ADAC autotest



BYD Dolphin Surf Boost

Fünftürige Schrägheckklimousine der Kleinwagenklasse (65 kW/88 PS)

Beim Betrachten des neuen BYD Dolphin Surf könnte einem durchaus in den Sinn kommen, dass es sich bei dem Kleinwagen um einen zu heiß gewaschenen Lamborghini Urus handelt. Insbesondere die Front mit scharfen Kanten und grimmigem Blick weckt durchaus Assoziationen an das italienische Power-SUV. Antriebsseitig könnten die beiden kaum weiter auseinander liegen. Dort extrem potente Achtzylinderbenziner, hier ein mit 65 kW/88 PS nicht sonderlich leistungsstarker E-Motor, der seine Energie von einem 43,2 kWh großen Akku bezieht. Damit kommt der Stromer im ADAC Ecotest 260 km weit, wobei der Verbrauch mit 19,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) nicht sonderlich niedrig ausfällt. Auch bei der Ladeperformance schneidet der Chinese nicht sonderlich gut ab - der Ladehub von 10 auf 80 Prozent dauert selbst unter idealen Bedingungen mit 45 Minuten vergleichsweise lange. Ist man mit dem Kleinwagen unterwegs, fallen die sicheren Fahreigenschaften und die ausgewogene Federung positiv auf. Für Verdruss sorgt hingegen die Servolenkung: Gefühlsarm und ohne Zentrierung muss der Fahrer bei Geradeausfahrt permanent Lenkkorrekturen vornehmen - hier müssen die Entwickler nochmals ran. Auch der fehlende Heckwischer und die leuchtschwachen Halogenscheinwerfer müssen wir dem Dolphin Surf ankreiden. Auf der anderen Seite punktet er mit seinem guten Platzangebot sowie einer bemerkenswert guten Verarbeitungsqualität, die unter den elektrischen Kleinwagen ihresgleichen sucht. Mit einem Grundpreis von 26.990 Euro ist der BYD Dolphin Surf Boost selbstbewusst eingepreist, entschädigt aber mit einer umfangreichen Ausstattung und großzügigen Garantieleistungen. **Konkurrenten:** u. a. Citroen e-C3, Dacia Spring, Fiat Grande Panda Electric, Hyundai Inster.

⊕ **gute Verarbeitung, passendes Platzangebot, ausgewogener Federungskomfort, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, überdurchschnittliche Garantieleistungen**

⊖ **kein Heckscheibenwischer, ablenkungsstarke Bedienung, unterdurchschnittliche DC-Ladezeiten, schlechte Lenkungsabstimmung, Halogen-Scheinwerfersystem mit mäßiger Fahrbahnausleuchtung**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,6
AUTOKOSTEN	k.A

Zielgruppencheck

Familie	3,5
Stadtverkehr	2,8
Senioren	2,2
Langstrecke	3,0
Transport	3,8
Fahrspaß	3,3
Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung kann der Dolphin Surf ein erstes Ausrufezeichen und sich im Konkurrenzumfeld der elektrischen Kleinwagen an die Spitze setzen. Die Karosserie hinterlässt einen soliden Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, selbst auf der Unterseite der Frontklappe sowie im Bereich der Heckklappenöffnung wurde Klarlack verwendet und die Türen fallen satt ins Schloss - sogar bei heruntergefahrenen Fensterscheiben. Sogar am Kofferraum, wo bei Kleinwagen oftmals der Sparzwang zum Vorschein kommt, gibt es nur wenig zu kritisieren. Der Ladeboden wird seinem Namen gerecht und ist nicht nur ein mit einer dünnen Platte verstärkter Teppich. Selbst das Fach darunter ist mit dickem Filzteppich verkleidet (zur Einordnung: Im aktuellen Audi A3 kommt hier unlackiertes Blech zum Vorschein) und die Zurrösen sind verchromt. Leider sind die Seiten wie bei den meisten asiatischen Modellen mit kratzempfindlichem Kunststoff verkleidet. Auch beim Unterboden, ebenfalls oftmals ein Schwachpunkt bei Kleinwagen, haben die Chinesen große Sorgfalt walten lassen. Er ist großteils glattflächig verkleidet, lediglich der Heckbereich ist davon ausgespart. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort. Die in allen Modellen serienmäßige (Kunst-)Lederausstattung, Dekoreinsätze in Chromoptik an Armaturenbrett, Lenkrad und den Sitzen lassen den Dolphin Surf für einen Kleinwagen regelrecht nobel wirken. An Türen und Armaturenbrett kommt klassentypisch vorrangig harter Kunststoff zum Einsatz, sie werden durch die Kunstledereinsätze aber spürbar aufgewertet. Und mit Stoff bezogene Sonnenblenden findet man selbst unter den deutschen Premiumherstellern nicht einmal mehr in der oberen Mittelklasse vor.

⊖ Die Motorhaube lässt sich problemlos durch zweimaliges Ziehen am dazugehörigen Hebel im Fahrerfußraum entriegeln, wird aber lediglich mithilfe eines Stabs offengehalten. Zudem sind einige Kabel dort nicht gerade sorgfältig verkleidet und damit nur mäßig geschützt. Für den Wechsel der linken Scheinwerferlampe steht wenig Platz zur Verfügung.

4,0 Alltagstauglichkeit

Die netto 43,2 kWh große Batterie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist serienmäßig dabei. Das Laden über die Haushaltssteckdose dauert bei 10 A (2,3 kW) etwa 22 Stunden und ist daher wenig sinnvoll, 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 Dolphin Surf deutlich unter den besten Konkurrenten. Selbst unter idealen Bedingungen dauert die Teilladung von 10 auf 80 Prozent SoC 45 Minuten. Beim Testwagen liegt die Ladeleistung bei maximal 85 kW, womit er die Herstellerangabe exakt trifft. Eine Akkukonditionierung hat der Dolphin Surf nicht zu bieten, weshalb bei tieferen Temperaturen mit deutlich längeren Ladezeiten zu rechnen ist. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 260 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.

⊕ Die Außenlänge von lediglich 3,99 Metern sowie die Fahrzeugbreite von unter zwei Metern (1,98 m inklusive Außenspiegel) prädestinieren den BYD Dolphin Surf für den Einsatz im Stadtverkehr. Auch der Wendekreis fällt mit 10,4 Metern erfreulich klein aus und erleichtert Rangiermanöver.

⊕ Zudem unterstützt der Stromer die Vehicle-to-Load-Funktion (V2L). Über einen entsprechenden Adapter können externe Elektrogeräte mit einer Leistung von bis zu 3,3 kW betrieben werden, vorausgesetzt, der Akku ist ausreichend geladen.

⊖ Stütz- und Anhängelasten sind für den BYD Dolphin Surf nicht zugelassen. Auch eine Dachlast darf nicht transportiert werden. Die Zuladung fällt mit 334 kg zudem knapp aus - bei vier Erwachsenen à 80 kg verbleiben lediglich 14 kg für Gepäck. Der viersitzige Kleinwagen verfügt über keinen mittleren Sitzplatz im Fond, was die Flexibilität bei der Mitnahme weiterer Personen einschränkt. Im Falle einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenpannenset zur Verfügung. Weder Reifen mit Notlaufeigenschaften noch ein Ersatzrad werden angeboten.

© ADAC e.V.

3,7 Licht und Sicht

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition bietet der Kleinwagen eine gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Die kompakte Karosserie lässt sich beim Rangieren gut einschätzen. Niedrige Hindernisse im hinteren Nahbereich werden jedoch erst spät sichtbar. Immerhin verfügt der BYD bereits in der Basisausstattung über hintere Parksensoren und eine Rückfahrkamera. Frontsensoren, eine 360-Grad-Kamera oder ein Parkassistent sind hingegen nicht erhältlich.

⊖ Der Dolphin Surf Boost ist mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, die beim Topmodell Comfort serienmäßigen LED-Scheinwerfer sind für ihn selbst gegen Aufpreis nicht zu haben. Das eingesetzte Linsensystem liefert lediglich eine durchschnittliche Ausleuchtung der Fahrbahn und bleibt in Helligkeit und Kontrast deutlich hinter einem hochwertigen LED-System zurück. Zudem fällt der Lichtkegel recht schmal aus. Die Leuchtweitenregulierung ist in einem Untermenü des Touchscreens verborgen und dadurch nur umständlich erreichbar. Ein gut zugänglicher Regler oder eine Taste am Armaturenbrett wäre benutzerfreundlicher und würde insbesondere bei Nachtfahrten für weniger Blendung sorgen. Auch auf eine Scheinwerferreinigungsanlage muss verzichtet werden. Bei den Lichtfunktionen bietet der BYD ebenfalls noch Verbesserungspotenzial: Er verfügt lediglich über eine Fahrlichtautomatik; weder Fernlichtassistent noch Abbiege- oder Kurvenlicht sind verfügbar. Der Innenspiegel lässt sich lediglich manuell abblenden, eine Automatikfunktion ist analog zu den Außenspiegeln nicht erhältlich. Denen fehlt es zudem an asphärischen Bereichen, welche den toten Winkel reduzieren können. BYD verzichtet beim Dolphin Surf auf einen Heckwischer. Das ist unverständlich, zumal die Heckscheibe recht steil ist und die Sicht damit speziell bei Regen stark beeinträchtigt wird.

1,9 Ein-/Ausstieg

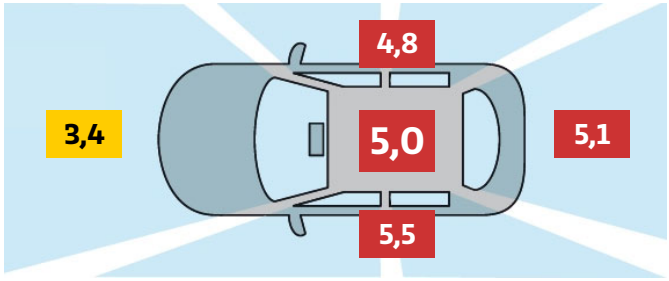
⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt komfortabel, da die Schweller vergleichsweise schmal und nicht zu hoch ausfallen. Der vordere Türausschnitt ist großzügig bemessen, und die Sitzfläche liegt mit 56 Zentimetern Höhe (bei ganz nach unten gestelltem Sitz) angenehm erhöht – typisch für ein E-Auto. Hinten ist der Einstiegsbereich im Fußraum etwas enger, zudem ragt der Radlauf etwas in den Türausschnitt. Die Türen öffnen angenehm weit und werden auch an Steigungen zuverlässig in ihrer Position gehalten – vorne in drei, hinten in zwei Rastungen. Lobenswert: Mit Ausnahme des Fahrersitzes sind für alle Plätze praktische Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden, was in dieser Fahrzeugklasse keineswegs selbstverständlich ist. Im Fond gibt es keinen Mitteltunnel,



Die breiten Dachsäulen und die hohe untere Fensterlinie erschweren eine gute Sicht nach schräg hinten. Beim Parken und Rangieren hilft die serienmäßige Einparkhilfe sowie eine Rückfahrkamera.

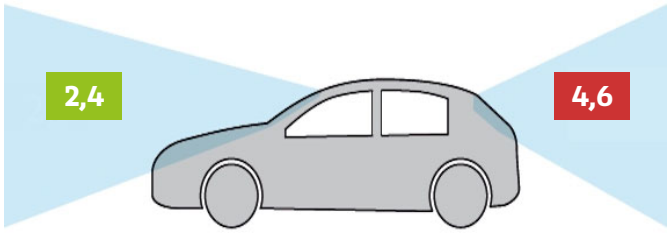
Rundumsicht

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.



was nicht nur das Raumgefühl verbessert, sondern auch das Durchrutschen auf der Rückbank erleichtert.

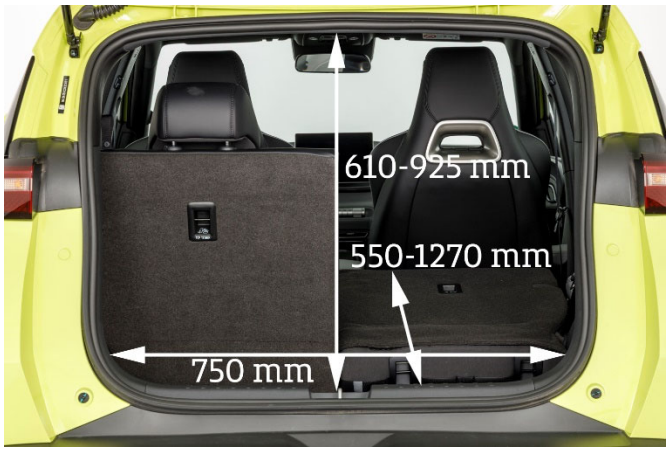
⊕ Ebenfalls ungewöhnlich für einen Kleinwagen: Der Dolphin Surf ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Komfortzugang ausgestattet. Es genügt, den Schlüssel bei sich zu tragen, um das Fahrzeug über eine Taste am Fahrertürgriff zu ver- und entriegeln. An den übrigen Türen fehlt diese Taste leider. Das System ist dank Bewegungssensor im Schlüssel besser geschützt als einfache Keyless-Systeme, ist jedoch grundsätzlich anfällig für Funkverlängerungsangriffe. Weiterführende Informationen hierzu bietet der ADAC unter

© ADAC e.V. | Seite 3

www.adac.de/keyless. Ein digitaler Fahrzeugschlüssel, der das Öffnen, Starten und Verriegeln per Smartphone ermöglicht, ist ebenfalls stets an Bord. Wird der BYD bei Dunkelheit entriegelt, schalten sich automatisch die Scheinwerfer und LED-Spots in den Außenspiegeln ein. Beim Verriegeln bleibt die Beleuchtung für eine im Bordmenü einstellbare Zeit eingeschaltet.

3,7 Kofferraum-Volumen

Angesichts der kompakten Fahrzeugabmessungen präsentiert sich der Kofferraum des Dolphin Surf überraschend großzügig. Bis zur Fensterunterkante stehen 220 l zur Verfügung. Entfernt man diese und nutzt den Raum bis unter das Dach aus, erhöht sich das Volumen auf 270 l. Praktisch betrachtet lassen sich im Kofferraum lediglich zwei Getränkekisten verstauen. Wird die Rückbank umgeklappt und der Stauraum - aus Sicherheitsgründen empfohlen - nur bis zur Fensterunterkante beladen, stehen bis zu 640 l bereit. Nutzt man den Raum vollständig bis hinter die Vordersitze, fasst der Kleinwagen bis zu 990 l.



Der Kofferraum mit 220 Liter Volumen fällt recht klein aus. Für den täglichen Einkauf noch ausreichend, wird man sich mit Reisegepäck einschränken müssen.

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Die Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt lediglich 1,79 m, das Heckklappenschloss stellt aber keine erhöhte Verletzungsgefahr dar. Die Ladekante liegt mit 75 cm recht hoch über der Fahrbahn. Zusätzlich erschwert die 19 cm hohe Bordwand insbesondere das Entladen. Beim Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht zudem eine deutliche Stufe, die das Beladen mit sperrigen Gegenständen erschwert. Die Ladekante befindet sich 75 cm über der Fahrbahn - das ist doch recht hoch. Zudem erschwert die 19 cm hohe Bordwand vor allem das Entladen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine hohe Stufe, die beim Beladen mit sperrigen Gegenständen hinderlich ist. Unverständlich: Auf eine Kofferraumbeleuchtung verzichten die Chinesen ebenso wie auf eine Laderaumabdeckung.



Die Ladekantenhöhe von 75 cm erschwert das Be- und Entladen des Kofferraums.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 60:40 umklappen. Die Entriegelung erfolgt oben an der Lehne und ist auch vom Kofferraum aus gut erreichbar, was die Flexibilität beim Beladen erhöht.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen können die Sicherheitsgurte eingeklemmt werden. Für kleinere Gegenstände bietet der Kofferraum keine Ablagemöglichkeiten, selbst einfache Taschenhaken sucht man vergebens. Das Ladekabel hat weder unter der Fronthaube noch unter dem Ladeboden Platz, weshalb es im Kofferraum untergebracht werden muss und dort unnötig Stauraum kostet.

© ADAC e.V.

3,0 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Wie bei den allen BYD-Modellen werden auch beim Dolphin Surf 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. Weitere Klimafunktionen wie Heckscheibenheizung oder Sitzheizung befinden sich ebenfalls nicht in der ersten Bedienebene und erfordern mehrere Eingaben. Ungewohnt ist die Einstellung der gewünschten Temperatur: Diese erfolgt auf einer Skala von 1 bis 17. Der Stromer ist lediglich mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, weshalb sich die Temperatur nicht direkt auswählen lässt. Während die Erreichbarkeit des hoch positionierten Zentraldisplays gut ist, reagiert es auf Befehlseingaben teils unzuverlässig. Erschwerend kommt hinzu, dass es die Bedienflächen teils recht klein ausfallen, wodurch es immer wieder zu Bedienfehlern kommt. Auch die Darstellungsqualität überzeugt, zumal sich der Bildschirm per Tastendruck um 90 Grad drehen lässt (horizontal/vertikal). Im Vergleich dazu wirkt das kleinere Display des Kombiinstruments hinter dem Lenkrad in seiner Ausführung weniger hochwertig. Aufgrund seiner geringen Größe und der einfacheren Darstellung leidet die Ablesbarkeit. Erschwerend kommt hinzu, dass die Schriften ziemlich klein ausfallen. Der Wählhebel für die Fahrstufen ist als unauffälliger Drehregler ausgeführt, jedoch gut erreichbar, da er in unmittelbarer Nähe zum Lenkrad platziert ist. Direkt neben dem Wählhebel befindet sich eine Leiste mit haptischen Tasten, über die sich zentrale Funktionen wie Fahrmodi, Lautstärke, Scheibenlüftung und Warnblinker schnell anwählen lassen. Die Bedienleiste ist mit abgelegtem Arm gut erreichbar und stellt aus ergonomischer Sicht eine gelungene Lösung dar. Unverständlich bleibt jedoch, warum BYD eine der Klimatasten (Auto On/Off bzw. Lüftung On/Off) nicht als Regler zur Temperatureinstellung nutzt. Die Einstellung des Fahrerplatzes gelingt zufriedenstellend. Das Lenkrad ist mechanisch verstellbar, allerdings lässt es sich lediglich in der Höhe justieren. Ungewöhnlich für einen Kleinwagen: Die Sitze lassen sich serienmäßig elektrisch verstellen, die Bedienhebel sind gut erreichbar außen an der Sitzkonsole platziert.



Die meisten Funktionen werden über den Touchscreen bedient, was zu erhöhter Ablenkung führt. Dieser lässt sich wie bei BYD üblich per Knopfdruck um 90 Grad schwenken.

2,1 Multimedia/Konnektivität

Die Multimedia-Ausstattung des BYD Dolphin Surf fällt für einen Kleinwagen erstaunlich umfangreich aus. Das Infotainmentsystem verfügt serienmäßig über eine Online-Anbindung, die Echtzeitverkehrsdaten für die Routenführung ermöglicht und Over-the-air-Updates für Navigationskarten unterstützt. Über die BYD-App lassen sich zudem Fahrzeugfunktionen aus der Ferne abrufen und steuern. Beispielsweise kann der Ladevorgang gesteuert, das Fahrzeug ver-/entriegelt oder Reichweite und Reifendruck angezeigt werden. Die Smartphone-Integration gelingt entweder per Bluetooth samt Freisprechfunktion oder kabellos über Apple CarPlay und Android Auto. Die induktive Ladeschale ist ausschließlich der Topausführung Comfort vorbehalten. Immerhin stehen vorn je ein USB-C- und USB-A-Anschluss in der Ablage unter dem Zentraldisplay zur Verfügung, für die Fondinsassen sind allerdings keine Anschlüsse vorgesehen. Auch beim Soundsystem gehen die hinteren Mitfahrer leer aus, der Dolphin Surf ist lediglich mit vier Lautsprechern vorn ausgestattet. Ein SD-Kartenslot ermöglicht das Abspielen von Bildern, Musik oder Videos. Die Sprachsteuerung reagiert zügig, verfügt jedoch nur über ein durchschnittliches Funktionsspektrum. Sie erlaubt unter anderem das Wählen von Telefonnummern, die Zieleingabe in natürlicher Sprache sowie die Steuerung der Klimatisierung. Persönliche Daten wie Navigationsziele lassen sich unkompliziert löschen, zudem stehen differenzierte Privatsphäre-Einstellungen zur Verfügung.

⊖ Der Empfang des DAB-Radios zeigt sich nicht durchgängig stabil und neigt vereinzelt zu Aussetzern. Zudem bietet das System keine Möglichkeit, individuelle Nutzerprofile anzulegen, was die Nutzung durch mehrere Fahrer vereinfachen könnte.

© ADAC e.V.

2,8 Raumangebot vorn

Auf den Vordersitzen steht ein großzügiges Platzangebot zur Verfügung. Der Fahrersitz lässt sich weit genug zurückschieben, sodass selbst Personen bis etwa 1,90 m bequem Platz finden. Die üppige Kopffreiheit würde theoretisch sogar für Menschen mit einer Körpergröße von bis zu zwei Metern ausreichen. Lediglich die hohe Seitenlinie und der dunkle Dachhimmel schmälern das ansonsten luftige Raumgefühl etwas.

3,3 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze auf Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt, können auf der Rückbank Mitfahrer mit bis zu 1,90 m Platz nehmen. Für einen nur vier Meter langen Kleinwagen ist das bemerkenswert – so mancher Kompaktwagen bietet in der zweiten Reihe weniger Raum. Zwei Personen sitzen auf der Rückbank trotz begrenzter Innenbreite problemlos nebeneinander. Das subjektive Raumgefühl fällt insgesamt positiv aus, wird jedoch durch die kopfnahe C-Säule, die hohe Seitenlinie und den dunklen Dachhimmel etwas eingeschränkt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, damit rangiert der BYD auf Klassenniveau. Vorn fällt das Angebot an Ablagen überschaubar aus. Die Türfächer sind recht schmal, Einliter-Flaschen finden dort keinen Platz. Zudem vermissen wir ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne. Unterhalb davon gibt es eine zumindest eine offene Ablage. In der Mittelkonsole findet man ein gut erreichbares Ablagefach für das Smartphone - leider ohne induktive Lademöglichkeit. Die Smartphone-Ablage ist zwar sehr gut erreichbar und auch für große Geräte ausreichend dimensioniert, allerdings rutscht das Handy wegen des glatten Bodens aus hartem Kunststoff bei flotter Fahrweise haltlos hin und her. Die beiden Becherhalter sind ebenfalls griffgünstig platziert, nehmen Becher wegen der fehlenden Klemmnasen jedoch nicht sicher auf. Das Handschuhfach fällt recht klein aus und lässt sich zudem weder abschließen noch klimatisieren. Für die Fondinsassen bietet der BYD kleine Türfächer, zwei Jackenhalter sowie - ungewöhnlich für diese Fahrzeugklasse - geschlossene Lehnentaschen.

3,3 KOMFORT

2,8 Federung

Trotz der einfachen Fahrwerkstechnik - McPherson-Federbeine vorn und Verbundlenkerachse hinten - bietet der Stromer für ein Fahrzeug seiner Klasse einen überraschend hohen Federungskomfort. Die eher weich gewählte Abstimmung in Kombination mit den kleineren Rädern und dem hohen Reifenquerschnitt (55er) sorgt dafür, dass die meisten Fahrbahnunebenheiten ordentlich gedämpft an die Insassen weitergegeben werden. Im Stadtverkehr zeigt sich jedoch die Hinterachse als Schwachpunkt: Bei tieferen Unebenheiten, etwa abgesenkten Kanaldeckeln, reagiert sie etwas bockig und bringt kurzzeitig Unruhe in den Innenraum. Außerhalb geschlossener Ortschaften überzeugt der BYD hingegen mit einem ruhig liegenden Aufbau, der auch bei höheren Geschwindigkeiten Gelassenheit vermittelt. Lediglich auf welligem Autobahnbelag macht sich leichte Unruhe bemerkbar – gravierende Komforteinbußen bleiben jedoch aus.

3,4 Sitze

Der Dolphin Surf bietet für einen Kleinwagen einen recht erwachsen wirkenden Sitzkomfort. Während viele Konkurrenten ohne Mittelarmlehne daherkommen und lediglich harte Armauflagen in den Türen bieten, wartet der BYD mit bequem gepolsterten Armauflagen zwischen den Sitzen sowie in den Türen auf. Auch serienmäßige elektrische Sitzverstellung findet man in dieser Klasse selten vor. Allerdings fallen die Verstellmöglichkeiten übersichtlich aus. Der Beifahrersitz lässt

© ADAC e.V.

sich nicht in der Höhe verstellen, gleiches gilt für die starren Kopfstützen und die Sicherheitsgurte. Die Sitze selbst punkten mit ihrer angenehmen Polsterung und sind ordentlich konturiert, die Sitzfläche fällt allerdings etwas zu kurz aus. Im Fond sitzt man auf der mäßig konturierten Sitzbank ausreichend bequem, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht und die Armauflagen in den Türen sind dünn gepolstert. Doch selbst dies muss man dem Kleinwagen hoch anrechnen, bestehen diese bei der Kleinwagenkonkurrenz fast ausnahmslos und teilweise selbst bei Modellen der nächsthöheren Fahrzeugklasse - hier seien beispielhaft der Cupra Born oder der Opel Frontera genannt - aus hartem Kunststoff.

2,8 Innengeräusch

Vor allem im Stadtverkehr herrscht im Innenraum, ganz E-Auto-typisch, eine angenehme Ruhe; vom Antrieb ist nahezu nichts zu hören. Mit zunehmender Geschwindigkeit nehmen allerdings Roll- und Windgeräusche deutlich zu. Dennoch bleibt das Geräuschniveau selbst bei 130 km/h mit 67,6 dB(A) auf einem für einen Kleinwagen bemerkenswert guten Niveau.

4,0 Klimatisierung

⊖ Der Dolphin Surf ist in allen Ausführungen mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, eine Klimaautomatik ist nicht erhältlich. Wie die meisten E-Autos bietet auch der BYD eine Vorklimatisierung, mit der man den Innenraum vor Fahrtantritt vorkühlen oder vorwärmen kann. Für die kalte Jahreszeit ist Dolphin Surf Boost nicht gut gerüstet, denn es gibt weder Sitz- noch Lenkradheizung - beides ist der Topausstattung Comfort vorbehalten. Allen Dolphin Surf gemein sind die fehlenden Luftausströmer für den Fond, zudem lässt sich die Ausströmrichtung der vorderen Lüftungsdüsen nicht unabhängig von der Luftmenge regulieren.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

In der mittleren Ausstattungslinie Boost ist der Dolphin Surf mit dem großen Akku, aber dem mit 65 kW/88 PS leistungsschwächeren E-Motor ausgestattet. In der Topausführung Comfort kommt der BYD auf stattliche 115 kW/156 PS. Das Fahrzeuggewicht fällt mit knapp 1,4 t für einen elektrischen Kleinwagen vergleichsweise hoch aus und schlägt sich auf die Fahrleistungen nieder. Den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h erledigt der Stromer in 8,0 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 11,6 s. Innerorts geht der Dolphin Surf jedoch spritzig zu Werke, was der gute Wert von 1,1 s für die Beschleunigung von 15 auf 30 km/h - wie es beispielsweise beim Einfädeln in den Kreisverkehr vorkommt - belegt. BYD gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 12,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 150 km/h, womit er bei Bedarf schneller als die meisten Konkurrenten ist.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In Sachen Laufkultur und Leistungsentfaltung ist ein Elektromotor einem Verbrenner konstruktionsbedingt überlegen – dementsprechend bietet auch der BYD einen hohen Antriebskomfort. Vibrationen sind praktisch nicht wahrnehmbar. Beim Anfahren agiert der Motor aus Gründen des Bauteilschutzes zunächst zurückhaltend, setzt seine Kraft anschließend jedoch energisch und gleichmäßig ein. Die Leistungsabgabe erfolgt dabei sehr fein dosierbar.

© ADAC e.V.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, ein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen ist daher nicht erforderlich. Vom Stand weg verläuft die Beschleunigung konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung des Drehschalters auf der Mittelkonsole muss man sich erst gewöhnen, dann aber lässt er sich problemlos bedienen. Löblich: Der BYD ist serienmäßig mit einer Autohold-Funktion ausgestattet, die sich zudem mühelos per Tastendruck auf der Mittelkonsole de-/aktivieren lässt.

⊖ Der Dolphin besitzt lediglich zwei Rekuperationsstufen, die zudem umständlich über den Touchscreen angewählt werden müssen. Eine adaptive Rekuperationssteuerung, wie sie beispielsweise der Hyundai Inster besitzt, sucht man im Dolphin Surf vergebens. Störend im Alltag: Geht man vom Fahrpedal, setzt die Rekuperation und damit die Verzögerung erst nach einer gewissen Gedenksekunde und recht abrupt ein, was den Antriebskomfort beeinträchtigt.

3,5 FAHREIGENSCHAFTEN

3,4 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest macht der kleine Stromer eine ordentliche Figur. Bei einem abrupten Ausweichmanöver greift das elektronische Stabilitätssystem frühzeitig und effektiv ein, wodurch der Kleinwagen sicher die Spur hält. Die Lenkbarkeit bleibt dabei stets erhalten, der Lenkaufwand fällt aufgrund der Untersteuerneigung jedoch etwas erhöht aus. Durchfährt man den Ausweichtest möglichst dynamisch, setzt das frühzeitige Schieben über die Vorderräder dem Treiben beizeiten ein Ende. Allzu viel Fahrspaß kommt aufgrund der gefühllosen Lenkung und der komfortorientierten Fahrwerksabstimmung aber ohnehin nicht auf. Flott angegangene Kurven quittiert er recht früh mit sicherem Untersteuern und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Ausgeprägte Lastwechselreaktionen sind dem BYD auch dank der guten ESP-Abstimmung weitgehend fremd. Bei einem Lenkimpuls weicht der Kleinwagen zwar merklich vom Kurs ab, stabilisiert sich aber rasch wieder.

⊖ Der Geradeauslauf ist eine große Schwäche des Dolphin Surf. Da die Lenkung nicht zentriert, muss der Fahrer bei Geradeausfahrt permanent leichte Lenkkorrekturen vornehmen, was sehr störend und ermüdend ist.

3,6 Lenkung

Die Servolenkung im Dolphin Surf kann nicht überzeugen. Während man innerorts mit dem synthetischen und gleichzeitig teigigen Lenkgefühl noch leben kann, werden Autobahnfahrten dadurch zur Belastung. Der Grund: Die Servountersützung wird bei höheren Geschwindigkeiten stark zurückgenommen, zudem zentriert die Lenkung nicht. Dies hat zur Folge, dass der Fahrer ständig kleinste Lenkkorrekturen vornehmen muss, damit der BYD geradeausfährt. Hier muss BYD dringend nachbessern. Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung zudem recht indirekt übersetzt.

3,5 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Dolphin Surf nach durchschnittlich 37,8 Metern (ermittelt über zehn Bremsungen) zum Stillstand – ein allenfalls durchschnittlicher Wert. Auch das Pedalgefühl kann nur bedingt überzeugen. Zwar geht die Dosierbarkeit in Ordnung, dennoch fühlt sich das Bremspedal recht teigig an und man vermisst einen eindeutig definierten Druckpunkt.

© ADAC e.V.

2,7 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Dolphin Surf ist recht umfangreich und nicht an Sonderausstattungen gebunden. Jede Modellvariante kommt mit allen verfügbaren Assistenten - das ist sehr löblich. Der BYD warnt vor drohenden Kollisionen und leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei, welcher bis zur Höchstgeschwindigkeit den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält. Die Spurfunktionen des Dolphin reichen vom Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der bei aktivierter Abstandregelung bis 130 km/h die Fahrzeugführung übernimmt - zumindest eine Hand muss dabei am Lenkrad sein. Im Falle einer Notbremsung warnt das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit aktivierter Warnblinkanlage - während der Bremsphase in hoher Frequenz, anschließend im gewohnten Rhythmus. BYD stattet den Kleinwagen mit Reifendrucksensoren aus, das einen Druckverlust schneller erkennen kann als ein indirekt messendes System.

⊖ Radarsensoren im Heck, mit deren Hilfe sich Assistenzsysteme wie ein Spurwechselwarner, Querverkehrerkennung oder eine Ausstiegswarnung realisieren lassen, sind nicht erhältlich. Die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitswarnung lässt sich trotz der Schnellwahlfunktion vergleichsweise umständlich deaktivieren, einen Shortcut hierfür gibt es nicht. Der Spur- und Lenkassistent arbeitet unharmonisch, greift teils sehr voreilig ein und lässt sich nur mit merklichem Kraftaufwand übersteuern.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der BYD Dolphin Surf 82 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassenschutz (Test 09/2025) und erzielt insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis. Serienmäßig sind Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehende Kopfairbags verbaut. Ein Zentralairbag, wie ihn einige Wettbewerber anbieten, ist nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,85 m ausreichenden Schutz, im Fond reicht die Schutzwirkung bis zu einer Körpergröße von rund 1,70 m. Sowohl vorn als auch hinten erfolgt eine akustische Gurtwarnung. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen nur eingeschränkt zugänglich. Ein Gepäcktrennnetz ist nicht erhältlich, jedoch stehen vier stabile Zurrösen zur Sicherung der Ladung zur Verfügung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	Serie
Autobahn-/Stauassistent	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht er-hältlich
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt mes-send)

© ADAC e.V.

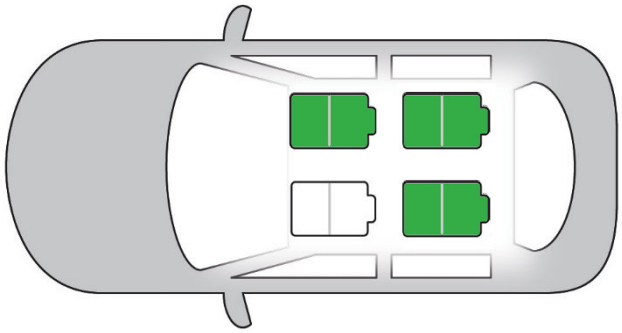
2,5 Kindersicherheit

⊕ Im Euro NCAP-Crashtest erzielt der BYD Dolphin Surf im Kapitel Kindersicherheit 86 Prozent der möglichen Punkte und damit ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz sowie auf den Fondsitzen universelle Kindersitze aller Altersklassen verwendet werden. Zusätzlich zu den Dreipunktgurten stehen auf allen drei Plätzen gut zugängliche Isofix-Verankerungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Auch größere Kindersitze lassen sich ohne Einschränkungen montieren; Gurtführung und Anlenkpunkte geben keinen Anlass zur Kritik. Wird im Fond jedoch eine Babyschale mit Basis und Stützfuß verwendet, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben. Daher empfiehlt sich vor dem Kauf eine Sitz- und Montageprobe. Der Beifahrerairbag kann über einen Drehschalter rechts am Armaturenbrett deaktiviert werden.

⊖ Die Kindersicherung an den Fondtüren wird über Kipphebel aktiviert und ist somit auch für Kinder leicht erreichbar und bedienbar. Die Schließkräfte der Fensterheber fallen – mit Ausnahme des Fahrerfensters - zu hoch aus und bergen ein potenzielles Verletzungsrisiko.

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)

2,7 Fußgängerschutz

Der Kleinwagen bietet insgesamt einen zufriedenstellenden Fußgängerschutz. Hauptkritikpunkt im Euro NCAP-Crashtest ist jedoch die erhöhte Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen und der vorderen Motorhaubenkante. Abgesehen davon ist die Front weitgehend entschärft, sodass am Ende 70 Prozent der möglichen Punkte erreicht werden. Neben Fußgängern kann das Notbremssystem auch Radfahrer erkennen.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO2

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des BYD Dolphin Surf Boost liegt im ADAC Ecotest bei 19,2 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste bei AC-Ladung mit 16 A) – für einen elektrischen Kleinwagen ein vergleichsweise hoher Wert. Um die netto 43,2 kWh große Batterie vollständig von leer auf voll zu laden, werden 50 kWh benötigt. Auf Basis des deutschen Strommixes (500 g CO2/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021) ergibt sich daraus eine CO2-Bilanz von 96 g/km. Im CO2-Kapitel des ADAC Ecotest erzielt der Stromer damit 51 von maximal 60 Punkten.

1,9 Schadstoffe

⊕ Beim Elektroantrieb entstehen während der Fahrt zwar keine direkten Schadstoffemissionen, die für die Stromproduktion erforderlichen Kraftwerke verursachen jedoch weiterhin Emissionen. Diese werden dem Fahrzeug bilanziell zugerechnet. Maßgeblich für die Bewertung im Ecotest ist daher nicht die erzielbare Reichweite, sondern die Effizienz des Antriebs – unabhängig von der Antriebsart. Beim BYD Dolphin Surf Boost führt der gemessene Stromverbrauch von 19,2 kWh/100 km zu NOx-Emissionen von 78 mg/km. Dadurch erfolgt ein Abzug im Schadstoffkapitel, sodass das Fahrzeug 42 von maximal 50 Punkten erhält. Verbessert sich der Strommix, verbessern sich auch die Emissionswerte automatisch. In der Gesamtwertung erreicht der Dolphin Surf Boost 93 Punkte und damit die Höchstbewertung von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

© ADAC e.V.

k.A AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der Einstieg beginnt beim Dolphin Surf aktuell bei 22.990 Euro. Dafür erhält man den Kleinwagen mit einem 30-kWh-Akku. In der getesteten Boost-Ausführung für 26.990 Euro ist die Batterie mit 43,2 kWh praxistauglicher dimensioniert, zudem fällt die Ausstattung umfangreicher aus. So zählen hier u. a. Leichtmetallfelgen, elektrische Sitzverstellung und Regensensor zur Serienausstattung. Doch bereits in der Basis sind Annehmlichkeiten wie Lederausstattung, schlüssellose Zugangssystem, Navigationssystem oder adaptive Geschwindigkeitsregelung Serie - Features, für die man selbst bei vielen Mittelklasse-Modellen oftmals Aufpreis zahlen muss. Individualisierungsmöglichkeiten gibt es hingegen kaum, lediglich die Lackierung kann man wählen, doch auch hier fällt die Auswahl mit lediglich vier Farben überschaubar aus. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig. Von der Kfz-Steuer sind E-Autos befreit, zudem sind die Einstufungen für die Versicherung nicht zu hoch. Die Inspektionskosten sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist 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 260 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. Zur Inspektion muss der Dolphin Surf alle 24 Monate bzw. 30.000 km.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	13,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,9
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	159/464/717
• Dachlast/Anhängelast [kg]	-/-
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	6,86
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* 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.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	65 kW (88 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	35 kW
maximales Drehmoment	175 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,2 kWh/100km / 261 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./43,2 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	50,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 200.000 km / 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	n.b.
Stufen / Einstellung	2/Menü

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
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 % SoC
Zweite Warnung	5 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 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

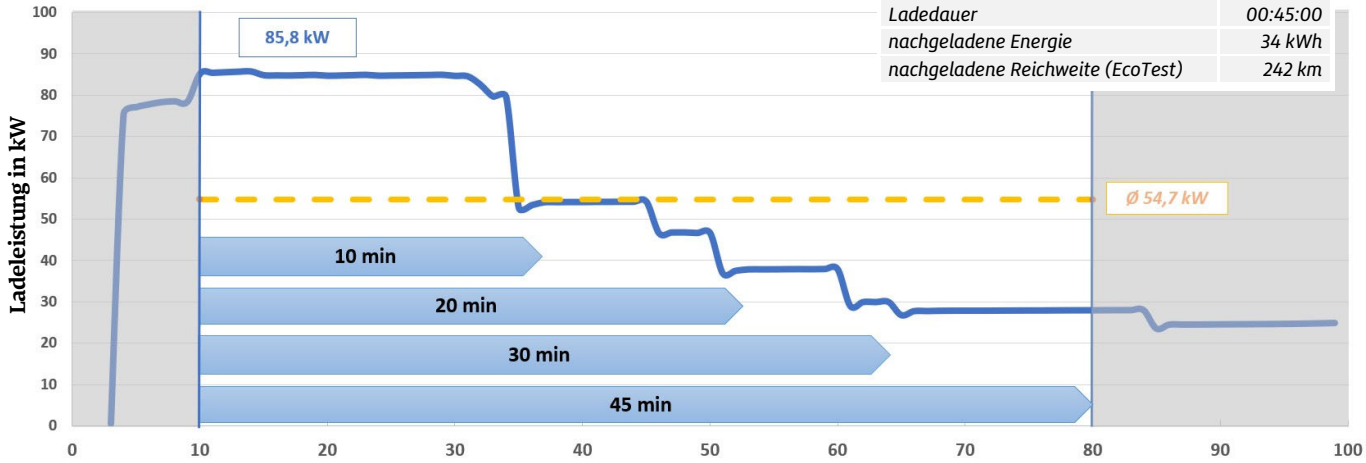
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	38,5 - 21,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	38,5 - 7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	12 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 85 kW	45 min*

LADEKURVE DC

*10 bis 80 %

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*54,7 kW*
Ladedauer	*00:45:00*
nachgeladene Energie	*34 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*242 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*13 kWh*	*94 km*	*37%*
20 min	*20,6 kWh*	*149 km*	*53%*
30 min	*26,3 kWh*	*190 km*	*65%*



ADAC-Messung kursiv

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	65 kW/88 PS
Maximales Drehmoment	175 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,6 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	0,31/k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/55 R16
Länge/Breite/Höhe	3.990/1.720/1.590 mm
Leergewicht/Zuladung	1.370/344 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	308/1.037 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/-
Stützlast/Dachlast	-/-
Batteriekapazität (netto)	43,2 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)	8,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R16 87V
Reifenmarke Testwagen	Hankook iON ST AS EV
Wendekreis links/rechts	10,0/10,4 m
Ecotest-Verbrauch	19,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 96 g/km)
Reichweite	260 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/334 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	220/640/990 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	219 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 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	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	-

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung (grün)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,6**

AUTOKOSTEN **kA**

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

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,8**
Fahrleistungen	3,1
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	1,0
Fahreigenschaften	**3,5**
Fahrstabilität	3,4
Lenkung	3,6
Bremse	3,5
Sicherheit	**2,7**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	2,7
Umwelt/EcoTest	**1,4**
Verbrauch/CO2	0,9
Schadstoffe	1,9

Stand: November 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

© ADAC e.V.