

Ein Volt für alle Fälle

Ob sie nun zurückschlagen, die Imperien? Zumindest treten mit BMW iX3, Ford Mustang Mach-E und Volvo XC40 Recharge nach Jaguar I-Pace und Mercedes EQC drei neue Elektro-SUV traditioneller Hersteller gegen Teslas Model Y an. Der große Vergleichstest klärt, ob dabei Watt rauskommt.



IM VERGLEICH

BMW iX3: ein Heckmotor, 210 kW, 400 Nm, 80-kWh-Akku, 294 km Test-Reichweite, Ladezeit für 150 km Reichweite 17 Minuten, ab 66 300 Euro

FORD MUSTANG MACH-E EXTENDED AWD: Front- und Heckmotor, je 129 kW, 580 Nm, 98,7-kWh-Akku, 337 km Test-Reichweite, Ladezeit für 150 km 17 min, ab 62 900 Euro

JAGUAR I-PACE EV 400: Front- und Heckmotor, je 147 kW, 696 Nm, 90-kWh-Akku, 275 km Test-Reichweite, Ladezeit für 150 km 31 min, ab 77 300 Euro

MERCEDES EQC: Front- und Heckmotor, 300 kW Gesamtleistung, 760 Nm, 90-kWh-Akku, 255 km Test-Reichweite, Ladezeit für 150 km 29 min, ab 66 069 Euro

TESLA MODEL Y PERFORMANCE: Front- und Heckmotor, 360 kW Gesamtleistung, 660 Nm, 80-kWh-Akku, 307 km Test-Reichweite, Ladezeit für 150 km 9 min, ab 68 595 Euro

VOLVO XC40 P8 RECHARGE AWD: Front- und Heckmotor, je 150 kW, 660 Nm, 78-kWh-Akku, 250 km Test-Reichweite, Ladezeit für 150 km 20 min, ab 60 900 Euro

SPOTLIGHT: ELEKTRO EXKLUSIV ODER ZUSÄTZLICH

Plattform-Strategie

Noch wetteifern zwei Strategien bei E-Autos um die Vorherrschaft: Neues entwickeln oder Bestehendes anpassen.



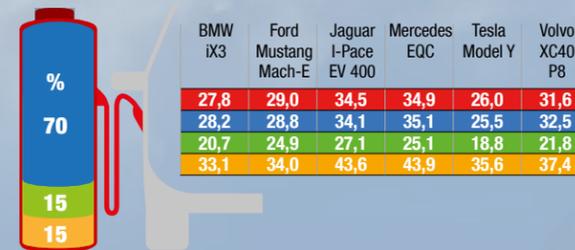
Ford setzt den Mach-E auf eine eigene, raumeffizientere Plattform. Weil die Batterie so flach ist, gibt es keinen Mittelunnel



Für den Recharge Pure Electric nutzt Volvo die gleiche Plattform wie beim XC40 als Diesel, Benziner und Plug-in

VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch – so messen wir den Stromverbrauch: 70% Pendler-Verbrauch: mehrfach gefahrene Kurzstrecke von 21 km mit 70% Stadt-, 30% Überlandanteil. 15% Eco-Verbrauch: ökonomisch gefahrenes Fahrprofil unter Nutzung der maximalen Reichweite mit Stadt-, Überland- und Autobahnanteil. Autobahn-tempo 130 km/h. 15% Sportfahrer-Verbrauch: Konstantfahrt mit 80% Vmax (maximal 160 km/h) plus Verbrauchsinformation aus einer Vergleichsfahrt, Landstraße und Autobahn.



Selbst wenn sich das Ziel von 100 Prozent nie erreichen lässt, sind 99,9 Prozent nicht gut genug. Wobei wir damit nicht nur in unserem Jubiläumsjahr prominent das Prinzip untergebracht hätten, welches die Arbeit bei auto motor und sport seit 75 Jahren prägt. Ebenso betrifft die Sache mit den 99,9 Prozent, wie uns ein Physiker jüngst erklärte, die Akku-Entwicklung für E-Autos: Verlore eine Batterie bei jeder Ladung 0,1 Prozent ihrer Kapazität, erreichte also immer nur 99,9 Prozent der vorherigen Kilowattstunden, blieben bei einem 100-kWh-Akku nach 200 Ladungen nur 81,9 kWh nutzbare Kapazität übrig (0,999²⁰⁰).

Daher sollte ein Akku nach jedem Ladevorgang nicht weniger als 99,99 Prozent seiner vorherigen Kapazität erlangen. Sie sehen, schon beim

Mit Vollaft voraus: Weil sie so schwer sind, brauchen die sechs SUV schon ihre 210 (BMW) bis 360 kW (Tesla), um so richtig wuchtbrummerig loszuströmen

Akku kommen wir vom Zehntel ins Hundertstel – und von da direkt ins Tausendste, wenn es darum geht, die sechs Elektro-SUV zu testen, die wir exklusiv zusammengebracht haben. Vier neue Vollwert-Stromer – BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, Tesla Model Y, Volvo XC40 Recharge Pure Electric – treten gegen die Etablierten Jaguar I-Pace und Mercedes EQC an. Ob das spannend wird? Hundertpro!

IX3: 294 km Fahrt ins Schlaue

Beginnen wir mit dem BMW – nicht nur, weil eine alphabetische Reihung der Übersichts dient und der iX3 der Neueste hier ist. Sondern auch, weil er zeigt, wie weit es die Elektromobilität inzwischen gebracht hat – in die Normalität. Denn liest man seine von großem Umfangreichtum geprägte Pressemappe, zeigt sich schnell, was der iX3 ist – ein echter BMW, ein wahres Ingenieursauto. Bis auf Ladegerät und Bordnetz-Versorgung haben die Techniker alles selbst entwickelt.

Mit der gleichen Kunstfertigkeit, mit der sie bisher Doppel-Vanos oder Twin-Scroll-Turbolader erdachten, elektrifizierten sie nun den X3. Denn ja, der iX3 ist nur eine andere An-

triebsvariante des SUV, nicht wie i3 und i8 ein eigenständig entwickeltes und gefertigtes Modell. So unterscheiden sich das gute Raumangebot und die geschickte Variabilität nicht von jenen in den Verbrenner-X3. Zusatzfunktionen wie Vorklimatisierung oder Lade-Timing sortieren sich ebenso diskret in das brillante Bediensystem ein wie weitere Besonderheiten, die man kennen muss, um die Stärken des iX3 ganz zu nutzen.

Etwas das adaptive Rekuperieren. Dabei nutzt die Elektronik nicht nur die Navi-Daten und Assistenzsensoren, sondern erkennt sogar auch Ampelschaltungen. Fährt man auf Rot zu, verstärkt sich die Rekuperation; springt das Licht noch beim Heranrollen auf Grün, rollt der iX3 wieder ungebremst. Aus dem Bereich der Lichtspielerei stammt übrigens der Soundtrack, den Oscar-Preisträger Hans Zimmer für den Motor komponiert hat. Wobei man der stromerregten Synchronmaschine statt des whooshigen Klangs auch Loblieder spielen könnte, schließlich braucht sie keine Permanentmagnete, spart damit die Ressourcen an seltenen Erden. Bei der 80 kWh großen Batterie reduzier-



Bequeme E-SUV:
My Ohm
is my castle

ten die Techniker den Kobalt-Anteil auf ein Drittel. Um 7,4 cm senkt der in 18 Module am Unterboden eingepuzzelte Akku den Schwerpunkt und versorgt den Heckmotor mit Energie.

Nun mag gerade bei den Bayerischen Motoren Werken Knauerigkeit in Triebwerksbelangen überraschen – die fünf anderen stromern zweimotorig. Und trotz der energischen 210 kW und druckvollen 400 Nm beschleunigt der bis zu 17000/min drehende Fremderregte den iX3 hier am uneiligsten. Zudem geht dem Antrieb diese peitschige Ansatzlosigkeit der anderen ab, er entwickelt seine Wucht mit sachterer Effizienz.

Die hat der BMW ohnehin drauf, er liegt im Test- (27,8 kWh/100 km)

wie im Eco-Verbrauch (20,7 kWh) nur knapp über dem sensationell sparsamen Tesla (26 und 18,8 kWh/100 km). Das ergibt eine Reichweite von 294 bis 396 km. Doch während das Model Y – so viel vorab – sich sein Ergebnis mit einer Mischung aus herausragenden Stärken und erschütternden Schwächen zusammenpunktet, bringt den BMW seine Ausgewogenheit voran. Trotz der M-Auslegung des adaptiven Fahrwerks federt er sorgsam, ohne die Passagiere gerade bei kurzen Unebenheiten der Gefahr der Verzärtelung auszusetzen.

Der iX3 bremsst gut, wahr – auch nur mit Heckantrieb – hohe Fahr-sicherheit. Und Fahrvergnügen: Weil es vorn nichts an Antrieb gibt, was



TESLA MODEL Y
Wischer und Licht am Touchscreen schalten? Außenspiegel am Lenkrad verstellen? Auch im Y nerven solche Eskapaden. Begeistert: die Eskalation der Leistung und das Handling – auf guten Straßen



FORD MUSTANG MACH-E
Ob sich Fords Raumausstattung wohl Tesla als Vorbild nahmen? Och, wir wollen ja nichts unterstellen, und immerhin gibt es ein – erstaunlich varianzarmes – Instrumenten-Display. Unmotivierter Materialauswahl



BMW iX3 Unterschiede im bestens bedienbaren Cockpit zu den Verbrennern? Gipfeln in Zierbläue hier und da



JAGUAR I-PACE Das mit dem feudalen Einrichten konnten die Briten ja schon zu Queen Victorias Zeiten. Etwas knifflige Bedienung



MERCEDES EQC Stilvorlage vom GLC mit kleinen Abwandlungen bei der Bedienung, keine bei der Materialgüte



VOLVO XC40 Wie die Polestar hat der Recharge nun das Google-Infotainment. Es ist so viel besser als bisher – ist auch nicht schwer

auf die Lenkung einfließen könnte, führt sie den BMW präzise, direkt und rückmeldungssensibel durch Kurven. Ob ihn das zum Sieg führt, weil die reichhaltige Ausstattung und die Kaufprämie (7975 Euro, die bekommen hier alle) seinen hohen Preis relativieren? Mal sehen. Erst mal machen wir die Pferde scheu.

Mach-E: 337 km Rodeo Drive

Denn jetzt trabt Fords Mustang Mach-E an. Erinnern Sie sich an den alten Mustang, die ganze McQueen-Bullit-Verfolgungsjagd-16-mal-hintereinander-hochschalten-Tankstellen-Karawumm-Arie? Nein? Na, egal, hat mit dem Mustang Mach-E eh gar nichts zu tun. Ford nutzt Namen und Stilelemente für den SUV, damit die E-Mobilität, nun, in die Hufe kommt. Wie I-Pace und Model Y basiert er auf einer eigens konstruierten Plattform, um die Vorteile des E-Antriebs-Lay-outs zu sichern (siehe auch Spotlight), etwa bei der Raumausnutzung oder der Skalierbarkeit bei Batteriegröße und Motorenzahl.



67 dB(A)

leise säuselt der iX3 bei 130 km/h. Bei gleichem Tempo tönt es im Volvo mit 72 dB(A) – die fünf Dezibel mehr hören sich fürs menschliche Ohr fast 1,5-mal so laut an

Da bringt der Testwagen das Maximum mit, was es für den Mustang gibt: je einen 129 kW starken Synchronmotor quer samt Getriebe, an Vorder- und Hinterachse integriert, dazwischen den 98,7 kWh großen Lithium-Ionen-Akku. Wie viel Kraft jeweils angelegt wird, regelt die Elektronik separat pro Achse. Da der Mach-E schon im „Flüster“-„Aktiv“- und erst recht im „Temperamentvoll“-Modus (korrekt übersetzt „ungezähmt“) voranprescht, lässt sich die Wucht nicht immer leicht dosieren.

Doch das heißblütige Temperament (nun müssen wir mal aufhören mit diesen Pferde-Anspielungen) passt zum Charakter des Mustang. Er integriert Pilot und Co auf tief positionierten, dürr gepolsterten Sportsitzen ins Cockpit. Passagiere auf der harten Rückbank bringt er mit viel Beinraum, aber knapper Innenhöhe unter. Auch am Kofferraum zeigt sich, dass die Vorteile des Packaging eher für die Inszenierung der Verpackung genutzt wurden als für die Intensivierung der Raumfülle.

Nun, der Mustang lebt seine Dynamik-Ambitionen eben – wie heißt das jetzt? – ganzheitlich aus: in Form, Antrieb und Fahrwerk. Wobei man Wünschen nach Komfort schon sehr kaltblütig entgegenstehen muss, um sich mit dem harten Set-up zu arrangieren. Kurze Unebenheiten über-rumpelt er gleich ganz, bei langen Wellen bemüht er sich zumindest. Erstaunlich allerdings, dass er trotz des Set-ups in Kurven ins Wanken kommt. Aber nicht nur das.

Auf Lastwechsel drängt er zudem erheblich mit dem Heck, worauf es wegen der präzisen, aber sehr spitz ansprechenden Lenkung geschickt gegenzulenken gilt. Das muss man wissen, kann es gar mögen und vernünftig finden. Oder sich fragen, ob ein 2,2 Tonnen schwerer E-SUV so hibbelig sein muss im Alltag.

Für den bringt der Mach-E neben anekdotenstiftenden Nebensächlichkeiten wie auskärcherbarem Frontkofferraum oder Zahlenschloss für die Tür – wie erstmals 1980 beim Thunderbird – eine unaufwendige

Variabilität, Routenberechnung samt Berücksichtigung von Ladepunkten und Wetterlage sowie die selbstverständlichen App-Fernsteuerungen mit.

Die in ihrer Bedeutung ja nicht zu unterschätzende Steuerung der Bedienung im Wagen organisiert überwiegend der Hochkant-Touchscreen. Über ihn gilt es auch Fahrmodi, Navi, Klima und Assistenz anzupassen. Das ist trotz flacher Menü-Ebenen viel an Funktionen, die man über die kleinen Tastflächen bei dem Gehoppel der Federung erst mal treffen muss.

Der Mach-E, ein Volltreffer? Trotz 29 kWh/100 km im Test kommt er mit dem großen Akku am weitesten (337 km, auf der Eco-Runde gar 394 km), kostet ausstattungsbereinigt am wenigsten. Dazu lädt er den Akku an der 11-kW-Ladesäule untrödelig auf. Da könnten Jaguar, Mercedes und Tesla Tempo – Sie ahnen, was nun doch noch kommt – draufsatteln.

I-Pace: 275 km Great Britain

Mag das Leben im Mustang ein Ponyhof sein, na, dann ist es im I-Pace aber Ascot. So wie Großbritanniens älteste Pferderennbahn bei der Kleiderordnung (grauer Cutaway und Zylinder



**4,3
Sekunden**

nur dauert es, bis der Tesla aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt. Auch in den sonstigen Fahrleistungswerten überflügelt er die fünf anderen. Ja, die Fahrzeit vergeht im Y wie im Flug

für Ihre Lord- und „respektable Kleidung“ für Ihre Ladyschaft) pflegt der I-Pace eine gewisse stilistische – und finanzielle – Überheblichkeit, wie sie nur der britischen Oberklasse gelingen und verziehen werden könnte. Was den Preis des I-Pace samt testrelevanten Extras angeht (93 263 Euro), so lässt sich zu seiner Verteidigung immerhin sagen: Auch Jaguar hat keine Kosten gescheut.

Obwohl kaum für Massenverbreitung gedacht, basiert der I-Pace auf der eigens entwickelten Skateboard-Plattform. Also auch hier: ein Motor pro Achse mit je 147 kW, den 90 kWh großen Akku schwerpunktsenkend zwischen den Achsen mit 2,99 m langem Radstand, aero-optimierte SUV-Karosserie (c_w 0,29 wie Ford und BMW; Mercedes: 0,28; Tesla: 0,23; Volvo: 0,33) darüber.

An die Besonderheit seiner Form mag man sich seit dem Start des I-Pace 2018 gewöhnt haben, doch sein Talent zum Verwöhnen beeindruckt unverändert. Trotz gar nicht mal so üppiger Innenmaße schafft er ein behaglich-ungedrangtes Raumangebot für vier, auch mal fünf. Im Fond bietet er hier die bequemste Bank, während Fahrer und Beifahrer zwar nur 56,5 cm über der Straße, aber sehr bequem und durchaus erhaben auf haltintensiven, dabei kuscheligen Sesseln logieren.

Um sie herum gruppiert sich die Bedienung, wobei es die jüngste Modellpflege schaffte, den britischen Stil zu wahren und trotzdem mehr

Zugänglichkeit zu bieten. So gelingt das Navigieren, Temperieren und Fahrmodulieren nun größtenteils so umstandslos, dass wir die restlichen Schrulligkeiten zur Folklore verklären können – etwa für die Sitzheizung am Schalter ziehen oder Teile des Infotainments, bei dem die Menüwege wohl nach dem Vorbild des Stadtplans von Chelsea bei Nacht, mit Linksverkehr und Roundabouts.

Mag man darin mitunter etwas herumschusseln, so wie es der Technik eben auch passiert – etwa wenn es um das nicht sehr zuverlässige Erkennen von Tempolimits geht; doch die, könnte man britisch argumentieren, halten ohnehin nur die Eilfertigkeit des I-Pace auf. In 4,8 s wuchtbrummt der 2,2-Tonner mit der Kraft von 294 kW und 696 Nm aus dem Stand auf 100, hält in seiner Beschleunigung erst bei 200 km/h inne, während sich außer Tesla alle anderen auf 180 selbstbeschränken.

Bei einem Jaguar sähe das ja so aus, als zöge man in den Buckingham Palace und vermietete dann die Prunk-Etage (piano nobile), damit die Heizkosten wieder reinkommen. Wo wir gerade dabei sind: Allzu sehr heizen muss man gar nicht, denn den stattlichen Testverbrauch (34,5 kWh/100 km) erlangt der I-Pace schon bei zurückgenommener Fahrweise. Die passt trotz der feinfühligsten, alerten Lenkung und der fahrsicheren, für die Masse gar behändigen und wank-

Wer mit Wind lädt,
wird **Sturm**
ernten





FORD MUSTANG MACH-E
Es zeigt unsere professionelle Arbeitshaltung, auch zu lächeln, wenn es eng und wenig bequem ist – wie im Mach-E-Fond

armen Agilität am besten zum I-Pace. Luftgefedert geht er beflissen selbst über grobe Unebenheiten hinweg.

Wie einem Gleiches in Bezug auf die nur mittelprächtige Reichweite (275 km nach Test-, 350 km nach Eco-Verbrauch) gelingen kann? Nun, womöglich mit einer britischen Sicht der Dinge: Wozu sollte man weiter reisen wollen in einem Land, in dem es keinen Ort gibt, der mehr als 113 km vom Meer und damit dem Ende der Zivilisation entfernt liegt?

EQC: 255 km Wellengleiten

Allerdings hat auch Mercedes die Sache mit dem Zivilisieren drauf. Damit meinen wir nicht wieder die eher ungeliebte Vormundschaft, welche die Techniker einst für Renault Kangoo oder Nissan Navara übernehmen mussten. Nein, wir meinen, wie sie 2019 den GLC zum EQC umstrickten. Ganz unübersehbar gelang das nicht, gerade die innen und außen unterschiedlich hohen Fensterbrüstungen



800 mm

weit erstreckt sich der Normsitzraum im Y, der die Vorteile seines reinen E-Auto-Konzepts zur optimalen Raumausnutzung umsetzt

haben noch immer mehr den Anschein einer provisorischen Notlösung als von plastischer Noblesse.

Aber vielleicht macht gerade die Mischung aus stilistischem Pragmatismus und technischem Perfektionsanspruch den EQC zu einem besonders daimlerigen Mercedes. Wobei die Solidität, die stets dazugehört, sich nicht nur in der hochwertigen Verarbeitung zeigt, sondern auch im Leergewicht von 2476 kg. Allein 650 kg davon wiegt die Batterie, die ihre 90 kWh auf 384 Zellen in sechs Modulen verteilt und mit ihrem Sicherheitskäfig integraler Bestandteil der Karosseriestruktur ist.

Zwei Motoren kümmern sich darum, den moppeligen EQC nachdrücklich voranzutreiben. Bei sachter bis mittlerer Last sorgt sich nur der vordere Motor ums Vorankommen. Presiert es, schaltet die Elektronik den hinteren dazu, auf dass sie gemeinsam mit 760 Nm und 300 kW Geraden niederstrecken oder Berge erstür-

men – die aber am besten ohne jene Richtungswechselei, welche so ungeschickt um die Gegend herumgebogene Kurven dem EQC aufdrängen. Denn für die Wendigkeit, die ein agiles Handling benötigt, ist er nicht mal zu schwerfällig, sondern einfach zu schwer. An sich lenkt er präzise, in geschmeidiger Präzision gar, trummt dann aber unexakt und wankig durch Kurven.

Dabei wirkt er töpelig, was er gar nicht ist. Im Gegenteil. Auch er pegelt den Abstand zu Vorausfahrenden mit Unterstützung der Assistenzsensoren ein, nutzt das ebenso zur Rekuperation wie Navi-Daten oder die Verkehrszeichenerkennung. Überhaupt bringt der EQC – allerdings teils nur gegen Aufpreis – das breite, bis auf den Spurhalter mit Bremseingriff bestens aufgestellte Assistenzarsenal der Schwestermodelle mit. Außerdem deren Bedienlogik, bei welcher sich die kleinen Unzulänglichkeiten (fitzelige Tastflächen auf dem Lenk-



BMW iX3 Seine Rekuperation regelt der BMW allein und adaptiv am cleversten, erkennt dabei sogar Ampeln. Genügend Platz im Fond, im Kofferraum stört der Kabelsack



FORD MUSTANG MACH-E Wie fast alles ertastet man auch die Fahrmodi – von zahm bis ungezügelt – auf dem großen Hochkant-Touchscreen. Kleiner Front-Abstellraum fürs Kabel



JAGUAR I-PACE Großes Kino: Wie sein ganzes Interieur inszeniert der I-Pace den Energiefluss glamourös. Auf der bequemen Rückbank ist es auch ohne Vor-Beheizung kuschelig



MERCEDES EQC Im Maximalreichweiten-Modus zügelt der Antrieb die Leistung. Schaltwippen zur Variation der Rekuperation. Große Variabilität des tiefen Laderaums



TESLA MODEL Y Sollte man reinpurzeln, gibt es im Frunk eine Notentriegelung. Der Touchscreen-Bedienung gelingt außer dem Eindruck schindenden Aussehen nichts wirklich gut



VOLVO XC40 Wie die Bedienung ist auch die Auswahl reduziert – es gibt nur den Einpedal- als Alternativ-Fahrmodus. Kabel reisen vorn ungedrängter als Passagiere hinten

der Sparsamste. Auf der Eco-Runde liegt er als Einziger unter der 20-kWh-Marke. So erzielt er Reichweiten von 307 (nach Testverbrauch) bis 426 km (Eco-Verbrauch).

Bei Effizienz, Tempo und der Dramaturgie der Inszenierung ist Tesla unübertroffen. Doch die beim Model 3 erzielten Fortschritte bei Fahrwerk, Handling und Komfort bleiben beim Y aus, obwohl er zwei Drittel der Komponenten des 3 übernimmt. Denn das Set-up des SUV ist von einer solchen Härte, dass es gar die Straffheit des Mustang weit übertrifft. Selbst über kleinste Unebenheiten rempelt der Y unbeholfen, größere krachen direkt durch und erschüttern das Gebälk der Karosserie. Einzig mit langen Wellen kommt der Tesla einigermaßen zurecht, doch um uns an ein ähnlich miserables Federungsvermögen zu erinnern, müssen wir schon Ausflüge mit Morgan 4/4 oder Caterham Seven 275 beschwören.

Das Model Y ist so unsinnig hart, dass sich das ständige Hoppeln und Schlagen in der Lenkung auf die Fahrsicherheit auswirken. Der Tesla fährt schlecht geradeaus, und da die Lenkung viel zu giftig anspricht, lässt sich der SUV nie entspannt führen. Nur auf wirklich guter Fahrbahn – wie bei den Fahrdynamiktests auf der Messstrecke von Lahr – bringt er die spitze Lenkung und das bolzige Fahrwerk zu einem vergnüglich-fixen Handling zusammen. Auf normalen Landstraßen oder querverfügbaren Autobahnen steigert das Set-up nur Unruhe und Unbequemlichkeit.

Noch ein paar unbequeme Wahrheiten über Tesla? Der Y sammelt Daten über Strecke, Beschleunigung, Ladevorgänge, Batteriezustand und die Nutzung des in seinen Fähigkeiten



7:45

h : min

dauert die Voll-ladung des BMW an der 22-kW-Säule. Volvo: 8 Stunden; Ford: 9 Stunden; 20 Minuten; Tesla: 11 Stunden 15 Minuten; Mercedes: 12 Stunden; Jaguar: 13 Stunden 20 Minuten

Wo geht es hinterm Horizont am weitesten? Maximalreichweiten: iX3 396 km, Mach-E 394 km, I-Pace 350 km, EQC 355 km, Model Y 426 km und XC40 363 km

ten recht amateurhaften Autopiloten. Dann und wann sendet er alles – over the air, wie es so zauberhaft heißt – zu Tesla, wo sie die Daten nutzen, etwa, „um sich vor Gericht zu verteidigen“ oder um sie Kooperationspartnern zur Verfügung zu stellen.

Auch das sollte man besser wissen, bevor man per Klick im Internet 76 095 Euro für ein Model Y ausgibt. Wie alle Tesla zuvor überragt der Wagen mit Beschleunigung und Effizienz, bringt aber nichts Neues dazu – etwas viel Stillstand für ein Unternehmen, das gar der Zukunft voraus sein will.

Volvo: 250 km Plus-Wohl

Die Zukunft? War bei Volvo lange eine Sache von gestern, so eifrig, wie frühere Innovationen befeiert wurden, anstatt neue zu liefern. Alles anders, seit der Laden zu Geely gehört und es darum geht, die Palette zu elektrifizieren. Als erster Vollelektriker startet der XC40 auf derselben Basis wie seine Verbrenner- und Plug-in-Kollegen. In die CMA-Plattform lässt sich das E-Werk raumneutral integrieren: die 500 kg schwere Batterie mit 78 kWh – aufgeteilt in drei parallel geschaltete Pakete mit 27 Modulen zu je zwölf Zellen –, die Steuerungs- und Ladeelektronik.

Auch hier sitzt an jeder Achse eine Maschine: 150 kW starke, wartungsfreie, versiegelte, eigens wassergekühlte, permanenterregte Synchrons. Beim Beschleunigen verschiebt die Elektronik die Kraftverteilung – von 50:50 auf 40:60 – zur Förderung der Vehemenz. Denn im XC40 geht es mit einer ansatz- und pausenlosen Wucht voran, die noch eindrücklicher erscheint in der Stille und Einfachheit, in der sie sich ereignet.

Von den sechs E-SUV fordert der XC40 hier am wenigsten Vorkenntnis

in E-Mobilität. Es gibt die Einstellung für den Einpedalmodus mit starker Rekuperation, alle anderen regelt der Wagen selbst. Dazu hat der Recharge als erster Volvo das Google-basierte Infotainment-System, das die Schweden bisher nur in die Polestar-Modelle einbauten. Damit gelingt die Bedienung von Navigation und weiterer Funktionen nun viel besser als zuvor.

Ansonsten wie E und je: Klasse, sesselig-bequeme Sitze, umfassende Assistenz samt aktiver Spur- und Tempoführung auf der Autobahn, gute Bremsen sowie wackere Anhängelast (1500 kg – doppelt so viel wie BMW und Ford, der EQC darf 1,8 Tonnen ziehen, der Tesla 1,6, der Jaguar nichts). Dazu federt der XC40 – auch wegen der schweren Akkus im Boden – beflissener als zuvor. Das Handling lässt sich davon nicht allzu sehr beeindrucken. Zwar wankt er weniger als etwa der EQC, aber Kurven durchmisst er wie gehabt besonnen-sicher ohne Zuspitzung in der Lenkung bei Präzision und Ansprechen.

Nicht so ansprechend: der hohe Verbrauch von 31,6 kWh/100 km, mit dem eine Akkuladung schon nach 250 km aufgebraucht ist – der geringste Wert in diesem Kreis. Auf der Eco-Runde zeigt der XC40 mehr Effizienz-Potenzial, liegt mit 363 ein paar Kilometerchen vor I-Pace und EQC. An denen schiebt sich der Volvo jedoch erst wegen des günstigen Preises vorbei.

Den Sieg aber holt sich der iX3 ganz locker. Auch er ist noch nicht das perfekte E-Auto, kommt dem Ideal aber näher. So wird es weitergehen. Denn das ganze Streben ist ein Ziel.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Hans-Dieter Seufert, Achim Hartmann

FAZIT



1 BMW

Nicht der Stärkste bei Temperament und Reichweite, aber immer vorn dabei. Dazu steuert der iX3 den Antrieb am cleversten, fährt am agilsten.



2 VOLVO

Mit Platz zwei versilbert der Volvo den günstigen Preis trotz wenig Reichweite und hohem Verbrauch. Verbesserte Bedienung, mitreißende Kraft.



3 MERCEDES

Die Reichweite eher eine Reichnähe, die Bremsen etwas unbissig; mit cleverer Antriebssteuerung, viel Kraft und Komfort holt der EQC noch Bronze.



4 FORD

Etwas umgänglicher im Komfort, etwas unexaltierter in der Bedienung, und der günstige, reichweitenstarke, hyperagile Mustang wäre Zweiter.



5 JAGUAR

Gar so teuer, wie er ist, verkauft sich der I-Pace trotz viel Komfort, Wucht und Grip nicht. Die Reichweite ist knapp, die Ladezeit viel zu lang.



6 TESLA

Bei Effizienz und Vehemenz ist keiner besser, bei Bedienung und Komfort keiner mieser. Ein Auto, das einen elektrisieren kann, nicht muss.

ERGEBNISSE NACH NEUEM TESTSCHEMA

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	BMW iX3	Volvo XC40 Recharge	Mercedes EQC	Ford Mustang Mach-E	Jaguar I-Pace EV 400	Tesla Model Y Performance
Karosserie						
Raumangebot (20)	11	8	10	12	10	10
Kofferraumvolumen (15)	10	5	8	9	8	12
Zuladung (10)	5	4	3	4	3	2
Variabilität/Funktionalität (20)	14	14	14	12	13	15
Instrumente/Anzeige (30)	25	24	27	20	24	14
Bedienung (40)	36	30	34	26	29	17
Rundumsicht (5)	4	4	4	2	3	2
Qualitätsanmutung (10)	8	8	9	6	8	3
Summe (150)	113	97	109	91	98	75
Sicherheit						
Sicherheitsausstatt./-assistentz (30)	24	20	18	23	18	16
Licht (15)	14	13	14	14	14	12
Bremsweg kalt (100 km/h) (20)	8	8	8	8	11	10
Bremsweg kalt (130 km/h) (20)	–	–	–	–	–	–
Bremsweg warm (100 km/h) (20)	9	8	8	11	11	7
Pedalgefühl (5)	4	4	2	3	4	4
Fahrstabilität (40)	36	34	35	30	34	32
Summe (150)	95	87	85	89	92	81
Komfort						
Federungskomfort (40)	33	30	35	23	33	10
Sitze vorn (20)	17	17	17	13	18	9
Sitze hinten (15)	11	11	11	10	12	7
Multimedia (30)	30	24	27	21	22	19
Komfort-Assistenzsysteme (10)	7	7	8	7	4	6
Klimatisierung (15)	14	13	14	13	15	13
Innengeräusch-Messwerte (10)	8	6	8	7	7	6
Geräuscheindruck (10)	8	7	8	7	8	6
Summe (150)	128	115	128	101	119	76
Antrieb						
Laufkultur (10)	7	8	7	8	8	10
Durchzugskraft (25)	17	23	23	22	23	23
Ladezeit für 150 km Reichweite (25)	15	13	9	15	8	19
Ladezeit Vollladung Wallbox ¹⁾ (10)	9	8	5	9	3	3
Rekuperationsvariabilität (10)	10	7	10	7	7	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	11	13	13	12	14	16
Testverbrauch (20)	10	7	5	9	5	11
Lademöglichkeiten für Akku (10)	7	7	6	7	6	10
Reichweite (20)	10	8	8	12	9	11
Summe (150)	96	94	86	101	83	110
Fahrverhalten						
Fahrdynamik (10)	4	4	4	3	4	5
Handling/Fahrspaß (25)	22	17	17	20	21	19
Lenkung (20)	18	15	18	14	17	14
Wendekreis (10)	1	2	4	1	0	0
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	11	14	14	14	14	14
adaptive Fahrmodi-Systeme (10)	7	5	8	5	7	5
Geradeauslauf/Windempf. (10)	8	8	8	8	8	7
Summe (100)	71	65	73	65	71	64
Umwelt						
CO ₂ -Emission Testverbrauch (50)	21	15	11	19	12	23
Summe (50)	21	15	11	19	12	23
Eigenschaftswertung (750)	524	473	492	466	475	429
Kosten						
Testwagenpreis ²⁾ (50)	38	50	35	47	15	33
Ausstattung ²⁾ (10)	10	5	0	9	0	1
Aufpreisgestaltung (15)	9	12	11	12	11	7
Wiederverkaufschancen (10)	7	6	6	5	5	7
Festkosten für 5 Jahre ²⁾ (10)	10	10	9	10	9	8
Wart./Reparatur 100 000 km ²⁾ (20)	20	20	20	20	20	20
Kraftstoffkosten 100 000 km ²⁾ (25)	25	24	24	25	24	25
Garantie (10)	4	3	3	3	4	4
Summe (150)	123	130	108	131	88	105
Gesamtwertung	900	647	600	597	563	534

1) Punkte im Verhältnis zur Akkukapazität
2) Bestser erhält volle Punktzahl

