China gegen Europa: elektrische City-SUV im Vergleich

Four and the City

Kompakt, günstig, kleiner Akku – die City-Stromer **BYD Atto 2, Citroën ë-C3 Aircross, Fiat 600e** und **Ford Puma Gen-E** stellen sich dem Wettbewerb.

Fotos: *Robert May*

Es kommt immer mehr Bewegung ins Segment der kleinen Strom-SUV. Bei einem Leergewicht von etwa 1,6 Tonnen reichen unserem Test-Quartett moderate Motorleistungen von maximal 177 PS. Die vier rein elektrisch betriebenen City-SUV verfügen über Vorderradantrieb und etwa 45 kWh große Akkus. Sie vereinen eine realistische Reichweite von rund 250 Kilometern und stellen somit eine funktionale Lösung für den urbanen Raum dar. Diese Eigenschaften bilden den Schnittpunkt unseres Vergleichstests.

Für Italien steht der Fiat 600e am Start. Ob Nachfolger des 500 X oder die SUV-Version des neuen 500 – der kindlich-fröhlich gezeichnete SUV basiert auf der breit gestreuten eCMP2-Plattform des Stellantis-Konzerns und steht technisch somit auch stellvertretend für seine Geschwister Alfa Romeo Junior, Jeep Avenger, Peugeot 2008 oder Opel Mokka.

Von dieser Basis hat Stellantis die „CMP Smart Car"-Plattform" abgeleitet. Der Franzose

Immer mehr Modelle bringen Farbe ins Segment der leistbaren City-SUV mit Akku-Antrieb. Electric Yellow ist Programm – die einzige aufpreisfreie Farbe des Ford Puma Gen-E (re.) steht ihm auch am besten. Wie ein Hybrid aus Smart #1 und Suzuki Vitara mit einer Prise Citroën C5: Der BYD Atto 2 aus China (2.v.li.) sucht noch seinen Optik-Charakter. Der Fiat 600e (2.v.re.) setzt klar auf Retro-Look, der Citroën ë-C3 Aircross (li.) gibt die quadratisch-praktische Box

Citroën ë-C3 Aircross (und sein 38 Zentimeter kürzerer Bruder ë-C3), Opel Frontera oder der neue Fiat Grande Panda basieren bereits auf dieser deutlich günstiger produzierbaren technischen Unterlage.

Ein echter Europäer (mit US-Mutter) ist der Puma Gen-E: entwickelt in Deutschland, motorisiert in England, gebaut in Rumänien. Als Verbrenner ist er seit 2019 auf dem Markt und wurde unlängst aufgefrischt und digitalisiert. Nicht weniger hoch ist die Zuversicht, dass der neue BYD Atto 2 aus China abliefern wird. Als einziger im Quartett gibt es ihn alternativ (noch) nicht als Verbrenner.

Die Auswahl für diesen Vergleich war nicht einfach, so buhlen in diesem populären Revier weitere attraktive Fahrzeuge wie Hyundai Kona, Kia EV3, MG4, Mini Aceman, Peugeot E-2008 oder Volvo EX30 um die Gunst der Kunden, und sehr bald kommen mit Toyota Urban Cruiser, Skoda Epiq und Renault 4 (siehe Fahrbericht auf Seite 20) weitere attraktive City-Stromer hinzu.

Motor & Getriebe

Alle vier Power-Lieferanten sind Synchronmotoren. Mit 156, 168 und 177 PS Spitzenleistung sind sich Fiat, Ford und BYD recht einig, während sich der Citroën mit 113 PS doch einigermaßen bescheidener gibt.

Der Ford-Stromer reagiert direkt auf Vorwärtsbefehle und liefert bis Landstraßentempo lineare und spaßig kraftvolle Beschleunigung. Das realistische Geschwindigkeitsgefühl unterstreicht die Empfin- ▶▶▶

Ansehnlich gemachtes Cockpit beim BYD Atto 2. Das größere (elektrisch drehbare) 12,8 Zoll-Display gibt es ab der Ausstattungs-Variante „Boost“

Der Atto 2 hebt beim Ausweichtest das jeweils kurveninnere Rad, sein sanftes Fahrwerk wankt auch im Alltag gern – gefährlich ist das freilich nie

Die BYD-Sitze wirken sportlich, bieten aber relativ wenig Seitenhalt. Auch die Gäste im Fond erfreuen sich an hochwertiger Verarbeitung und an farbigen Nähten. Drei Ablage-Taschen an der Rückseite der Vordersitze, aber leider keine mittlere Kopfstütze. Ausgerechnet der Chinese offeriert den einzigen konventionellen Automatik-Wählhebel für die Richtungswahl

►►► dung. Viele haben es probiert, nur wenige so authentisch gelöst: Der Puma erfreut mit einem gelungenen (deaktivierbaren) Kunst-Sound. Beim Thema Rekuperation setzt Ford auf Segeln, auf verstärkten „B“-Modus, oder (nach Suche im Menü) auf klassischen One-Pedal-Drive. Dieser ersetzt so manches Bremsmanöver, weil er bis zum Stillstand verzögert.

Beim Citroën ist die Beschleunigung wie zu erwarten moderater. Der Franzose wird dabei von einem leisen Säuseln begleitet, das klingt, als hätte sich etwas in einem Ventilator verhakt. Die Rekuperation ist dezent ausgelegt und im „Comfort“-Modus deaktivierbar – das war's. Der BYD geht wie der Ford bei motiviertem Druck aufs rechte Pedal kraftvoll ans Werk. Bei ihm ist die Energierückgewinnung zweistufig einstellbar, doch auch der stärkere Modus bremst nicht bis zum Stillstand.

Der Fiat gönnt sich eine Gedenksekunde beim Start, ist dann aber ganz agil unterwegs. Rekuperation liefert der „B“-Modus, dieser ist recht brauchbar und bremst bis auf Schrittgeschwindigkeit herunter.

Die Überprüfung der in unserer Tabelle angegebenen Werksangaben offenbarte, dass der Citroën beim Standard-Sprint auf 100 km/h gut eine halbe Sekunde schneller als der Prospekt-Wert ist, die restlichen Probanden etwa eine halbe Sekunde langsamer.

Fahrwerk & Traktion

Der Ford Puma ist der sportlichste im Quartett. Die direkte und angemessen schwergängige Lenkung gefällt, Traktion ist ausreichend vorhanden, das Fahrwerk ist rückmeldefreudig und straff abgestimmt – die Raubkatze macht im Alltag richtig Freude beim Fahren.

Unser Ausweichtest sollte für ihn also eine leicht Übung sein. Diese klärt, bei welcher Geschwindigkeit ein spontaner Spurwechsel samt Zurückschwenken aufgrund eines plötzlich auftauchenden Hindernisses noch möglich ist, ohne dabei die Fahrbahn verlassen zu müssen.

Aber: Mit 68,7 km/h belegte der Puma hier überraschend den letzten Platz. Wohl auch seinen Eco-Reifen geschuldet, schmiert der kleine SUV ab diesem Wert untersteuernd über die Vorderachse, das ESP muss dann heftig eingreifen. Ruckartige Richtungswechsel mag die Katze also gar nicht, zur Ehrenrettung muss jedoch gesagt werden, dass der Puma denselben Test mit zart fließenden Lenkbewegungen am schnellsten schaffen würde, jedoch reagiert der Durchschnittsfahrer bei einem unerwarteten Extrem-Ereignis eben nicht geschmeidig.

Wie auch immer: Für den gezielten Fahrspaß bleibt der Kölner erste Adresse. 37,6 Meter Bremsweg gehen in Ordnung, bei heißen Eisen ist man mit 39er-Werten dabei. Der Puma hat übrigens als einziger an der Hinterachse Trommeln.

Sitzwechsel in den Fiat 600e: Der orange Italiener überzeugt mit Komfort, überrascht jedoch mit gut verborgener Restsportlichkeit. Trotz wenig Rückmeldung der eher synthetisch wirkenden Lenkung lassen sich Kurven ziemlich zügig, dazu wankfrei und flott nehmen.

Mit 84,1 km/h meistert der Fiat den Ausweich-Parcours nicht nur am rasantesten, sondern auch mit grandioser Leichtigkeit. Dabei kommt das Heck leicht in Bewegung, die Elektronik hält die Zügel locker, aber sicher und ruckfrei. Ein vorbildliches Abschneiden. Mit 36,1 Metern setzt der *Seicento* in diesem Vergleich auch beim Bremsen Maßstäbe, zumal diese Werte selbst bei der dritten Vollbremsung in Folge konstant blieben.

Der BYD Atto 2 ist deutlich europäischer abgestimmt als sein großer Bruder Seal U (Vergleichstest im letzten Heft). Spürbare Wankbewegungen sind ihm aufgrund seiner Komfortabstimmung nicht völlig fremd, sie

Das Cockpit des Citroën ë-C3 Aircross ist ziemlich aufgeräumt, Hartplastik ist die Konsequenz des günstigen Preises. Das kleine Lenkrad ist ein Hit in der Stadt

Nicht so weich wie der BYD, aber dicht dran, der Citroën verbirgt seine komfortable Abstimmung nicht. Das Fahrwerk wirkt im Vergleich zum Chinesen solider, alle Räder bleiben am Boden

Der Hersteller nennt es mutig Headup-Display, aber die Fahrwerte werden nicht auf der Frontscheibe, sondern auf einem schmalen Monitor im Armaturenbrett abgebildet. Die zweifärbigen Stoffsitze sind überaus bequem. Sehr gute Kopf- und Beinfreiheit im Citroën, praktische Handytaschen sind auch dabei

bleiben jedoch im Rahmen. Verbindliche Lenkung, allerdings merkliche Traktionsschwächen, besonders im Nassen. Im Ausweichtest erreicht er mit 77,9 km/h einen guten Wert.

Der chinesische Karosserie-Aufbau hat im Grenzbereich merklich zu arbeiten, das ESP lässt klar spüren, an welcher Seite gezogen wird – das jeweils kurveninnere Hinterrad verliert die Bodenhaftung. Mit akzeptablen 38,3 Metern wird der BYD beim Bremsen jedenfalls nicht letzter. Bei warmer Verzögerungsanlage schwanken die Werte stark, und der Geruch der Bremsanlage erweckt nicht die größte Zuversicht.

Verwandtes Dynamik-Bild beim Citroën, jedoch mit etwas weniger Seitenneigung. Das elektronische Sicherheitsnetz hat alles im Griff, der Fahrer muss nur Ruhe beim Lenken bewahren. Der erreichte Ausweichtest-Wert von 78,3 km/h ist dem BYD sehr ähnlich. Auch die eher leichtgängige Lenkung lädt nicht zu sportlichen Ausflügen ein. Beim Bremsen wird der Aircross mit 39,3 Metern knapp letzter – überraschend jedoch: Die Werte sinken bei warmer Bremse unter 38 Meter.

Bedienung & Multimedia

Passagiere des Citroën nehmen auf breiten und weichen Möbeln Platz, auch sitzt man hier am höchsten. Der C3 Aircross scheint sich vor allem an Piloten zu richten, die Purismus oder günstigen Kaufpreis in den Mittelpunkt stellen. Bedienungs-Möglichkeiten, Einstellungs-Vielfalt und digitale Darstellungs-Varianten sind auf das Mindestmaß reduziert. Bei den beiden Basis-Ausstattungen unterhalb des getesteten „Max“ funktionieren Radio, Wiedergabelisten und Navigation nur via App über das eigene Smartphone – eine gute Idee für Sparfüchse.

In unserer Topausstattung wird das smarte Mobiltelefon nur für die Sprachsteuerung benötigt, doch sind deren Umfang und Aufnahmefähigkeit einigermaßen beschränkt. Der schmale, sonnenlichtgeschützte Informationsstreifen (bei Citroën ziemlich mutig „Headup-Display“ genannt) hinter dem handlichen Lenkrad reicht für das Ablesen von Basisinformationen und Geschwindigkeit wiederum locker aus.

Das überschaubare Menü des französischen 10,25 Zoll-Touchscreens gibt keine Rätsel auf. Ein Segen: Der Warnton des Geschwindigkeits-Wächters lässt sich mit einem Knopfdruck zum Schweigen bringen. Apropos: Mehr echte Knöpfe wären wünschenswert und auch mehr Ablagen – die Vertiefung in der Mittelkonsole hilft hier mangels Rutschfestigkeit nicht weiter. Fondgäste erfreuen sich über reichlich Beleuchtung, praktische Handytaschen und zwei USB-C-Slots.

Umstieg auf den Ford, hier erwarten einen bequeme wie straffe Möbel und eine ideale Sitzposition. Den Innenraum des Pumas haben die Kölner kräftig umgestaltet. Das Lenkrad geriet trotz abgeflachter Ober- und Unterkante relativ groß – vermutlich, um besser auf die 12,8 Zoll großen Digitalinstrumente sehen zu können. Einem derart sportlich akzentuierten Auto hätte allerdings ein kleineres Volant gutgetan.

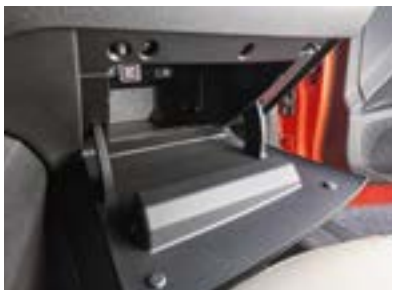
Die Richtungswahl nach vorne oder hinten erfolgt beim Puma nun angenehm praktisch via Lenkstockhebel. Ein 12 Zoll-Touchscreen thront jetzt weit oben in optimaler Sichthöhe. Das Multimediasystem funktioniert einwandfrei und ist in Sachen Logik, Reaktionsgeschwindigkeit und Menüführung wirklich gelungen, dennoch war die Bedienung vor dem Facelift mit echten Tasten und Drehreglern noch einfacher und sicherer.

An Ablagen mangelte es im City-SUV von Ford ohnehin noch nie, für den elektrischen Gen-E spielt es dazu eine frei schwebende Mittelkonsole mit zusätzlichem Stauraum ►►►

Heller & freundlicher Aufenthaltsraum im Fiat 600e. Tasten gibt es nicht nur für Klimaautomatik, Scheibenheizung und zur Hauptmenü-Rückkehr, sondern (leider) auch für die Richtungswahl

Das kurveninnere Rad hebt der Fiat im Test-Parcours etwas – in dieser Disziplin ist er dennoch der sicherste und flotteste, inklusive spaßiger Hecklastigkeit

Die Kunstleder-Sitze sind hochwertig und aufwändig bestickt, fahrerseitig gibt es sogar eine Massage-Funktion – diese könnte aber kräftiger zupacken. Hinten geht es im Fiat am engsten zu besonders die Kniefreiheit ist gering. Neben vielen großzügigen Ablagen ist auch das Handschuhfach sehr üppig geraten , wenn auch sehr tief



►►► darunter, inklusive großer Auswahl an USB-Buchsen (System A und C; hinten gibt es zwei C-Steckplätze). Schlau: Nur der Puma besitzt eine Entriegelungstaste für den Stromstecker-Anschluss, was unter Umständen Zeit an der Ladesäule sparen kann.

Die Sitzposition im neben dem Citroën am höchsten bauenden BYD Atto 2 ist tadellos. Seine Intregral-Sitze sehen sportlich aus, könnten aber mehr Seitenhalt bieten. Das Instrumenten-Display ist scharf und gut ablesbar. Analoge Tasten gibt es am Lenkrad und rund um den klassischen Gang-Wählhebel. Der Rest läuft über das (elektrisch um 90 Grad drehbare) 12,8 Zoll-Touchdisplay.

Allerdings ist das Multimediasystem nicht das schnellste, und die Menüführung ist teils umständlich – entschärft immerhin durch die gut funktionierende Sprachsteuerung. Diese nervt allerdings mit ständige Bevormundung: Ermahnt wird man per Stimme andauernd, etwa wegen seines vermeintlich wilden Fahrstils, ob eines offenen Fensters oder aufgrund sonst etwas. Schlüssellos entert man den Atto nur über die Fahrertür. Die Ablagemöglichkeiten sind OK, der Raum unter der Zentralkonsole ist wie beim Puma gut nutzbar. Auch hier hat man die Wahl zwischen USB-A und C, gleiches gilt für den Fond.

Auch im Fiat 600e passt die Sitzposition auf hochwertigen Kunstleder-Sesseln. Viele Ablagen und ein beinahe überdimensioniertes Handschuhfach komplettieren den Alltagsnutzen. Es gibt auch noch echte haptische Tasten für Klimabedienung und Scheibenheizung, der Tatsch-Monitor darf dadurch mit 10,25 Zoll schmäler ausfallen.

Das Multimediasystem dahinter ist überschaubar im Umfang, aber damit auch übersichtlich. Am Anfang irritiert, dass etwa die Rückkehr zum Hauptmenü oder ins Fahrzeugeinstellungs-Untermenü über echte Tasten direkt darunter funktioniert – letzteres ermöglicht immerhin schnelles Deaktivieren von Assistenten.

Dafür braucht es drei Wisch-Bewegungen, um zur Sitzheizungs-Einstellung zu kommen. Die Richtungswahl klappt per Drucktasten an der Mittelkonsole – weder die flotteste, noch die ergonomischste Lösung. Das 7 Zoll-TFT-Kombiinstrument ist lichtgeschützt und gut ablesbar, individuell konfigurierbar ist es nicht, bietet aber einige Informationen zum Abrufen. Wahlfreiheit: ein USB-A- und C-Anschluss verstecken sich vorne, einen C-Slot gibt es hinten.

Zum Schluss etwas Verbindendes: Vorklimatisierung per App beherrschen alle, auch die kompakten Wendekreise gefallen durchwegs.

Innen- & Kofferraum

Eintracht beim Erweitern des Laderaums: Die Fondlehnen lassen sich bei allen Kandidaten nur 2:1 umklappen. Immerhin bleibt bei allen nach dieser Übung die Ladefläche annähernd eben, sofern der doppelte Boden auf die höchste Stufe gestellt wurde. Unter diesem findet sich bei jedem aus dem Quartett noch einiges an Stauraum, nicht nur fürs Stromkabel. Die Ladekanten könnten überall niedriger sein – ganz besonders aber beim Citroën.

Der gut nutzbare Franzosen-Kofferraum nimmt dafür sehr feine 460 bis 1600 Liter auf – das maximale Kofferraumvolumen ist beim C3 Aircross somit am größten, hier gereicht ihm seine Länge zum Vorteil. Nur der Puma bietet noch etwas mehr Maximaltiefe beim Laderaum. Auch die höchste Kopffreiheit sichert sich der Aircross. Abgesehen von der erwähnt hohen Ladekante und der fummeligen Demontage der Hutablage gestaltet sich die Beladung des Franzosen einfach.

Beim Gepäckabteil merkt man die Mühe der Ford-Techni-

Das Cockpit des Ford Puma Gen-E wurde völlig auf digitale Bedienung getrimmt. Die Ablage unter der Mittelkonsole ist eine feine Stauraum-Erweiterung. Das große Lenkrad passt nicht ganz zum sportlichen Charakter

Der Puma gehört zu den Fahraktivsten seiner Klasse, dank des tiefen Schwerpunkts wird das Raubkätzchen zum spaßigen E-Flitzer. Allerdings: Ruckartige Richtungswechsel wie im Ausweichtest mögen die standardmäßig aufgezogeben Eco-Reifen nicht. Bei smoother Fahrweise wird jedoch ziemlich flott durch den Parcours gewedelt

Der 43 Liter kleine Front-Kofferraum („Frunk“) nimmt bei Bedarf Kleinigkeiten auf, die fehlenden Gasdruckdämpfer der Fronthaube nehmen jedoch die Lust am häufigen Benützen. Die auswaschbare „Gigabox“ im Kofferraum-Keller des Strom-Puma fasst enorme 145 Liter. Aufgrund seiner sportlichen Dachlinie bietet der Ford die geringste Fond-Kopffreiheit

ker besonders. Denn es kommt wohl nicht allzu oft vor, dass beim nachträglichen Implementieren eines E-Antriebs in eine Verbrenner-Plattform das Kofferraumvolumen steigt. 523 bis 1283 Liter bietet der Gen-E.

Der Clou ist das Kellerabteil. Die ohnehin geniale, auswaschbare „Megabox“ der Verbrenner (80 Liter) wurde zur „Gigabox“ mit 145 Litern. Dazu gibt es noch einen 43 Liter fassenden „Frunk“. Aber: obwohl das Ladekabel darin untergebracht werden kann, ist der Zugang aufgrund der schweren Fronthaube samt fehlender Gasdruckdämpfer umständlich, was die tägliche Nutzung unattraktiv macht.

Der BYD bietet viel Platz, besonders gefällt hier die Ellbogenfreiheit vorne. Aber auch hinten geht es nicht beengt zu, bei der Kniefreiheit ist er ebenfalls top. 400 bis 1340 Liter Gepäckraum sind akzeptabler Klassenschnitt. Wie beim Citroën könnte die Hecklappe ruhig weiter aufschwingen.

Seine Retro-Form und die im Vergleich kürzesten Außenabmessungen resultieren beim Fiat im kleinsten Gepäckabteil (360 bis 1231 Liter). Auch Kofferraumhöhe und maximale Innentiefe fallen beim Italiener am geringsten aus, ebenso die Kniefreiheit im Fond.

Dran & Drin

BYD-typisch ziemlich komplett ausgestattet ist der Atto 2. Als einziger bietet er eine Vehicle-to-Load-Funktion und wie der Fiat eine Wärmepumpe (in einem vergleichsweise schnell erwärmenden Kleinwagen-Innenraum allerdings nicht so relevant).

Gegenüber dem zwei Tausender billigeren „Active“ bietet der getesete „Boost“ zusätzlich elektrisch klappbare Außenspiegel, Lenkrad- und Sitzheizung, einen größeren Bildschirm (12,8 statt 10,1 Zoll), Rundumkamera und Einparkhilfe auch vorne. Einsames China-Atout: Eine Zweizonen-Klima gibt es nur hier. Die durchaus hochwer- ▶▶▶

Die vier Stadt-Elektriker verfügen allesamt über Fondlehnen, die nur im Verhältnis von 2:1 umgeklappt werden können, eine Skidurchreiche ist nirgends vorhanden. Allen Probanden gelingt es nach dem Umklappen, eine ebene Ladefläche zu bilden. Vorausgesetzt, der doppelte Boden wurde auf die höchste Stufe gestellt. Darunter bietet sich bei jedem einiges an Platz, der nicht nur für das Ladekabel genutzt werden kann

DATEN & FAKTEN

	BYD Atto 2 Boost	Citroën ë-C3 Aircross Max	Fiat 600e La Prima	Ford Puma Gen-E Premium
Basispreis in €	**31.980,–**	**31.880,–**	**37.590,–**	**32.420,–**
Spitzenleistung PS/kW	177/130	113/83	156/115	168/123,5
Dauerleistung PS/kW	88/65	72/53	84/62	71/52
Drehmoment in Nm	290	125	260	290
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad
Reifendimension	215/60 R 17	215/60 R 17	215/55 R 18	215/50 R 18
L/B/H in mm	4310/1830/1675	4395/1795/1660	4171/1781/1577	4214/1805/1555
Radstand im mm	2620	2670	2562	2588
Türen/Sitzplätze	5/5	5/5	5/5	5/5
Wendekreis in m	10,5	10,8	10,5	10,5
Leergewicht (EU) in kg	1570	1579	1595	1563
zul. Gesamtgewicht in kg	1980	2030	2025	2015
max. Anh.-Last in kg	750	350	–	750
Batteriekapazität (netto) in kWh	45,1	44,0	50,8	43,0
max. Ladeleistung in kW Wechselstrom/Gleichstrom	11/65	7,4**/100	11/100	11/100
Reichweite in km Norm/Test	312/260	303/230	406/265	364/290
Kofferraum (VDA) in l	400–1340	460–1600	360–1231	523–1283***
0–100 km/h in sec	7,9	12,0	9,0	8,0
60–100 in sec	4,8	5,7	4,9	3,8
Spitze in km/h	160	145	150	160
Bremsen von 100 auf 0 km/h in m (m/sec²)*	38,3 (10,0)	39,3 (9,8)	36,1 (10,7)	37,6 (10,3)
Ausweichtest in km/h*	77,9	78,3	84,1	68,7
Normverbrauch in kWh/100 km (WLTP kombiniert)	16,0	18,1	15,2	13,7
Testverbrauch in kWh/100 km*	17,5	18,8	19,2	15,0

*Autos mit Sommerreifen, Fahrbahn trocken, Außentemperatur ca. 16° C
**gegen 335 Euro Aufpreis 11 kW ***plus vorne 43 Liter

LISTE UNTER DER LUPE

Airbags Seite v/Kopf v+h	S/S	S/S	S/S	S/S
Aluräder in 17/18/19 Zoll	S/–/–	S/–/–	–/S/–	–/S/750,–
Android Auto/Apple CarPlay	S/S	S/S	S/S	S/S
Außenspiegel el./beheiz-/klappb.	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Berganfahrhilfe/Bergabfahrhilfe	S/S	S/–	S/–	S/S
Digitalisiertes Cockpit	S	S	S	S
Einparkhilfe akustisch v/h	S/S	S/S	S/S	P3/S
Einpark-Vollautomatik	–	–	–	–
Rückfahr-/Rundumkamera	S/S	S/–	S/–	S/P3
Headup-Display	–	–	–	–
Heckklappe el./sensorgesteuert	–	–	S/S	S/S
Innen-/Außenspiegel aut. abblend.	S/S	S/–	S/S	S/–
Klimaautomatik (Zonen)	S (2)	S (1)	S (1)	S (1)
LED-/Matrix-LED-Scheinwerfer	S/–	S/–	S/–	–/S
Lenkradheizung	S	P1	–	P2
Licht-/Regen-/Fernlichtsensor	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Navigationssystem	S	S	S	S
Notbrems-/Querverkehrsassistent	S/S	S/–	S/S	S/S
Panorama-/Schiebedach el.	S/–	–	–	–/1100,–
Polsterung Kunst-/Echtleder	S/–	S/–	S/–	–/S
Radio/DAB/WLAN/Sprachsteuerung	S/S/S/S	S/S/S/–[1)]	S/S/S/S	S/S/–[2)]/S
Rücksitzbank verschiebbar	–	–	–	–
Sitzheizung vorne	S	P1	S	P2
Sitzverstellung el. Fahrer/Beifahrer	S/S	–/–	S/–	–/–
Sport-/Adaptiv-Fahrwerk	–/–	–/–	–/–	–/–
Spurhalte-/Spurfolgeassistent	S/S	S/–	S/S	S/S
Tempomat/adaptiv	S/S	S/–	–/S	–/P3
Toterwinkel-Assistent	S	S	S	P3
Verkehrszeichen-Erkennung	S	S	S	S
Zentralsperre mit FB/schlüssellos	S/S	S/–	S/S	S/S
Wärmepumpe	S	–	S	–
Ladekabel Mode 3	S	S	S	S
Vehicle to Load-Funktion	S	–	–	–

Zeichenerklärung: S = serienmäßig – = nicht im Angebot Aufpreise in Euro inkl. aller Abgaben

P1 Winter-Paket (Frontscheibe, Vordersitze und Lenkrad beheizbar, Nebelscheinwerfer) € 702,–
P2 Winter-Paket (Frontscheibe, Vordersitze und Lenkrad beheizbar) € 650,–
P3 Fahrerassistenz-Paket (Parksensoren vorn, adaptiver Tempomat, erweiterter Fahrspur-Assistent inkl. Spurhalte-Assistent, Rundumkamera, Toterwinkel-Assistent, Querverkehrs-Assistent, Anhänger-Erkennung etc.) € 1100,–
[1)] über Smartphone-App möglich [2)] Internetzugang (Vodafone-Abo) € 4,99/Monat

►►► tigen Materialien sollten ebenfalls nicht unerwähnt bleiben. Randnotiz: Der stärker motorisierte „Comfort“ mit 64,8-kWh- Akku folgt in Kürze.

Der ë-C3 Aircross ist als „Max“ keinesfalls nackt, die Verarbeitung ist solide, die Materialqualität passabel. Die nach Lifestyle, Individualisierung und Luxus schielende Zielgruppe hat man hier nicht im Visier, was eine erfrischende Ansage ist. Dennoch: Ein Adaptiv-Tempomat könnte manchem abgehen.

Empfehlenswert: das Winter-Paket (Frontscheibe, Vordersitze und Lenkrad heizbar) für 702 Euro. Die Aircross-typische dritte Sitzreihe ist für die Elektro-Variante übrigens nicht zu haben. Dafür folgt im Laufe des Jahres eine Version mit größerem Akku (54 kWh).

Beim 600e heißt es alles oder nichts, also Basis oder wie bei uns „La Prima“. Zwar gibt es auch hier weder Panoramadach, Rundumkamera oder Lenkradheizung, dafür aber Massage-Funktion am Fahrersitz und zum ersten Mal bei einem Fiat eine sensorgesteuerte E-Heckklappe. Unterm Strich ist der Italiener für die Klasse fein ausgestattet, wofür man freilich 7000 Euro Mehrpreis zur Basis aufbringen muss.

Der Puma rollt als einziger optional auf 19 Zoll-Rädern und bietet als getesteter „Premium“ sogar Matrix-LED-Scheinwerfer aufpreisfrei. Von der 2500 Euro günstigeren Basis hebt sich diese einzig verfügbare Upgrade-Variante unter anderem auch noch durch sensorgesteuerte Heckklappe, elektrische Außenspiegel, 18-Zöller, Kunstlederpolsterung und schlüssellosen Zugang ab. Das Winter-Paket für 650 Euro ist auch hier zu empfehlen. Oberflächen und Zusammenbau sind im Elektro-Kätzchen sehr gut gelungen.

Schutz & Sicherheit

Alle vier Stromer fahren mit der Standard-Bestückung in Sachen Airbags vor. Positive Ausreißer in Form von Zentral-, oder Knieairbag finden sich auch gegen Aufpreis keine. ►►►

PUNKT FÜR PUNKT

	BYD Atto 2 Boost	Citroën ë-C3 Aircross Max	Fiat 600e La Prima	Ford Puma Gen-E Premium
Basispreis in €	**31.980,–***	**31.880,–***	**37.590,–***	**32.420,–***
MOTOR & GETRIEBE				
Motor-Charakteristik	7	7	7	8
Rekuperation	7	6	7	9
Fahrleistungen	8	6	7	8
Geräuschkomfort	8	8	8	8
	30	27	29	33
FAHRWERK & TRAKTION				
Lenkung/Handling	7	8	10	10
Federungskomfort	8	9	7	7
Fahrverhalten/Traktion	6	8	8	7
Bremsen	7	7	8	8
	28	32	33	32
BEDIENUNG & MULTIMEDIA				
Sitze/Sitzposition	7	8	8	8
Übersicht/Parken	7	8	7	7
Ergonomie/Funktionalität	7	7	7	8
Multimedia/Konnektivität	8	5	7	8
	29	28	29	31
INNEN- & KOFFERRAUM				
Innenraum	8	8	7	7
Laderaum	7	8	6	9
Variabilität	6	6	6	6
	21	22	19	22
DRAN & DRIN				
Serien-Ausstattung	9	6	7	8
Extra-Angebot	8	6	7	9
Materialqualität	10	7	7	8
Verarbeitungsqualität	10	9	9	9
	37	28	30	34
SCHUTZ & SICHERHEIT				
Aktive Sicherheit	7	7	7	7
Passive Sicherheit	8	6	7	9
	15	13	14	16
REICHWEITE & LADEN				
Stromverbrauch	8	6	6	10
Reichweite/Batteriekapazität	7	6	8	9
Maximale Ladeleistung	6	8	8	8
	21	20	22	27
PREIS & KOSTEN				
Kaufpreis	9	9	7	9
Betriebskosten/Garantie	8	7	6	8
Werthaltung	6	7	7	8
	23	23	20	25
Summe	**204**	**193**	**196**	**220**

Ihren individuellen Vergleichstest-Sieger küren Sie, indem Sie die Punkte in jenen Kapiteln addieren, die Ihnen bei der Wahl Ihres Fahrzeugs wichtig sind.

Höchstpunkte-Anzahl je Einzelwertung **= 10**

*Importeurs-Prämie für Privatkunden bereits abgezogen

▶▶▶ Der Toterwinkel-Assistent ist nur beim Puma nicht Serie. Im Citroën schon, unverständlicherweise aber erst ab 30 km/h aktiv. Beim BYD fehlt eine mittlere Kopfstütze im Fond. Beim Ford gibt es gegen 1100 Euro Aufpreis auch noch ein Paket mit weiteren Assistenzsystemen.

Reichweite & Laden

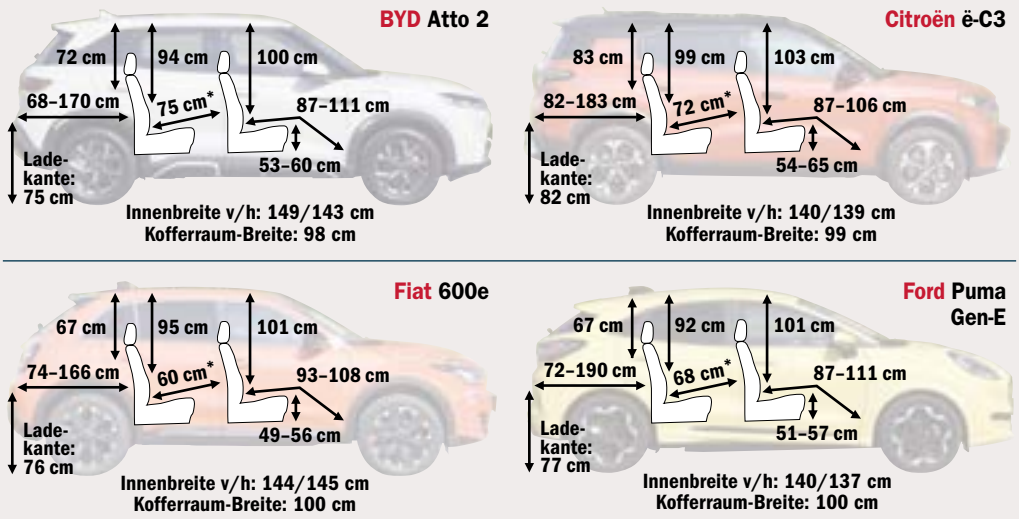
Beim AC/DC-Konzert haben sich die vier Kandidaten mittelgute Plätze reserviert. Europa saugt mit 100 kW am Gleichstrom-Lader (DC), während in Asien bei 65 kW der Vorhang fällt. Beim Laden mit Wechselstrom (AC) herrscht mit klassenüblichen 11 kW Gleichstand, letzteres kostet beim Citroën jedoch 335 Euro Aufpreis, sonst heißt es mit einphasigen 7,4 kW auskommen.

Der Fiat hat mit 19,2 kWh den höchsten Strom-Durst und entfernt sich am weitesten von der Werksangabe Obwohl er absolut gesehen noch im Rahmen bleibt, heißt es 265 statt 406 Kilometer Reichweite. In 5,5 Stunden ist sein Akku bei 11 kW geladen, bei 100 kW (20 auf 80 Prozent) sind es 27 Minuten.

Als absoluter Strom-Knauserer stellt sich der Puma heraus. Der kleine E-Ford geht vor allem in der Stadt sehr sparsam mit dem wertvollen Saft um – Verbräuche unter 12 kWh sind hier möglich, auf unserer Normrunde waren es tolle 15 kWh. Selbst die Autobahn brachte ihn nicht aus der Ruhe: höchstens 20 kWh. So sind gut 290 Kilometer realistisch, damit surrt die Katze am reichweitesten. Ladezeiten: rund fünf Stunden (AC) bzw. 23 Minuten (DC).

Mit 18,8 kWh ist der Citroën in der Praxis nah an der Werksangabe. 230 statt 303 Kilometer spielt es in der Praxis. Das Akku-Aufladen von 20 auf 80 Prozent mit optionalen 11 kW Wechselstrom gelingt in 2:50 Stunden – rund zwei Stunden kürzer als mit dem standardmäßigen 7,4-kW-Bordladegerät. Bei 100 kWh sind die Akkus in 26 Minuten wieder bei 80 Prozent. Diesen Wert erreichten wir jedoch im Test nie, dazu verweigerte der

DIE INNENMASSE IM VERGLEICH



Vergleichseise beengt geht es nur in den Fonds von Fiat und Ford zu. Der quadratisch-praktische Citroën fällt mit seinen Kofferraum-Abmessungen positiv auf und bieten das größte Gesamtvolumen

** Bei einem Meter Beinfreiheit vorne*

ë-C3 einmal die Ladekabel-Freigabe mit nerviger Sturheit.

Dank eines Verbrauchs von 17,5 kWh verbleiben beim BYD von 312 Prospekt-Kilometern immerhin brauchbare 260. In fünfeinhalb Stunden ist der Atto bei 11 kW wieder voll geladen, bei 65 kW Gleichstrom dauert es 37 Minuten bis 80 Prozent.

Preis & Kosten

Der günstigste Proband, der Citroën ë-C3 Aircross, startet derzeit als Topausstattung „Max“ bei 31.880 Euro. Gerade mal 100 Euro mehr kostet der BYD Atto 2 als „Boost“ mit deutlich mehr Leistung und Mitgift. Dank satten Rabatten folgt ihm dicht der 32.420 Euro teure Ford Puma Gen-E, ebenfalls in der besseren Ausstattungslinie (hier „Premium“). Mit 37.590 Euro ist der Fiat 600e als teurer „La Prima“ das kostspieligste Modell. Vor allem bei den Europäern lohnt es, sich nach weiteren aktuellen Rabatten bezüglich Finanzierung und/oder Versicherung über die Hersteller zu erkundigen.

Der Ford schneidet als leichtester und mit der geringsten Dauerleistung bei der neuen motorbezogenen Versicherungssteuer für Elektroautos mit 179 Euro pro Jahr am günstigsten ab, der Citroën ist ihm mit 184 Euro dicht auf den Fersen, und auch die 211 Euro von BYD und Fiat tun bei ebenfalls jährlicher Zahlung nicht wirklich weh.

Der Citroën muss alle 25.000 Kilometer oder einmal pro Jahr zum Service in eine der 120 Fachwerkstätten. Technisch verwunderlich, warum der Fiat 600e alle 12.500 Kilometer bzw. mindestens einmal im Jahr zur Inspektion antreten muss, während seine baugleichen E-Geschwister Alfa Romeo Junior und Jeep Avenger 25.000 Kilometer Freiheit genießen. Immerhin stehen bei der Italo-Marke hierzulande 134 Werkstätten zur Wahl.

Fein: Der BYD verlangt erst nach 30.000 Kilometern oder alle zwei Jahre nach einem Boxenstopp – hierfür gibt es jedoch erst 30 Anlaufstellen. In dieser Disziplin legt Ford vor, satte 184 Fachbetriebe erwarten den Puma alle zwei Jahre und das ohne Kilometerbegrenzung.

Bei Citroën spielt es zwei und bei Wartungs-Treue bis zu acht Jahre Garantie (160.000 Kilometern). BYD garantiert sechs Jahre oder 150.000 beschwerdefreie Kilometer, Ford gibt fünf Jahre oder 100.000 Kilometer Garantie. Bei Fiat sind es zwei bis optionale fünf Jahre und feine 200.000 Kilometer. Auf den Akku geben die Europäer acht Jahre oder 160.000 Kilometer Garantie, BYD spendiert hier noch 40.000 Extra-Kilometer.

Bernhard Reichel

TESTURTEIL

Von wegen, alle Autos sehen nur noch gleich aus. So unterschiedlich die Designs, so unterschiedlich auch die Charaktere – und die Zielgruppen

Nach Punkten liegt der **Ford Puma Gen-E** klar vorne. Er ist nicht bloß die neue Elektro-Version eines beliebten City-SUV, die Techniker haben offensichtlich an allen Ecken und Enden das Optimum herausgeholt. Bestwerte bei Verbrauch und Reichweite zeichnen ihn aus, dazu das sportlichste Fahrverhalten. Platz zwei geht in diesem Vergleich an den **BYD Atto 2,** der Chinese ist komfortabel, top ausgestattet und fein verarbeitet, nervt höchstens mit Assistenzsystem-Bevormundung. Der **Fiat 600e** ist teuer und eng geschnitten, punktet aber bei Fahrwerk und Bremsen. Der günstige Konzern-Bruder **Citroën ë-C3 Aircross** ist dicht dran, allein die schlechteren Fahrleistungen aufgrund der schwächsten Motorisierung und die überschaubare Ausstattung werfen ihn in der Punktetabelle zurück. ◂