



Fotos: Bastian Hambalga

Optisch erinnert die Funky Cat an eine Mischung aus Käfer und Mini – und fällt im Straßenbild definitiv auf.

Digitales Missverständnis

Mit auffälligem Aussehen und hochwertigem Innenraum will Ora hierzulande Kunden erobern und stolpert dabei über die hohen Ansprüche im Bereich Assistenzsysteme.

Seit Jahren drängen chinesische Hersteller nach Europa und haben schon längst die Schwäche der etablierten Marken ausgemacht: die Elektromobilität. Als die deutschen Hersteller noch von der Optimierung des Verbrenners geschwärmt haben, setzten Nio, Aiyas, BYD und Co. bereits voll auf Batterien und erhoffen sich dadurch nun einen Vorsprung. Einer der größten chinesischen Konzerne ist Great Wall Motor (GWM), der nun mit Ora den auch hierzulande gestiegenen Bedarf an Elektrofahrzeugen decken möchte.

Auf den ersten Blick macht die junge Marke vieles richtig. Mit den kompakten Abmessungen und dem leicht rundlichen Design weckt die Funky Cat, positive Assoziationen mit Mini, einem Kooperationspartner von GWM. Einzig am Heck wollten es die Chinesen ein wenig zu originell machen und haben sich gegen klassische, seitlich an der Heckklappe angebrachte Rückleuchten entschieden. Aber das ist Geschmackssache.

Auch im Innenraum geht es positiv weiter, da im 4,24 Meter langen Ora sowohl der Fahrer als auch die Passagiere im Fond viel Beinfreiheit haben. Für viel Entscheidungsfreiheit bei der Bestellung sorgt die Tatsache, dass die Funky Cat wahlweise als „300“ mit einer 48-kWh-Batterie (Reichweite: 310 km) oder als „400 Pro“ mit einem Akkupaket mit einer Kapazität von 63 kWh zu haben ist (Reichweite: 420 km) – beides sind Bruttowerte.

Teuer

Nach diesem positiven Start zuckt man spätestens bei einem Blick in die Preisliste ein wenig zusammen. Denn die Funky Cat, die über die neu gegründete Frey Import Services GmbH vertrieben wird, die bereits seit Jahrzehnten Mitsubishi nach Deutschland importieren, kostet netto mindestens 32.770 Euro. Wohlgemerkt wird dieser Betrag für den 300er fällig. Das Modell mit dem größeren Akku kostet mindestens

37.387 Euro. Wenn dies der einzige negative Punkt des Ora geblieben wäre ... Doch leider haben rund 900 Alltags-Kilometer mit einer Funky Cat 400 Pro+ mehrere Schwachstellen offenbart. Da wäre zum einen der Antrieb. Die 171 PS reichen vollkommen aus, das gut 1,6-Tonnen-Gefährt zu beschleunigen. Doch der E-Motor sitzt



Das Heck des 1,6-Tonnen-Oras mit den fehlenden Rückleuchten polarisiert.



■ 1 Dank der geringen Anzahl an Tasten wirkt das Cockpit des Ora sehr aufgeräumt. ■ 2 Die Fahrstufe wird mittels Wahlrad eingelegt – jedoch reagiert dieses nicht immer auf die Befehle des Piloten. ■ 3 Das Driver Monitoring System (DMS) sorgt für mehr Ärger als für gute Unterstützung. ■ 4 Sowohl die Materialien als auch die Verarbeitung können sich wirklich sehen lassen. ■ 5 Je nach Ausstattung sind die bequemen Sitze mit Heizung und Lüftung ausgerüstet.

Ora Funky Cat 400 Pro+

Preis Testwagen: 39.908 € (netto)

Permanenterregter Synchronmotor

126 kW/171 PS | 250 Nm

0-100 km/h: 8,2 s | 160 km/h

WLTP-Verbrauch: 16,5 kWh

Testverbrauch: 19,8 kWh/100 km

WLTP-Reichweite: 420 km

Batteriekapazität: 63,1 kWh (brutto)

Laden AC/DC: 11 kW/67 kW

4.235 x 1.825 x 1.603 mm

Kofferraumvolumen: 228–858 Liter

KH: 17 | **TK:** 21 | **VK:** 19

Service: 20.000 km/jährlich

Garantie: 5 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Minuten am Straßenrand verbringen und Untermenüs durchforsten. Einige Funktionen, wie das „Nullen“ des Verbrauchs ist schlichtweg nicht möglich. Ein Punkt mit ärgerlichen Folgeproblemen entsteht aus der 5-Sterne-Wertung des NCAP-Crashtests. Eine Voraussetzung für diese gute Bewertung ist eine Vielzahl an Assistenzsystemen, die natürlich auch Ora anbietet.

Die Chinesen gehen in puncto Sicherheit sogar noch einen Schritt weiter und wollen mit dem Driver Monitoring System (DMS) den Fahrer vor allzu großer Ablenkung warnen. Schade nur, dass dies über die harsche Stimme der eher mäßig umgesetzten Sprachsteuerung erfolgt. Und dass das System sehr sensibel ist. Wer also gerade die Temperatur der Klimaautomatik anpassen will und dafür den Blick auf das kleine Touchdisplay richtet, riskiert, mit den Worten „Seien Sie nicht geistesabwesend, bitte Konzentration beim Fahren!“ zurechtgewiesen zu werden.

Anspruch und Wirklichkeit

Besonders ärgerlich ist dieser Befehlston, weil die Funky Cat die vom Fahrer eingeforderte Perfektion am Lenkrad selbst nicht umsetzen kann. Der im Ora „Notlenkassistent“ genannte Spurhalteassistent ist etwas nervös und springt vor allem beim Fehlen einer Fahrbahnmarkierung immer wieder an und greift ins Lenkrad. Zusätzlich gibt es ein akustisches Signal, das beim Fahren auf

Dauer wirklich stören und ablenken kann. In Autobahnbaustellen lässt sich das Assistenzsystem (wie dies auch bei vielen anderen Herstellern der Fall ist) von den gelben Linien verwirren und lenkt schon einmal Richtung Betonbegrenzung. Natürlich können sowohl das DMS als auch der Notlenkassistent deaktiviert werden. Allerdings muss man hierfür erst einmal die entsprechenden Punkte im Menü finden und beim Abstellen des DMS noch einmal drei Sekunden warten, bevor man seine Entscheidung bestätigen kann. Zudem sollte es eigentlich nicht Sinn der Sache sein, Assistenzsysteme (jedes Mal) nach dem Einstieg ins Fahrzeug zu deaktivieren. Wer auf den Abstandsregeltempomaten (ACC) schwört, könnte bei Ora auch enttäuscht werden: Mehr als 120 km/h sind damit nicht möglich.

Zum Glück gibt es Hoffnung. Denn die gerade kritisierten Punkte ließen sich mittels Softwareupdate schnell beheben oder zumindest verbessern: Das ruppig eingreifende ESP genauso wie das aufdringliche Driver Monitoring System, die verwirrende Menüführung des Infotainmentsystems und der etwas überengagiert piepsende Notlenkassistent. Dass Ora hierzu in der Lage ist, haben sie jüngst gezeigt, als sie auf einen Sicherheitslücke reagiert haben, die der ADAC entdeckt hat. Und wenn nun noch eine preislich attraktive Nachjustierung erfolgt, kann die Funky Cat dann doch wieder ganz schnell für eine Anschaffung in Frage kommen. *Bastian Hambalga*

an der Vorderachse und die sofort anliegenden 250 Newtonmeter sorgen spätestens auf feuchter Fahrbahn dafür, dass ASR und ESP ruppig eingreifen.

Das viel größere und deutlich anstrengendere Problem betrifft die Software. Die Bedienung über das etwas kleine Touchdisplay mit sehr kleinen Icons ist alles andere als intuitiv. Wer eine bestimmte Funktion sucht, kann schon mal mehrere