

Elektrisch und digital

Laut Statistik des Kraftfahrtbundesamts vom Januar 2023 gibt es mittlerweile über eine Million Elektroautos in Deutschland plus über 860 000 Plugin-Hybride. Die Entwicklung der Zulassungszahlen zeigt zwar Schwankungen, die von verschiedenen Faktoren beeinflusst werden – zuletzt etwa das Ende der E-Auto-Prämie für gewerblich genutzte Fahrzeuge. Aber die Tendenz zeigt nach oben.

Das ist nicht zuletzt unter Umweltaspekten zu begrüßen, denn trotz kontroverser Diskussionen gilt mittlerweile als Konsens, dass Batterieantriebe die effizienteste Art der Energiebereitstellung für Autos sind und dass Elektroautos über längere Nutzungsdauer ihren

ökologischen Rucksack deutlich schneller reduzieren als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Ein Problem sind allerdings die nach wie vor sehr hohen Fahrzeugpreise, die vor allem von den teuren Batterien bestimmt werden. Auch dafür zeichnet sich eine Lösung ab, die deutschen Herstellern jedoch kaum gefallen dürfte: Der Markteintritt preisaggressiver chinesischer Anbieter.

E-Mobilität braucht Vernetzung und intelligente Systeme

Klar ist in jedem Fall: Gerade für E-Autos spielen Vernetzung und Infotainment eine tragende Rolle. Das beginnt bei der Ladeplanung vor der Fahrt und setzt sich beim

Stop an der Ladesäule fort. Dort muss die App den Fahrer über den aktuellen Ladefortschritt informieren, Bord-Entertainment und Produktivitätsfunktionen sollten die Wartezeit überbrücken.

Vor diesem Hintergrund haben wir gemeinsam mit unserem Testpartner umlaut auch in diesem Jahr einen detaillierten Vergleich der Connectivity-, E-Mobilitäts- und Infotainment-Funktionen von aktuellen Elektroautos vorgenommen. Den Testkatalog dafür haben wir umfassend reformiert und noch enger an die beschriebenen Anforderungen angepasst. Und zum ersten Mal nehmen an unserem Volltest zwei chinesische Fahrzeuge teil. **Hannes Rügheimer**

Elektroautos sind auf dem Vormarsch und in der Planung der meisten Autohersteller die Zukunft. Doch bei wohl keinem anderen Antriebstyp hängt die Alltagsnutzung in so starkem Maße von der Vernetzung und den intelligenten Bordsystemen ab wie bei ihnen. Und ebenso wichtig wie bei jedem anderen Autotyp bleibt die Bedienung der komplexen Technik. umlaut und connect haben all dies unter die Lupe genommen.

IM TEST

| | |
|-----------------------|--------------|
| BMW iX | SEHR GUT |
| BYD ATTO 3 | AUSREICHEND |
| GENESIS GV60 | BEFRIEDIGEND |
| MERCEDES-BENZ EQS SUV | SEHR GUT |
| NIO ET7 | GUT |
| PORSCHE TAYCAN | BEFRIEDIGEND |
| TESLA MODEL Y | BEFRIEDIGEND |
| VOLKSWAGEN ID.BUZZ | BEFRIEDIGEND |

BMW iX



Das SUV iX ist das aktuelle Flaggschiff unter den Elektromodellen von BMW. Seine Eigenständigkeit unterstreicht der Stromer nicht nur mit der für manchen Geschmack übertrieben prominenten Niere an der Front, sondern auch im Interieur. So ist etwa die Klimasteuerung an die Unterkante des 14,9-Zoll-Infotainment-Displays gewandert. Dieses ergänzt ein 12,3-Zoll-Kombiinstrument. Der markentypische Controller residiert immer noch auf der Mittelkonsole, obgleich er offiziell nicht mehr „iDrive“ heißt. Somit kann man entweder per Dreh-Drück-Regler oder via Touchscreen durch die Menüs navigieren. Auch am Multifunktionslenkrad oder über die KI-basierte Spracherkennung lässt sich die Funktionsvielfalt bedienen. Im Testfahrzeug waren darüber hinaus ein informatives Headup-Display und eine intuitive Gestensteuerung eingebaut. In puncto Konnektivität lässt der BMW iX kaum Wünsche offen, auch 5G ist dabei. Wer den Wi-Fi-Hotspot oder Streamingangebote nutzen will, muss dafür aber eigenes Daten-

volumen abonnieren. Apple Carplay und Android Auto werden kabelgebunden und kabellos unterstützt, wobei die verkabelte Variante in unserem Test etwas hakte. Aber auch die bordeigenen Systeme können aktuelle News vorlesen oder Wettervorhersagen bereitstellen. In der Kategorie Produktivität bleibt das Angebot an Features jedoch überschaubar. Mit der „My BMW“-App kann man eine Vielzahl von Fahrzeugfunktionen auch remote bedienen und den Status abrufen, nur das Teilen des Fahrzeugstandorts ist nicht möglich. Für eine mobile Bedienungsanleitung auf dem Smartphone muss man eine eigene App installieren. **Navigieren und Laden top** Die Navigation integriert notwendige Ladestops einfach und übersichtlich. Unerwünschte Ladesäulenanbieter auszuschließen ist aber nicht möglich. Beim Laden informiert die App zuverlässig über den aktuellen Ladestatus. Echtzeit-Verkehrsinfos werden übersichtlich dargestellt und

in die Routenplanung integriert, Alternativen sind manuell wählbar. Auch die Suche nach Parkmöglichkeiten unterstützt das Bordnavi gut. Das assistierte Einparken funktioniert in der Praxis jedoch nicht immer wie erwartet – selbst wenn die damit verbundene 3D-Ansicht hervorragend ist. Auch Spurassistent und Spurwechsel haben die umlaut-Testfahrer nicht vollends überzeugt. Insgesamt landet der BMW damit auf einem sehr guten zweiten Platz nicht weit hinter dem Mercedes. Die markentypischen Tugenden haben die Münchener gelungen in das Elektrozeitalter überführt. **connect-URTEIL SEHR GUT** (873 Punkte)

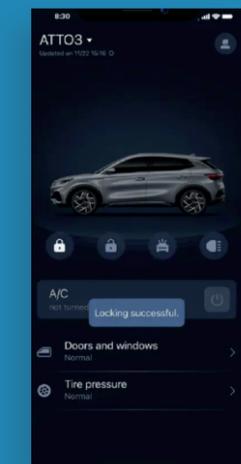
| BMW iX XDRIVE 50 | |
|---------------------------|--------------------|
| Nennleistung | 385 kW (523 PS) |
| max. Drehmoment | 765 Nm |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 4,6 s |
| Akkukapazität (netto) | 108,8 kWh |
| max. Ladeleistung | 22 kW AC/195 kW DC |
| Reichweite (WLTP) | max. 633 km |
| Testwagenpreis | 121 630 Euro |

Das Elektro-Flaggschiff der Bayern tritt mit umfangreicher Infotainment- und Assistenz-Ausstattung an und überzeugt damit in unserem Vergleich fast rundum.



Überblick: Die per App abrufbare Remote-View-Ansicht zeigt, was um das Fahrzeug herum los ist.

Der chinesische Hersteller bietet günstige E-Autos fast weltweit an, auch in Deutschland. Im Detail gibt es bei den Systemen aber noch Verbesserungsbedarf.



Reduziert: Die BYD-App bietet in erster Linie Grundfunktionen – Besonderheiten fehlen.

BYD Atto 3



Die verbreitete Erklärung, das Akronym BYD stehe für „Build Your Dreams“ ist umstritten – vermutlich ist es einfach die Abkürzung für den chinesischen Firmennamen, und der Slogan entstammt der BYD-Marketingabteilung. Das Unternehmen ist Experte für E-Fahrzeug-Akkus und hat damit schon Tesla beliefert. Nun will es die Welt mit seinen eigenen E-Autos erobern – in Deutschland gibt es bereits Flagship-Stores in Frankfurt und Köln sowie eine Reihe von Verkaufs- und Servicepartnern. Die konnten uns jedoch wegen Lieferenpässen kein höher positioniertes Modell zur Verfügung stellen. So wurde es das Kompakt-SUV Atto 3 – das günstigste Modell im BYD-Sortiment sowie in diesem Test. Der Innenraum des Atto 3 ist für europäischen Geschmack etwas verspielt, aber gut ausgestattet. Dominant sind ein 5-Zoll-Kombiinstrument und ein 12,8-Zoll-Infotainment-Display. Die Bedienung erfolgt per Touch, über das präzise reagierende Multifunktionslenkrad oder eine – noch etwas rudimentäre – Sprach-

erkennung. Letztere zeigt ein paar Unsauberkeiten bei der Lokalisierung, wenn sie etwa meldet, das Ziel werde um „5:10 P.M.“ erreicht. Ein LTE-Modem mit SIM-Karten-Slot sorgt für Internetzugang. Auch ein digitaler Schlüssel und ein Wi-Fi-Hotspot werden angeboten, und kabelgebunden unterstützt das System sogar Carplay und Android Auto. Zur Unterhaltung gibt es DAB+, Webradio, Bluetooth und Spotify-Streaming. Informationsdienste bietet der Atto 3 jedoch nicht, und auch die Kategorie „Produktivität“ in unserer Ausstattungswertung bleibt bei ihm blank. In ähnlicher Weise unterstützt auch die BYD-App nur Basisfunktionen wie Türverriegelung und Klimasteuerung – weitergehende Funktionen gibt es so gut wie nicht. **Ladeplanung wirkt zufällig** Navigation und Ladeplanung zeigen Licht und Schatten: Die Routenführung klappt an sich gut und wird an die Verkehrslage angepasst. Bei der Auswahl von Ladestationen helfen

praxisgerechte Filterfunktionen wie Ladegeschwindigkeit oder Restaurants. Allerdings kann man dann erst im zweiten Schritt Standorte an der Route suchen – eigene Vorschläge für Ladestops macht das System nicht. Zudem wirken die Ergebnisse dieser Suche relativ zufällig. Verbesserungspotenzial sehen die Tester auch bei den Assistenzsystemen. Der Spurhalteassistent lenkt recht unruhig, der Geschwindigkeitsassistent reagiert nicht auf Verkehrsschilder, ein Parkassistent fehlt. Obwohl gute Ansätze zweifellos vorhanden sind, sollte BYD noch an Software und Details feilen. **connect-URTEIL AUSREICHEND** (623 Punkte)

| BYD ATTO 3 COMFORT | |
|---------------------------|-------------------|
| Nennleistung | 150 kW (204 PS) |
| max. Drehmoment | 310 Nm |
| Höchstgeschwindigkeit | 160 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 7,3 s |
| Akkukapazität (netto) | 60,5 kWh |
| max. Ladeleistung | 11 kW AC/88 kW DC |
| Reichweite (WLTP) | max. 420 km |
| Testwagenpreis | 44 625 Euro |

Genesis GV60



Der sportlich-luxuriöse Koreaner hat seinen eigenen Charakter, zu dem aber auch gute Ideen bei Infotainment und Bedienung gehören.



Genesis ist die Highend-Marke von Hyundai, in dessen Sortiment der GV60 das erste vollelektrische Modell war. Technisch ist er verwandt mit den E-Autos Hyundai Ioniq 5 und Kia EV6 aus demselben Konzern. Doch der GV60 hat seinen eigenen Charakter – auch bei Infotainment und Ausstattung. Hinter der beleuchteten Glaskugel auf der Mittelkonsole verbirgt sich übrigens die Gangwahl fürs Automatikgetriebe.

Im Cockpit thronen zwei nebeneinander montierte 12,3-Zoll-Displays – eines als Kombiinstrument, das andere mit Touchbedienung fürs Infotainment. Zusätzlich gibt es einen handlichen Controller inklusive Handschriftenerkennung und Lenkradtasten. Auch ein Headup-Display ist an Bord und zeigt nützliche Informationen an.

Die Sprachbedienung funktioniert in vielen Bereichen gut, zeigte aber Schwächen bei der Klimasteuerung. Zudem behauptete das System, dass es Kommandos nicht verstanden habe, obwohl das Display ihre Bedeutung korrekt angezeigt hatte.

Der Produktivitätsteil des Genesis-Systems lässt sich mit einem Google-Account koppeln. E-Mail wird jedoch gar nicht und SMS nur eingeschränkt unterstützt. 5G und Wi-Fi-Hotspot werden nicht angeboten, Carplay und Android Auto funktionieren ausschließlich per Kabel.

Die zugehörige Smartphone-App bietet viele Funktionen – sie kann den Fahrer zum Beispiel per AR-Darstellung zu seinem Auto führen.

Gute Ideen mit Schwächen

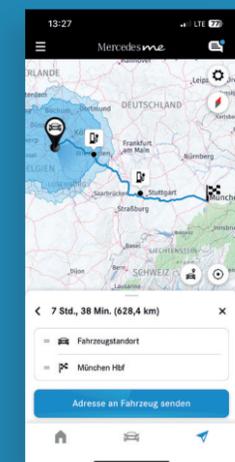
Das Entertainmentangebot ist umfangreich, nur Musik- und Video-streaming werden ab Werk nicht angeboten. Dafür gibt es zahlreiche Personalisierungsmöglichkeiten. Eine nette Idee ist, dass das Auto beim Laden Entspannungsprogramme anbietet – es wäre aber schön, wenn es mehr Auswahl als nur Naturklänge gäbe. Zudem ist die nur per Menü vorgesehene Bedienung der Ladeklappe umständlich. Das Navigationssystem war im Großstadtverkehr mitunter verwirrend, unterstützt aber bei der Suche

nach Ladepunkten gut und kann dabei auch nach Ladeleistung oder Betreibern filtern. Hingegen lässt sich in den Echtzeit-Verkehrsinfos der Grund einer Verzögerung nur umständlich ermitteln, und die Parkplatzsuche könnte einfacher sein.

Die Assistenzsysteme zeigten den umlaut-Testern Stärken und Schwächen: Spurwechsel nach Antippen des Blinkers und der Parkassistent funktionieren gut, Wiederanfahren im Stau gibt es aber nicht. In den per Kamera realisierten Außenspiegeln ist nachts wegen Blendung kaum etwas zu erkennen. Insgesamt landet der GV60 somit im Mittelfeld.

| GENESIS GV60 SPORT PLUS AWD | |
|----------------------------------|--------------------|
| Nennleistung | 360 kW (490 PS) |
| max. Drehmoment | 700 Nm |
| Höchstgeschwindigkeit | 235 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 4,0 s |
| Akkukapazität (netto) | 77,4 kWh |
| max. Ladeleistung | 11 kW AC/240 kW DC |
| Reichweite (WLTP) | max. 466 km |
| Testwagenpreis | 83 150 Euro |
| connect-URTEIL | |
| BEFRIEDIGEND (727 Punkte) | |

Die SUV-Variante des elektrischen Spitzenmodells von Mercedes tritt im Test mit maximaler Serienmotorisierung an und überzeugt mit ihrem MBUX.



Fernbeziehung: Die „Mercedes me“-App gibt Remote-Zugriff auf viele Fahrzeugfunktionen.

Mercedes-Benz EQS SUV



In der SUV-Variante des elektrischen Topmodells von Mercedes ist der beeindruckende „Hyperscreen“ Serienausstattung: Er kombiniert Multifunktions-, Zentral- und Beifahrerdisplay unter einer gemeinsamen Glasabdeckung, sodass sie wie ein durchgehender Bildschirm wirken. Bis auf das Kombiinstrument lassen sie sich per Touch mit haptischem Feedback bedienen. Augentracking schaltet das Beifahrerdisplay ab, falls sich der Fahrer dessen Inhalt widmet.

Das Infotainment-Betriebssystem „MBUX“ (Mercedes-Benz User Experience) stellt eine immense Funktionsvielfalt auf dem Riesen-Screen bereit und ist dennoch komfortabel und intuitiv zu bedienen. Mit den zwei Touchflächen am Lenkrad lassen sich die auf den Bildschirmen angezeigten Funktionen steuern – links fürs Cockpit, rechts fürs Zentraldisplay. Das ist logisch und eingängig. Hinzu kommt die Möglichkeit einer umfassenden Sprachbedienung, die auf Lenkradtastendruck oder „Hey, Mercedes“ reagiert. Auch eine Gestensteuerung ist dabei, die im

Test aber nicht völlig überzeugte. Das integrierte 5G-Modem mit eSIM sorgt für Internetverbindung – eigenes Datenvolumen muss man dafür nur buchen, wenn man im Auto einen WLAN-Hotspot oder Streamingdienste wie Tidal nutzen will.

Zudem bietet die Smartphone-Integration via Apple Carplay oder Android Auto weitere Bedienmöglichkeiten – in der vorliegenden jüngsten MBUX-Generation wahlweise verkabelt oder drahtlos. Und von außen beziehungsweise unterwegs trägt die „Mercedes me“-App ein breites Sortiment an fernbedienbaren Funktionen bei. Allerdings sind für ein elektronisches Fahrtenbuch, Serviceleistungen und digitale Anleitungen separate Apps erforderlich.

Auf Wunsch digitale Extras

Das gilt auch für den „Mercedes me Store“, wo man je nach verbauter Hardware und bei Bestellung angeklickter Ausstattung weitere Software-Funktionen nachordern oder abonnieren kann – vom In-Car-Office bis zur Symbolprojektion auf die

Straße durch die LED-Scheinwerfer. Kritik gibt es nur in Details – so werden keine Teams-Calls unterstützt.

Die Navigation ist fast perfekt auf elektrische Fahrten ausgelegt und führt zuverlässig zu einer geeigneten Ladesäule. Nur schade, dass man nicht nach Ladeanbietern filtern kann. Bei der Routenführung unterstützt dafür Augmented Reality im Zentral- und sogar übers Headup-Display.

Das Gesamtpaket erringt souverän den Testsieg und die höchste von uns in diesem Bereich bislang vergebene Punktzahl. Ein anderes Ergebnis hätte dem 176000-Euro-Auto aber auch kaum gestanden.

| MERCEDES-BENZ EQS 580 4MATIC SUV | |
|----------------------------------|--------------------|
| Nennleistung | 300 kW (544 PS) |
| max. Drehmoment | 858 Nm |
| Höchstgeschwindigkeit | 210 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 4,7 s |
| Akkukapazität (netto) | 108,4 kWh |
| max. Ladeleistung | 11 kW AC/200 kW DC |
| Reichweite (WLTP) | max. 633 km |
| Testwagenpreis | 176 489 Euro |
| connect-URTEIL | |
| SEHR GUT (877 Punkte) | |

Alles im Blick: Die Genesis-App unterstützt viele Funktionen und lässt sich insgesamt gut bedienen.

Nio ET7



Das chinesische E-Auto-Startup tritt mit sportlichem Anspruch und Besonderheiten wie seinem „Power Swap“ an. Trotz kleiner Mankos erzielt es Platz drei.



Vor einem Jahr hatten wir den Nio ET7 noch im Rahmen einer in Shanghai vorgenommenen Vor-Ort-Betrachtung vorgestellt. Mittlerweile hat das chinesische E-Auto-Startup auch in Deutschland Fuß gefasst und hierzulande sogar schon sieben seiner „Power Swap Stations“ aufgebaut. Sie wechseln im Rahmen von „Battery as a Service“ einen leer gefahrenen Akku in fünf Minuten gegen einen vollen aus (siehe Ladenetztest in connect 11/23). Mittelfristig verspricht Nio allein in Deutschland den Ausbau auf 50 solcher Stationen. Klassisch im Fahrzeug aufladen kann man den Akku aber auch.

Umso spannender ist die Frage, wie das in Deutschland angebotene Serienmodell bei Konnektivität und Infotainment abschneidet. Sein Cockpit mit 10,2-Zoll-Kombiinstrument und 12,8-Zoll-Infotainment-Screen liegt auf Augenhöhe mit den anderen Kandidaten in diesem Vergleich. Der animierte Kopf der Sprachassistentin „Nomi“ über dem Zentralscreen ist gewöhnungsbedürftig, aber auch sympathisch – und

liefert zudem optisch Rückmeldung, ob Kommandos verstanden wurden. Das klappt in der Praxis recht gut. Die Konnektivitätsausstattung umfasst allerdings nur ein LTE-Modem mit eSIM – Carplay oder Android Auto gibt es bei Nio nicht. Und auch die Bewertungskategorie Produktivität zeigt fast nur Leerstellen. Zur Unterhaltung der Passagiere bietet der ET7 DAB+, Webradio, Bluetooth und Audio-Streamingdienste wie Tidal oder Spotify. Außerdem gibt es schön visualisierte Wetterinformationen.

Die Nio-App ist eher einfach gehalten, dafür aber intuitiv nutzbar. Überdies enthält sie einen nützlichen Ladesäulenfinder, der auch nach Anbietern filtern kann. Funktionen wie Türentriegelung und Klimafernbedienung unterstützt sie ebenfalls.

Ladeplanung halbautomatisch

Etwas eigenwillig ist die Routenplanung mit Elektro-Ladestops: Wird ein zu weit entferntes Ziel eingegeben, meldet zunächst ein rotes Batteriesymbol, dass man

unterwegs laden muss. Die Ladepausen werden aber nicht automatisch vorgeschlagen, vielmehr muss der Fahrer eine der angezeigten Ladestationen manuell auswählen. Hier sehen die umlaut-Tester noch etwas Verbesserungspotenzial.

Die Assistenzsysteme sind recht vollzählig – nur ein Stauassistent fehlt. Insgesamt vermitteln sie ein sicheres Gefühl, auch der Parkassistent. Der Spurhalteassistent funktioniert aber nur bei höheren Geschwindigkeiten.

Dass sich der Nio mit der Note „gut“ gleich hinter dem Spitzenduo platziert, hat uns durchaus überrascht – ist aber insgesamt verdient.

| NIO ET7 | |
|---------------------------|-------------------------|
| Nennleistung | 480 kW (408 PS) |
| max. Drehmoment | 850 Nm |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 3,8 s |
| Akkukapazität (netto) | 100 kWh |
| max. Ladeleistung | 11 kW AC/130 kW DC |
| Reichweite (WLTP) | max. 580 km |
| Testwagenpreis | 90 900 Euro |
| connect-URTEIL | GUT (773 Punkte) |

Selbst als vollelektrische Sportlimousine zeigt ein Porsche seine typischen Eigenschaften. Das wirkt sich auch auf Infotainment und Co. aus.



Porsche Taycan



Den vollelektrischen Porsche gibt es in insgesamt drei Karosserievarianten: das besonders sportlich geschnittene Grundmodell, den coupéartigen Sport Turismo und den als Sportkombilimousine ausgelegten Cross Turismo. Letzterer trat in der Allrad- und Leistungsplus-Variante 4S zum Test an.

Wo die Zuffenhausener ihre Prioritäten setzen, zeigt sich schon daran, dass das Multifunktions-Display im Cockpit mit 16,9 Zoll deutlich größer ausfällt als der Infotainment-Touchscreen mit 10,9 Zoll. Hinzu kommt ein 8,4-Zoll-Display in der Mittelkonsole, das touchfähig ist und haptisches Feedback bietet. Es ist für Klimatisierung, Adresseingaben inklusive Handschrift und die Funktionen rund ums Laden zuständig. Zur Bedienung stehen ein gut gelungenes Multifunktionslenkrad und eine Spracherkennung bereit. Die Fahrerassistenzsysteme steuert ein eigener Hebel hinter dem Lenkrad.

Weit reicht die Personalisierung über Benutzerprofile – jeder Fahrer kann nicht nur Sitz- und Klimaein-

stellungen nach eigenem Gusto festlegen, sondern auch das Startmenü und die Sortierung der Apps.

5G unterstützt der Taycan noch nicht, sonst sind alle wesentlichen Konnektivitätsfunktionen an Bord. Auch die Entertainment-Abteilung hat viel zu bieten – samt Spotify und Apple Music. Nur Videostreaming hat der Porsche nicht im Angebot. News-Meldungen werden auch vorgelesen. Carplay und Android Auto arbeiten sowohl kabelgebunden als auch drahtlos zuverlässig.

Kalenderfunktion und Adressbuch bieten umfangreiche Möglichkeiten, etwa zur Auswahl des Navigationsziels. E-Mails werden empfangen, SMS dagegen nicht.

Lange Routen rechnen lang

Die Porsche-Connect-App steuert nicht nur diverse Fahrzeugfunktionen aus der Ferne, sondern bietet auch eine komfortable Touren- und Ladeplanung. Die Navigation im Fahrzeug unterstützt den Fahrer ebenfalls gut, allerdings dauert die Berechnung längerer Routen mit

Ladestops recht lange, zudem ist keine Auswahl von Ladeanbietern möglich. Die Suche nach freien Parkplätzen übers Navi gelingt insgesamt gut.

Bei den Assistenzsystemen stellten die umlaut-Tester kleinere Einschränkungen fest – so lenkt der Spurhalteassistent nicht aktiv, sondern meldet sich nur per Warnton, auch ein automatisches Wiederanfahren im Stau fehlt. Gut ist hingegen die Verkehrszeichenerkennung.

Wie jeder Porsche ist auch der Taycan unbestritten ein geniales Fahrerauto – bei unseren Testkriterien könnte er aber noch zulegen.

| PORSCHE TAYCAN 4S CROSS TURISMO | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| Nennleistung | 360 kW (490 PS) |
| max. Drehmoment | 650 Nm |
| Höchstgeschwindigkeit | 240 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 4,1 s |
| Akkukapazität (netto) | 83,7 kWh |
| max. Ladeleistung | 22 kW AC/270 kW DC |
| Reichweite (WLTP) | max. 474 km |
| Testwagenpreis | 163 678 Euro |
| connect-URTEIL | BEFRIEDIGEND (736 Punkte) |

Keep it simple: Die Nio-App ist eher einfach gehalten, lässt sich dafür aber intuitiv bedienen.



Lademeister: Die Porsche-Connect-App unterstützt auch bei Planung und Überwachung von Ladestops.

Tesla Model Y



Der meinungsstarke Tesla-Chef Elon Musk hält eine Presseabteilung und einen Testwagenpool für verzichtbar. Somit mussten wir uns mit einem Mietwagen behelfen.

Auch im Fahrzeug selbst gibt es eine Reihe von Eigenheiten. Wie im etwas kleineren Model 3 verzichtet das SUV-artige Model Y auf ein Kombiinstrument. Ein Headup-Display wird nicht mal optional angeboten. Die aktuelle Geschwindigkeit und andere wesentliche Informationen zeigt im Tesla allein das 15 Zoll große Zentraldisplay an. Daran kann man sich gewöhnen, aber dass selbst wichtige, sicherheitskritische Einstellungen wie die Scheibenwischergeschwindigkeit nur in Untermenüs zu finden sind, bleibt fragwürdig.

Auch Multifunktionslenkrad und Sprachbedienung funktionieren im Detail etwas anders als bei anderen Marken – hat man sich daran gewöhnt, unterstützen sie aber gut. Grundsätzlich wird überaus deutlich, dass sich Tesla in erster Linie auf Software fokussiert und das Auto selbst fast nur als Hardware-

plattform dafür betrachtet, analog etwa zu einem Smartphone. Das wirkt sich an einigen Stellen aber durchaus positiv aus – zum Beispiel durch die umfangreiche Internet- und Google-Integration, die auch eine Teilnahme an Zoom-Meetings komfortabel ermöglicht. Während der Fahrt und vor allem in den Lade-pausen sorgen Tunes, Tidal, Spotify, Apple Music, Netflix, Disney Plus, Youtube und Twitch oder auch Entspannungsprogramme wie „Lagerfeuer“ oder „Santa Claus“ für Unterhaltung.

Allerdings: Was in Kalifornien nicht als wichtig erachtet wird, gibt es eben einfach nicht – zum Beispiel ein Fahrtenbuch. Selbst E-Mail ist der Musk-Company anscheinend schon zu „old school“.

Auch bei Laden und Assistenz ist Tesla eigen

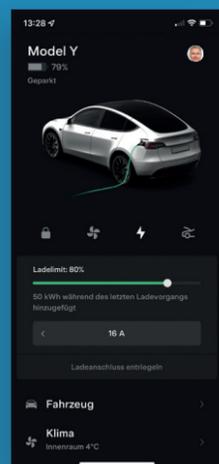
5G ist in aktuellen Fahrzeugen an Bord, das Smartphone spielt dabei allenfalls eine Nebenrolle – Carplay oder Android Auto fehlen. Dafür sind Navigation und Ladeplanung sehr

gut gelöst, allerdings berücksichtigt das Bordsystem zur Planung von Ladestopps nur die Tesla-eigenen Supercharger. Zu denen lässt sich aber sogar einstellen, dass man möglichst nur zum Nebentarif laden möchte. Das Laden selbst wird übers Bord-Display oder die intuitiv nutzbare Tesla-App gesteuert.

Bei den Assistenzsystemen verlässt sich Tesla auf Kameras und seine Software-Kompetenz. Basics wie Abstandsregelung oder Spurhalteassistent funktionieren damit gut – Funktionen wie automatisches Parken oder Herbeirufen sollen erst künftige Software-Updates bringen.

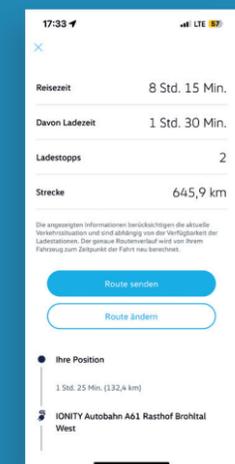
| TESLA MODEL Y DUAL MOTOR (ALLRAD) MAXIMUM RANGE | |
|---|--------------------|
| Nennleistung | 378 kW (514 PS) |
| max. Drehmoment | 493 Nm |
| Höchstgeschwindigkeit | 217 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 5,0 s |
| Akkukapazität (netto) | 79 kWh |
| max. Ladeleistung | 11 kW AC/250 kW DC |
| Reichweite (WLTP) | max. 533 km |
| Testwagenpreis | 64 670 Euro |
| connect-URTEIL | |
| BEFRIEDIGEND (731 Punkte) | |

Die kalifornische Marke polarisiert ähnlich wie ihr Firmenchef. Wir haben Infotainment und Connectivity eines aktuellen Model Y getestet.



Kontrollinstanz: Auch beim Laden behält die Tesla-App jederzeit den Überblick.

Selbst wer den legendären Bully nicht mehr kennt, findet den daran angelehnten Elektro-Van sofort sympathisch. Im Test schneidet er aber durchwachsen ab.



Alles nach Plan: Bei der Tourenplanung noch vor Abfahrt erweist sich die VW-App als sehr hilfreich.

Volkswagen ID.Buzz



Als sich in der Vorbereitungsphase dieses Tests die Frage stellte, welches ID-Modell von Volkswagen umlaut unter die Lupe nehmen soll, war der vom Hersteller empfohlene elektrische Bully-Nachfolger ID.Buzz vielleicht nicht die nächstliegende Wahl – zog aber schnell viele Sympathien auf sich. Obwohl der heckgetriebene Fünfsitzer in puncto Fahrleistungen gar nicht erst versucht, mit dem überwiegend sportlichen Testumfeld mitzuhalten.

Im Cockpit des Elektro-Van informieren ein 5,3 Zoll großes Kombiinstrument und ein 12,0-Zoll-Infotainment-Bildschirm. Die Bedienung via Sensortasten am Multifunktionslenkrad und über den Slider für Klima- und Lautstärkeinstellung erwies sich jedoch als etwas hakelig. Mancher ID.Buzz-Fahrer dürfte da lieber auf die insgesamt gut funktionierende Sprachsteuerung ausweichen.

Die Konnektivitätsabteilung ist alles in allem gut bestückt, nur auf 5G und einen digitalen Schlüssel muss man im ID.Buzz verzichten. Ausgesprochen dünn geht es hin-

gegen in der Kategorie Produktivität zu: Es gibt ein Adressbuch, mehr Features inklusive E-Mail und SMS bleibt der VW jedoch schuldig. An Unterhaltungsquellen wird das Wesentliche geboten, lediglich Audio- und Videostreaming fehlen. Gut funktionierte die Smartphone-Anbindung über Carplay oder Android Auto – gleichermaßen kabelgebunden wie auch drahtlos.

Die VW-App macht einen guten Eindruck, obwohl anspruchsvollere Funktionen wie Remote-View oder elektronisches Fahrtenbuch fehlen. Gut sind Tourenplanung inklusive Adressübertragung und Planung von Ladestopps vor Fahrtantritt.

Routenführung ist insgesamt gut

Ebenso gefällt die Routenplanung im Fahrzeug – sie berücksichtigt erforderliche Ladestopps transparent und komfortabel. Eine Priorisierung bevorzugter Ladeanbieter erlaubt sie allerdings nicht. Die Routendarstellung auf dem Zentralbildschirm ist klar und übersichtlich,

Luxus-Features wie Augmented Reality gibt es jedoch nicht.

Die Assistenzsysteme machen insgesamt einen sehr guten Job – selbstständiges Bremsen und Wiederanfahren in der Stadt, der Spurhalteassistent auf Fernstraßen und das automatische Parken vermerkten die Tester als sehr angenehm. Nur die Bildqualität und die Ansicht der Rückfahrkamera haben noch Verbesserungspotenzial.

Insgesamt hat der ID.Buzz durchaus Stärken, doch Entscheidungen des Herstellers über Priorität von Funktionen und kleinere Softwaremängel verhindern eine bessere Note.

| VOLKSWAGEN ID.BUZZ PRO | |
|----------------------------------|--------------------|
| Nennleistung | 150 kW (204 PS) |
| max. Drehmoment | 310 Nm |
| Höchstgeschwindigkeit | 145 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,2 s |
| Akkukapazität (netto) | 77 kWh |
| max. Ladeleistung | 11 kW AC/170 kW DC |
| Reichweite (WLTP) | max. 416 km |
| Testwagenpreis | 71 013 Euro |
| connect-URTEIL | |
| BEFRIEDIGEND (687 Punkte) | |

| Marke | Mercedes-Benz | BMW | Nio | Porsche | Tesla | Genesis | Volkswagen | BYD |
|---|--------------------------------------|--|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Modell | EQS 580 4matic SUV | iX xDrive 50 | ET7 | Taycan 4S Cross Turismo | Model Y Dual Motor | GV60 Sport Plus AWD | ID.Buzz Pro | Atto 3 Comfort |
| Infotainmentsystem | MBUX | iDrive OS 8 | Banyan 1.3.5 | PCM | V 11.1 | cclC 001.005.230517 | Ready 2 Discover 0561 | V1.4 |
| Grund- / Testwagenpreis (inkl. Ausstattung) zum Testzeitpkt. (Euro) | 147 922 / 176 489 | 107 900 / 121 630 | 69 900 / 90 900 | 114 222 / 163 678 | 54 990 / 64 670 | 73 100 / 83 150 | 64 581 / 71 013 | 44 625 / 44 625 |
| Smartphone-App | | | | | | | | |
| App: Name, Version / erhältlich für iOS / für Android | Mercedes Me 1.37.0/+/+ | My BMW 3.9.0/+/+ | NIO 2.10.0/+/+ | Porsche Connect 8.0.4/+/+ | Tesla 4.26.2/+/+ | GCS 1.0.3/+/+ | Volkswagen 2.17.0/+/+ | BYD 1.7.2/+/+ |
| Türen ent-, verriegeln / Klimatisierung akt. u. deakt. / Klimat. Timer | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Standort teilen / Routensync. / First, Last Mile Nav. / Priv. Carsharing | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ |
| Remote Parking / Remote View / Fahrzeugstatusinfo / Wartungserinnerg. | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ |
| Fahrtenbuch / vergangene Ladevorgänge / Push-Benachrichtigungen | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Navigation | | | | | | | | |
| Nav. online / offline / POI-Suche online / offline | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ |
| Routenplang.: Vorschlag untersch. Routen / Eco-Route / Kriterien wählen | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Routenführung: 3D-Karte / Augmented Reality | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ |
| Routenführg.: Anz. Straßennamen / Richtigs.pfeil / Spurinfo / spurgenaue Pos. | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ |
| Parkplatzsuche: an Straße / Parkhaus / Buchung und Abrechnung | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Verkehrsinfos in Echtzeit / Tankstellen-Infos / Kartenupdates OTA | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Produktivität | | | | | | | | |
| Infotainmentsystem: Adressbuch / Kalender / dig. Fahrtenbuch | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| E-Mail-Anzeige / SMS: Anzeige / Vorlesen / Versenden / Diktieren | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ |
| Konnektivität | | | | | | | | |
| Car2X / dig. Schlüssel / Wi-Fi-Hotspot / 5G / SIM-Karten-Slot / eSIM | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ |
| Mobilfunk-Datenpakete: initiale Laufzeit / Kosten / Verlängerung | k.A. / k.A. / k.A. | 1 M. inkl. / 9,95 €/M. (3 GB) – 34,95 €/M. (50 GB) / monatl. | k.A. / k.A. / k.A. | 3 J. inkl. / 299 €/J. / jährl. | - / 9,99 €/M. / monatl... | k.A. / k.A. / k.A. | k.A. / k.A. / k.A. | 2 J. inkl. / k.A. / k.A. |
| USB-Anschlüsse: Anzahl USB-A / USB-C | - / 8 | - / 4 | 1 / 2 | - / 2 | - / 2 | 4 / 2 | 4 / 2 | 2 / 3 |
| Android Auto: kabelgeb./kabellos, Apple Carplay: kabelgeb./kabellos | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ |
| Remote-Diagnose / bCall (Pannenhilfe) / Offline-Modus | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Sprachbedienung | | | | | | | | |
| virtueller Sprachassistent / Lokalisierung Sprecher im Fz. | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ |
| Spracheingabe: klassisch / KI-basiert / Sprachausgabe: natürlich | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Infotainment | | | | | | | | |
| DAB+ / Webradio / Bluetooth / Equalizer / Musikstreaming / Videostr. | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ | +/+/+/+/+/+ |
| Internetbrowser / Wetterinformationen/ News | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| App-Store / Drittanbieter-Apps | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ |
| Nutzerprofile / individualisierbares Menü / Datenschutz | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Displays und digitales Cockpit | | | | | | | | |
| Kombiinstrument: Displaygröße | 12,3" (31,2 cm) ¹ | 12,3" (31,2 cm) | 10,2" (25,9 cm) | 16,9" (42,9 cm) | - | 12,3" (31,2 cm) | 5,3" (13,5 cm) | 5,0" (12,7 cm) |
| Infotainmentbildschirm: Größe / Auflösg. / Touch / hapt. Feedback | 17,7" (44,9 cm) / 2400 x 900/+/+ | 14,9" (37,8 cm) / 200 ppi/+/+ | 12,8" (32,5 cm) / 1728 x 1888/+/+ | 10,9" (27,7 cm) / 1920 x 1080/+/+ | 15,0" (38,1 cm) / 1200 x 1920/+/+ | 12,3" (31,2 cm) / k.A./+/+ | 12,0" (30,5 cm) / k.A./+/+ | 12,8" (32,5 cm) / k.A./+/+ |
| Beifahrerbildschirm: vorhanden / Größe / Auflösung | +/12,3" (31,2 cm) ¹ /k.A. | +/-- | +/-- | +/-- | +/-- | +/-- | +/-- | +/-- |
| zusätzliche Bildschirme | 2x Rear Seat 11,6" (29,5 cm) | - | Mittelkons. Rückseite 6,6" (16,8 cm) | Mittelkonsole 8,4" (21,3 cm) | - | - | - | - |
| Headup-Display / Gestensteuer. / Controller / Pad (Handschrifterk.) | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ | +/+/+/+ |
| Multifkt.-Lenkrad: Bedieng. Kombiinstr. / Lautstärke / Telefonie | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Multifkt.-Lenkrad: Bedieng. Fahrerassist. / Aktivierg. Sprachbed. | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ |
| Lenkradheizg. / elektr. Lenkrad-Verst. / Smartphone induktiv laden | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Fahrerassistenzsysteme | | | | | | | | |
| Temporegelung / Abstandsregelg. (ACC) / intell. Geschw.assistent | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Ampelerk. / Verkehrszerk. / Stauassistent. / Spurhalteassistent. / aktiv | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ |
| Spurwechselassistent / Totwinkel-Assistent / autom. Notbremsys. | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Einparkhilfe: akust. / Rückfahrkam. / Rundumsicht / Parkassist längs / quer | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ | +/+/+/+/+ |
| Adaptiver Fernlichtassistent / adaptives Kurvenlicht | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ |
| E-Mobilität | | | | | | | | |
| Reichweitenmanagement / Ladesäulenübersicht | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ | +/+ |
| Lade-Kooperationen / Plug & Charge / Remote-Ladeüberwachung | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Nachhaltigkeit, sonstiges | | | | | | | | |
| Veganes Leder / Recyc.-Materialien / wiederverwendbare Akkus | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| unterschiedl. Fahrmodi / Eco-Fahrmodus / Concierge-Service | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ | +/+/+ |
| Testergebnisse | | | | | | | | |
| AUSSTATTUNGS-SCORE max. 300 | sehr gut (268) | sehr gut (258) | befriedigend (208) | befriedigend (205) | befriedigend (200) | befriedigend (207) | befriedigend (195) | ausreichend (164) |
| Smartphone-App / Navigation / Produktivität | 30/39/10 | 27,9/37,0/10,0 | 27,9/32,8/6,3 | 15,0/24,6/1,3 | 17,2/32,8/5,0 | 19,3/24,6/6,3 | 17,1/30,8/6,3 | 10,7/24,6/1,3 |
| Konnektiv./ Sprachbed. / Infotainm. / Displ. Cockpit | 34/30/34/28 | 31,7/24,0/26,7/23,1 | 27,2/24,0/26,7/23,1 | 11,3/24,0/24,3/19,8 | 22,7/18,0/24,3/16,5 | 20,4/18,0/26,7/13,2 | 15,9/18,0/21,9/19,8 | 27,2/24,0/19,4/14,8 |
| Fahrerassistenz / E-Mobilität / Nachhaltigk., Sonstiges | 41/39/15 | 38,7/39,0/10,0 | 38,7/39,0/12,5 | 38,7/39,0/10,0 | 29,6/31,2/7,5 | 27,3/39,0/5,0 | 36,4/31,2/10,0 | 31,9/31,2/10,0 |
| USER EXPERIENCE AUFGABENBEZOGEN max. 500 | sehr gut (446) | sehr gut (452) | gut (409) | gut (407) | gut (407) | gut (404) | gut (381) | befriedigend (337) |
| Smartphone-App / Navigation / Produktivität | 46,9/78,1/15,6 | 39,7/70,9/14,6 | 41,7/72,2/14,0 | 38,1/68,3/0,0 | 38,1/60,3/13,7 | 44,8/61,4/14,9 | 39,7/54,7/10,8 | 34,1/58,8/0,0 |
| Konnektiv./ Sprachbed. / Infotainm. / Displ. Cockpit | 62,5/46,9/78,1/46,9 | 52,8/40,4/71,5/41,3 | 48,7/42,2/73,1/44,4 | 52,5/38,7/65,9/37,5 | 54,9/36,1/68,1/43,8 | 56,3/29,7/67,6/28,1 | 55,1/31,9/66,5/45,0 | 55,6/33,6/59,4/32,1 |
| Fahrerassistenz / E-Mobilität / Nachhaltigk., Sonst. | 46,9/62,5/15,6 | 40,7/59,5/14,5 | 41,2/61,3/13,5 | 39,2/54,5/14,4 | 32,8/48,2/11,3 | 34,5/57,1/12,5 | 34,6/55,5/10,1 | 39,6/56,3/11,8 |
| USER EXPERIENCE OBJEKTBEZOGEN max. 200 | gut (163) | gut (163) | gut (156) | ausreichend (124) | ausreichend (124) | ausreichend (116) | ausreichend (111) | ausreichend (122) |
| Benutzung App / Systemwahrnehmung App | 22,2 / 44,4 | 17,8/28,0 | 18,1/32,7 | 17,0/30,0 | 13,9/27,2 | 16,7/27,7 | 15,2/21,9 | 13,9/24,4 |
| Benutzung HMI / Systemwahrnehmung HMI (Fahrz.) | 44,4 / 88,9 | 42,2/75,2 | 41,5/70,2 | 35,6/73,8 | 27,8/54,8 | 28,9/50,7 | 28,2/50,7 | 27,8/45,2 |
| connect URTEIL max. 1000 | sehr gut 877 | sehr gut 873 | gut 773 | befriedigend 736 | befriedigend 731 | befriedigend 727 | befriedigend 687 | ausreichend 623 |



Hannes Rügheimer
Autor, connect

Nach wie vor erreichen die deutschen Premiumhersteller bei der von umlaut durchgeführten Bewertung von Connectivity, E-Mobilitäts-Unterstützung und Infotainment die Spitzenplätze. Mercedes und BMW liegen recht eng beieinander und erzielen mit ihren Topmodellen beide die höchsten Punktzahlen, die wir in unseren Car-Connectivity-Tests jemals vergeben haben. Glückwunsch dazu! Dass uns beide Hersteller jeweils ihre teuersten Modelle mit Top-Ausstattung und sehr starker Motorisierung zur Verfügung gestellt haben, erklärt zu einem gewissen Grad ihre extrem hohen Preise – etwas günstiger geht der Einstieg schon. Aber auch rund um die 100000-Euro-Marke bleibt die Zielgruppe spitz. Da wird man in Stuttgart und München vielleicht aufatmen, dass der drittplatzierte Nio ET7 beim Kauf des 100-kWh-Akkus ebenfalls stolze 90900 Euro kostet. Doch denselben Akku kann man auch für 289 Euro pro Monat abonnieren, was den Grundpreis des Autos auf 69900 Euro senkt. Zudem gibt es alternativ eine preiswertere 75-kWh-Batterie, und der chinesische Newcomer hat auch günstigere Modelle im Sortiment.

Dass der Porsche Taycan mit der Note „befriedigend“ auf Platz vier landet, ist nicht minder bemerkenswert. Den Fahrspaß berücksichtigt unsere Connectivity- und Usability-Bewertung nun einmal nicht, und als Teil des VW-Konzerns muss der Porsche möglicherweise einige diskussionswürdige Ausstattungs- und Funktionsentscheidungen aus Wolfsburg übernehmen – die im Übrigen auch beim sympathischen VW ID.Buzz eine bessere Bewertung verhindern.

Elektropionier Tesla wiederum polarisiert ohnehin stark, während seine Fans als überdurchschnittlich von ihrer Marke überzeugt gelten. Man kann die Eigenheiten des Fahrzeugs ein Stück weit als „Autofahren neu denken“ interpretieren und in der ausgeprägten Software-Fokussierung des Herstellers eine strategische Stärke sehen – dennoch bleiben berechtigte Kritikpunkte. Manches lösen die etablierten Fahrzeughersteller doch einfach besser.

Der Edel-Hyundai Genesis GV60 schneidet gerade mal vier Punkte hinter seinem erklärten Hauptgegner Tesla ab. Da beide Anbieter kontinuierlich am Finetuning ihrer Software stricken, sind in Zukunft vielleicht nicht nur bessere Testergebnisse in Sicht, sondern auch Wechsel im Ranking denkbar.

Der BYD Atto 3 schließlich markiert das Schlusslicht unseres Vergleichs und zeigt damit, dass manche der chinesischen Anbieter doch noch ein wenig über die Erwartungen auf westlichen Märkten dazulernen müssen. Doch das Beispiel Nio zeigt, dass das schneller gehen kann, als viele glauben.

