



BYD Seal U Design

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (160 kW/218 PS)

Inzwischen umfasst die Modellpalette von BYD hierzulande bereits sieben Modelle. Eine besondere Rolle kommt dabei dem Mittelklasse-SUV Seal U zu, das als einziger BYD neben dem obligatorischen Stromer auch als Plug-in-Hybrid zu haben ist - in China ist das SUV zudem auch als Benziner erhältlich. Doch zunächst muss sich die rein elektrische Variante im ADAC Autotest bewähren. Wie bereits die Limousine Seal überzeugt auch das SUV mit einer guten Verarbeitung und einem wertigen Interieur - hier müssen sich die Chinesen keinesfalls vor der deutschen Konkurrenz verstecken. Auch die Komfortausstattung fällt sehr umfangreich aus, zumal der Seal U alle verfügbaren Annehmlichkeiten serienmäßig mitbringt. Bis auf die Wahl der Farben von Innenraum und Lackierung gibt es jedoch keinerlei Individualisierungsmöglichkeiten - auch dies hilft, den Preis niedrig zu halten. Das Platzangebot für die Insassen geht in Ordnung, der Kofferraum fällt jedoch recht bescheiden aus. Die Bedienung leidet unter der strikten Ausrichtung auf den drehbaren Touchscreen und beinhaltet ein großes Ablenkungspotenzial. Der Seal U ist mit einer 87 kWh großen LFP-Batterie ausgerüstet, die Reichweite fällt aufgrund des recht hohen Verbrauchs von 22,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) mit 425 km jedoch nicht allzu groß aus. Hinzu kommt, dass der Chinese auch bei den sonstigen Elektrotugenden noch nicht auf dem Stand der Technik ist: Er besitzt weder eine Laderoutenplanung noch eine Akkukonditionierung, und auch die Vorstellung an der Ladesäule liegt unter Konkurrenzniveau. Mit 41 Minuten für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent benötigt er rund doppelt so lange wie beispielsweise ein Hyundai Ioniq 5. Auch bei der Fahrwerksabstimmung hat der BYD Seal U Nachholbedarf: Die Lenkung arbeitet gefühllos und entkoppelt, die Fahrstabilität ist verbesserungswürdig und die Vorderräder sind beim starken Beschleunigen auf nasser Fahrbahn heillos überfordert. Insgesamt erfordert der BYD Seal U selbst in Anbetracht des attraktiven Preises von 44.990 Euro doch zahlreiche Zugeständnisse und ist von den besten Konkurrenten doch ein gutes Stück entfernt. **Konkurrenten:** u. a. Ford Explorer, Hyundai Ioniq 5, Mercedes EQB, Tesla Model Y, VW ID.4.

- + wertiges Interieur, umfangreiche Komfortausstattung, gutes Sicherheitsniveau, sechsjährige Fahrzeuggarantie
- schlechte Traktion, unterdurchschnittliche Fahreigenschaften, ablenkungsstarke Bedienung, keine Laderoutenplanung, lange Ladezeiten

ADAC-Urteil

AUTOTEST

2,3

AUTOKOSTEN

k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,7
	Fahrspaß	3,4
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der BYD Seal U schneidet in diesem Kapitel insgesamt gut ab, zeigt an der ein oder anderen Stelle jedoch auch Nachlässigkeiten. So ist die Karosserie weitgehend sorgfältig verarbeitet, allerdings fallen die Spaltmaße im Vergleich zur Limousine Seal weniger schmal und gleichmäßig aus. Der Unterboden ist bis zur Hinterachse glattflächig verkleidet, dahinter fehlt jedoch jegliche Verkleidung und die Hochvoltkabel liegen ungeschützt frei. Die Fronthaube lässt sich durch zweimaliges Ziehen am Hebel im Fußraum entriegeln und dank der Gasdruckfedern komfortabel öffnen. Da sich darunter jedoch kein Frunk befindet, muss man die Haube lediglich zum Auffüllen der Scheibenwaschflüssigkeit öffnen.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die 87 kWh große Batterie (Nettowert) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist ebenso serienmäßig an Bord wie das Typ-2-Ladekabel für Wallboxen und öffentliche AC-Ladestationen. Das Laden mit 230 V dauert mindestens 41 Stunden und ergibt in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut achteinhalb Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom an einer Schnellladesäule, allerdings fällt die Ladeperformance des BYD Seal U im Konkurrenzumfeld unterdurchschnittlich aus. Für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent SoC benötigt er unter idealen Bedingungen bei unseren Tests 41 Minuten. Die maximale Ladeleistung von rund 140 kW kann der Seal lediglich bis 40 Prozent SoC halten, danach fällt die Ladekurve stark ab. Ein weiterer Minuspunkt ist die fehlende Akkukonditionierung, mit der sich die Batterie bei Kälte auf Temperatur bringen lässt und dadurch eine höhere Ladeleistung ermöglicht. Noch wichtiger ist die nachgeladene Reichweite pro Zeit: Auch hier hat der BYD im Vergleich zum Klassenprimus Hyundai Ioniq 5 2WD deutlich das Nachsehen: Während der Seal U in 30 Minuten Strom für rund 255 km nachgeladen hat, bunkert der Koreaner in dieser Zeit Energie für weitere 400 km. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 425 km - ein

Das Interieur wirkt wertig und ist weitgehend solide verarbeitet, auch wenn manche Passung nicht ganz exakt sitzt und beispielweise die Ziernähte am Armaturenbrett teils ungleichmäßig verlaufen. Der Materialmix genügt nicht nur dank der serienmäßigen Kunstlederausstattung auch höheren Ansprüchen, selbst beim beherzten Hinfassen ist den Anbauteilen kein Knarzen zu entlocken. Negativ fallen hingegen die scharfkantigen Gussgrate in den Türfächern sowie der teilweise bereits stark fusselnde Bodenteppich auf. Zudem waren bereits nach weniger als 4.000 km die Aufnahmen für die Fußmatten ausgerissen. Bleibt zu hoffen, dass dies nur eine unschöne Ausnahme ist.

praxistauglicher Wert, der aber nur bei sommerlichen Temperaturen und zurückhaltender Fahrweise erreicht wird. Ist der Autobahnanteil höher oder die Umgebungstemperatur kälter, dann reduziert sich die Reichweite deutlich. Bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) und ohne Heizung sind auch Reichweiten von über 500 km möglich. Die erlaubte Zuladung beim Testwagen liegt bei mäßigen 397 kg - das reicht für vier Erwachsene und etwas Gepäck. Als Dachlast sind bis zu 75 kg zulässig, die Dachreling ist Serie. Die Außenlänge von 4,79 m und die Fahrzeugbreite von 2,09 m (inkl. der Außenspiegel) machen den Seal U in der Stadt recht sperrig, immerhin fällt der Wendekreis mit 11,6 m nicht allzu groß aus.

⊕ Für den Seal ist ein Adapter für den Ladeanschluss erhältlich, 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.

3,5 Licht und Sicht

Das LED-Scheinwerfersystem kann nicht vollauf überzeugen und erreicht bei weitem nicht die Qualität der besten Konkurrenzsysteme. Das Linsensystem sorgt zwar für gute Sicht bei nächtlichen Fahrten, allerdings ist die Lichtverteilung von Abblend- und Fernlicht nicht sonderlich homogen. Ein Abbiege- oder Kurvenlicht sind ebenso wenig erhältlich wie eine adaptive Lichtverteilung oder eine Scheinwerferreinigungsanlage. Der Fernlichtassistent kann lediglich auf- und abblenden, eine Schattierungsfunktion besitzt er hingegen nicht. Der Innen- spiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Für die beiden Außenspiegel, die ohne asphärischen Bereich auskommen müssen, ist diese Funktion nicht erhältlich.

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

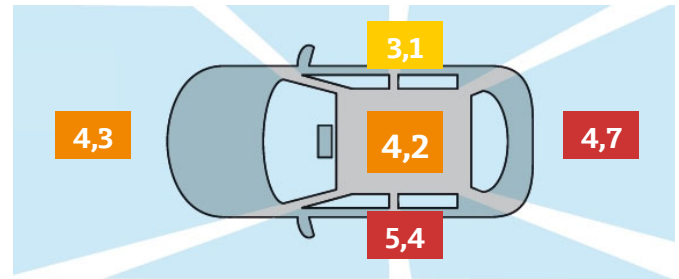
⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Seal U lediglich mit der Note „ausreichend“ ab. Verantwortlich für dieses Ergebnis ist vorrangig die schlechte Sicht nach hinten, die durch die breiten Dachsäulen und die hohe Unterkante der Heckscheibe beeinträchtigt wird. Letzteres hat auch zur Folge, dass Gegenstände und Hindernisse hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung zu sehen sind. Den Scheinwerfern fehlt eine dynamische Leuchtweitenregulierung. Immerhin ist der Drehregler für die Höhenanpassung gut erreichbar links vom Lenkrad angebracht, während er bei vielen Modellen inzwischen in den Untiefen des Fahrzeugmenüs versteckt ist. Der Heckwischer ist recht klein, sodass die seitlichen Bereiche der Heckscheibe unberührt bleiben - die Sicht ist dementsprechend schlecht. Bei aktivierter Warnblinkanlage lässt sich ein Wechsel der Fahrspur nicht anzeigen. Dies kann beispielsweise dann kritisch sein, wenn man sich mit eingeschalteter Warnblinkanlage einem Stauende nähert und dabei die Fahrspur ändern möchte.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank seiner erhöhten Karosserie ermöglicht das SUV einen bequemen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Sitzflächen liegen mit 60 cm in günstiger Höhe über der Straße, zudem sind die Türausschnitte breit und hoch. Einziger Nachteil ist der hohe Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Vorn wie hinten stört kein Mittelunnel, man kann also leichter von einer zur anderen Seite durchrutschen. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe - der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die

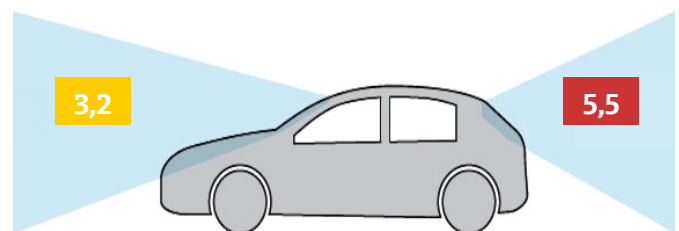
Rundumsicht

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.



Die sehr breiten Dachsäulen und die hohe Unterkante der Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten. Bei Dunkelheit wird der Bereich rund um das SUV beim Öffnen und Schließen beleuchtet.

⊖ 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.

2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 320 l, was für ein SUV dieser Größe nicht sonderlich üppig ist. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 515 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.370 l Volumen zur Verfügung. Befindet sich der höhenverstellbare Ladeboden in der oberen Position, lassen sich rund 35 l nach unten hin abtrennen. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 15 l Volumen zur Verfügung. Einen Frunk, wie ihn die Limousine Seal zu bieten hat, gibt es für den Seal U leider nicht.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

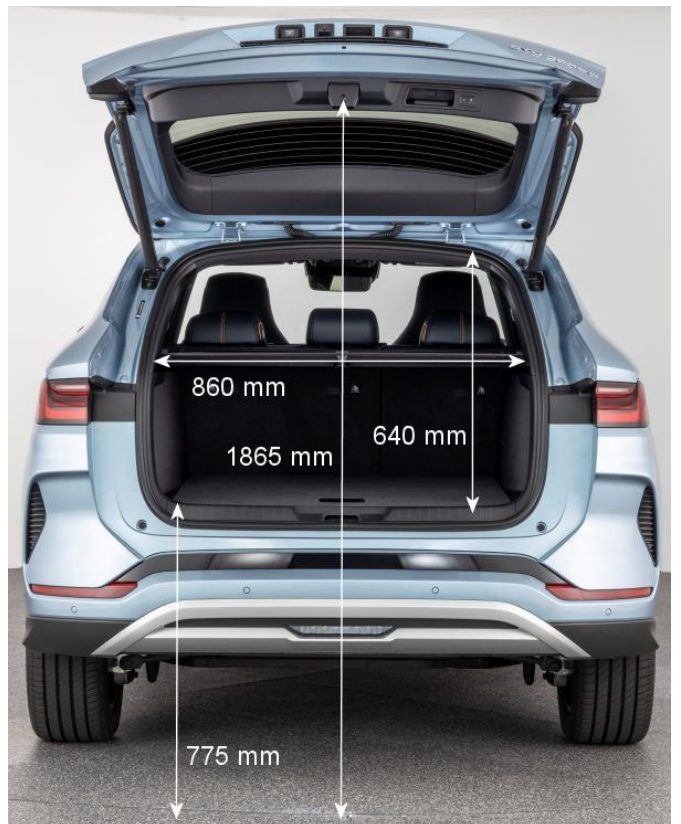
⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch angetrieben. Praktisch: Im Gegensatz etwa zum Tesla Model Y, bei dem sich diese Funktion im Touchscreen findet, gibt es hier in der Fahrertürtafel eine separate Taste, um die Heckklappe vom Innenraum aus zu betätigen. Die Betätigung per Fußschwenk unter das Heck beherrscht der Chinese nicht, eine entsprechende Sensorik ist nicht verbaut. Über 1,85 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der offenen Klappe zu stoßen. Das Schloss steht zwar etwas ab, ist aber immerhin mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt mit 78 cm recht hoch über der Straße. Immerhin befindet sich der Ladeboden in der oberen Position auf demselben Niveau und selbst in der unteren Arretierung muss lediglich eine vier Zentimeter hohe Stufe überwunden werden. Der glattflächige Kofferraum hat ein praktisches Format und ist gut nutzbar.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine Durchlademöglichkeit gibt es allerdings nicht. Der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug an der Schlaufe unten am Sitz genügt und die Lehnenelemente lassen sich nach vorn klappen. Beim Zurückklappen sollte man darauf achten, dass die Gurte nicht eingeklemmt und dadurch



Lediglich 320 l Gepäck passen in den Kofferraum des Seal U.



Die Höhe der Ladekante mit ca. 78 cm macht das Be- und Entladen des Gepäcks zu einer mühsamen Tätigkeit.

beschädigt werden. Im Kofferraum geizt der Seal U mit Ablagemöglichkeiten. Abgesehen vom Staufach unter dem Ladeboden wartet er lediglich mit einem Fach in der linken Seitenwand auf. Es gibt weder Taschenhaken noch Zurrösen, mit deren Hilfe sich ein Gepäcknetz einhängen ließe.

2,8 INNENRAUM

3,5 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. 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.

⊕ Für die Einstellung von Lenkrad, Sitzen und Außenspiegeln verbaut BYD konventionelle Bedienelemente, die ein schnelles und intuitives Justieren erlauben. Für die Lautstärkeeinstellung bietet der BYD je einen als Drehwalze ausgeführten Regler am Multifunktionslenkrad sowie auf der Mittelkonsole. In der Topausführung "Design" ist der Seal U serienmäßig mit einem Head-up-Display ausgestattet, das direkt in die Windschutzscheibe projiziert wird. Leider gibt es dort keine Navigationsansicht, was den Nutzen merklich einschränkt.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Seal U tritt mit einer umfangreichen Infotainmentausstattung an. Serienmäßig an Bord sind neben einem Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen ein Infinity-Audiosystem mit zehn Lautsprechern mitsamt Online-Radio und Bluetooth-Audio-Schnittstelle (inklusive Freisprechfunktion). Zudem lassen sich Smartphone-Inhalte via Android Auto oder Apple CarPlay auf dem Touchscreen spiegeln, allerdings lediglich per USB-Kabel, was den Nutzen der beiden induktiven Ladeschalen schmälert. Vorn unter der Mittelkonsole sowie hinten unterhalb der mittigen Luftausströmer befinden sich je ein USB-A- und ein USB-C-

⊖ 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 unscheinbar und weit unten platziert auf der Mittelkonsole, wo sie leicht zu übersehen ist. Die beiden USB-Anschlüsse sind unter der Mittelkonsole angebracht und dort schlecht zu erreichen.



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.

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 U wie viele chinesische Fahrzeuge mit einem schlechten Radioempfang negativ auf.

2,0 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

2,9 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen lediglich bis zu 1,85 m große Personen Platz; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde selbst für über 2,10 m große Leute reichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es etwas enger. Das Raumgefühl wirkt nicht zuletzt dank des serienmäßigen Glasschiebedachs luftig, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet und große Schuhe keinen Platz unter den Vordersitzen finden.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der BYD Seal U bietet gerade als SUV nur eine durchschnittliche Variabilität. Die Rücksitze sind lediglich asymmetrisch klappbar und können nicht in Längsrichtung verstellt werden. Zumindest eine neigungsverstellbare Lehne haben die Chinesen dem Seal U spendiert. Mit Ablagemöglichkeiten ist der Seal U ordentlich gesegnet. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und selbstverständlich Becherhalter. In den zumindest ausreichend großen Türfächern können immerhin 1-l-Flaschen verstaut werden

2,4 KOMFORT

2,7 Federung

Für den Seal U sind keine Fahrwerksoptionen erhältlich. Er besitzt vorn McPherson-Federbeine und eine Mehrlenkerachse hinten, die Dämpfer sind passiv ausgeführt. Die Abstimmung ist insgesamt recht weich geraten, der Federungskomfort kann durchaus überzeugen. Innerorts und bei Einzelhindernissen

2,8 Sitze

Der Seal U Design ist mit elektrisch verstellbaren Sitzen (ohne Memoryfunktion) ausgestattet, Kunstlederpolster gibt es ebenfalls ab Werk. Die Sitze bieten einen ordentlichen Komfort, zeigen mit ihren weichen Wangen jedoch beim Seitenhalt. Beim Fahrersitz lässt sich zusätzlich zu Höhe, Längsrichtung und Lehnenneigung auch die Sitzflächenneigung einstellen. Allerdings vermissen wir schmerzlich eine Lordosentütze und die höhenverstellbaren Kopfstützen lassen sich nicht in Längsrichtung justieren. Der Beifahrersitz muss gar ohne Höhen-

Glasschiebedach luftige Raumgefühl wird durch den dunklen Dachhimmel, die hohe Fensterlinie und die breite Mittelkonsole geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

und im Gegensatz zur Limousine Seal besitzt der Seal U ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel. Hinten ist das Angebot nicht ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen. Zudem gibt es Lehnentaschen, zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne und Jackenhalter. Im Gegensatz zu manch anderem Modell aus China verfügt der Seal U über ein Handschuhfach, das allerdings vergleichsweise klein ausfällt und nicht abschließbar ist.

dürfte das Ansprechverhalten zwar etwas sensibler ausfallen, hier macht sich der Verzicht auf eine adaptive Dämpferregelung besonders bemerkbar. Auf der Landstraße und der Autobahn liegt der Aufbau des SUV jedoch recht ruhig und ermöglicht einen angenehmen Reisekomfort.

und Neigungsverstellung auskommen - insgesamt sind die Einstellmöglichkeiten damit für ein Mittelklassemodell unterdurchschnittlich. Im Fond sitzt man auf der Rückbank dank der guten Oberschenkelaufgabe durchaus bequem, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt und die Konturierung zu wünschen übrig lässt. Der Mittelsitz ist lediglich als Notsitz gedacht und insbesondere Erwachsenen nur für kurze Strecken zuzumuten.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der BYD Seal U bietet insgesamt einen guten Geräuschkomfort - besonders wie für E-Autos üblich im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen die Fahr- und Windgeräusche deutlich vernehmbar an. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel

im Innenraum bei 65,9 dB(A) - das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Das Fahrwerk neigt auf schlechtem Untergrund zum Poltern, die Windgeräusche steigen im oberen Geschwindigkeitsbereich vergleichsweise stark an.

1,5 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 sowie die Lenkradheizung sind Serie. Zudem bringt der

Seal U eine Belüftungsfunktion für die vorderen Sitze serienmäßig mit. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt, Sonnenrollos hat das chinesische SUV jedoch nicht zu bieten.

⊖ Für die Luftausströmer im Armaturenbrett lässt sich die Luftmenge nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der 160 kW/218 PS leistende E-Motor an der Vorderachse sorgt im immerhin 2,2 t schweren SUV für gute Fahrleistungen. Speziell im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich tritt der Stromer energisch an, ehe der Vorwärtsdrang oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit merklich nachlässt. Den

Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Seal U in flotten 4,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,3 s. BYD gibt den Wert für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 175 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der BYD Seal U gibt sich auch hier keine Blöße. Es ergeben sich wie zu erwarten keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der permanent erregte Synchronmotor gibt

seine Leistung gleichmäßig ab, setzt Leistungsbefehle spontan um und lässt sich dabei gut dosieren.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Seal U 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 Wählhebels auf der Mittelkonsole ausgewählt.

Die Erreichbarkeit des Hebels ist einwandfrei, einzig die hinter dem Hebel untergebrachte Taste für die Parkstellung fällt nicht auf Anheb ins Auge. Eine Autohold-Funktion hat der BYD serienmäßig an Bord.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,6 Fahrstabilität

In diesem Kapitel kann der BYD Seal U nicht überzeugen und zeigt deutliche Schwächen. Den ADAC Ausweichtest besteht das SUV nicht. Mit den geforderten 90 km/h ist es nicht möglich, den Pylonenkurs zu durchfahren, ohne einzelne Hütchen umzukegeln. Beim Versuch, in die ursprüngliche Fahrgasse

zurückzulenken, untersteuert der BYD stark und schiebt in den Gegenverkehr. Das elektronische Stabilitätssystem greift nicht energisch genug ein, um deutlich an Geschwindigkeit zu verlieren und den Seal U in der Fahrspur zu halten. Dass dabei nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Handlichkeit und

Präzision auf der Strecke bleiben, versteht sich von selbst. Das ausgeprägte Untersteuern, die gefühllose Lenkung, die starken Wankbewegungen und das entkoppelte Fahrgefühl sorgen dafür, dass man mehr Passagier als Dirigent hinter dem Lenkrad ist. Auch die Traktion des Fronttrieblers lässt stark zu wünschen übrig. Obwohl der E-Motor an der Vorderachse mit 160 kW/218 PS nicht übermäßig stark ist, neigen die Vorderräder auf nasser Straße bei vollem Leistungseinsatz selbst bei knapp unter 100 km/h zum Durchdrehen - der mechanische Grip ist außergewöhnlich schlecht. Hinzu kommt, dass die Antriebsschlupfregelung im Gegensatz zu vielen anderen Stromern deutlich träger und verhaltener arbeitet. Hier wird deutlich, dass der Seal U ursprünglich als Verbrenner entwickelt und erst im Nachgang auf den E-Antrieb umgerüstet wurde.

3,6 Lenkung

Die Lenkungsabstimmung kann nicht überzeugen. Die Servounterstützung ist sehr hoch, entsprechend gering sind die erforderlichen Lenkkräfte. Das Lenkgefühl fällt aufgrund der schwachen Rückmeldung synthetisch aus, die Lenkung wirkt stark entkoppelt. Hinzu kommt, dass die Mittenzentrierung stärker ausgeprägt sein dürfte, was sich besonders bei längeren Autobahnfahrten negativ auswirkt. Die Lenkpräzision geht in Ordnung, auch wenn das sich das künstliche Lenkgefühl auch hier niederschlägt und die Hinterachse leicht verzögert auf Lenkbefehle reagiert.

⊖ Bei starker Beschleunigung sind Antriebseinflüsse deutlich in der Lenkung zu spüren und das SUV zieht etwas zur Seite, sofern man das Lenkrad nicht richtig festhält.

3,1 Bremse

Der Bremsweg fällt mit ermittelten 36,6 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) durchschnittlich aus. Auch die Dosierbarkeit der Bremse dürfte besser sein. Das Bremspedal fühlt sich recht weich an und lässt einen klar definierten Druckpunkt vermissen. Die Rekuperationsstärke lässt sich mithilfe einer praktischen Taste auf der Mittelkonsole in zwei Stufen einstellen, allerdings verzögert der Stromer auch in der stärksten Stufe nicht bis in den Stillstand (One-Pedal-Drive).

2,2 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BYD Seal U 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung 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	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

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 radarbasierte Abstandsregeltempomat funktioniert bis lediglich 150 km/h, daneben gibt es auch einen Tempomaten und einen Limiter.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der BYD Seal U hervorragende 90 Prozent und insgesamt volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2023). Neben den obligatorischen Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Stromer auch 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 herausziehen, allerdings kann der Dachhimmel eine stützende Funktion übernehmen. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich

2,0 Kindersicherheit

⊕ 86 Prozent der Punkte sammelt der BYD Seal U 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. 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 herstellereitig nicht alle Kindersitztypen für den Mittelsitz zugelassen. Die hinteren Türen lassen sich mittels eines Kippschalters in der Tür leicht

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz kommt der BYD Seal im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm auf 83 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist glattflächig, zudem ist der E-Motor weit unten platziert sodass ausreichend Deformationsweg vorhanden ist. Die Bereiche um die

Im Zusammenspiel mit der aktiven Spurführung kann das SUV lediglich bis 120 km/h die Längs- und Querverführung übernehmen (Autobahnassistent) und so den Fahrer entlasten. Darüber hinaus verfügt der Seal U über eine Verkehrszeichenerkennung, einen Müdigkeitswarner sowie ein Reifendruckkontrollsystem, das die aktuellen Reifendrucke anzeigt.

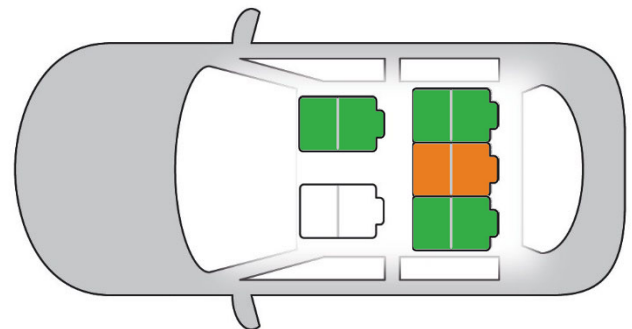
anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Für das SUV gibt es kein Gepäcktrennnetz, mit dem man das Ladeabteil vom Passagierraum abtrennen kann. Zudem vermissen wir Zurrösen im Kofferraum, mit deren Hilfe man ein Gepäcknetz spannen oder Transportgurte anbringen könnte. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort schlecht zu erreichen.

ent- und verriegeln, damit macht es der BYD Seal U aber auch Kindern zu leicht.

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)

Frontscheibe (z. B. die A-Säulen) sind hart ausgeführt und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Notbremsassistent kann auch Motorräder, Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen und tat dies in den Testszenarien weitgehend zuverlässig.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 22,2 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die netto 87 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 95,4 kWh benötigt. Der Verbrauch erweist sich im Konkurrenzzumfeld als vergleichsweise hoch, ein Hyundai Ioniq 5 RWD beispielsweise kommt auf lediglich

18,2 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von rund 425 km. Aus den 22,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 111 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 46 von 60 möglichen Punkten.

2,4 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 22,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 90 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Stromer im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe schneidet der Seal U mit insgesamt 82 Punkten und einem Vier-Sterne-Ergebnis gut ab.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Eine Kostenberechnung ist aufgrund der lückenhaften Datenlage zum Testzeitpunkt nicht möglich. 44.990 Euro verlangt BYD für den Seal U Design, womit der Chinese preislich ein attraktives Angebot ist. Hinzu kommt, dass der Seal U 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 Jahren 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.

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	148/361/634
• Dachlast/Anhängelast [kg]	35/602
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,04
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	63,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	131

* 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.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	70 kW
maximales Drehmoment	330 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,2 kWh/100km / 429 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	k.A./87 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	95,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 200.000 km, 70 %

REKUPERATION

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

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	Serie
Typ2	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

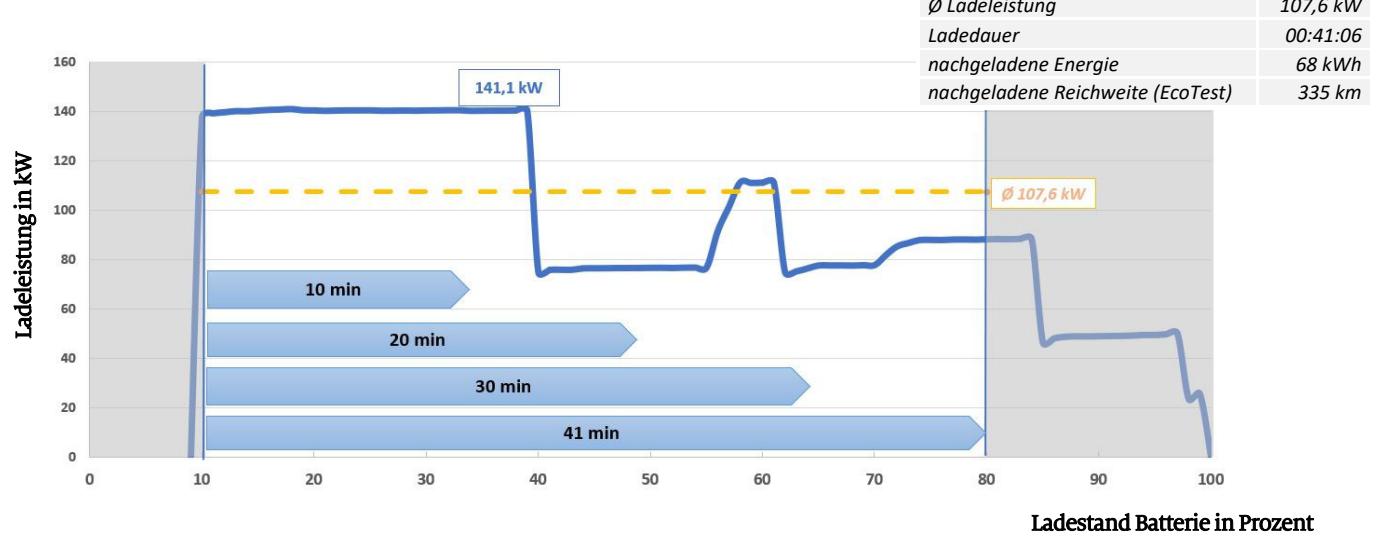
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	73,5 - 41,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	73,5 - 13 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23,5 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 150 kW	41 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	330 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	20,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.785/1.890/1.668 mm
Leergewicht/Zuladung	2.147/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	552/1.440 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1300 kg
Stützlast/Dachlast	120/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	k.A./87 kWh
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	China

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin ePrimacy
Wendekreis links/rechts	11,6/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	22,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 111 g/km)
Reichweite	425 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	2160/397 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/780/1.370 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.710 km
Auffälligkeiten/Mängel	schlechter Radioempfang, Klimaanlage kühlt zu stark

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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

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)

AUSSTATTUNG

BYD Seal U Design

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
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
Spurwechselsassistent	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	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

23

AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	3,4
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	3,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	3,6
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,1
Innenraum	2,8	Sicherheit	2,2
Bedienung	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	2,4	Verbrauch/CO2	1,4
Federung	2,7	Schadstoffe	2,4
Sitze	2,8		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Dezember 2024

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