
Fahrbericht GWM Ora 07 GT: Chinesischer Aufpasser

Von Frank Wald

Schon nach wenigen Kilometern folgt die erste Bewertung, direkt und eindeutig: „Verschlechterung des Fahrerüberwachung!“ Abgesehen von den grammatikalischen Schwächen, scheint der neue GWM Ora 07 GT alles im Blick zu haben, dokumentiert und kommentiert penibel jede noch so kleine Geschwindigkeitsübertretung oder Spurabweichung. Damit verrät er eindeutig seine chinesische Herkunft, wo Kontrolle und Gängelung ohnehin zu den alltäglichen Prinzipien gehören. Dabei könnte die rundlich geformte Limousine durchaus auch als Europäer durchgehen.

Schon das erste Modell, Ora Funky Cat, das sich nun als GWM Ora 03 in die neue Nomenklatur von Great Wall Motor einreicht, war ein beherzter Stil-Mix aus Käfer und Mini. Das zweite Modell in klassischer Coupéform mit seinen sanften Kotflügelwölbungen, ovalen LED-Scheinwerfern sowie geschwungenen Schultern am Heck könnte dem Skizzenblock eines Porsche-Designers entsprungen sein. Auch sieht die Rund-Rückenpartie verdächtig nach Panamera aus, während die elliptischen Rückleuchten beinahe eins zu eins aus dem Bentley Continental GT abgekupfert sind. Allerdings haben die Chinesen alles so zusammen komponiert, dass die 4,87 Meter lange Fließhecklimousine durchaus eigenständig und beherzt gegen Hyundai Ioniq 6 und Polestar 2 wie auch Tesla Model 3 oder BYD Seal zu Felde ziehen kann.

Auch im Innenraum springen die Porsche-Zitate ins Auge: Die drei ineinandergreifenden Rundinstrumenten-Tuben, der kreisrunde Pralltopf und Power-Button rechts unten im Lenkrad, der T-förmige Armaturenräger mit ansteigender und schwebender Mittelkonsole – alles vertraute Designelemente aus Zuffenhausen. Allein die fünf Kippschalter und drei überdimensionalen Drehschalter sind eine Eigenkreation – vielleicht aber auch von Bugatti oder Ferrari inspiriert. Egal, auf jeden Fall machen sie die intuitive Bedienung grundlegender Funktionen wie Temperatur und Fahrmodi einfacher. Darüber erhebt sich ein 12,3 Zoll-Touchscreen mit brillanter Darstellung. Und über den Köpfen der Passagiere spannt sich von der A- bis zur C-Säule ein riesiges Panorama-Glasdach.

Überhaupt die Serienausstattung: Der Innenraum ist mit Kunstleder, neudeutsch vegan, und Alcantara ausgeschlagen, alles sauber zusammengesetzt und von fühlbar guter Qualität. Ab Werk gibt es LED-Scheinwerfer, eine Sprachsteuerung auch für die Fensterheber und den Kofferraumdeckel sowie ein Paket an Assistenzsystemen, das teilautomatisiertes Fahren auf Level 2+ ermöglicht. In der von uns gefahrenen GT-Ausführung gab es obendrein ein wuchtig aufspielendes Premium-Sound-System von Infinity, Sportsitze mit Heiz-, Kühl- und Massagefunktion sowie ein Head-up-Display.

So angenehm und komfortabel das Interieur ausstaffiert, hapert es doch hie und da an den Basics. Die Sitze sind bequem, die Einstellmöglichkeiten ohne Neigungsverstellung oder Verlängerung der Beinauflage aber beschränkt, beim Beifahrer gibt es nicht einmal eine Höhenverstellung. Auf der Rückbank findet sich ordentliche Beinfreiheit, die große Menschen allerdings auch brauchen, um die durch das abfallende Coupédach eingeschränkte Kopffreiheit auszugleichen. Auch der Kofferraum ist für ein Auto dieser Größe mit 333 Liter äußerst knapp bemessen. Gar nicht zu reden davon, dass dieser nur durch eine auf Knopfdruck aufspringende Mini-Luke am Rundheck zu beladen ist.

In ihrer Heimat stromert die Fließhecklimousine bereits seit zwei Jahren als „Lightning Cat“ auf dem Markt. Zu uns kommt die „Blitz-Katze“ in zwei Leistungsstufen und Batteriegrößen sowie drei Ausstattungen – zu Kampfpreisen ab 41.990 Euro für das 150 kW (204 PS) starke Basismodell „Pure“ und 53.490 Euro für das allradgetriebene und 300 kW (408 PS) starke Topmodell GT. In der einen Ausführung ist ein (brutto) 67 kWh großer Lithium-Eisenphosphat-Akku (LFP) für bis zu 440 Kilometer Reichweite verbaut, in der anderen ein Lithium-Mangan-Kobalt-Akku mit 86 kWh Kapazität für rund 520 Kilometer. Genug Power und Reichweite, um die immerhin 2,2 Tonnen schwere GT-Fuhre mit 680 Nm Drehmoment in sportwagenähnlichen viereinhalb Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 zu katapultieren und/oder mit großer Gelassenheit durch die Landschaft zu surren.

Dazu trägt nicht zuletzt die tadellose Isolierung bei, die auch jenseits von 120 km/h und auf rumpeligen Belag für ausgezeichnete Laufruhe sorgt, was angesichts der rahmenlosen Türen ein gutes Stück Ingenieurskunst bedeutet und einen Hauch Oberklasse-Komfort verströmt. Auch am Fahren selbst gibt's nichts zu kritteln. Die direkt ansprechende Lenkung vermittelt ein gutes Feedback, das straff gestimmte Fahrwerk regiert jederzeit berechenbar und erlaubt auch die eine oder andere schnellere Kurverei. Die Spitze ist zwar auf 180 km/h begrenzt, aber das geht bei einem Elektroauto völlig in Ordnung, weil jeder verstärkte Tritt aufs Fahrpedal mit häufigeren Stopps an der Ladesäule bezahlt wird.

Und dabei macht das wohlgeformte Coupé leider nur eine mittelmäßige Figur. Mit maximal bescheidenen 88 kW steht man selbst an Gleichstromsäulen für die Standard-Ladung von 10 auf 80 Prozent beinahe eine Dreiviertelstunde (43 Minuten) an. Hyundai-Konkurrent Ioniq 6 mit seiner 800-Volt-Technologie braucht dafür gerade mal die Hälfte der Zeit. An einer Wechselstrom-Wallbox dauert eine komplette Akku-Füllung mit dreiphasigem 11 kW-Laden achteinhalb Stunden. Hier muss GWM dringend nachbessern, wollen sie angesichts der löchrigen Ladeinfrastruktur Europas und zunehmend stärker werdender Konkurrenz mithalten.

Am Ende wird es wieder mal eine Frage des Preises sein. Und da drohen nun die von der EU beschlossenen Strafzölle, die den Ora 07 auf dem Papier gut 20 Prozent teurer werden lassen könnten. Doch der Geschäftsführer der deutschen GWM-Importeursgesellschaft „O! Automobile GmbH“, Johannes Brandenburger, beruhigt: „Davon werden die Kunden nichts merken“. Schon beim kleineren Ora 03 wurde der Absatz durch verlockende Leasingraten beflügelt. (aum)

Daten Ora 07 GT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,87 x 1,86 x 1,50
Radstand (m): 2,87
Antrieb: Elektrisch, 300 kW (408 PS), Allradantrieb, Automatikgetriebe
Max. Drehmoment: 680 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,5 kWh
Reichweite (WLTP): 520 km
Ladeleistung: 11 kW AC/ 88 kW DC
Leergewicht / Zuladung: 2210 min. kg / 2560 max. kg
Kofferraumvolumen: 333–1045 Liter
Basispreis: 53.490Euro

Bilder zum Artikel



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



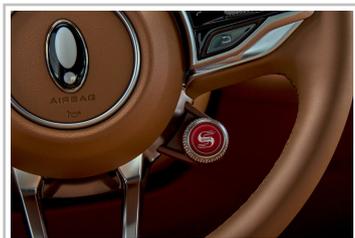
GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



GWM Ora 07 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



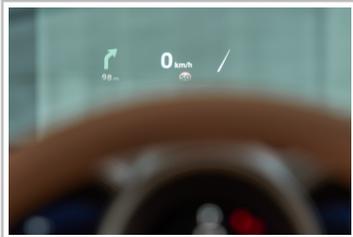
GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM



GWM Ora 07.

Foto: Autoren-Union Mobilität/GWM
