



Fotos: Michael Blumenstein

Der Wey 03 ist nach dem Wey 05 das zweite Modell von Wey, einer Marke von Great Wall Motor (GWM).

Wey was?

Wey ist ein neuer Name, Great Wall Motor der Hersteller und Premium der Anspruch. Das Mittelklasse-SUV Wey 03 kommt im Frühjahr zu den Händlern, die gibt es bei diesen Chinesen noch.

Laut China Association of Automobile Manufacturers wurden im „Reich der Mitte“ von Januar bis September 2023 knapp 9,5 Millionen Verbrenner, 3,5 Millionen Elektroautos (Bev) und fast 1,4 Millionen Plug-in-Hybride (Phev) zugelassen. Hybridfahrzeuge (ohne 48-Volt-Fahrzeuge) kamen in dem Zeitraum auf gut 500.000 Einheiten. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist das ein Plus von 14 Prozent und bei den Bev ein immenses Wachstum von 72 Prozent.

Chinesen scheinen Gefallen am Plug-in zu finden. In Deutschland ist deren Absatz nach Ende der Förderung und trotz anhaltendem Vorteil bei der Dienstwagenbesteuerung fast in die Bedeutungslosigkeit gestürzt. Im Oktober 2023 sank die Zulassung der Phev hierzulande um 49 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat.

Wey 03 und 05 als Plug-in

Und jetzt startet Wey, eine Marke von Great Wall Motors (GWM), gleich mit zwei Modellreihen in Deutschland, die

ausschließlich Plug-in-Hybride unter der Motorhaube und teils im Heck (Allradantrieb) installiert haben. Mutig. Noch mutiger, wenn man die angestrebten Preise in Augenschein nimmt. Doch dazu später mehr.

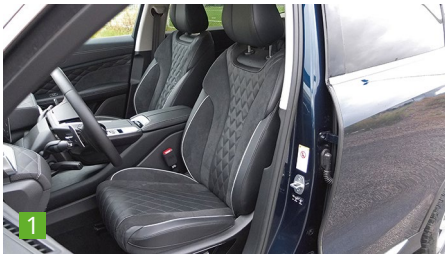
Wey stellte unter anderem auf der IAA 2021 den Wey Coffee 01 vor. Ein SUV der oberen Mittelklasse und dementsprechend ausladenden Abmessungen (Länge 4,87 Meter). Ziel der Chinesen war es damals, noch 2022 Europa zu „erobern“. Das klappte nicht ganz, denn die Sache mit dem Vertrieb stellte sich schwieriger als erwartet heraus.

Das Thema des Vertriebs hat sich in der Zwischenzeit geklärt. Die Emil-Frey-Gruppe aus Friedberg, die bereits Mitsubishi (Japan) und aus dem GWM-Imperium die Marke Ora vertritt, übernimmt auch Wey. Rund 50 Markenhändler soll es bis zum Marktstart des Wey 03 in Deutschland geben. Also gibt es hier weder Online-Vertrieb noch Service über eine freie Werkstattkette, wie es andere Chinesen versuchen. Dass der klassische

Autohandel noch funktioniert, zeigt MG, die einzige chinesische Marke in Deutschland, die derzeit tatsächlich Fahrzeuge absetzt.

Das erste Wey-Modell in Deutschland ist der 05, der vor Kurzem noch Wey Coffee 01 hieß. Die neue Nomenklatur soll die Zuordnung zwischen Namen und Fahrzeuggröße vereinfachen. So heißt auch das Modell Funky Cat der Schwestermarke Ora fortan nicht mehr Funky Cat, sondern Ora 03. Wey und Ora sind auch keine Marken mehr, sondern „Produktlinien“. Aber das ist eine andere Geschichte – und eine verwirrende.

Zurück zu Wey. Wem der Wey 05 eine Nummer zu dick oder zu teuer ist (ab 50.000 Euro netto), der soll ab Frühjahr Freude am Wey 03 finden. Das Fahrzeug gehört mit knapp 4,70 Metern in die Mittelklasse und rangiert irgendwo im Umfeld zwischen Seat Tarraco und BMW X3. Preislich, jetzt kommen wir darauf zurück, wird ein Startpreis um die 40.000 Euro (ebenfalls netto) für den Wey 03 kolportiert. Damit rangiert er im Bereich



1 Alcantara-Sitze gibt es im „Luxury“. Sie sind recht komfortabel, aber die Einstellmöglichkeiten sind eher basic. **2** Auf der Rückbank reist es sich sehr bequem im Wey 03. **3** Der Kofferraum ist groß, dennoch schwingt die Heckklappe nicht weit genug nach oben – Vorsicht mit dem Kopf. **4** Das Cockpit ist übersichtlich, ein Head-up-Display gibt es im „Luxury“. **5** 14,6 Zoll misst das Info-Display. Die Schrift ist eher klein gehalten, was auch fürs Kombiinstrument gilt. **6** Die Materialien samt Verarbeitung sind gut, außer das Holzimitat. **7** Die Gesichtserkennung kann vor allem eins: nerven.

des Seat Tarraco Plug-in-Hybrid, hat aber freilich gut 100 PS mehr Leistung als der Spanier. Den Einstieg in die Wey-Welt bildet ein frontgetriebener Plug-in-Hybrid, den wir auf rund 250 Kilometern rund um Rom bewegen konnten.

Viel Kraft, wenig Feinschliff

Unter der Haube werkelt ein Zweiliter-Vierzylinder (204 PS) in Kombination mit einem Elektromotor (163 PS). 367 PS, die für mächtig Vortrieb sorgen können. Das Problem ist jedoch, dass die Kraftentfaltung etwas ungehobelt daherkommt. Wird das Gaspedal für einen Landstraßen-Überholvorgang spontan ins Bodenblech getreten, muss sich der Wey 03 erst einmal sammeln und es scheint so, als ob die Elektronik nicht so recht weiß, welcher Gang des Neungang-Doppelkupplungsgetriebes nun der richtige ist und ob zuerst der Vierzylinder-Benziner loslegen soll oder doch der Elektromotor die Kraft abgibt. Das alles

dauert in etwa so lange wie das Lesen dieser zwei Sätze = zu lang. Sind sich Elektronik, Getriebe und Elektromotor einig, gibt es einen heftigen Tritt in den Rücken und der 2,3-Tonnen-Chinese legt mächtig zu, begleitet von einer Klangkulisse, die nicht zum sonst so gediegenen Charakter des Wey 03 passt. Top-Speed beträgt flote 230 km/h. Das konnten wir in Italien nicht ausprobieren. Bis Tempo 150 haben wir uns an den Hauptverkehrsstrom auf der Autobahn angepasst.

Apropos: Wer ständig über die aggressiven Autofahrer auf deutschen Autobahnen meckert, möchte bitte mal in Italien fahren. Bei Tacho 150 hängt der Hintermann so dicht am (Wey-03-)Kofferraum, dass er noch die Kleberänder des kurz vor der Präsentation entfernten „Coffee-02-Schriftzugs“ (so hieß er noch bei der Ankündigung) erkennen kann, um irgendwann mit atemberaubenden 152 km/h zu überholen. Ein kleiner Gasstoß beim Wey 02 würde den Fiat deklassieren. Soll auch heißen, den

Topantrieb beim Wey 03 mit Allrad (zwei E-Motoren) und 442 PS braucht kein Mensch, es sei denn, man wohnt im Gebirge oder zieht ab und an einen Anhänger, der beim Wey 03 bis zu zwei Tonnen wiegen darf.

Komfortables Fahrwerk

Auf gut asphaltierten Straßen wiegt und wankt der Wey 03 mit seiner etwas gefühllosen Lenkung gemütlich vor sich hin und schiebt bei zu schnell angegangenen Kurven mächtig über die Vorderachse. Das passt zwar nicht so ganz zur Leistungsbereitschaft, wohl aber zu einem Mittelklasse-SUV an sich. So bügelt das Fahrwerk grobe Schäden unter sich auch astrein aus. Lediglich die häufiger auftretenden kleinen Macken stoßen dem Chassis übel auf und es poltert an der Vorderachse lautstark. Da darf gern nachgebessert werden. Denn ansonsten ist der Chinese „japanisch zurückhaltend“. Die Doppelverglasung und eine gute Schallisolierung zur Front

Wey 03 Phev 2WD Luxury

Preis: ca. 42.000 €

R4/ 1.998 ccm + E-Motor

Frontantrieb | Systemleistung:

270 kW/367 PS | 500 Nm

230 km/h | 7,3 s | 9-Gang-DKG

WLTP-Verbrauch:

26,9 kWh + 0,5 l je 100 km

WLTP-Reichweite: 130 km

Akkukapazität: 34 kWh (brutto)

AC: 11 kW | **DC:** 50 kW

4.668 x 1.890 x 1.730 mm

Kofferraum: k. A.

HK: 22 | **TK:** 25 | **VK:** 27

Wartung: 30.000 km/1 Jahre

Garantie: 5 Jahre (Auto),

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

hin lassen auch bei Tempo 150 nur wenige Geräusche in den Fahrgastraum kommen. Und wer den Motor nicht trietz, hört auch von diesem nichts.

Kleinteiliges Infotainment

Dazu passt auch die luxuriöse Ausstattung (Ausstattungslineie Luxury) mit dicken und bequemen Sitzen, feinen Materialien und sauberer Verarbeitung. Ja, das können auch die Chinesen zweifelsohne. Lediglich das Holzimitat auf der Mittelkonsole sieht nach Imitat aus und passt nicht ins Gesamtbild.

Nicht ganz ins Bild passen auch die LED-Scheinwerfer, die wenig Luxury versprühen und manuell in der Höhe verstellt werden müssen. So oder so ist die Lichtausbeute unterdurchschnittlich. Und adaptiv ist hier höchstens das Kurvenlicht, von Matrixlicht können Wey-Kunden nur träumen. Keine Überraschungen gibt es beim

14,6-Zoll-Infotainment. Chinesisch-verspielt ist es und es wird teils zu klein geschrieben. Dennoch sind die meisten Funktionen auch für Europäer schnell zu finden. Wie fast üblich, hat auch der Wey 03 eine Kamera zur Gesichtsüberwachung, die an der mächtigen A-Säule auf der Fahrerseite platziert ist. Diese nervt, sobald man doch mal etwas länger im Menü nach der richtigen Einstellung suchen muss. Das Deaktivieren dieser Überwachungseinheit gelingt recht kompliziert übers Menü – nach jedem Motorstart. Einfacher: einen dunklen Klebestreifen draufpappen – dann ist dauerhaft Ruhe.

Vor dem Schalthebel ist ein zweites Display (neun Zoll), das vor allem zur Einstellung des Klimas dient. Sieht ganz nett aus, physische Tasten lassen sich dennoch einfacher und schneller bedienen. Ebenso sind die kapazitiven Felder in der Lenkradspange nicht der Weisheit letzter Schluss. Guten Klang gibt es vielleicht auch in der Basisausstattung Premium, nicht aber das exzellente Infinity-Soundsystem, das der Luxury ab Werk installiert bekommt. Das erfüllt in Verbindung mit der guten Schallisolierung gehobene Ansprüche.

Das Platzangebot ist vorn wie hinten gut. Die Sitze sind bequem, Strom (USB-C) und Wärme (Sitzheizung) gibt es überall. Eine Literangabe für den Kofferraum gibt es hingegen noch nicht. Wir tippen auf rund 450 Liter, was durchschnittlich wäre.

130 Kilometer E-Reichweite

Fast vergessen: Es soll ja auch Dienstwagenfahrer geben, die den Plug-in-Hybriden an den Strom hängen. Das kann der Wey 03 in der Tat gut. Rund 130 Kilometer elektrische Reichweite geben die Chinesen an – Topwert. Möglich macht das der mit gut 34 kWh sehr große Akku, der unter dem Kofferraumboden installiert wurde. Ist dieser dennoch irgendwann leer, kann an der Wallbox mit 11 kW und sogar am DC-Lader mit 50 kW nachgeladen werden. Ausreden fürs Nichtladen fallen somit flach. Und wer oft

nachlädt, könnte tatsächlich im Bereich von rund zwei Litern auf 100 Kilometer kommen, was wir auf unseren ersten 100 Kilometern locker schafften. So gesehen bekommen die Plug-in-Hybride vielleicht doch wieder eine Daseinsberechtigung, wenn gleich das Fahren mit zwei Motoren nach wie vor nicht ideal ist, wie der Normverbrauch von 26,9 kWh pro 100 Kilometer plus 0,5 Liter Benzin verdeutlicht – ein BMW iX3 benötigt für dieselbe Strecke 18,5 kWh. Aber bei Wey hat der Kunde halt keine Antriebs-Wahl.

Mal sehen, ob sich das avisierte Premium-Konzept vieler chinesischer Anbieter in Europa durchsetzen wird oder ob die Kunden hier im konkreten Fall doch eher zum gleich teuren Seat Tarraco oder zum gut 15.000 Euro teureren (und im Detail deutlich besseren) BMW X3 Plug-in-Hybrid greifen, die beide den Feinschliff haben, den wir beim Wey 03 vor allem beim Fahren und den Assistenzsystemen vermissen.

Ein kleiner Fun Fact am Rande: In China kostet der Wey 03 mit gleicher Ausstattung umgerechnet ab 29.400 Euro. Allerdings besitzt er dort einen 1,5-Liter-Benziner, der zusammen mit dem E-Antrieb dann auf „nur“ 326 PS kommt. Dennoch bleibt der Euro-Aufpreis hoch, egal, wo demnächst die Preisflagge platziert wird. Aber das ist nicht neu, denn wirklich günstig sind die aktuellen China-Modelle bei keinem Hersteller. *mb*



Das Design des Wey 03 ist belanglos, der Schriftzug gibt eine eigene Note.