
Praxistest Aiways U5: Viel Auto fürs Geld

Von Walther Wuttke, cen

Die Versuche chinesischer Automobilhersteller, in Europa Fuß zu fassen, waren in den vergangenen Jahren nicht gerade erfolgreich. Die Karossen zerbröselten in Crashtests, und selbst niedrige Preise konnten die Kundschaft nicht überzeugen. Das ändert sich jetzt. Nachdem die Auftritte mit konventionell angetriebenen Modellen im Nichts endeten und höchstens Kunden in der Dritten Welt überzeugten, zogen sich die Entwickler in ihre Studios zurück und wagten den Schritt in die Elektromobilität. Das hat Folgen für den europäischen Markt.

Die jetzt mit Macht nach Europa rollenden E-Mobile made in China haben nichts mehr mit den Modellen gemeinsam, die allenfalls hartgesottene Mao-Jünger überzeugen konnten. Zu den Pionieren gehört die Marke Aiways, die mit dem SUV U5 den Schritt auf den alten Kontinent wagt, und, das Wortspiel sei erlaubt, die etablierte Konkurrenz in einigen Aspekten durchaus alt aussehen lässt.

Wieder ist eines der stärksten Argumente der Preis. Für einen U5 wechseln rund 36.000 Euro den Besitzer. Das ist ungefähr die Hälfte des Preises, den deutsche Hersteller für ihre SUV's in dieser Kategorie verlangen. Bleibt die Frage, ob sich der U5 gegen die etablierte Konkurrenz behaupten kann. Zwar erreicht der 4,70 Meter messende SUV nicht die Qualität der europäischen Premium-Modelle, doch bei genauer Betrachtung haben die Bandarbeiter in China gute Arbeit abgeliefert. Die Zeiten von müffelnden Hartplastiklandschaften sind vorbei, die Materialien machen einen guten Eindruck, die Oberflächen oberhalb der Instrumententafel sind aufgeschäumt, und auch der Rest der Materialien vermitteln einen wertigen Eindruck.

Beim Design orientierten sich chinesischen Designer an der scheinbar international geltenden Formensprache. Offensichtlich haben die Kreativen den Markt genau beobachtet und eine Silhouette geschaffen, die nicht aneckt. Das gilt auch für den Innenraum, der kaum Rätsel aufgibt. Die Platzverhältnisse sind, gemessen an der Außenlänge, großzügig, und auch der Gepäckraum (432 – 1555 Liter) reicht für den Familienurlaub.

Die Ausstattung erinnert vor allem in der Premiumversion (38.480 Euro) an die ersten japanischen Modelle, die der europäischen Konkurrenz zeigten, wie viel sich für vergleichsweise wenig Geld in ein Automobil packen ließ. LED-Scheinwerfer, Panoramadach, Regen- und Lichtsensor, Fernlichtautomatik, Parkautomat, Rundumkameras, Sitzheizung und ein Abstandsautomat gehören unter anderem zur Serie. Da bleiben kaum Wünsche offen. Oder doch? Ein Head-up-Display sucht der Mensch hinter dem U5-Lenkrad ebenso vergebens, wie ein Navigationssystem oder ein Handschuhfach – das soll aber demnächst nachgerüstet werden, erklärt ein Aiways-Sprecher. Statt ein kostspieliges Navi anzubieten und den Preis in die Höhe zu treiben, setzen die chinesischen Macher auf die Smartphones der Besitzer, die sich mit dem Bediensystem verbinden lassen.

Apropos, auch bei der Bedienung gibt es noch Bedarf an Optimierung. Dass sich der U5 über das Bremspedal starten lässt, ist gewöhnungsbedürftig. Gravierender ist da schon, dass die Entwickler in China auf Tasten für die wichtigsten Funktionen verzichtet haben, und stattdessen die Steuerung allein über den berührungsempfindlichen Bildschirm funktioniert. Das ist nicht gerade zeitgemäß und geht auf Kosten der Sicherheit.

Mit 150 kW (204 PS) erreicht der U5 ein vollkommen ausreichendes Leistungsniveau. In 7,8 Sekunden ist aus dem Stand Tempo 100 km/h erreicht, und bei 160 km/h ist die im Interesse der Reichweite abgeregelte Höchstgeschwindigkeit erreicht. Einmal in Fahrt

entwickelt der U5 ein unaufgeregtes Temperament. Höchstens bei zügigen Kurvenfahrten zeigt der SUV eine deutliche Seitenneigung, doch bereitet das keine Probleme. Das Fahrwerk des Fronttrieblers ist eindeutig in Richtung Komfort ausgelegt und lässt sich auch von der verbreitet fehlerbehafteten Infrastruktur nicht aus der Ruhe bringen.

Als Reichweite verspricht Aiways 410 Kilometer (gemessen nach WLTP). Tatsächlich kommt der U5 mit einer vollgeladenen Batterie (63 kWh) rund 350 Kilometer weit und kann dann an einer passenden Ladesäule Energie für 214 Kilometer in einer halben Stunde laden. Den Service übernimmt die Werkstattkette ATU, die jedoch nur wenige Kontakte mit dem Aiways haben dürfte. Der Hersteller hat die erste Inspektion erst nach 100.000 Kilometer vorgeschrieben. (aum/ww)

Daten Aiways U5
Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,87 x 1,70
Radstand (m): 2,80
Antrieb: Elektromotor
Leistung: 150 kW / 204 PS
Max. Drehmoment: 310 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,8 Sek.
Elektr. Reichweite: 410 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,0 kWh
Effizienzklasse: A+++
CO2-Emissionen: 0 g/km (WLTP)
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1720 kg / k.A.
Preis: 38.990 Euro

Bilder zum Artikel



Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways



Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways



Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways



Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways



Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways



Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways



Aiways U5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Aiways



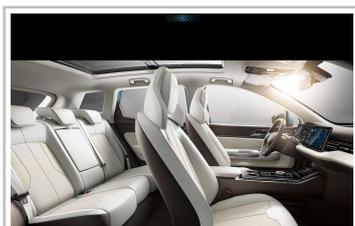
Aiways U5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Aiways



Aiways U5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Aiways



Aiways U5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Aiways



Aiways U5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aiways
