKOSTEN | k.A. |

## Zielgruppencheck

| | |
|---|---|
| Familie | 3,0 |
| Stadtverkehr | 4,1 |
| Senioren | 3,0 |
| Langstrecke | 2,5 |
| Transport | 3,9 |
| Fahrspaß | 1,4 |
| Preis/Leistung | k.A. |

**Ecotest** ★★★★☆

# 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

## 1,6 Verarbeitung

⊕ Der BYD Seal überzeugt mit einer bemerkenswert guten Verarbeitung sowie einer wertigen Materialauswahl - hier muss sich der chinesische Stromer vor der Konkurrenz wahrlich nicht verstecken. Die Karosserie ist sehr sorgfältig gefertigt und überzeugt mit schmalen und gleichmäßig verlaufenden Spaltmaßen, satt schließenden Türen und guter Lackqualität. Die Kofferraumklappe ist auch innen mit Klarlack überzogen, die Fronthaube ist auch auf der Innenseite lackiert und verfügt zudem über praktische Gasdruckfedern. Leider muss man die Fronthaube umständlich über einen Hebel im Fahrerfußraum durch zweimaliges Ziehen entriegeln - über den Fahrzeugschlüssel oder die Smartphone-App ist dies leider nicht möglich.

Der Innenraum hinterlässt einen wertigen und wohnlichen Eindruck. Die verwendeten Materialien befinden sich auf gutem Niveau. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind wie in dieser Klasse üblich im oberen Bereich geschäumt, ein Kniepolster für den Fahrer, mit Stoff überzogene Sonnenblenden sowie Türrahmenverkleidungen findet man jedoch eher selten vor. Serienmäßiges Leder und Alcantara an Sitzen, Türen und Armaturenbrett sowie Filz im Handschuhfach, im Münzfach und im Fach unter der Mittelarmlehne sorgen für ein in der Mittelklasse überdurchschnittlich nobles Ambiente.
Der Unterboden ist glattflächig und vollständig verkleidet - besser geht es kaum.

## 4,3 Alltagstauglichkeit

Die Batterie des BYD Seal kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) bis 11 kW und mit Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) bis 150 kW geladen werden. Ein Ladekabel für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ-2-Stecker. Beide Kabel finden z. B. in dem separaten Fach unter der Fronthaube (Frunk) Platz und sind dort immer problemlos erreichbar. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom an einer Schnellladesäule, allerdings fällt die Ladeperformance des BYD Seal im Konkurrenzumfeld unterdurchschnittlich aus. Für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent SoC benötigt er unter idealen Bedingungen bei unseren Tests 39 Minuten. Die maximale Ladeleistung von rund 150 kW kann der Seal lediglich bis 26 Prozent SoC halten, danach fällt die Ladekurve stark ein. Noch wichtiger ist die nachgeladene Reichweite pro Zeit: Auch hier hat der BYD im Vergleich zum Klassenprimus Hyundai Ioniq 6 2WD deutlich das Nachsehen: Während der Seal in 30 Minuten Strom für rund 250 km nachgeladen hat, bunkert der Koreaner in dieser Zeit Energie für weitere 490 km.
Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest eine Reichweite von 405 km. Bei innerstädtischen Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) sind auch Reichweiten von über 500 km möglich.

Bei Kälte allerdings erhöht sich der Verbrauch deutlich und die Reichweite verringert sich entsprechend. Als Zugfahrzeug ist der Seal nur bedingt geeignet: Während die Stützlast mit 75 kg noch in Ordnung geht, fällt die zulässige Anhängelast mit 750 kg für gebremste Anhänger sehr bescheiden aus.

⊕ Es gibt für den Seal einen Adapter für den Ladeanschluss, über den elektrische Geräte angeschlossen und mit bis zu 3 kW (einphasig) versorgt werden können (V2L). Die Stromabgabe erfolgt bis zu einem SoC von 15 Prozent. Das reicht aus, um beispielsweise einen Tischgrill zu betreiben oder ein E-Bike aufzuladen.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man zwei Schutzkappen von der Ladedose abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es ist nur ein Reifenreparatur-Set serienmäßig an Bord; Wagenheber und Schraubenschlüssel gibt es nicht.

Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

## 3,4 Licht und Sicht

Das LED-Scheinwerfersystem kann nicht vollauf überzeugen und erreicht bei weitem nicht die Qualität etwa eines BMW i4. Das Linsensystem sorgt zwar für gute Sicht bei nächtlichen Fahrten, allerdings ist die Lichtverteilung von Abblend- und Fernlicht vergleichsweise inhomogen. Zwar verfügt der Seal



© ADAC e.V. | Seite 2

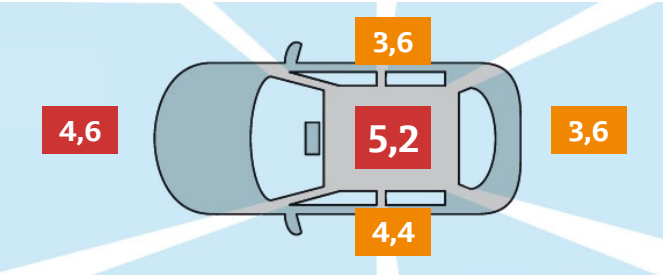
über eine dynamische Leuchtweitenregulierung, auf eine Scheinwerferreinigungsanlage muss man jedoch ebenso verzichten wie auf zusätzliche Funktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht. Der Fernlichtassistent kann lediglich auf- und abblenden, eine Schattierungsfunktion besitzt er hingegen nicht. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Für die beiden Außenspiegel, die ohne asphärischen Bereich auskommen müssen, ist diese Funktion leider nicht erhältlich.

⊕ Um die schlechte Übersichtlichkeit zumindest teilweise zu kompensieren, bringt der Seal neben Parksensoren vorn und hinten auch ein 360-Grad-Kamerasystem mit. Einen Parkassistenten hat der BYD hingegen nicht zu bieten.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der BYD Seal schlecht ab, weil insbesondere die Sicht nach schräg hinten und gerade hinten stark eingeschränkt ist. Weil die Unterkante der Heckscheibe sehr hoch liegt, sind bodennahe Gegenstände hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung zu erkennen. Wie bei Stufenhecklimousinen üblich besitzt der Seal keinen Heckwischer.

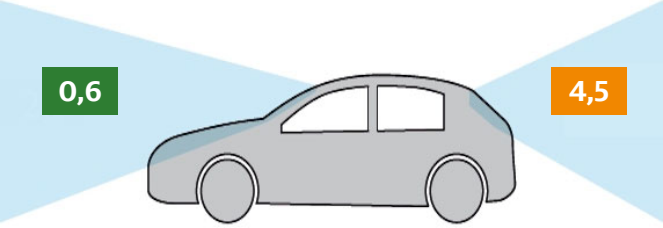
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen




### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.




## 2,5 Ein-/Ausstieg

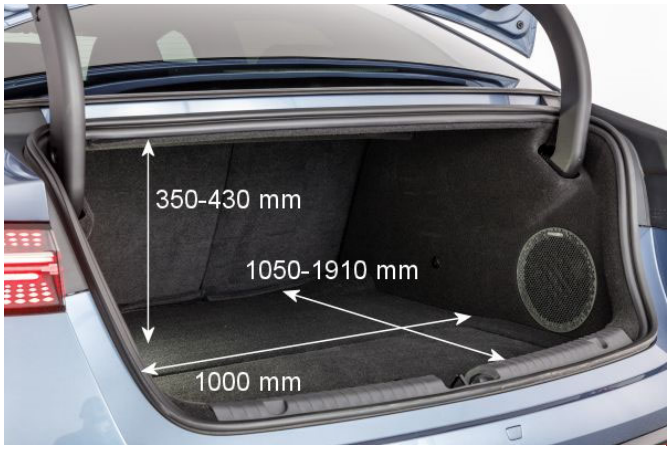
Das Ein- und Aussteigen fällt nicht besonders leicht, weil sich die Sitzflächen allesamt in recht geringer Höhe über der Straße befinden (Fahrersitz nur 44 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt) und der Schweller recht breit ausfällt. Auf den hinteren Plätzen sind zudem die im oberen Bereich eingezogene Tür hinderlich. Der elektrische Fahrersitz bietet serienmäßig eine Ein- und Ausstiegshilfe und fährt automatisch zurück.
Die geöffneten Türen rasten in drei Positionen zuverlässig ein und fallen so auch an Steigungen nicht gleich auf oder zu. Mit Ausnahme des Fahrersitzes gibt es für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel.

⊕ Die serienmäßige Umfeldbeleuchtung samt Spots in den Außenspiegeln erhellt bei Dunkelheit den Bereich rund um das Fahrzeug. Im hinteren Fußbereich gibt es keinen Kardantunnel, wodurch dem Mitfahrer in der Mitte mehr Platz zur Verfügung steht.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Zudem lässt sich das System nicht deaktivieren und es fehlen Sensoren in den hinteren Türgriffen.
Die elektrisch betätigten Türgriffe erweisen sich im Alltag als unpraktisch, da sie bei Annäherung nicht zuverlässig ausfahren oder ohne Schlüssel "am Mann" erst gedrückt werden müssen, ehe sie ausfahren.

## 3,2 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt für eine 4,80 m große Limousine vergleichsweise klein aus, vor allzu große Transportaufgaben sollte man den BYD nicht stellen. Das Ladeabteil fasst standardmäßig bescheidene 325 l. Alternativ passen etwa sechs handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 745 l Ladevolumen bis zur Fensterunterkante zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 45 l Stauraum. Ein weiteres Fach unter der Fronthaube (Frunk) fasst rund 45 l - Ladekabel sind hier unabhängig vom Beladungszustand des Kofferraums stets problemlos zu erreichen.



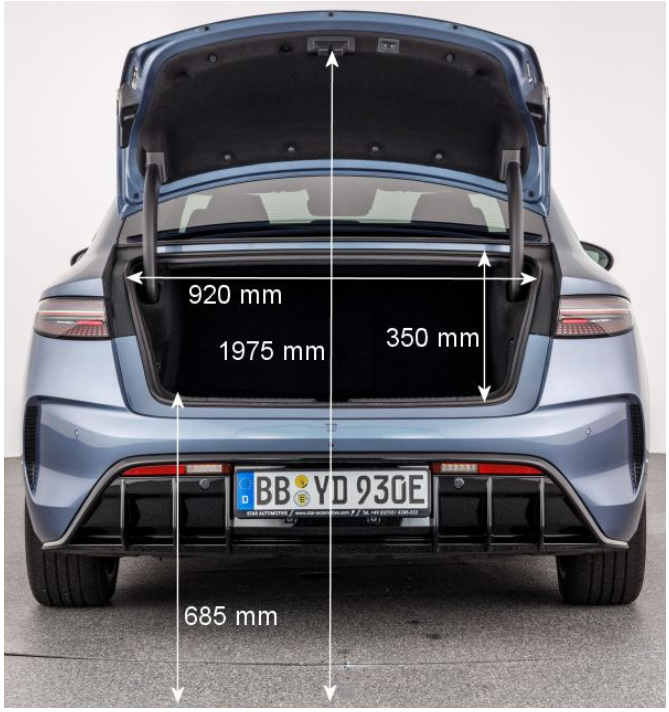

Lediglich 325 l Gepäck passen in den Kofferraum des Seal.


© ADAC e.V. 

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch angetrieben. Praktisch: Im Gegensatz etwa zum Tesla Model 3, bei dem sich diese Funktion im Touchscreen findet, gibt es in der Fahrertürtafel eine separate Taste, um die Heckklappe vom Innenraum aus zu betätigen. Die Betätigung per Fußschwenk unter das Heck beherrscht der Chinese nicht, eine entsprechende Sensorik ist nicht verbaut. Besonders sperrige Gegenstände lassen sich im Gepäckabteil des Seal nicht transportieren, da die Kofferraumöffnung wie bei Stufenhecklimousinen typisch vergleichsweise klein ist. Die Ladekante liegt günstige 69 cm über der Fahrbahn und damit nicht zu hoch. Innen gilt es eine sieben cm hohe Stufe zu überwinden, die beim Ausladen ein wenig stören kann. Vorbildlich dagegen: BYD verbaut im Kofferraum zwei LED-Lampen, so dass das Ladeabteil einwandfrei ausgeleuchtet ist.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine störende Stufe und die Lehnen steigen merklich an. Zudem lässt sich der Mittelgurt nicht aushängen und ist damit im Weg. Eine 12-V-Steckdose, um etwa einen Kühlbox anzuschließen, hat der Seal im Kofferraum nicht zu bieten.




Mit ca. 69 cm liegt die Ladekante des Seal auf verhältnismäßig niedrigem Niveau.

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Entriegelung erfolgt nicht vom Kofferraum aus, sondern ausschließlich oben an den Lehnen. Beim Wiederaufstellen der Lehnen sollte man darauf achten, die Gurte nicht in das Lehnenschloss einzuklemmen.
Für kleinere Gegenstände gibt es unter dem Kofferraumboden ein Fach und seitlich links eine Ausbuchtung mit Netz. Taschenhaken oder Verzurrösen sucht man jedoch vergebens. Alternativ kann man aber den Stauraum unter der vorderen Haube nutzen, der sich per zweimaligem Ziehen am Hebel im Fußraum entriegeln lässt.

# 3,0 INNENRAUM

## 3,7 Bedienung

Die Bedienung erfolgt beinahe vollständig über das große Zentraldisplay. Dieses nimmt Toucheingaben in den meisten Fällen ohne Verzögerung an und überzeugt mit einer durchaus schnell erlernbaren Menüführung. Schwächen offenbart die Bedienung dadurch, dass wichtige Grundfunktionen im Anzeigekonzept nicht dauerhaft hervorgehoben werden (Shortcuts auf oberster Bedienebene für Navigation, Radio etc.) oder sie - wie im Falle der Sitzheizung - in einem Untermenü "versteckt" sind. Hier wäre aus Nutzersicht eine Optimierung der Bedienoberfläche wünschenswert. Zudem lässt sich die Bedienhand beim Betätigen des Touchscreens weder in der horizontalen noch in der vertikalen Ausrichtung abstützen, was ein genaues Zielen beim Interagieren und eine hohe "Fehlbedienungsquote" bei kleinen Schaltflächen auf holprigen Strecken zur Folge hat - allen voran bei der Bedienung der Klimaanlage. Wieder etwas ausgleichen kann dieses Bediendefizit die

Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können überzeugen. Das Bedienkonzept über das große Zentraldisplay zeigt dagegen große Schwächen. Hier bleibt noch viel Raum für Verbesserungen.


© ADAC e.V. 

Sprachsteuerung, die Befehle zur Änderung der Innenraumtemperatur und zum Eingeben von Navigationszielen umsetzen kann.
Das digitale Kombiinstrument lässt sich gut ablesen, allerdings fällt der Umfang des Bordcomputers eher dürftig aus - es gibt weder eine Verbrauchsanzeige ab letztem Ladevorgang noch für die aktuelle Fahrt. Ein Head-up-Display ist der Allradversion vorbehalten.

⊕ Für die Einstellung von Lenkrad, Sitzen und Außenspiegeln verbaut BYD konventionelle Bedienelemente, die ein schnelles und intuitives Justieren erlauben. Für die Lautstärkeeinstellung bietet der Seal je einen als Drehwalze ausgeführten Regler am Multifunktionslenkrad sowie auf der Mittelkonsole.

⊖ Das Fahrzeugmenü fällt mit zahlreichen Übersetzungsfehlern und kaum verständlichen Begrifflichkeiten negativ auf. Zudem liegt dem Fahrzeug keine Bedienungsanleitung bei - weder in Papier- noch in digitaler Form. Das online abrufbare PDF-Dokument ist unvollständig und erklärt viele Fahrzeugfunktionen nur unzureichend.
Die Taste für den Warnblinker befindet sich recht unscheinbar auf der Mittelkonsole und ist dort leicht zu übersehen. Die beiden USB-Anschlüsse sind unter der Mittelkonsole angebracht und dort schlecht zu erreichen. Die Austrittsrichtung des Luftstroms aus den Lüftungsdüsen am Armaturenbrett lässt sich nur über den Touchscreen vornehmen - das ist unnötig umständlich und führt zu einer starken Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Seal tritt mit einer umfangreichen Infotainmentausstattung an. Serienmäßig an Bord sind neben einem Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen ein Dynaudio-Audiosystem mit zwölf Lautsprechern mitsamt Online-Radio und Bluetooth-Audio-Schnittstelle (inklusive Freisprechfunktion). Zudem lassen sich Smartphone-Inhalte via Android Auto oder Apple CarPlay (beides kabellos) auf dem Touchscreen spiegeln, was besonders in Kombination mit den beiden induktiven Ladeschalen praktisch ist. Vorn unter der Mittelkonsole sowie hinten unterhalb der mittigen Luftausströmer befinden sich je ein USB-A- und ein USB-C-Anschluss. Fahrzeuginformationen und -funktionen lassen sich per Smartphone-App abrufen und steuern. Fahrzeugupdates lassen sich Over-the-Air aufspielen. Die Online-Dienste sind die ersten beiden Jahre kostenlos.

⊖ Zum Testzeitpunkt ist für den Seal keine Laderoutenplanung verfügbar, die für ein effizientes und stressfreies Reisen unerlässlich ist. Im Test fiel der Seal wie viele chinesische Fahrzeuge mit einem schlechten Radioempfang negativ auf.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist viel Platz vorhanden, sowohl gefühlt wie auch gemessen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Menschen zurückschieben, über dem Scheitel ist dann noch eine Handbreit Luft. Das durch das serienmäßige Panoramaglasdach luftige Raumgefühl wird durch den dunklen Dachhimmel, die hohe Fensterlinie und die breite Mittelkonsole geschmälert.

## 3,3 Raumangebot hinten

Typisch für eine elektrische Limousine bietet der Seal ausgesprochen viel Beinfreiheit - bei einem auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellte Vordersitz reicht die Beinfreiheit für bis zu 2,10 m große Mitfahrer. Allerdings fällt das Dach im hinteren Bereich der Aerodynamik wegen stark ab, weshalb bereits Mitfahrer ab 1,85 m Kontakt zum Dachhimmel aufnehmen. Hinzu kommt, dass das Raumgefühl unter der schwarzen Innenausstattung und den schmalen Seitenfenster leidet. Das bis nach hinten reichende Glasdach schafft da wenig Abhilfe.

Im Fond finden aufgrund einer eingeschränkten Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich auf das Umklappen der Rücksitzlehnen. Mit Ablagemöglichkeiten ist der Seal



© ADAC e.V. | Seite 5

durchschnittlich gesegnet. Vorn finden sich zumindest zwei große und gut erreichbare Ladeschalen für das Smartphone, zwei Becherhalter sowie ein vergleichsweise großzügiges Handschuhfach, das mit feinem Filz ausgekleidet ist. Auch das kleine Fach links unterhalb des Lenkrads ist damit verkleidet. Die Türfächer sind jedoch recht klein und können keine Einliter-Flaschen aufnehmen, zudem vermissen wir ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel.
Die Ablagemöglichkeiten im Fond beschränken sich auf die kleinen Türfächer, die Lehnentaschen und die in der Mittelarmlehne befindlichen Becherhalter. Zudem gibt es je einen Jackenhalter an der B-Säule.

## 2,2 KOMFORT

### 2,4 Federung

⊕ Der BYD Seal ist in der getesteten Ausführung Design mit der Standardausführung des Fahrwerks ausgerüstet. Die Konstruktion fällt mit einer Mehrlenkerachse hinten und doppelten Querlenker vorn jedoch ziemlich aufwendig aus. Auch ohne adaptive Dämpferregelung bietet der Seal einen bemerkenswert guten Federungskomfort, lediglich innerorts würde man sich ein sensibleres Ansprechverhalten wünschen. Außerhalb geschlossener Ortschaften bügelt das Fahrwerk die meisten Unebenheiten wirkungsvoll weg und sorgt dafür, dass der Aufbau angenehm ruhig liegt. Damit lassen sich gerade Autobahnetappen entspannt zurücklegen. Alles in allem muss man den Entwicklern für die Fahrwerksabstimmung ein großes Kompliment machen. Der Seal ist ein gutes Beispiel dafür, welche große Fortschritte die Chinesen auch bei der Feinabstimmung komplexer Systeme wie dem Fahrwerk machen. Ein Vorsprung der etablierten Konkurrenten mit jahrzehntelanger Erfahrung auf diesem Gebiet ist nicht mehr zu spüren.

### 2,3 Sitze

⊕ Die Ledersitze sind ab Werk elektrisch verstellbar und bieten einen guten Komfort sowie dank der kräftigen Wangen einen ordentlichen Seitenhalt. Für korpulentere Personen könnten sie jedoch etwas eng geschnitten sein. Während der Fahrersitz über eine Memoryfunktion, eine Neigungsverstellung und eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze verfügt, muss der Beifahrer ohne diese Einstellmöglichkeiten auskommen. Die Sitzposition ist sportlich tief, aber bequem, was neben der Mittelarmlehne auch am Kniepolster sowie dem höhenverstellbaren Gurt liegt. Negativ stoßen uns die starren Kopfstützen auf, die keinerlei Verstellmöglichkeiten bieten. Auch im Fond sitzt man dank der gut konturierten und bequem gepolsterten Rückbank durchaus bequem, lediglich der Kniewinkel ist etwas spitz. Der Mittelsitz ist hingegen als Notsitz zu betrachten und nur für kürzere Strecken zumutbar.

### 1,6 Innengeräusch

⊕ Der BYD Seal überzeugt mit einem sehr guten Geräuschkomfort, was sich in einem bemerkenswert geringen Innengeräuschniveau widerspiegelt. Bei Tempo 130 haben wir einen Schalldruckpegel von lediglich 64,4 dB(A) ermittelt - ein guter Wert. Dies liegt neben den auffallend geringen Windgeräuschen auch an den niedrigen Abrollgeräuschen. Doch auch der Umstand, dass vom E-Motor im Gegensatz zu manch anderem Stromer so gut wie nicht zu hören ist, ist ein weiterer Beleg dafür, dass die Chinesen bei der Geräuschdämmung einen sehr hohen Aufwand betrieben haben.

### 1,9 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist serienmäßig an Bord, die Intensität des Automatikmodus kann jedoch nicht eingestellt werden. Auch eine Umluftautomatik vermissen wir. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen der Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sind Serie. Zudem bringt der Seal eine Belüftungsfunktion für die vorderen Sitze serienmäßig mit.

⊖ Die Austrittsrichtung des Luftstroms aus den Lüftungsdüsen am Armaturenbrett lässt sich nur über den Touchscreen vornehmen - das ist unnötig umständlich.


© ADAC e.V. 

# 1,0 MOTOR/ANTRIEB

## 1,1 Fahrleistungen

⊕ Auch wenn es sich bei der getesteten Ausführung um die schwächere der beiden Antriebsvarianten handelt, sind die Fahrleistungen des Hecktrieblers mit 230 kW/313 PS über jeden Zweifel erhaben. Auch wenn der Allradler mit 390 kW/530 PS nochmals deutlich potenter ist, kommt der Wunsch nach noch mehr Power nicht auf. Den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h absolviert der Seal in 3,5 s, von 80 auf 120 km/h vergehen gerade einmal 4,6 s. Das sind Werte auf Sportwagenniveau. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h geben die Chinesen mit 5,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird mit Hinblick auf den Verbrauch und damit auch die Reichweite auf 180 km/h elektronisch begrenzt.

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der BYD Seal gibt sich auch hier keine Blöße. Es ergeben sich wie zu erwarten keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen in seinem Elan kaum nach.

## 0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Seal besitzt aufgrund seines Elektromotors, der ein sehr großes Drehzahlband abdeckt, ein einstufiges Reduktionsgetriebe. Die Beschleunigung verläuft daher konstant und ohne Rucken. Die Fahrstufe wird mittels eines knubbelartigen, aber sehr edlen Wählhebel auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die Erreichbarkeit des Hebels ist einwandfrei, einzig die unter dem Hebel untergebrachte Taste für die Parkstellung fällt nicht auf Anhieb ins Auge. Eine Autohold-Funktion hat der BYD serienmäßig an Bord.

⊖ Die zweistufige Rekuperationsstärke lässt sich nur umständlich über den Touchscreen einstellen - das SUV Seal U besitzt hierfür einen praktischen Hebel auf der Mittelkonsole. Zudem fällt die Verzögerung in beiden Stufen vergleichsweise niedrig aus, One-Pedal-Driving ist damit nicht möglich.

# 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

## 1,7 Fahrstabilität

⊕ Der BYD Seal fühlt sich mit der direkten und präzisen Lenkung nicht nur dynamisch an, er fährt sich auch tatsächlich so. Der Seal setzt Lenkbefehle aus der Mittellage heraus sehr spontan um, wodurch sich der Stromer ungemein agil anfühlt. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten kann er die Dynamik auch im Kurvenlauf halten und schiebt erst vergleichsweise spät über die Vorderräder (Untersteuern). Provoziert man einen Lastwechsel, drängt das Heck spürbar, aber dank der direkten Lenkung und der effektiven ESP-Regelung jederzeit gut kontrollierbar nach außen. Den ADAC Ausweichtest besteht der Seal problemlos. Zwar muss der Fahrer leichte Lenkkorrekturen durchführen, diese werden aber beispielhaft direkt umgesetzt - da kommt Freude auf. Dynamisch bewegt lässt sich der Seal bestens kontrollierbar und sehr flott durch die Pylonengasse dirigieren. Eine sportlichere und damit gripstärkere Bereifung würde noch höhere Durchfahrgeschwindigkeiten zulassen.
Ein Lenkimpuls bringt den BYD kaum aus der Ruhe, auch der Geradeauslauf ist dank der ausgeprägten Lenkungszentrierung tadellos. Der mechanische Grip des Heckktrieblers ist hoch. Sollten die Antriebsräder auf rutschigem Untergrund doch mal zum Durchdrehen neigen, greift die Antriebsschlupfregelung schnell und feinfühlig ein. Insgesamt beeindruckt der Seal mit einer hohen Fahrstabilität bei gleichzeitig guter Fahrdynamik.

## 1,9 Lenkung

⊕ Nicht nur das Fahrwerk, auch die Lenkung haben die Entwickler gekonnt abgestimmt. Sie punktet mit Direktheit, Präzision und Rückmeldung. Die sportliche Auslegung spiegelt sich auch in einem recht hohen Lenkraftniveau wider, das in der Sport-Einstellung jedoch zu hoch ausfällt. Obwohl die Lenkung um die Mittellage ungemein direkt ist und sehr spontan auf Lenkbefehle anspricht, wirkt sie durch die starke Zentrierung keinesfalls nervös. In dieser Auslegung erinnert


© ADAC e.V. 

sie an die Lenkung des Porsche Taycan - und die Lenkungen aus Zuffenhausen zählen zum Besten, was es derzeit auf dem Markt gibt.

### 2,5 Bremse

⊕ Für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Seal 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - ein noch guter Wert. Das Ansprechen der Bremse und das Bremsgefühl sind insgesamt gut. Auch die Dosierbarkeit der Bremse gibt im Gegensatz zu manch anderem Stromer keinen Anlass zur Klage.

## 1,7 SICHERHEIT

### 1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BYD Seal punktet mit einer umfangreichen aktiven Sicherheitsausstattung, alle verfügbaren Systeme sind serienmäßig an Bord. So verfügt er über eine Verkehrszeichenerkennung, einen Totwinkelwarner samt Querverkehrsassistenten und Ausstiegswarner, ein Notbremssystem inklusive Kollisions- und Abstandswarnung sowie Kreuzungsassistent. Sollte es zu einer Notbremsung kommen, aktiviert der BYD automatisch die Warnblinkanlage, signalisiert das Abbremsen aber nicht noch zusätzlich durch blinkende Bremslichter. Der radarbasierter Abstandsregeltempomat funktioniert bis lediglich 150 km/h, daneben gibt es auch einen Tempomaten und einen Limiter. Im Zusammenspiel mit der aktiven Spurführung kann der Seal bis 120 km/h die Längs- und Querführung übernehmen (Autobahnassistent) und so den Fahrer entlasten. Darüber hinaus verfügt der Seal über eine Verkehrszeichenerkennung, einen Müdigkeitswarner sowie ein Reifendruckkontrollsystem, das die aktuellen Reifendrücke anzeigt.

⊖ Die Funktionalität der Fahrerassistenzsysteme besitzt noch Verbesserungspotential. So greift der Spurhalteassistent teils recht harsch ein, die Verkehrszeichenerkennung dürfte Tempolimits zuverlässiger erkennen und die adaptive Geschwindigkeitsregelung agiert oftmals unharmonisch und träge.

### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der BYD Seal hervorragende 89 Prozent und insgesamt volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 10/2023). Mitverantwortlich dafür ist die sehr umfangreiche Airbagausstattung: Neben den obligatorischen Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Stromer auch Seitenairbags hinten

### DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | |
|---|---|
| ESP | Serie |
| Abstandswarnung | Serie |
| Kollisionswarnung | Serie |
| City-Notbremssystem | Serie |
| Vorausschauendes Notbremssystem | Serie |
| Vorausschauender Kreuzungsassistent | Serie |
| Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
| Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | Serie |
| Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
| Tempomat | Serie |
| Abstandsregeltempomat | Serie |
| Autobahn-/Stauassistent | Serie |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Totwinkelassistent | Serie |
| Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
| Ausweichassistent | nicht erhältlich |
| Notfallassistent | nicht erhältlich |
| Ausstiegswarnung | Serie |
| Müdigkeitswarner | Serie |
| Head-up-Display | nicht erhältlich |
| Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie/nicht erhältlich |
| Reifendruck-Kontrollsystem | Serie (direkt messend) |



© ADAC e.V. | Seite 8

sowie einen Zentralairbag serienmäßig mit. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,75 m große Insassen weit genug ausziehen, allerdings kann der Dachhimmel eine stützende Funktion übernehmen. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden unter Umständen schlecht zu erreichen. Zudem vermissen wir im Kofferraum Zurrösen, mit denen sich speziell schwere Transportgegenstände sicher fixieren ließen. Die elektrisch betätigten Türgriffe können bei einem Unfall ein Sicherheitsrisiko darstellen, sollten sie nach der Kollision nicht automatisch ausfahren.

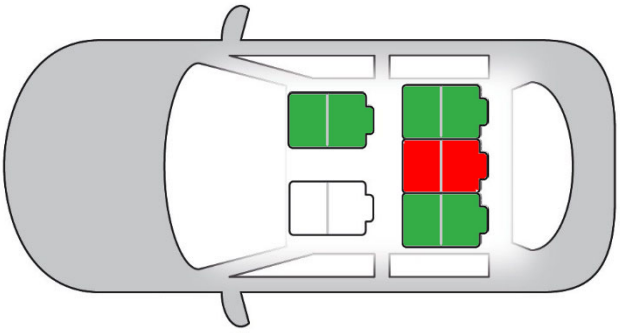
## 1,8 Kindersicherheit

⊕ 87 Prozent der Punkte sammelt der BYD Seal bei den Crashtests gemäß Euro NCAP-Norm für die Kindersicherheit. Gut erreichbare Isofix-Aufnahmen bietet der Chinese auf dem Beifahrersitz sowie den äußeren Fondsitzen, alternativ kann man dort Kindersitze auch mit dem Gurt stabil befestigen. Vor dem Kauf empfiehlt sich - wie immer - eine Probemontage. Selbst besonders raumgreifende Sitze wie solche, die nach hinten gerichtet sind, schränken den Verstellbereich der Vordersitze dank der großen Beinfreiheit hinten nicht ein. Die hinteren Türen lassen sich mittels Tasten in der Fahrertür einzeln verriegeln, eine praktische und sichere Lösung. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter rechts am Armaturenbrett deaktivieren, dann darf auf dem Beifahrerplatz auch ein nach hinten gerichteter Sitz verwendet werden.

⊖ Hinten in der Mitte ist die Gurtgeometrie ungünstig, um dort Kindersitze lagestabil zu befestigen. Isofix-Halterungen gibt es dort wie üblich nicht. Zudem sind herstellerseitig nicht alle Kindersitztypen für den Mittelsitz zugelassen.

**Kindersitze**

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



**Notenskala**

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz kommt der BYD Seal im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm auf 82 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist glattflächig, zudem ist unter der Haube kein Motor, der Fußgänger beim Aufprall zusätzlich gefährden könnte. Die Bereiche um die Frontscheibe (z.B. die A-Säulen) sind aus Karosseriestabilitätsgründen hart ausgeführt und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Notbremsassistent kann auch Motorräder, Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen und tat dies in den Testszenarien weitgehend zuverlässig.

# 1,7 UMWELT/ECOTEST

## 1,2 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,2 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 85,8 kWh benötigt. Der Verbrauch im Konkurrenzumfeld vergleichsweise hoch: Ein Tesla Model 3 kommt im Test auf 17,3 kWh/100 km, der Hyundai Ioniq 6 sogar auf lediglich 15,5 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von rund 405 km. Aus den 21,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 106 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest 48 von 60 möglichen Punkten.



© ADAC e.V. | Seite 9

## 2,2 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 21,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 86 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der BYD Seal im Bereich Schadstoffe 38 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte.
Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Seal aber gut da, weil er insgesamt 86 Punkte erzielt - das ergibt im ADAC Ecotest die Maximalausbeute von fünf Sternen.

# k.A. AUTOKOSTEN

## Monatliche Gesamtkosten

Eine Kostenberechnung ist aufgrund der lückenhafte Datenlage zum Testzeitpunkt nicht möglich. 44.990 Euro verlangt BYD für den Seal Design, der ausschließlich mit Heckantrieb zu haben ist. Ein attraktives Angebot, günstiger ist lediglich das Tesla Model 3. Blickt man zur deutschen Konkurrenz, muss man für einen BMW i4 rund 15.000 Euro mehr berappen. Hinzu kommt, dass der Seal über eine sehr umfangreiche Ausstattung verfügt, die den Preisvorteil gegenüber den meisten Konkurrenten weiter anwachsen lässt. Nachteilig ist hingegen das nach wie vor sehr dünne Händler- und Werkstattnetz: 29 Händler und 26 Werkstätten weist die BYD-Homepage zum Testzeitpunkt in Deutschland aus.
Der BYD punktet mit einer sechsjährigen Fahrzeuggarantie bis 150.000 km. Auch in puncto Akkugarantie zeigen sich die Chinesen mit acht Jahre bzw. 200.000 km zumindest bei der Laufleistung ungewöhnlich großzügig. Das Serviceintervall beträgt für alle elektrischen BYD-Modelle zwei Jahre/30.000 km, was Wenigfahrern entgegenkommt.

### INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

| | |
|---|---|
| Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]* | 10,1 |
| Nutzwert pro Tonne Leergewicht | |
| • Sitzplätze | 2,2 |
| • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] | 156/356/- |
| • Dachlast/Anhängelast [kg] | - |
| Benötigte Verkehrsfläche [m²] | 9,00 |
| Herstellungsland | China |
| Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]** | 60,5 |
| Emissionen $CO_2$-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]** | 122 |

* Basis Ecotest-Verbrauch
** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA
Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.
Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.


© ADAC e.V. | Seite 10

# SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

## ELEKTROMOTOR

| | |
|---|---|
| maximale Leistung | 230 kW (313 PS) |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 70 kW |
| maximales Drehmoment | 360 Nm |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite | 21,2 kWh/100km/405 km |

## BATTERIE

| | |
|---|---|
| Batteriegröße gesamt/nutzbar | n.b./82,5 kWh |
| komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 85,8 kWh |
| Garantie/garantierte Kapazität | 8 Jahre, 200.000 km, 70 % |

## REKUPERATION

| | |
|---|---|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll) | ja |
| Stufen / Einstellung | 2/Menü |

## KLIMATISIERUNG

| | |
|---|---|
| Wärmepumpe (Serie / Option / nein) | Serie |
| Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer) | ja |
| Standklimatisierung | ja |
| Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung | ja/ja |

## WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

| | |
|---|---|
| Warnbeginn bei leerer Batterie | n.b. |
| Leistungsreduzierung | n.b. |
| Notfallstrecke bei Neustart | n.b. |

## LADEMÖGLICHKEITEN

| | |
|---|---|
| einstellbarer Ladestopp | nein |
| regelbare Ladeleistung | nein |
| Position der Ladeklappe | Beifahrerseite hinten |
| Entriegelung Ladekabel | Schlüssel |

| LADEKABEL | ANSCHLUSS | SERIE / OPTION |
|---|---|---|
| Schuko | k.A. | Serie |
| Typ2 | k.A. | Serie |

## ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

| | |
|---|---|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | ja/nein |
| Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen | ja/nein |
| Anzeige momentane Ladeleistung | ja (kW) |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | nein |

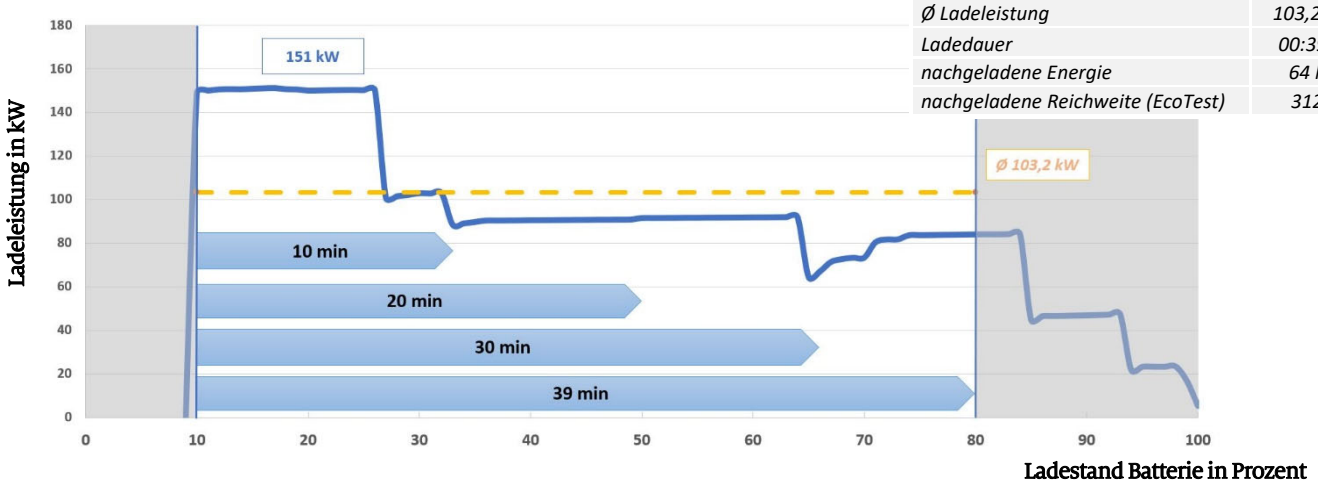
## LADEMÖGLICHKEITEN

| Steckertyp | Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Leistung | Ladezeit |
|---|---|---|---|---|---|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 10 A | 1,3 - 2,3 kW | 66 - 37,5 h |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 32 A | 1,3 - 7,4 kW | 66 - 11,5 h |
| Typ 2 | zweiphasig, 230 V, AC | - | - | - | - |
| Typ 2 | dreiphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 16 A | 4,1 - 11 kW | 21 - 8 h |
| DC Schnell | CCS | Serie | - | bis zu 150 kW | 39 min |

*10 bis 80 %

## LADEKURVE DC

| Ladevorgang 10 - 80 % | |
|---|---|
| *Ø Ladeleistung* | *103,2 kW* |
| *Ladedauer* | *00:39:00* |
| *nachgeladene Energie* | *64 kWh* |
| *nachgeladene Reichweite (EcoTest)* | *312 km* |




## NACHGELADENE REICHWEITE

| Nachgeladen in | kWh | Reichweite | SOC |
|---|---|---|---|
| *10 min* | *20,7 kWh* | *102 km* | *33%* |
| *20 min* | *36,1 kWh* | *177 km* | *50%* |
| *30 min* | *50,7 kWh* | *249 km* | *66%* |

*ADAC-Messung kursiv*

## HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|---|
| Permanenterregter Synchronmotor hinten | |
| Leistung | 230 kW/313 PS |
| Maximales Drehmoment | 360 Nm |
| Kraftübertragung | Heckantrieb |
| Getriebe | Reduktionsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 180 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 5,9 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 16,6 kWh |
| $CO_2$-Ausstoß | 0 g/km |
| Stirnfläche/$c_w$-Wert | n.b./0,22 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 235/45 R19 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.800/1.875/1.460 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.055/446 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 400 l/- |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/750 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75 kg |
| Batteriekapazität (netto) | 82,5 kWh |
| Garantie Allgemein/Rost | 6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre |
| Produktion | China, Changzhou |

## ADAC Messwerte

| | |
|---|---|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 3,5 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,9 m |
| Reifengröße Testwagen | 235/45 R19 99V XL |
| Reifenmarke Testwagen | Continental Eco Contact 6Q |
| Wendekreis links/rechts | 12,1/12,1 m |
| Ecotest-Verbrauch | 21,2 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | k.A. |
| $CO_2$-Ausstoß Ecotest | 0 g/km (WTW* 106 g/km) |
| Reichweite | 405 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 64,4 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.150 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.090/411 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 325 l/745 l/- |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|---|---|
| Pressefahrzeug | EZ: 06.05.2024 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 44.990 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 4.610 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | schlechter Radioempfang |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene $CO_2$-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen $CO_2$-Emissionen auch die $CO_2$-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. [1] Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

| | |
|---|---|
| Adaptives Fahrwerk | - |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Regen-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | -/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie |
| Head-up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

### SICHERHEIT

| | |
|---|---|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselassistent | Serie |

### INNEN

| | |
|---|---|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/- |
| Lenkradheizung | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

### AUSSEN

| | |
|---|---|
| Anhängerkupplung | - |
| Metalliclackierung | Serie |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/Serie |

## TESTURTEIL

**AUTOTEST** (ohne Autokosten) **2,0**

**AUTOKOSTEN** **k.A.**

| KATEGORIE | NOTE |
|---|---|
| **Karosserie/Kofferraum** | **3,0** |
| Verarbeitung | 1,6 |
| Alltagstauglichkeit | 4,3 |
| Licht und Sicht | 3,4 |
| Ein-/Ausstieg | 2,5 |
| Kofferraum-Volumen | 3,2 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 2,7 |
| Kofferraum-Variabilität | 3,2 |
| **Innenraum** | **3,0** |
| Bedienung | 3,7 |
| Multimedia/Konnektivität | 1,8 |
| Raumangebot vorn | 2,1 |
| Raumangebot hinten | 3,3 |
| Innenraum-Variabilität | 3,0 |
| **Komfort** | **2,2** |
| Federung | 2,4 |
| Sitze | 2,3 |
| Innengeräusch | 1,6 |
| Klimatisierung | 1,9 |

| KATEGORIE | NOTE |
|---|---|
| **Motor/Antrieb** | **1,0** |
| Fahrleistungen | 1,1 |
| Laufkultur/Leistungsentfaltung | 1,0 |
| Schaltung/Getriebe | 0,8 |
| **Fahreigenschaften** | **2,1** |
| Fahrstabilität | 1,7 |
| Lenkung | 1,9 |
| Bremse | 2,5 |
| **Sicherheit** | **1,6** |
| Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,3 |
| Passive Sicherheit - Insassen | 1,7 |
| Kindersicherheit | 1,8 |
| Fußgängerschutz | 2,2 |
| **Umwelt/EcoTest** | **1,7** |
| Verbrauch/CO2 | 1,2 |
| Schadstoffe | 2,2 |

Stand: November 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

**Notenskala**

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)



© ADAC e.V. | Seite 12