

Mit Delfinen zum Hai-Angriff?



Verspeisen die chinesischen Hersteller mit günstigen E-Autos die europäische Konkurrenz mit einem großen Happs? Der BYD Dolphin muss heute zusammen mit dem ehemaligen Ora Funky Cat gegen die Europäer zeigen, ob Biss hinter den großen Ankündigungen steckt.

Jaws versus Flipper, Hai gegen Delfin, die Rollenverteilung von Gut und Böse ist klar, weil Hollywood es so wollte. Für die EU ist der BYD Dolphin ein Hai. Schließlich fürchtet man sich vor einer möglichen Invasion günstiger Elektroautos, gegen die europäische Hersteller vermeintlich zahnlos dastehen. Mit 34.990 Euro für das Topmodell Design unterbietet er den Cupra Born im Grundpreis um über 5000 Euro, ohne dass man bei Cupra bereits irgendein aufpreispflichtiges Extra in den MEB-Ableger geschraubt hätte.

Ab ins kalte Wasser oder besser gesagt in den kalten BYD, denn die winterlichen Temperaturen decken

schonungslos das erste Problem auf: Es wird nicht warm im Dolphin. Trotz oder wegen der serienmäßigen Wärmepumpe muss die Klimaautomatik über das zentrale Touchdisplay schon auf 30 Grad oder mehr gestellt werden, will man so etwas wie wohlige Wärme aus den Ausströmern spüren. Stattdessen darf man sich das unaufhörliche Klappern des rechten Ausströmers anhören und blickt bei Regen immer wieder auf stark beschlagene Scheiben. Abgesehen davon wirkt der Innenraum halbwegs ansehnlich zusammengesetzt. Das viele Hartplastik schmeichelt zwar nicht den Händen, die weichen Kunstledersitze mit passablem Seitenhalt

schmiegen sich indes angenehm an, die Kopfstützen hängen großen Fahrern jedoch im Nacken. Natürlich piepst der Dolphin bei kleinsten Geschwindigkeitsübertretungen, was aufgrund der fehleranfälligen Verkehrszeichenerkennung das umständliche Abschalten im dritten Untermenü unumgänglich macht.

Unfall- und Unfallgefahr

Viel schlimmer versagen Assistenz und Sprachkompetenz des BYD an der nächsten Ampel. Nähert sich von rechts oder links hinten ein Fahrzeug, fordert er tatsächlich im Tachodisplay dazu auf, die rechte oder linke Tür zu öffnen. Kein Witz.

Die Ampelphase gibt Zeit, sich mit dem Bedienarrangement auseinanderzusetzen: Tastenleiste in der Mittelkonsole, klare Lenkradbedienung. Unter den Tasten findet sich auch eine zum Rotieren des Bildschirms. Nicht dass wir diese Funktion bisher vermisst hätten, doch sie ist eine Art Markenzeichen der BYD-Modelle. Vorteile bei der Nutzung oder Ablesbarkeit ergeben sich nicht. Der 12,8-Zoll-Touchscreen löst gut auf, läuft vorbildlich flüssig, die Menüstruktur

hat man nach ein paar Wischpartien halbwegs raus, und, ja, das war's dann irgendwie auch.

Wer jetzt mit einem chinesischen Software-Feuwerk rechnet, findet immerhin Android Auto und Apple CarPlay, ein Navi und einen veränderbaren Bildschirmhintergrund vor. Weder kann das System Laderouten planen, noch findet es eine halbwegs angemessene Anzahl an Ladestationen im Umkreis. Ebenso wenig erkennt es Staus, dazu funktionieren alle drei Drittanbieter-Apps im Fahrzeug – Amazon Music, Spotify und Karaoke – nicht. Stattdessen ärgern fragwürdige Übersetzungen, Rechtschreibfehler und ein Menü auf Niederländisch. Also besser bei Apple CarPlay und Android Auto bleiben? Geht ebenfalls nicht, da der Bildschirm regelmäßig in den Smartphone-Spiegelungen einfriert und sich nicht mehr bedienen lässt.

Generell lässt einen der BYD über vieles im Dunkeln. Etwa ob man mit der vorhandenen Energiemenge sein Navi-Ziel erreicht oder wie weit man überhaupt kommt, denn die Reichweitenanzeige rechnet nur mit WLTP-Kilometern. Dunkelheit, rich-

IM VERGLEICH

BYD DOLPHIN:
204 PS, 64,0 kWh,
Eco-Reichweite:
309 km, 0–100 km/h
in 7,4 s, Basispreis
Baureihe: 32.990 Euro

CUPRA BORN:
231 PS, 62,0 kWh,
Eco-Reichweite:
277 km, 0–100 km/h
in 7,0 s, Basispreis
Baureihe: 40.150 Euro

OPEL ASTRA E.:
156 PS, 54,0 kWh,
Eco-Reichweite:
316 km, 0–100 km/h
in 9,5 s, Basispreis
Baureihe: 41.990 Euro

GWM ORA 03:
171 PS, 63,1 kWh,
Eco-Reichweite:
305 km, 0–100 km/h
in 8,3 s, Basispreis
Baureihe: 38.990 Euro

tig: auch eine Situation, die dem tagaktiven Delfin missfällt. Werfen die LED-Scheinwerfer noch einen brauchbaren Lichtkegel bei aktiviertem Abblendlicht auf den Asphalt, wirkt das Fernlicht wie eine Kerze, die man im Scheinwerfergehäuse anzündet.

Ob der BYD wenigstens praktisch ist? Mit den kleinen Ablagen und der breiten Ladekante eher nicht. Zudem nervt die überdämpfte Heckklappe, die sich nur in Zeitlupe öffnen lässt. Gar nicht in Zeitlupe geht der Dolphin vom Fleck. Zweithöchste Leistung im Test, 204 PS, das verspricht eine gewisse Dynamik.

Blöd nur, dass er sein Drehmoment auf schmalen 205er-Winterreifen und mit einer An-aus-Fahrpedalabstimmung oft nicht auf die Straße bekommt. Wagt man sich mit dem Dolphin in Kurven, so wird man eins mit der See. Wogend durchtaumelt er mit seiner verhältnismäßig gripstarken Vorderachse Biegungen. Jeder knackigere Einlenkbefehl der fahrbahngefühl- und präzisionsfreien Lenkung bei erhöhtem Tempo, wie ein schneller Spurwechsel auf der Autobahn, zwingt das Heck, in zwei Taumelbewegungen hinterherzutrotten. ▶



BYD Dolphin

Das eher triste BYD-Cockpit wird von einem beladenen Dolphin so sehr in Seenot, dass die Hinterachse sogar kurz den Bodenkontakt verlieren kann. Ist der Belag eben, greifen die Sicherheitssysteme. Asphaltunabhängig stören aber das hohe Geräuschniveau und die äußerst penetranten Windgeräusche ab 100 km/h. Unter 30 km/h tönt dagegen der Fußgängerwarnschutzton lautstark in den Innenraum.

Und während diese Abstimmung einen wirklich beachtlichen Federungskomfort im Alltag ermöglicht, bringen grobe Unebenheiten einen beladenen Dolphin so sehr in Seenot, dass die Hinterachse sogar kurz den Bodenkontakt verlieren kann. Ist der Belag eben, greifen die Sicherheitssysteme. Asphaltunabhängig stören aber das hohe Geräuschniveau und die äußerst penetranten Windgeräusche ab 100 km/h. Unter 30 km/h tönt dagegen der Fußgängerwarnschutzton lautstark in den Innenraum.

Ebenfalls kein Zeichen ausgeprägter Fahrsicherheit: die auf unserer Teststrecke mäßig verzögernde und Rauchzeichen sendende Bremse. Schlägt wenigstens bei Batterie und Antrieb die Stunde des Dolphin? Angesichts der bei kalten Temperaturen nur mäßigen Effizienz und der trägen Ladeleistung: nein.

Born to drive

Nicht dass der Cupra Born groß sparsamer wäre. Auf breiteren, rollwiderstandsintensiveren Reifen verbraucht er nicht viel weniger als sein chinesischer Konkurrent. Noch dazu bietet er mit seiner kleineren Batterie die geringsten Reichweiten. Und trotzdem reist man mit ihm viel entspannter. Warum? Das weiterhin sehr träge Infotainment-System bietet eine gute Laderoutenplanung, die man hinsichtlich Restreichweiten an Ladesäulen und am Ziel sowie mit Ladesäulenanbietern konfigurieren kann.

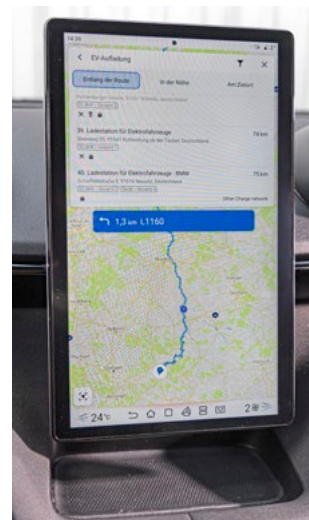
Er zeigt reale Restreichweiten an und lädt viel schneller, weswegen man am Ende trotz geringer Reichweite schneller am Ziel ist als mit dem Dolphin. Dazu erlebt man die wenigen Kilometer, die man mit ihm auf der Autobahn hat, auch am angenehmsten dank des ruhigen Geradeauslaufs und des ordentlichen Fahrkomforts – sieht man vom dumpfen Abrollgeräusch der Winterreifen ab.

Solange die Unebenheiten nicht zu forsch in die Adaptivdämpfer einschlagen, spricht der Cupra straff, aber beflissen an und bügelt sie mit guter Aufbaukontrolle sauber aus. Die sportlicheren Dämpfermodi neigen zur Hoppeligkeit. So oder so gibt der Born in Sachen Dynamik den Ton an: Er bringt seine 310 Newtonmeter traktionsstark über die Hinterräder auf die Straße, regelt zwar prädictiv jeglichen Schlupf weg, dafür gefällt er mit wenig Seitenneigung und seiner präzisen, frei von Antriebseinflüssen aufspielenden Lenkung, die als einzige echte Kurvenlust bereitet. Im Slalom wedelt er allen davon, und auch wenn seine Trommelbremsen

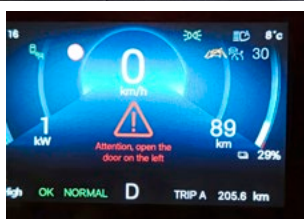
auto motor sport -MESSWERTE

Fahrzeugtyp		BYD Dolphin Design	Cupra Born 170 kW	Opel Astra Electric GS	GWM Ora 03 400 Pro+
KAROSSERIE					
Innenbreite vorn/hinten	mm	1420/1380	1450/1425	1450/1410	1460/1440
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1000/900	1010/940	1040/945	1000/950
Sitztiefe vorn/hinten	mm	490/480	500/500	500/480	490/490
Normsitzraum	mm	740	740	700	750
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	580	565	490	570
Ladekantenhöhe	mm	775	750	685	800
Leergewicht/Zuladung	kg	1679/389	1837/443	1704/396	1604/366
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	53,2/46,8	49,5/50,5	54,9/45,1	56,2/43,8
Wendekreis links/rechts	m	11,0/10,9	10,0/10,0	10,8/10,9	11,6/11,7
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO₂					
Testverbrauch	kWh/100 km	26,5	25,2	22,2	26,1
ams-Eco/-Pendler/-Sport (15/70/15%)		22,0/26,2/32,4	21,7/24,6/31,8	18,0/21,9/27,8	22,0/25,5/32,9
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch ¹⁾ g/km		106	101	89	104
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch ¹⁾ g/km		88	87	72	88
Ladeenergie Vollladung ²⁾	kWh	68	60	57	67
Ladedauer AC ²⁾	h:min	6:15	5:20	6:05	6:10
Ladedauer DC für 100/200/300 km Reichweite	min	19/54/-	14/38/-	14/38/-	30/58/-
Reichweite nach Eco-Verbrauch	km	309	277	316	305
Reichweite nach Testverbrauch	km	256	238	256	256
FAHRLEISTUNGEN					
Beschleunigung	s				
0 – 30 km/h		1,8	1,6	2,2	1,8
0 – 50 km/h		3,0	2,7	3,8	3,2
0 – 80 km/h		5,3	4,9	6,7	5,8
0 – 100 km/h		7,4	7,0	9,5	8,3
0 – 120 km/h		10,1	9,8	13,2	12,2
0 – 130 km/h		11,9	11,6	15,4	14,8
0 – 140 km/h		13,8	13,6	18,1	17,9
0 – 160 km/h		18,7	22,4	24,8	26,7
0 – 400 m		15,5	15,2	17,0	16,3
Zwischenspur	s				
60 – 100 km/h		3,7	3,7	4,8	4,4
80 – 120 km/h		4,8	4,9	6,5	6,4
FAHRWIDERSTAND					
Leistungsaufwand bei 130 km/h kW (PS)		33 (45)	32 (44)	28 (38)	34 (46)
BREMSWEGE					
100 – 0 km/h kalt	m	38,5	35,1	36,3	37,6
100 – 0 km/h warm	m	38,4	33,1	35,9	38,0
INNENGERÄUSCHE					
bei 80 km/h	dB(A)	64	65	64	66
bei 100 km/h	dB(A)	67	68	66	68
bei 130 km/h	dB(A)	72	70	69	71
bei 160 km/h	dB(A)	75	74	72	75
FAHRVERSUCHE					
Slalom 18 m	km/h	61,9	67,6	63,8	63,6
doppelter Spurwechsel	km/h	128,2	140,4	128,6	129,8
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG					
Lenkpräzision	indirekt/direkt	●	●	●	●
Balance	unter-/übersteuernd	●	●	●	●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	●	●	●	●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	●	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●	●	●	●

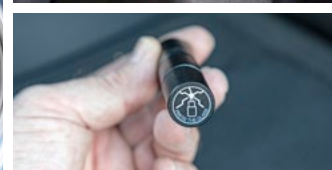
¹⁾ auf Basis Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO₂ pro kWh; ²⁾ Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW)



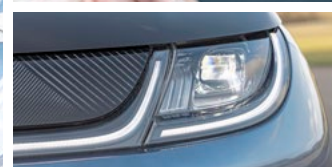
Gefährliche Aufforderung zum Türöffnen bei sich näherndem Verkehr (rechts). Keine Laderoutenplanung im Navi



Bequeme Vordersitze mit weit nach vorn ragenden Kopfstützen. Bequemer, recht geräumiger Fond



Dreh-Display, Rettungstool im Innenraum, schwaches Fernlicht und eigenartiges Tragbild der Bremsscheibe



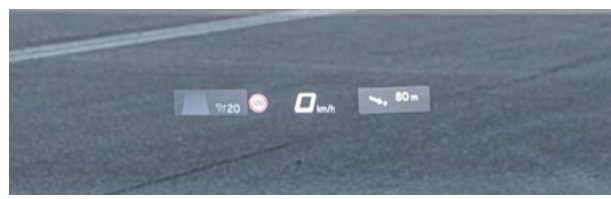


Cupra Born

Gute Übersichtlichkeit trotz flacher Frontscheibe dank schmaler Holme und Dreiecksfenstern. Und: gute Ergonomie



Bequeme, ausgeformte Rücksitze, gutes LED-Licht, Top-Integralsitze vorn, großes Head-up-Display



Konfigurierbare Laderoutenplanung, praktischer Kofferraum mit großem Unterflurfach für Kabel



an der Hinterachse wie ein Sparmittel aus vergangenen Zeiten wirken mögen, kommt er nach der zehnten Bremsung fadingfrei eine S-Klassenlänge vor dem BYD zum Stehen.

In der Stadt bietet er die beste Übersichtlichkeit und den mit nur zehn Metern kleinsten Wendekreis. Wer nun innen den Chic aus Barcelonas Trendviertel Born erwartet – nun ja. Hartplastik mixt sich mit bronzefarbenen Elementen. Einzig die mit hübschem Mikrofasermaterial bezogenen Sitze gefallen, auch mit ihrem tollen Komfort dank verstellbarer Sitzflächenneigung, ausziehbarer Oberschenkelaufgabe und des üppigen Seitenhalts. Zumindest ist das ganze Plastik knarzfrei und sauber montiert, höchstens die Zähne des Piloten knirschen, wenn das alles andere als bedienfreundliche Infotainment-System mal wieder ein Menü verweigert oder morgens nicht in die Gänge kommt.

Der Funktionsumfang ist gut, die Navigation brauchbar, die Darstellung recht ansehnlich, aber es dauert einfach alles zu lange. Zeigt sich der ID.3 seit dem großen Update verbessert, fehlt davon beim Born jede Spur. Von den unbeleuchteten Slidern und den fummeligen Lenkradberührflächen ganz zu schweigen.

Mitfahrer muss das beileibe nicht jucken, schließlich sitzen sie auf der gut ausgeformten Rückbank ziemlich bequem und bringen im Kofferraum viel Gepäck unter.

Ist der Cupra Born auf der dedizierten MEB-Elektroplattform ein Vorreiter mit Geburtsfehlern, ist der Opel Astra Electric basierend auf einer Mischplattform dann ein reifes, aber konzeptionell benachteiligtes Mischwesen? Nach Hai-Angriff sieht es bei

ihm höchstens in der Frontansicht im Sharknose-Stil aus, nicht aber auf dem Papier.

Messen ist jedoch besser als Vermuten, und siehe da, er ist der Einzige, der auch bei den kalten Testtemperaturen sparsame Verbräuche einfährt. Auf der Eco-Runde braucht er mal eben 20 Prozent weniger Strom als die Konkurrenz. Effizienz kann der Opel, dank eines ordentlichen c_w -Werts von 0,27, der flachen Silhouette und des effizienten Motors. Der Cupra wirkt mit seiner flachen Frontscheibe und der runden Van-Form aerodynamischer, liegt aber ebenfalls bei c_w 0,27.

Den Vorzeichen zum Trotz

Dass der Opel nicht noch mehr in Sachen Reichweite auftrumpft, ist seiner kleinen Batterie mit nur 54 kWh brutto zuzuschreiben. Das Fahrwerk wirkt auf den ersten Metern leicht stuckernd und straff in der Ansprache. Es braucht lange, grobe Wellen, gern auch aufeinanderfolgend, damit die Opel-Dämpfer mit der Arbeit beginnen, dann aber mit den richtig fiesen Straßen besser umgehen als die Konkurrenz. Kurzum: je größer, desto Opel.

Überdies stromert keiner leiser als der Astra. Die angenehme Ruhe wird auf der Autobahn von einem sanften, aber dennoch sicher und reproduzierbar eingreifenden Spurhalteassistenten unterstützt. Die ruhige Gangart liegt dem Opel, auch da er nicht wirklich anders kann. Mit 156 PS liegt er leistungsseitig im Test klar hinten. Verbunden mit dem sehr behutsam ansprechenden Fahrpedal hält dies seine Reifen wohl Tausende Kilometer länger am Leben als der BYD, E-Schmetterlinge im Bauch



Der Kippschalter wechselt die Fahrstufe. Die B-Stufe aktiviert den Einpedalmodus. Lenkradtasten für die Fahrmodi



Effizienz-Pole-Position für den Astra: größte Eco-Reichweite mit der kleinsten Batterie im Test



Opel Astra Electric

Bekanntes Astra-Cockpit, das Fahrer tief integriert. Brauchbare Ablagen, etwas lahmes Infotainment



Top: simple Lenkradbedienung. Bei Laderoutenplanung und Reichweitenberechnung braucht das Navi noch Nachhilfe

Gut stützende Sportsitze mit ausziehbarer Beinauflage. Ordentliche Rücksitze, wenig Kniefreiheit

Fach fürs Ladekabel, Head-up-Display, Brillenfach. Kofferraum hinter hoher Ladekante

beim Überholvorgang gibt's allerdings nicht. Die unauffällige Lenkung passt zu seinem konservativen Wesen: keine aufdringliche Direktheit, komfortable Haltekräfte, wenig Feedback. Fahrdynamik? Fahrsicherheit! Lastwechselsituationen beeindrucken den Astra kaum. Er untersteuert spät, wankt wenig. Lust auf Kurven? Überlässt er anderen.

Nicht zu seiner zugänglichen Art passt jedoch der Mangel an digitaler Unterstützung im elektroautomobilen Alltag. Ladesäulen findet das Navigationssystem, weiß sogar zum Teil über die Belegung Bescheid, nur eine Route daraus basteln kann es nicht. Zudem hat das Navi große Panik, was das Erreichen eines Ziels angeht, und will Opelisten viel zu früh zum Laden überreden. Leider ist auch Geschwindigkeit nicht die Stärke des Systems. Immerhin gelingt die weitere Bedienung dank Direktwahltasten für Infotainment und Klimasteuerung unfallfrei, was jedoch nicht zwingend für den Einstieg gilt. Denn die Mischplattform des Opel ist spätestens im Innenraum oder besser gesagt am Mangel des Raums im Inneren zu spüren; der Astra kanzelt Fahrer und Mitfahrer spürbar ein. Die Rückbank ist nur schwer zu entern. Immerhin blieb noch genug Platz für einen passablen Kofferraum. Qualität? Viel weiches und etwas hartes Plastik, ordentlich zusammengesetzt, wirklich enttäuschend wirkt nur der sehr orangenhäutige Lack in Kobaltblau.

Nur noch eine Nummer

Und der Ora Funky... Halt! Mutterkonzern Great Wall Motors verkauft den Katzen-Kompakten ab sofort nur noch als GWM Ora 03, was dem Wiedererkennungswert nicht helfen dürfte. Als zweiter chinesischer Vergleichskandidat ergänzt er den Dolphin bei den recht animalisch geprägten Herausforderern der etablierten europäischen Hersteller.

Die erste Herausforderung stellt der Ora den eigenen Reflexen, denn wer mit aktiviertem Spurhalter eine Landstraße ohne Mittelstreifen befährt, sollte darauf vorbereitet sein, dass der Ora schnurstracks nach links in den Graben lenkt – immer wieder. Trotz der zweitniedrigsten Leistung im Test bringt er die Power bei Nässe oft nicht auf die Straße und scharrt mit den Vorderrädern. Das Fahrwerk zeigt sich schon auf kleinen Unebenheiten angeregt und stuckerig, bleibt auf grobem Geläuf aber deutlich kontrollierter und sicherer als das des BYD. Viel besser als der Dolphin bremsst der 03 jedoch auch

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		BYD Dolphin Design	Cupra Born 170 kW	Opel Astra Electric GS	GWM Ora 03 400 Pro+
ANTRIEB					
Motorbauart		permanenterregter Synchronmotor	permanenterregter Synchronmotor	permanenterregter Synchronmotor	permanenterregter Synchronmotor
Lage im Fahrzeug		vorn/quer	hinten/quer	vorn/quer	vorn/quer
maximale Systemleistung	kW (PS)	150 (204)	170 (231)	115 (156)	126 (171)
maximales Systemdrehmoment	Nm	310	310	270	250
System-Dauerleistung	kW (PS)	65 (88)	70 (95)	62 (84)	60 (82)
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Getriebe		feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung
FAHRWERK					
Radaufhängung	vorn	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson
	hinten	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Verbundlenker Schraubenfedern	Verbundlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	Scheiben	Trommeln	Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung		205/50 R 17 W	235/40 R 20 Y	215/45 R 18 V	215/50 R 18 V
Reifentyp		Hankook Ventus Prime 4	Michelin Pilot Sport EV	Michelin e-Primacy	Continental EcoContact 6
KAROSSERIE					
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4290 x 1770 (2012) x 1570	4324 x 1809 (2070) x 1540	4374 x 1860 (2062) x 1488	4235 x 1825 (k.A.) x 1603
Radstand	mm	2700	2766	2675	2650
Sitzplätze		5	5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	–/–	–/–	75/80	–/–
Anhängelast/gebremst	kg	–/–	–/–	–/–	–/–
Gepäckraum	l	345–1310	385–1267	352–1268	228–858
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2068	2280	2100	1970
Batteriekapazität brutto	kWh	64,0	62,0	54,0	63,1
VERBRAUCH/CO₂/LADEMÖGLICHKEITEN					
WLTP-Verbrauch gesamt kWh/100 km		15,9	15,7	14,9	16,5
AC-Ladeleistung	kW	11	11	11	11
DC-Schnellladeleistung	kW	88	120	100	67
FAHRLEISTUNGEN					
0–100 km/h	s	7,0	6,6	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160	160	170	160

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp		BYD Dolphin Design	Cupra Born 170 kW	Opel Astra Electric GS	GWM Ora 03 400 Pro+
KOSTEN IN EURO					
Steuer ¹⁾		0,-	0,-	0,-	0,-
Haftpflicht		406,-	420,-	373,-	437,-
Teilkasko		164,-	177,-	162,-	184,-
Vollkasko		969,-	635,-	833,-	717,-
Festkosten/Jahr		1375,-	1055,-	1206,-	1154,-
Betriebskosten/100 km		18,17	21,59	15,48	19,01
Wertverlust/Jahr		5600,-	5900,-	6800,-	7800,-
GESAMTKOSTEN/KM²⁾					
bei 15 000 km/Jahr		0,59/0,22	0,65/0,26	0,64/0,19	0,75/0,23
bei 30 000 km/Jahr		0,42/0,20	0,47/0,24	0,44/0,17	0,51/0,21
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN²⁾					
bei 15 000 km/Jahr		741,-/275,-	815,-/320,-	801,-/238,-	936,-/289,-
bei 30 000 km/Jahr		1051,-/505,-	1173,-/593,-	1094,-/435,-	1287,-/531,-
PREISE					
Grundpreis	Euro	34 990,-	41 450,-	45 060,-	47 490,-
Testwagenpreis ³⁾	Euro	34 990,-	44 770,-	45 060,-	47 490,-

¹⁾ steuerbefreit bis 2030; ²⁾ mit/ohne Wertverlust; ³⁾ inklusive fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras

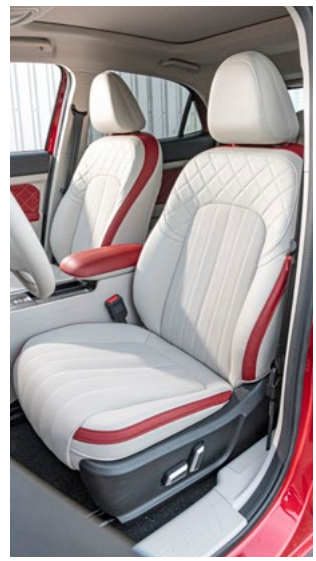


GWM
Ora 03

Wertig eingerichtetes Cockpit, das es auch in zurückhaltenderen Farben gibt. Zu kleiner Touchscreen



Flache Fondbank. Der Ora muss mit einer Taste links des Lenkrads ausgeschaltet werden. Edle, haltlose Sitze



Kippschalter als Mini-Anleihe. Kleiner, schwer zu beladender Kofferraum ohne Unterflurfach für Kabel

nicht. Kurvenspaß? Sein stark untersteuerndes Naturell sowie die äußerst taube und eher indirekte Lenkung verhindern Fahrspaß.

Weder bei Effizienz noch Reichweite setzt der Ora ein Ausrufezeichen und lädt noch langsamer als der BYD. Dazu nerven die lauten Windgeräusche, der für ein 4,24-Meter-Auto zu große Wendekreis und die im Winter ständig verschmutzte, weil steil stehende Heckscheibe, die weder über Scheibenwischer noch Reinigungsdüse verfügt. Noch schlimmer: Die innen vor der Scheibe angebrachte dritte Bremsleuchte illuminiert beim Bremsen die gesamte Salzkruste wie eine vernebelte Disco, sodass man endgültig nichts mehr sieht. Der Vorderwagen ist dagegen sehr übersichtlich, was jedoch in erster Linie an der hohen, etwas latrinenartigen Sitzposition liegt. Für Große fehlt es an Lenkverstellmöglichkeiten. Seitenhalt? Nicht vorhanden, dafür aber Luxusfeatures wie eine Mehrkammer-Sitzmassage und Sitzlüftung. Auch sonst kann sich der bunte Innenraum sehen lassen: Feine Kunststoffe, weiches Kunstleder und die insgesamt hochwertige Machart überzeugen.

Zumindest bis man den Ora bedienen möchte, was auch sehr kräftige, jüngere Redaktionsmitglieder vor ernste Probleme stellt, da die Schrift auf dem kleinen, zu weit vom Fahrerplatz entfernten Touchscreen dermaßen winzig ist. Die äußerst schachtelige Menüstruktur und die teils wirren Übersetzungen erschweren die Bedienung weiter. Wenn Sie eine Idee haben, welche Funktion die Einstellung „Intelligentes passieren der Wendung“ hat, schreiben Sie uns gern. Eine Laderoutenplanung gibt es

zwar, die kennt jedoch nur E.ON-Säulen und recht eigenartige Routen. Immerhin laufen CarPlay und Android Auto unfallfrei. Mit wie viel Restkapazität man am Ziel ankommt, sieht man nur bei der Routenvorschau, danach verschwindet die wichtige Angabe. Und wie der BYD hat auch der Ora große Probleme, den kleinen Innenraum im Winter auf eine halbwegs angenehme Temperatur zu heizen. Apropos kleiner Innenraum: Der Fond des Ora ist leicht zu entern und geräumig, die flache, haltlose Bank nötigt aber zu einem steilen Kniewinkel. Unter dem Fond leidet das Staufvolumen, denn es gibt nur eine kleine, 228 Liter fassende Wanne, die über die hohe Ladekante schwer zu beladen ist.

Teure Billigpreise

Hinzu kommt: Der Ora ist nach Liste derzeit der Teuerste dieses Tests, kommt als Pro 400+ aber zumindest voll ausgestattet. Opel langt für den Astra ebenfalls richtig hin, auch da der Astra in der getesteten GS-Linie noch lange nicht alle Extras an Bord hat. Cupra stattet sparsam aus, startet mit dem Born aber nur knapp über der 40000-Euro-Marke, und nur der BYD setzt sich voll ausgestattet im Preis deutlich von der Konkurrenz ab. Klar, bei Ora gibt es offizielle, bei Cupra und Opel händlerseitige Rabatte, aber nur BYD senkte auch den von uns gewerteten Listenpreis.

Ja, der BYD mag günstiger sein, die Mangelvielfalt von Dolphin und Ora lässt den chinesischen Hai-Angriff derzeit aber noch wie ein Becken voller Knabberfische aussehen.

Text: Carl Nowak
Fotos: Achim Hartmann



Fahrerüberwachungskamera, gut auflösende 360-Grad-Ansicht, Fahrstufenwähler ohne Drehanschlag



BYD Flipper in Seenot: Aufschaukelgefahr in schnellen, welligen Kurven. Handling kaum vorhanden

Cupra Van der Langeweile? Nein, der hoch bauende Born bietet am meisten Fahrspaß



Opel Wie der ungeölte Blitz: wenig Vortriebswucht, aber ausgewogenes Handling auf der sicheren Seite

Ora Katze mit Arthrose: Der 03 hat die Samtpfoten zu Hause gelassen und federt stuckerig und unsauber



BYD senkt die Preise um 15 Prozent. 12 000 Euro spart man bei Ora-Lagerfahrzeugen, Born und Astra werden händlerspezifisch rabattiert

VERGLEICHSTEST

auto motor sport **-PUNKTEWERTUNG**

1 2 3 4

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Cupra Born	Opel Astra Electric	GWM Ora 03	BYD Dolphin	
KAROSSERIE					
Raumangebot (30)	15	15	15	12	Ähnlich viel Platz im Astra wie im Cupra außer im Fond, der Born ist zudem funktionaler. Seine umständliche Bedienung kostet Punkte. Der BYD baut schmal. Unpraktisch: der Ora-Kofferraum. Keiner bietet einen Frunk.
Kofferraum (15)	7	7	2	6	
Zuladung (10)	5	4	3	4	
Variabilität/Funktionalität (20)	9	7	5	7	
Instrumente/Anzeige (30)	20	21	16	17	
Bedienung Fahrzeugfunktionen (20)	8	15	8	12	
Anhängelast (5)	0	0	0	0	
Rundumsicht (10)	7	6	4	5	
Qualitätsanmutung (10)	6	5	7	4	
SUMME (150)	77	80	60	67	
SICHERHEIT					
Sicherheitsausstattung/-assistent (30)	13	9	19	14	Auf der ebenen Teststrecke bleibt der schaukelige BYD noch sicher. Umfangreiche Assistenz im Ora in teils mangelhafter Ausführung. Grottiges Fernlicht im BYD. Beide Chinesen bremsen unterdurchschnittlich.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung (10)	1	1	0	1	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche (15)	11	12	11	10	
Fahrstabilität auf der Straße (15)	12	13	10	7	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent (10)	6	7	6	5	
Licht (15)	10	14	9	7	
Bremsweg kalt (100 km/h) (25)	11	9	6	4	
Bremsweg warm (100 km/h) (20)	12	7	4	4	
Pedalgefühl (10)	5	5	5	5	
SUMME (150)	81	77	70	57	
KOMFORT					
Federungskomfort (25)	13	13	10	14	Der weiche BYD bietet viel Federungskomfort und eine gute Infotainment-Darstellung. Die klar besten Sitze finden sich im Cupra. Deutliche Abzüge für die heizschwachen Chinesen im Klimakapitel und beim Geräuscheindruck.
Sitze vorn (15)	13	11	8	9	
Sitze hinten (10)	6	5	4	5	
Infotainment: Inhalte/Darstellungsqualität (10)	6	5	4	4	
Infotainment: Bedienung (10)	4	5	4	5	
Komfort-Assistenzsysteme (10)	6	4	4	4	
Klimatisierung (10)	8	8	5	4	
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	4	3	3	
Geräuscheindruck (5)	3	3	2	1	
SUMME (100)	62	58	44	49	
ANTRIEB					
Laufkultur (20)	19	18	17	17	Drei Fahrzeuge erreichen die gleiche Testreichweite mit unterschiedlichen Batterien. Punkte gibt's aber erst ab 300 Kilometern. Der Astra ist träger, der BYD hat Leistung, nur die Dosierbarkeit ist mies.
Durchzugskraft (20)	12	11	11	13	
Leistungsentfaltung (30)	24	18	22	17	
Schaltung/Getriebeabstufung (20)	17	17	17	17	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	5	5	4	5	
Zwischenbeschleunigung (10)	7	5	5	7	
Reichweite (20)	0	0	0	0	
Dauer Energiezufuhr (15)	2	2	0	1	
SUMME (150)	86	76	76	77	
FAHRVERHALTEN					
Handling/Fahrspaß (30)	15	12	8	5	Der schaukelige BYD verliert hier viele Punkte, auch aufgrund seines nervösen Geradeauslaufs. Der Astra fährt souverän und sicher, der Cupra mit spürbarem Dynamikfokus, ohne viel Komfort zu opfern.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche (20)	12	8	8	7	
Regelintensität Stabilitätsprogramme (20)	14	15	12	12	
Spreizung Fahrmodussysteme (15)	6	3	4	4	
Lenkung (30)	21	16	12	8	
Wendekreis (10)	8	5	2	5	
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	10	11	9	8	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit (10)	8	8	7	5	
SUMME (150)	94	78	62	54	
Eigenschaftswertung (700)	400	369	312	304	
UMWELT					
CO ₂ -Emission Testverbrauch (50)	36	39	36	35	Lange Transportwege und die erhöhten Winterverbräuche kosten die Chinesen einige Punkte. Top: der Astra mit geringen Fahrwiderständen und dem klar sparsamsten Verbrauch.
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (25)	17	20	17	17	
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess (15)	8	8	7	8	
Recyclingquote Materialien (15)	9	10	10	10	
CO ₂ -Emission Transportwege (5)	5	5	1	1	
Ölwechselmenge auf 100 000 km (10)	10	10	10	10	
Leistungsaufwand bei 130 km/h (20)	12	16	10	11	
Reifenverschleiß (10)	7	8	8	7	
Umweltwertung (150)	104	116	99	99	
KOSTEN					
Testwagenpreis (50)	29	29	28	34	Vor Kurzem stockte Cupra die Garantieleistung auf fünf Jahre auf. Nur BYD bietet noch ein Jahr mehr. Der Astra kann mit geringeren Energiekosten den niedrigeren Preis des Dolphin im Kostenkapitel ausgleichen.
Serienausstattung (10)	3	5	7	6	
Optionsmöglichkeiten (10)	5	2	3	1	
Wiederverkaufschancen (10)	7	6	5	5	
Festkosten für 5 Jahre (20)	18	17	17	15	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km (15)	6	13	11	12	
Energiekosten auf 100 000 km (30)	18	22	17	17	
Garantie (5)	3	0	3	4	
Kostenwertung (150)	89	94	91	94	
Gesamtwertung (1000)	593	579	502	497	

7.000 EUR¹
Umweltprämie



Dein Antrieb: elektrisch.
Dein Anspruch: ausgezeichnet.

Erfahre unsere elektrifizierten Modelle bei den Hyundai Frühlingswochen.

Innovativer Fahrspaß, der dich immer wieder neu begeistert: Mit dem neuen Hyundai KONA Elektro, dem IONIQ 5 oder dem IONIQ 6, Gewinner des Goldenen Lenkrads², kannst du dich für das elektrische Modell entscheiden, das am besten zu deinem Leben passt. Sichere dir bei den Hyundai Frühlingswochen jetzt 7.000 Euro Umweltprämie¹ und attraktive Konditionen, auch für die anderen Hyundai Top-Modelle. Nur solange der Vorrat reicht, bei allen teilnehmenden Hyundai Partnern.

Erfahre__Hyundai deutschlandweit an über 500 Verkaufsstandorten.



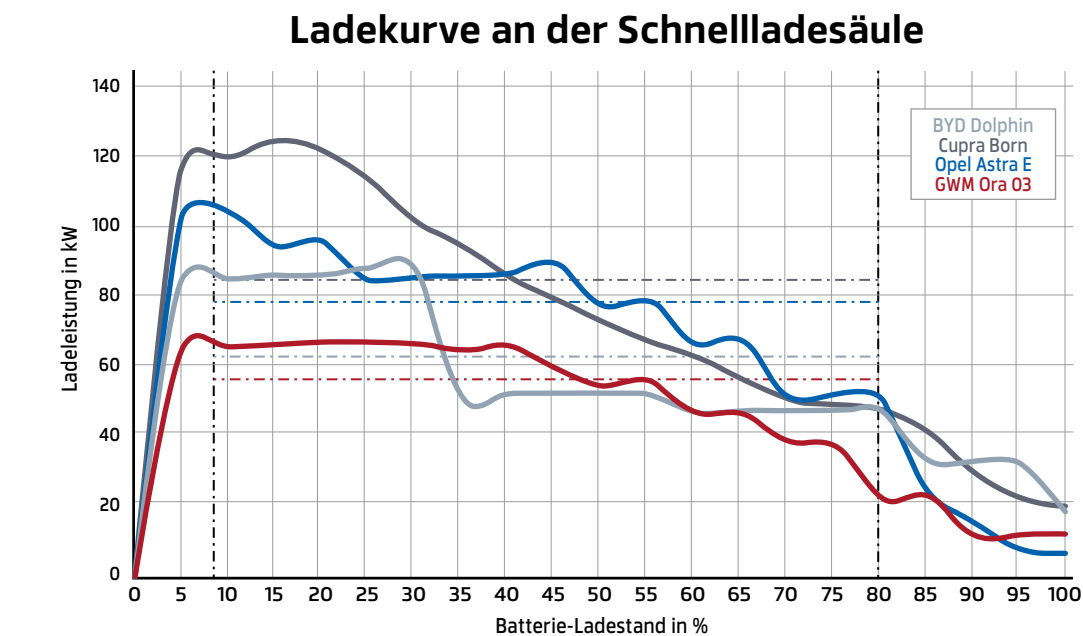
8 JAHRE **Garantie**
inklusive Batterie*

¹ Die Hyundai Umweltprämie von mindestens 7.000 EUR (bezogen auf die unverbindliche Preisempfehlung der Hyundai Motor Deutschland GmbH für das jeweilige Modell) erhalten Privatkunden und Gewerbetreibenden beim Abschluss eines Kauf- oder Leasingvertrags für einen neuen Hyundai KONA Elektro, IONIQ 5 und IONIQ 6 innerhalb des Aktionszeitraums bis 31.03.2024. Die Hyundai Umweltprämie wird in entsprechender Höhe beim Hyundai Partner von seinem Hauspreis abgezogen. Die Aktion ist nicht kombinierbar mit anderen privaten oder gewerblichen Verkaufsförderungsmaßnahmen und Programmen. Nur bei teilnehmenden Hyundai Partnern. ² Gewinner des Goldenen Lenkrads 2023 in der Kategorie „Mittelklasse“. AUTO BILD 45/2023 & BILD am SONNTAG 46/2023. * Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie finden Sie unter: www.hyundai.de/garantien.

Ladestände-Gesellschaft

■ Als C-Faktor bezeichnet man das Verhältnis zwischen Lade- bzw. Entladestrom und Kapazität. Heißt: Je größer die Batterie, desto höher kann der durchschnittliche Ladestrom bei gleichem C-Faktor während eines Ladevorgangs ausfallen. Ein Wert von 2C gilt als sehr gut. Der Hyundai Ioniq 6 mit 800-Volt-Architektur schaffte im Test einen Schnitt von 2,4C. Das belastet aber gerade bei niedrigeren Betriebsspannungen das Material stärker aufgrund der dafür nötigen stärkeren Ströme. Kleine Batterien können dementsprechend langsamer Strom aufnehmen als größere Batterien, obwohl sie weniger Energie für eine Ladung benötigen. Dementsprechend ist die geladene Reichweite aller vier Testteilnehmer nicht außergewöhnlich gut.

Dennoch zeigt sich, dass BYD und Ora signifikante Nachteile gegenüber Opel und Cupra haben. Der Cupra bietet die höchste Spitzenleistung, der Opel hält jedoch in den mittleren SOC-Bereichen höhere Ladeströme und kann dadurch und mit seinem



niedrigen Verbrauch die gleichen Ladezeiten je 100 km wie der Cupra erzielen. Trotz niedrigem Ladeleistungs-Peak stürzt der BYD ab 30 Prozent ab. Der Ora startet noch niedriger, baut ab 50 Prozent weiter ab, was den Ladevorgang auf vorsintflutliche 52 Minuten für den üblichen Autobahn-Ladehub von 10 bis 80 Prozent verlängert.

Batterie-SOC	50 %	80 %	100 %
Zeit	26 / 17 / 16 / 30 min	50 / 36 / 33 / 58 min	76 / 62 / 93 / 114 min
Zeit 10-80 %	47 / 33 / 31 / 52 min		
geladene Reichweite*	100 km	200 km	300 km
Zeit	19 / 14 / 14 / 25 min	54 / 38 / 38 / 63 min	- min
Ladeleistung HPC	max.	Durchschn. 10-80% SOC	
	88 / 125 / 105 / 68 kW	62 / 83 / 78 / 55 kW	
Ladeleistung AC	11 kW/3-phasig		
Ladezeit AC 0-100 %	6:10 / 5:20 / 6:05 / 6:15 h:min		

* nach Testverbrauch

BYD Dolphin

4. Gesamtwertung: **497 Punkte**

Cupra Born

1. Gesamtwertung: **593 Punkte**

Opel Astra Electric

2. Gesamtwertung: **579 Punkte**

GWM Ora 03

3. Gesamtwertung: **502 Punkte**



AUF DER POLEPOSITION ZU HAUSE

BEST CARS 2024

SECHSTE AUSZEICHNUNG IN FOLGE FÜR DEN MAZDA MX-5 BEI BEST CARS 2024

Vielen Dank an alle Mazda MX-5 Fans, die ihn auch in diesem Jahr wieder zum Best Car in der Kategorie Cabrio Importwertung gewählt haben. Und wir haben noch einen Grund zu feiern, denn der Mazda MX-5 wird 35 Jahre!

auto motor -sport

*Der Mazda MX-5/Mazda MX-5 RF ist auch 2024 Gewinner in der Kategorie Cabrios (Importwertung) (2016, 2017, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024) bei der Leserswahl „BEST CARS“ von auto motor und sport. Berichterstattung in auto motor und sport, Ausgabe 5/2024.

CRAFTED IN JAPAN

