ADAC autotest

BYD Atto 2 Boost

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (130 kW/177 PS)

Mit dem Atto 2 möchte der chinesische Autobauer BYD - der weltweit zweitgrößte Hersteller von Elektrofahrzeugen - auf dem deutschen Markt weiter Fuß fassen. Das kompakte Elektro-SUV soll eine möglichst breite Zielgruppe ansprechen und eine Alternative zu den arrivierten Anbietern darstellen - und das zu einem günstigen Preis. Die getestete Variante "Boost" kostet 34.990 Euro und liegt damit ausstattungsbereinigt im unteren Bereich des Konkurrenzumfelds. Großer Pluspunkt des Chinesen: Serienmäßig ist alles dabei, was man in dieser Klasse an Komfort- und Sicherheitsextras braucht. Hinsichtlich seiner Qualitäten als Elektroauto verschafft ihm der Fakt, dass BYD über großes Know-How auf diesem Gebiet verfügt, keinen technischen Vorsprung. Im Gegenteil, er hinkt hinter der Konkurrenz her. Eine Reichweite von 250 km im ADAC Ecotest ist, genauso wie die maximale Ladeleistung von 65 kW, schlichtweg mager. Dazu kommt, dass sich der Atto 2 weitere Schwächen leistet. Die Klimaautomatik arbeitet unzuverlässig und die Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Rädern zu spät ein. Wer es gemütlich angeht, wird das komfortorientierte Federungsverhalten zu schätzen wissen. Allerdings geht dieses mit deutlichen Aufbaubewegungen bei dynamischer Fahrt einher. Im ADAC Ausweichtest schlägt sich der Chinese damit nicht gut, zudem regelt das ESP nicht früh genug. Zugutehalten kann man dem Atto 2 noch seine recht kompakten Abmessungen und den bequemen Einstieg. **Konkurrenten:** u.a. Kia EV3, Mini Countryman Electric, Opel Frontera Electric, Skoda Elroq, Toyota Urban Cruiser.

⊕ **umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, bequemer Ein- und Ausstieg, komfortorientierte Federung**

⊖ **träges Fahrverhalten und schlechte Traktion, schwache Ladeperformance, geringe Reichweite , eingeschränkte Funktion der Klimaautomatik**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,4
AUTOKOSTEN	k.A.

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Der Innenraum des kompakten Chinesen ist gut verarbeitet. Unangemessene Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf, schlecht entgratete Kanten findet man nur an Stellen, die man nicht alltäglich berührt. Die Materialqualität hinterlässt einen weitgehend positiven Eindruck. Rund um den Fahrer sind die oberen Bereiche von Türverkleidung und Instrumententafel weich, auch an der Mittelkonsole gibt es noch gepolsterte Bereiche. Die Türverkleidung hinten besteht durchgängig aus hartem Kunststoff, gleiches gilt für die Dachsäulenverkleidungen. Hier bieten Konkurrenten noch etwas mehr Materialqualität. Positiv: Es gibt abseits des Zentraldisplays nur wenig schnell verschmutzende Hochglanzflächen. Die Verarbeitungsqualität von Karosserie und Kofferraum ist befriedigend. Die Spaltmaße der Karosserieteile fallen zumeist gleichmäßig aus, vereinzelt schwanken sie. Die Radläufe sowie Teile des Hecks und der Türen sind mit Kunststoff beplankt, um teurere Lackschäden zu verhindern. Schade: Die Seitenverkleidungen im Kofferraum sind aus kratzempfindlichem Kunststoff gefertigt. Der Unterboden offenbart hinsichtlich der Aerodynamik Verbesserungspotenzial. Während der Bereich unter dem Motorraum sowie die Fahrzeugmitte verkleidet sind, bleiben die Seiten und das Heck offen. Vor allem im Bereich der Hinterachse verschenkt der BYD hier mit seinem zerklüfteten Unterboden ein mögliches Plus an Reichweite. Der Motorraum präsentiert sich grundsätzlich recht aufgeräumt, wobei nicht alle Steckverbindungen gegen Spritzwasser geschützt sind.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem einfachen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder würde beispielsweise beim Nachfüllen des Scheibenwischwassers das Anheben der schweren Haube erleichtern.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen Atto 2 mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz entspricht weitgehend den Erwartungen an ein elektrisches Kompakt-SUV. Die gemessene Zuladung des 1.576 kg schweren Chinesen beträgt 404 kg, das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck noch aus. Die Transportfähigkeiten sind nur passabel. Dachlasten sind bis 50 kg auf der serienmäßigen Reling erlaubt. Anhänger dürfen nur bis zu einem Gewicht von 750 kg gezogen werden - das ist mager. Die Stützlast beträgt 75 kg, genug für zwei schwere E-Bikes. Mit einer Länge von 4,31 m und einer Breite von 2,07 m (inkl. Außenspiegel) fällt der Atto 2 noch ausreichend kompakt aus, um auch im Stadtverkehr zu bestehen. Der Wendekreis liegt mit 10,9 m auf einem angemessen niedrigen Niveau. Die netto 45,1 kWh große Batterie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker zählt zum Auslieferungsumfang. Das Laden über die Haushaltssteckdose dauert bei 10 A (2,3 kW) rund 23 Stunden und ergibt wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher ausfallen als beim Laden mit 11 kW. An einer geeigneten Wallbox dauert eine Vollladung 4,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, allerdings liegt die Ladeperformance des Atto 2 Boost deutlich hinter den Konkurrenten zurück. Die meisten Vergleichskandidaten warten mit dreistelligen Ladeleistungen auf, während der Chinese nur magere 65 kW maximale Ladeleistung (Herstellerangabe) ermöglicht. Im Test dauert die Teilladung von 10 auf 80 Prozent unter idealen Bedingungen rund 36 Minuten. Die maximal erreichte Ladeleistung beträgt 65,7 kW, der Durchschnitt liegt bei rund 61 kW. Positiv: Obwohl das Niveau der Ladeleistung gering ausfällt, erreicht der Atto 2 sein Maximum nach Start des Ladevorgangs schnell und hält dieses bis er zu etwa zwei Dritteln geladen ist. In der Praxis gelingt damit das Nachladen aus niedrigen und mittleren Ladeständen verhältnismäßig zügig. Um auch bei tiefen Temperaturen die optimale Ladeleistung zu erzielen, ist eine Batterieheizung an Bord, welche manuell aktiviert werden muss. Eine automatische Aktivierung bei Zielführung an eine HPC-Schnellladesäule verspricht der Hersteller per Softwareupdate nachzuliefern. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 250 km. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts sind auch Reichweiten von deutlich über 300 km möglich. Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass man bei Autobahnfahrten und niedrigen Temperaturen kaum mehr als 150 km weitkommt.

© ADAC e.V.

3,2 Licht und Sicht

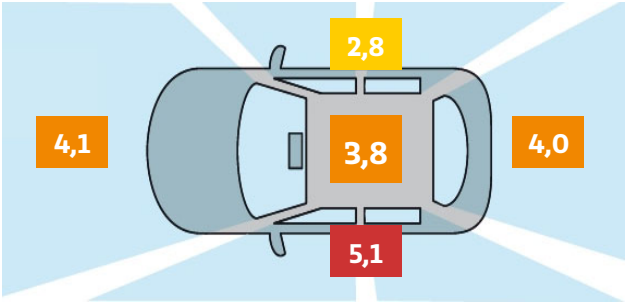
Die Übersicht über die Fahrzeugenden ist dank der vorn wie hinten recht gerade abfallenden Karosserie gut. Hinten zeigt die Unterkante des Heckfensters in etwa das tatsächliche Fahrzeugende an, die vordere Abschlusskante lässt sich nur erahnen. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition gut. Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich ordentlich überblicken, hinten fällt es auf Grund der hohen Fensterunterkante deutlich schwerer. Die Rundumsicht ist nur ausreichend, die breiten Dachsäulen am Heck beeinträchtigen das Sichtfeld aus dem BYD erheblich. Allerdings ist der Atto 2 in der Ausstattungsvariante "Boost" auch mit allen verfügbaren Parkassistenten ausgestattet. Somit zählen die Einparkhilfe vorn und hinten sowie eine 360-Grad-Kamera mit vielfältigen Ansichtsperspektiven zur Serienausstattung. Schade: Die Rückfahrkamera ist weder geschützt noch mit einer Reinigungsdüse ausgestattet, sodass die Sicht durch Verschmutzung schnell getrübt werden kann. Der Kompakte Chinese ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, allerdings sollte das moderne Design nicht über die recht rudimentäre Funktionalität hinwegtäuschen. So verfügt das LED-Licht über einen einfachen Fernlichtassistenten, der auf- und abblendet, aber andere Verkehrsteilnehmer nicht aus dem Fernlichtkegel ausblenden kann. Darüber hinaus gibt es keine Adaptiv-Funktionen und auch kein Kurven- oder Abbiegelicht. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist ordentlich. Der Lichtteppich ist etwas inhomogen und die Lichtintensität des Abblendlichts könnte besser sein. Um die Blendung durch rückwärtige Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit zu reduzieren, muss der Innenspiegel manuell abgeblendet werden - für die Außenspiegel ist ebenfalls keine automatische Abblendfunktion erhältlich.

⊖ Der Hersteller verbaut einen sehr kleinen Heckwischer, der nur ein begrenztes Blickfenster freigibt. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Fährt man in beladenem Zustand, muss die Leuchtweite manuell und umständlich in einem Untermenü angepasst werden. Die hinteren Bremslichter leuchten auf kleiner Fläche sehr hell und können daher den nachfolgenden Verkehr blenden.

Die breiten C-Säulen erschweren die Rundumsicht während der Fahrt. Beim Parken und Rangieren hilft die serienmäßige Einparkhilfe sowie ein 360-Grad-Kamera-System.

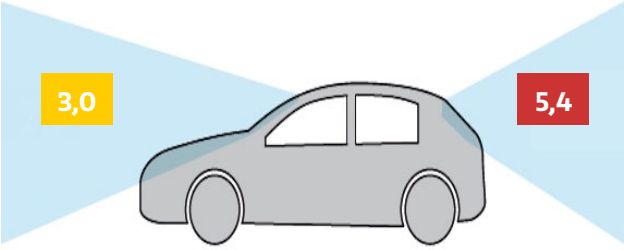
Rundumsicht

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.



© ADAC e.V. | Seite 3

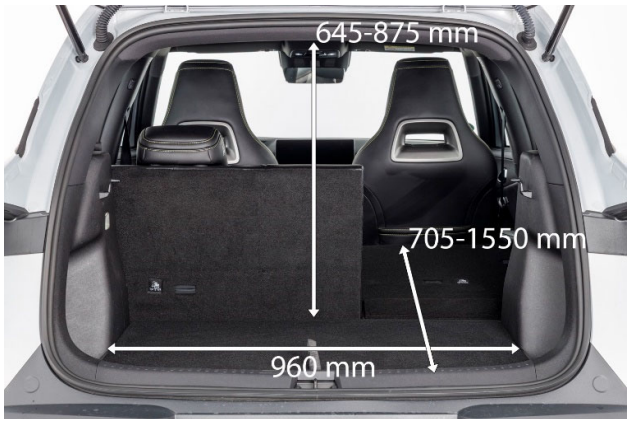
2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in den BYD klappt für Fahrer und Beifahrer recht mühelos und komfortabel. Zum einen begünstigt die SUV-typisch erhöhte Sitzposition (56 cm über der Straße, Fahrersitz ganz nach unten gestellt) den Einstieg, zum anderen geben die Türen einen passend dimensionierten Einstiegsbereich frei. Einzige Hindernisse: Der mit der SUV-Form einhergehende erhöhte Schweller sowie die waagrecht verlaufende Dachlinie, welche noch mehr Kopffreiheit freigeben könnte. Auch in der zweiten Reihe steigt man bequem ein, da beispielsweise der Fußraum ausreichend Platz bereithält. Etwas hinderlich hingegen ist der in die Einstiegsöffnung ragende Radlauf. Das "Durchrutschen" klappt dafür einfach, da es keinen Mitteltunnel gibt. Haltegriffe am Dachhimmel verbaut BYD auf allen äußeren Sitzplätzen mit Ausnahme des Fahrerplatzes. Der Atto 2 verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem, das ausschließlich über die Sensorfläche an der Fahrertür betätigt werden kann. Ein Öffnen und Verriegeln über Annäherung bzw. Entfernen vom Fahrzeug ist nicht möglich. Nachts beleuchten die Scheinwerfer den Bereich um das Fahrzeug.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Zudem lässt es sich nicht deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,2 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des Atto 2 fällt eher kompakt aus. Das Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, Ladeboden in unterer Position) beträgt 260 l. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, mit dem sich 90 l nach unten abtrennen lassen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 10 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 410 l. Alternativ lassen sich sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich stattliche 735 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.295 l Stauvolumen verfügbar.



Der Kofferraum des Atto 2 bietet ordentliche 260 l Standardvolumen sowie einen höhenverstellbaren Ladeboden.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist grundsätzlich ordentlich, wobei die mit 76 cm recht hohe Ladekante das Beladen erschwert. Hat man das Ladegut aber erstmal über die Ladekante gehoben, lässt sich der Kofferraum ohne einen nennenswerten Absatz nahezu eben beladen. Dies bringt vor allem beim Entladen Vorteile mit sich, da das Ladegut nicht über eine Bordwand aus dem Kofferraum herausgehievt werden muss. Setzt man den variablen Ladeboden allerdings in die untere Position, entsteht eine erhebliche Stufe von 18 cm. Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine leicht ansteigende Fläche ohne Absatz. Eine elektrische Heckklappenbetätigung gibt es nicht; immerhin schwingt die Klappe nach dem Anheben selbstständig auf. Der Laderaum erweist sich dank des passend dimensionierten Ausschnitts als sinnvoll nutzbar, einzig eine Verstaumöglichkeit für die Hutablage wäre noch von Vorteil. Die

Die Ladekante liegt mit rund 76 cm recht hoch über dem Boden.

© ADAC e.V.

maximale Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt 180 cm. Da das Heckklappenschloss deutlich absteht, sollte man auf seinen Kopf achten.

⊖ Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt mit nur einer schwachen Leuchte spärlich aus. Zudem vermissen wir eine 12-V-Steckdose im Kofferraum, die den Betrieb von Zusatzgeräten wie beispielsweise einer Kühlbox erlaubt.

3,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze des Atto 2 sind vom Fahrgastraum aus asymmetrisch geteilt klappbar. Das Entriegeln erfolgt mittels einfacher Zuglaschen und ist eher unhandlich. Beim Zurückklappen der Lehne ist darauf zu achten, dass die Gurte nicht eingeklemmt werden. Im Kofferraum gibt es links und rechts je ein offenes Fach, um kleinere Utensilien zu verstauen. Unter dem variablen Ladeboden befindet sich weiterer Stauraum. Zudem stehen an den Seiten zwei Taschenhaken zur Verfügung. Da es keine Verzurrösen gibt, lässt sich auch kein praktisches Gepäcknetz am Ladeboden befestigen.

⊖ Im Gegensatz zu manch anderem Elektroauto, bietet der Atto 2 unter der Frontklappe keinen zusätzlichen Stauraum.

2,9 INNENRAUM

3,6 Bedienung

Wie bei allen BYD-Modellen werden auch beim Atto 2 die meisten Fahrzeugfunktionen über den Touchscreen gesteuert, was die Bedienung im Alltag mitunter recht umständlich macht und zu starker Ablenkung vom Verkehrsgeschehen führt. So erfolgt beispielsweise die Temperaturregelung ausschließlich über das Zentraldisplay, sofern man nicht die Sprachbedienung nutzt. Weitere Klimafunktionen wie Heckscheibenheizung oder Sitzheizung befinden sich ebenfalls nicht auf der ersten Bedienebene und erfordern mehrere Bedienschritte. Die Erreichbarkeit des hoch positionierten Zentraldisplays ist dafür gut, auf Befehlseingaben reagiert es angemessen zuverlässig. Für Hauptfunktionen wie Navigation, Medien, Telefon und Einstellungen befindet sich am unteren Bildschirmrand eine Leiste mit Symbolen, die erfreulicherweise konfiguriert werden kann. Allerdings fallen die Bedienflächen recht klein aus, was eine lange Blickabwendungszeit beim Bedienen nach sich zieht. Nettes Gimmick: Der 12,8 Zoll große Bildschirm lässt sich per Tastendruck um 90 Grad drehen. Positiv: Rund um den Gangwahlhebel auf der Mittelkonsole befinden sich haptische Tasten für wichtige Fahrzeugfunktionen. Hier lässt sich beispielsweise die Frontscheibenbelüftung, die Rekuperation, die Autohold-Funktion oder die Lautstärke per Drehregler einstellen - viele Hersteller sparen sich diese zusätzliche Bedien-Insel. Das digitale Kombiinstrument fällt groß aus, lässt sich in den meisten Situationen gut ablesen und kann in zwei Ansichten konfiguriert werden. Die Geschwindigkeit wird groß genug und als Zahl dargestellt, die Ansicht der Rundinstrumente ist mehr optisches Gimmick als hilfreich zum Ablesen. Zu klein dargestellt wird die Symbolik für den Abstandstempomaten. Hier muss man genau hinsehen, welcher Abstand gerade gewählt ist.

Die meisten Funktionen werden über den Touchscreen bedient, was zu Ablenkung führt. Einige Basisfunktionen sind nur über Untermenüs erreichbar.

⊖ Für die Bedienung kontraproduktiv sind die stellenweise schlechten Übersetzungen die mitunter zu unsinnigen Begriffen führen. Beispielhaft: "Zeitschaltuhr" oder "kumulierte AEC". Man kann zwar folgern, welche Funktionen gemeint sind, nichtsdestotrotz könnte der chinesische Hersteller hier gewissenhafter übersetzen. Hinzu kommt, dass es im Fahrzeug nur eine englischsprachige Bedienungsanleitung im Infotainment gibt. Die Taste für den Warnblinkschalter ist sehr tief angeordnet sowie unscheinbar und damit im Notfall nicht ohne weiteres zu finden.

© ADAC e.V. | Seite 5

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia-Ausstattung entspricht den Erwartungen an einen modernen Kompaktwagen. Das Infotainmentsystem des Atto 2 verfügt serienmäßig über eine Online-Anbindung. Diese ermöglicht Echtzeitverkehrsinformationen für das Navigationssystem sowie Over-the-air-Updates. Zudem integriert das Navigationssystem Ladesäulen dynamisch in die Routenführung und informiert über den Ladestand bei Ankunft an den jeweiligen Zwischenstopps. Über die zugehörige BYD-App lässt sich beispielsweise aus der Ferne die Ladeleistung überwachen, die Reichweite anzeigen oder der Status von Verriegelung und Reifendruck überprüfen. Darüber hinaus kann ein WLAN-Hotspot erstellt werden. Die Integration des Smartphones gelingt über eine Bluetooth-Audioschnittstelle mit Freisprechfunktion oder über Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos). Das Smartphone kann serienmäßig induktiv oder über zwei USB-Anschlüsse (USB-A und USB-C) geladen werden. Im Fond befinden sich zwei zusätzliche USB-C-Anschlüsse. Das Soundsystem verfügt in der Variante Boost über sechs Lautsprecher und liefert einen ordentlichen Klang. Die Sprachsteuerung ermöglicht u.a. das Wählen von Telefonnummern, die Zieleingabe in natürlicher Sprache und die Steuerung von Klimatisierungsfunktionen. Das Löschen von privaten Daten wie Navigationszielen gelingt einfach, zudem gibt es differenzierte Privatsphäre-Einstellungen.

⊖ Der Empfang des DAB-Radios ist teilweise eingeschränkt und bricht sporadisch ab. Es lassen sich keine Nutzerprofile anlegen, die die Benutzung durch mehrere Personen vereinfachen würden.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Fahrer zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Personen über zwei Meter Körpergröße reichen. Die Innenbreite ist ordentlich bemessen. Zudem lässt das große serienmäßige Panorama-Glasdach viel Licht in den Innenraum. Die Ambientebeleuchtung ist ebenfalls serienmäßig verbaut, aber nur einfarbig. Die hohe Seitenlinie, die recht wuchtige Mittelkonsole und der dunkle Dachhimmel hingegen schmälern das subjektive Raumgefühl etwas.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond ist das Raumangebot für ein Modell der Kompaktklasse gut. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, findet dahinter noch eine Person mit maximal 1,90 m Größe Platz, wobei dann noch eine großzügige Beinfreiheit gegeben ist. Die Innenbreite reicht für zwei Personen locker aus, für drei Insassen wird es allerdings eng. Das subjektive Raumgefühl leidet unter der hohen Seitenlinie und den schmalen Seitenfenstern. Zudem ist der Kopf seitlich von der C-Säule verdeckt. Pluspunkt: Das großzügige Glasdach reicht bis zur zweiten Sitzreihe.

Die Beinfreiheit im Fond fällt großzügig aus.

3,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Vorn fällt das Angebot an Ablagen überschaubar aus. Die Türfächer sind recht schmal, 1-Liter-Flaschen finden dort keinen Platz. Die Mittelkonsole bietet ein geschlossenes Fach unter der Armauflage, sowie eine offene Ablagefläche darunter, welche aber nur mühsam zu erreichen ist. Gut erreichbar hingegen ist die Ablage zum induktiven Laden des Smartphones auf der Mittelkonsole. Schade: Die beiden Becherhalter müssen ohne Haltenasen auskommen. Das Handschuhfach fällt recht klein aus und verfügt weder über eine Beleuchtung noch über eine Möglichkeit zum Abschließen. Für die Fondinsassen bietet der BYD kleine Türfächer, die ebenfalls zu schmal ausfallen, um 1-Liter-Flaschen zu fassen. Darüber hinaus gibt es geschlossene Lehnentaschen mit kleinen Staufächern sowie zwei Jackenhalter.

© ADAC e.V. | Seite 6

3,2 KOMFORT

2,8 Federung

Der Atto 2 verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit einer McPherson-Vorderachse und einer Verbundlenker-Hinterachse, also einfache Fahrwerkstechnik. Das Federungsverhalten des kompakten Elektro-SUV ist eindeutig in Richtung Komfort getrimmt, sportliche Ambitionen lassen sich in dieser Hinsicht keine erkennen. Förderlich für das komfortable Fahrverhalten sind auch die recht kleinen 17-Zoll-Räder mit hoher Reifenflanke und damit guter Eigendämpfung. Im Stadtverkehr pariert der Atto 2 Unregelmäßigkeiten ordentlich, tiefere Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel gibt die Hinterachse aber deutlich an die Insassen weiter. Geschwindigkeitshügel bringen den Chinesen nicht weiter aus dem Tritt, das Überfahren gelingt weitgehend komfortabel. Auf der Autobahn wogt der Atto 2 zumeist entspannt über längere Wellen und hält die Anregungen gut von den Passagieren fern. Den Preis dieser weichen Abstimmung zahlt man allerdings auf kurvigen Landstraßen: Hier bringt die ausgeprägte Wankneigung mehr Bewegung in den Innenraum als erwünscht.

3,6 Sitze

Die Sitze des Atto 2 sind serienmäßig elektrisch einstellbar. Der Fahrersitz lässt sich in den Grundeinstellungen (Längsrichtung, Höhe, Lehne) verstellen, beim Beifahrersitz verzichtet BYD auf eine Einstellung der Sitzhöhe. Die Kopfstützen auf den vorderen Sitzplätzen sind nicht einstellbar und können bei großen Personen störend am Nacken oder gar oberen Rücken anliegen. Ansonsten ist die Kontur der Vordersitze körpergerecht und bequem gestaltet, der Seitenhalt fällt für Normalsitze ordentlich aus. Eine Lendenwirbelstütze, die den unteren Rücken vor allem auf längeren Strecken entlastet, gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Die Mittelarmlehne lässt sich weder in der Höhe noch in der Längsposition verstellen, die Position der Gurtaustritte ist ebenfalls fixiert - hier passt es oder eben nicht. Auf der zweiten Sitzreihe finden die Passagiere ebenfalls eine komfortable Polsterung vor. Definitiv störend für den Sitzkomfort im Fond sind die sehr langen, versenkbaren Kopfstützen. Sind diese nicht ausgezogen, drücken sie schon bei kleinen Personen am Rücken - dies hat zur Folge, dass man sie bei häufiger Belegung der Rücksitzbank gleich ausgezogen lässt, was wiederum der Rundumsicht schadet. Darüber hinaus ist die Abstützmöglichkeit auf der oberen Türbrüstung hart und ungünstig geformt - die untere Armauflage ist gepolstert. Der Kniewinkel für die Passagiere auf den hinteren Plätzen ist eher spitz, kann aber durch die großzügige Beinfreiheit etwas kaschiert werden.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der Innenraum des Atto 2 ist gut gedämmt, was sich auch in der Messung widerspiegelt. Dort ergibt sich bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 64,8 dB(A) - ein wirklich guter Wert für diese Klasse. Das Motorgeräusch ist wie zu erwarten kaum wahrzunehmen, lediglich ein leises Surren der E-Maschine ist zu hören. Während die Fahrgeräusche, beispielsweise über rauen Asphalt, gut vom Innenraum ferngehalten werden, treten die Windgeräusche oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit deutlich in Erscheinung.

3,6 Klimatisierung

Serienmäßig zählt eine Ein-Zonen-Klimaautomatik samt Sitz- und Lenkradheizung zum Ausstattungsumfang. Intensitätsstufen für den Automatikmodus gibt es nicht, zudem lassen sich die Lüftungsdüsen nicht unabhängig von der Richtung in der Intensität anpassen. Der Fond wird mittels Luftauslässen am Ende der Mittelkonsole versorgt, zusätzliche Auslässe unter den Vordersitzen gibt es nicht. Praktisch: Der BYD lässt sich im Auto oder mittels App klimatisieren.

⊖ Die Regelung der Klimaautomatik konnte im Test nicht überzeugen. Sie kühlt den Innenraum selbst bei hohen eingestellten Temperaturen und kippt anschließend in übermäßiges Aufheizen. Die passende Wohlfühltemperatur kann nur selten und mit Mühe erreicht werden. Hier muss der Hersteller dringend nachbessern.

© ADAC e.V.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der permanenterregte Elektromotor treibt die Vorderachse an, leistet maximal 130 kW/177 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 290 Nm ab. Damit verhilft der Antrieb dem kompakten und mit unter 1,6 t nicht zu gewichtigen Stromer zu guten Fahrleistungen. Der Atto 2 fühlt sich im Alltag ausreichend kräftig motorisiert an, wobei seine Antrittstärke hauptsächlich im unteren Geschwindigkeitsbereich liegt. So vergehen von 15 auf 30 km/h nur 1,2 s - hilfreich beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Überholmanöver werden zwar nicht ganz so dynamisch, aber immer noch zügig absolviert. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h geht in 5,3 s vonstatten, von 80 auf 120 km/h geht es in 6,8 s. BYD gibt 7,9 s für den Sprint von null auf 100 km/h an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 160 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. Der Dolphin liefert hier eine sehr gute Vorstellung ab, zumal sich darüber hinaus keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche ergeben.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Stromer kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den Wahlhebel auf der Mittelkonsole gewöhnt man sich zügig. Es gibt zwei Rekuperationsstufen, die entweder über den Schalter auf der Mittelkonsole oder über das Zentraldisplay eingestellt werden. Die elektrische Handbremse ist serienmäßig an Bord, ebenso die Autoholdfunktion.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Der Atto 2 kann in diesem Kapitel nicht überzeugen und offenbart deutliche Schwächen. Im ADAC Ausweichtest gelingt es dem Chinesen nicht, den Pylonenkurs mit den geforderten 90 km/h zu durchfahren, ohne dabei die Kegel zu touchieren. Beim Versuch, in die ursprüngliche Fahrgasse zurückzulenken, untersteuert der BYD stark und schiebt in den simulierten Gegenverkehr. Das elektronische Stabilitätssystem (ESP) verpasst es, früh und kräftig genug einzugreifen, um die Geschwindigkeit deutlich zu reduzieren und die Lenkbarkeit wiederherzustellen. Dass dabei nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Fahrdynamik leidet, ist selbsterklärend. In Summe sorgen die gefühllose Lenkung, das starke Untersteuern und die ausgeprägten Karosseriebewegungen für wenig Fahrzeugkontrolle und in der Konsequenz für wenig Fahrspaß. Positiv ist die Reaktion des Atto 2 auf eine abrupte Lenkbewegung, wie sie in einem Schreckmoment vorkommen kann. Es erfolgt keine deutliche Richtungsänderung und das kompakte SUV stabilisiert sich ohne großes Zutun des Fahrers wieder.

⊖ Die Traktion des Atto 2 fällt schlecht aus. Obwohl der E-Motor an der Vorderachse mit 130 kW/177 PS nicht übermotorisiert daherkommt, drehen die Vorderräder sogar auf trockener Fahrbahn bei durchgedrücktem Gaspedal durch - der mechanische Grip ist außergewöhnlich schlecht. Das Resultat: Der Atto 2 kommt in Situationen in denen es drauf ankommt, nicht so schnell vom Fleck wie er sollte. Bei Nässe zeigt sich das Verhalten auch in höheren Geschwindigkeitsbereichen, was aus Sicht der Fahrstabilität noch bedenkenswerter einzustufen ist.

3,2 Lenkung

Wie bei vielen Modellen chinesischer Hersteller, offenbart sich die Lenkung nicht als explizites Kaufargument. Sie fühlt sich synthetisch an, lässt an Fahrbahnrückmeldung vermissen und kommuniziert nicht wirklich mit dem Fahrer. Mit diesem Abstrich im Hinterkopf, arbeitet die Lenkung für einen kompakten Alltags-Stromer ordentlich. Das Lenkkraftniveau ist

© ADAC e.V.

innerorts recht niedrig, was ein müheloses Dirigieren ermöglicht. Mit steigender Geschwindigkeit erhöhen sich die Lenkkräfte, was ein Plus an Sicherheit gibt. Nichtsdestotrotz fällt die Mittenzentrierung schwach aus, was vor allem bei Autobahnfahrt auffällt. Die Übersetzung ist mit 3,0 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag eher indirekt, der Lenkaufwand beim Abbiegen und Einparken hält sich dennoch in Grenzen. Im Menü kann die Lenkung auf "Sportlich" gestellt werden, an Feedback und Zielgenauigkeit gewinnt sie damit aber nicht.

2,3 Bremse

Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind ordentlich, das Pedalgefühl fällt recht soft aus. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet und rekuperiert. Muss der Atto 2 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein gutes Ergebnis.

2,8 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Atto 2 ist sehr umfangreich und nicht an Sonderausstattungen gebunden, jede Modellvariante kommt mit allen verfügbaren Assistenten - löblich. Der BYD warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen, Objekten im toten Winkel, vor Querverkehr beim Ausparken (Heck und Front), vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor sich schnell von hinten nähernden Verkehrsteilnehmern. Er leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem auch beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei, welcher den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält. Darüber hinaus erkennt die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine praktische Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurfunktionen des Dolphin reichen vom Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. In Kombination mit dem adaptiven Abstandstempomaten realisiert der Dolphin so einen Autobahnassistenten. Die Verantwortung liegt dabei aber weiterhin beim Fahrer; dieser muss die Fahrsituation überwachen und in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen. Im Falle einer Gefahrensituation signalisiert der Dolphin eine Notbremsung mit aktivierter Warnblinkanlage. BYD stattet den Kompakten

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Serie
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
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 9

mit Reifendrucksensoren aus, die einen Druckverlust schneller erkennen kann als ein indirekt messendes System.

⊖ Die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitswarnung lässt sich trotz der Schnellwahlfunktion vergleichsweise umständlich deaktivieren, einen unmittelbaren Shortcut hierfür gibt es nicht. Der Spur- und Lenkassistent arbeitet unharmonisch, greift teils sehr voreilig ein und lässt sich nur mit merklichem Kraftaufwand übersteuern.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Testzeitpunkt lagen für den Atto 2 noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest zur passiven Sicherheit vor. Von Seiten der Airbags ist der Kompakte mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags ausgestattet. Hintere Seitenairbags oder Knieairbags für Fahrer und Beifahrer gibt es dagegen nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe ausreichenden Schutz, hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,75 m große Insassen weit genug ausziehen. Mit Hilfe der E-Call-Funktion wird bei einem Unfall automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Der mittlere Sitz im Fond verfügt nicht über eine Kopfstütze, was auf diesem Platz ein unzureichenden Schutz zur Folge hat. Es gibt weder die Möglichkeit, ein Kofferraumtrennnetz zu arretieren, noch Verzurrösen, um schweres Ladegut sicher zu transportieren. Darüber hinaus befinden sich Verbandkasten und Warndreieck unterhalb des Kofferraumbodens und sind somit bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

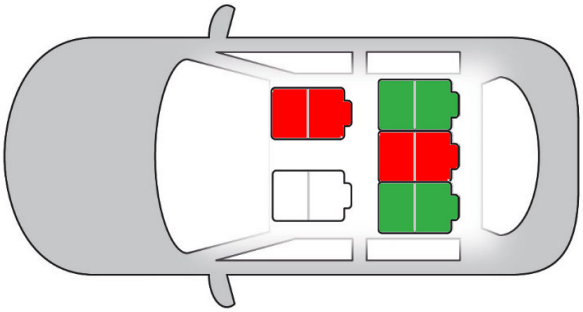
2,7 Kindersicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen für den Atto 2 noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest zur Kindersicherheit vor. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (ohne i-Size-Freigabe) samt Ankerhaken zur Verfügung; mittels Gurt lassen sich Kindersitze dort ebenfalls befestigen.

⊖ Auf dem Beifahrersitz dürfen laut der Betriebsanleitung keine Kindersitze montiert werden, gleiches gilt für den mittleren Sitzplatz im Fond. Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

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)

3,3 Fußgängerschutz

Zum Testzeitpunkt lagen für den Atto 2 noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest zur Kindersicherheit vor. Als ungefähren Anhaltspunkt kann man den Atto 3 (ebenfalls ein SUV der Kompaktklasse) heranziehen, welcher 69 Prozent der möglichen Punkte erzielen konnte - ein noch befriedigendes Ergebnis. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,4 kWh pro 100 km ermittelt. Für ein Elektroauto der unteren Mittelklasse ist das nur ein ordentlicher Wert. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 11 kW (16 A). Um die netto 45,1 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 51,3 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Atto 2 eine Reichweite von rund 250 km. Aus den 20,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 102 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 49 der maximal möglichen 60 Punkte.

© ADAC e.V. | Seite 10

2,1 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. Mit einem Stromverbrauch von 20,4 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 83 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Atto 2 im Kapitel Schadstoffe 39 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Chinese gut da und erzielt 88 Punkte. Damit verpasst er die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest nur knapp und erreicht vier Sterne.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der Atto 2 startet in der Einstiegsvariante "Active" zu einem Preis von 31.990 Euro. Dafür erhält man das Kompakt-SUV mit einer mehr als ordentlichen Grundausstattung. Das Navigationssystem (inkl. Smartphone-Anbindung), die Rückfahrkamera sowie ein Abstandsregeltempomat sind serienmäßig an Bord. Die getestete Variante "Boost" für 34.990 Euro erweitert die Ausstattung um zusätzliche Komfort-Funktionen. So zählen hier u.a. das größere Infotainment-Display, die Sitz- und Lenkradheizung sowie das 360-Grad-Kamerasystem zur Serie. Die Möglichkeiten zur Individualisierung fallen recht limitiert aus. Im Exterieur kann aus vier Farben gewählt werden, für den Innenraum gibt es zwei Farb-Optionen. Die Unterhaltskosten sind moderat. Als Elektroauto ist der Atto 2 aktuell von der Kfz-Steuer befreit, zudem sind die Einstufungen für die Versicherung nicht zu hoch. Die Inspektionskosten sollten dank des wartungsarmen E-Antriebs zudem überschaubar ausfallen. Den größten Anteil an den monatlichen Kosten hat der Wertverlust. Dieser lässt sich mangels ausreichender Erfahrungswerte nur bedingt berechnen. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. BYD gibt auf die Batterie acht Jahre Garantie bis 200.000 km - üblich sind bei den meisten Konkurrenten 160.000 km. Der Garantiefall tritt allerdings erst ein, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im ADAC Ecotest ermittelten Reichweite von 250 km muss man daher einen Abfall der Reichweite auf rund 180 km akzeptieren. Auch die allgemeine Fahrzeuggarantie fällt mit sechs Jahren bis 150.00 km großzügiger aus als bei den meisten Konkurrenten.

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Atto 2 Active
Aufbau/Türen	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm]	290
0-100 km/h [s]	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,0 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/27/21
Steuer pro Jahr [Euro]	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	31.990

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle		

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

N	= Normalbenzin	FG	= Flüssiggas
S	= Superbenzin	G	= Erdgas
SP	= SuperPlus	E	= Strom
D	= Diesel		

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	12,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,9
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	165/466/822
• Dachlast/Anhängelast [kg]	32/476
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,89
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	59,7
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	118

* 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.

HERSTELLERANGABEN

Permanentmagnet-Synchronmotor vorn	
Leistung	130 kW/177 PS
Maximales Drehmoment	290 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,0 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.310/1.830/1.675 mm
Leergewicht/Zuladung	1.570/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/1.340 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Batteriekapazität (netto)	45,1 kWh
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre oder 120.000 km ab 01/24: 6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	China

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Hankook iON GT SUV EV
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	20,4
Stadt/Land/BAB	-
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	250 km
Innengeräusch 130 km/h	64,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.576/404 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/735/1.295 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.01.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.740 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.023 km
Auffälligkeiten/Mängel	Klimaautomatik regelt unplausibel

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

TECHNIK (im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	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/TBC
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	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	665 Euro
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) 2,4

AUTOKOSTEN k.A.

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

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

Stand: Oktober 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	130 kW(177 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	65 kW
maximales Drehmoment	290 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,4 /252 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./45,1 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	51,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 200.000 km/70 %

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10 %
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite vorn
Entriegelung Ladekabel	aufsperren

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 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

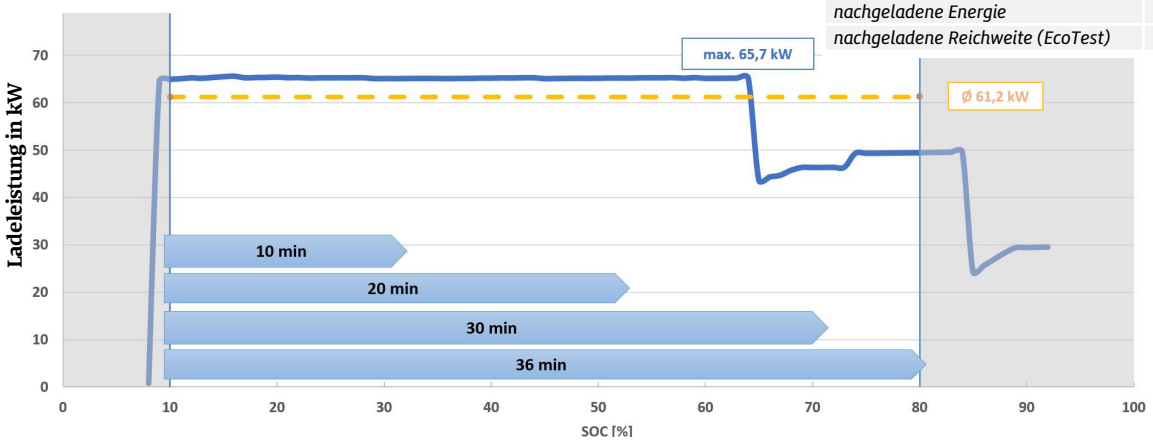
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	39,5 - 22,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	39,5 - 7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	12,5 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 65 kW	36 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*61,2 kW*
Ladedauer	*00:36:00*
nachgeladene Energie	*35 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*198 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*10,7 kWh*	*60 km*	*32%*
20 min	*21,3 kWh*	*119 km*	*53%*
30 min	*30,6 kWh*	*171 km*	*71%*

ADAC-Messung kursiv