



Fotos: Timo Bürger

Mit 4,97 Metern ist der Tang auf BMW-iX-Niveau. Beim Preis deutlich darunter. Bei der Versicherungseinstufung ähnlich teuer wie der Bayer und noch immer günstiger als das Mercedes EQE SUV.

Das ist mal eine Ansage

Das Fünf-Meter-SUV Tang kann vieles gut: Materialqualität und Luxusgefühl, Akkukapazität und Reichweite. Zudem sollen BYD-Pkw ab Ende 2025 in Ungarn produziert werden.

„**Dragon Face**“ nennt sich die Designsprache von BYD, die zeitlose östliche Elemente mit modernen westlichen Einflüssen verbinden soll. Designt wurde der BYD Tang von einem Team unter der Leitung von Wolfgang Egger, der bereits für Audi, Alfa und Seat verantwortlich war. Man will offensichtlich (auch) dem europäischen Geschmack entsprechen. Das ist gelungen, wenngleich dieses SUV kaum anders als die vielen vergleichbaren (chinesischen) Konkurrenten daherkommt. Kurzum: gefällig, nicht auffällig.

Exzellente Materialien

Was außen wohlwollend aussieht, kommt innen erlesen daher. Der Tang hat stets alles an Bord. Die breiten Vordersitze mit gestepptem Nappa-Leder und doppelten Kontrastnähten sehen nicht nur stylish aus, sondern sind auch sehr bequem und bieten perfekten Seitenhalt. Zudem bietet das Gestühl eine mannigfaltige elektrische Verstellung sowie diverse Massage-, Heiz- und Belüftungsfunktionen. Ebenfalls positiv sind die weich gepolsterten Kopfstützen.

Das unten abgeflachte Lederlenkrad mit Multifunktions-Bedienelementen und Heizfunktion liegt gut in der Hand. In der Mittelkonsole fällt

der beleuchtete Gangwahlschalter ins Auge. Die Materialien sind hochwertig und geschmeidig. Das serienmäßige Panoramadach lässt sich –



Das Interieur ist sehr hochwertig gemacht, die Technik aktuell und „schnell“.



Das Design ist gefällig unauffällig, damit aber auch austauschbar.

keine Selbstverständlichkeit – auch öffnen. Das elektrische Sonnenschutz-Rollo sorgt bei Bedarf für Schatten. Das serienmäßige Dynaudio-Surround-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern liefert satten Klang.

Die Infotainment-Ausstattung ist eh beeindruckend: Herzstück ist das BYD-Intelligent-Cockpit-System. Die LC-Digitalinstrumente sind in 12,3 Zoll vor dem Fahrer untergebracht, die Infotainment-Funktionen in einem zentral montierten 15,6-Zoll-Touchscreen integriert. Das von BYD entwickelte Cockpit arbeitet mit Qualcomm-Chips, soll laut BYD „extrem reaktionsschnell“ sein und „eine hohe Pixelauflösung für klare Lesbarkeit selbst bei hellem Sonnenlicht bieten“. Und der Touchscreen imponiert in jeglicher Hinsicht: Die Grafiken sind gestochen scharf, der Bildschirm lässt sich auch bei starkem Lichteinfall gut ablesen, das System reagiert unverzüglich auf Befehle, die Menüstruktur ist nachvollziehbar und fix zu erlernen. Nettes Feature: Per Lenkradtaste lässt sich der Bildschirm je nach Wunsch und Anwendung in die Vertikale oder Horizontale drehen.

Dass man in einem fast fünf Meter langen Fahrzeug genügend Platz findet, scheint nicht der Rede wert zu sein. Die Sitze der dritten Reihe können einzeln im Boden verstaut werden, während die zweite Reihe im Verhältnis 60:40 umgeklappt werden kann. So kann das Fassungsvermögen des Kofferraums des Siebensitzers (serienmäßig) bei umgeklappter zweiter und dritter Reihe von standardmäßigen 235 auf 1.655 Liter erweitert werden. In der Konfiguration

mit fünf Sitzen bietet der BYD Tang bei dachhoher Beladung ein 940-Liter-Abteil. Der Beinraum für Passagiere in der zweiten (und damit auch in der dritten) Sitzreihe kann mittels Schiebemechanismus variiert werden. Auch der Neigungswinkel der Rücksitzlehnen kann für zusätzlichen Komfort angepasst werden.

Beim Laden gibt es Potenzial

Beim Thema Ladetechnik geht BYD einen besonderen Weg: Der Blade-Akku mit einer Kapazität von immensen 108,8 Kilowattstunden unterstützt DC-Schnellladen mit bis zu 170 kW und bietet eine Reichweite von bis zu 530 WLTP-Kilometern. Das ist für dieses Segment gut, mehr aber nicht. Porsche, Kia, Genesis, Xpeng und Hyundai protzen teils mit über 300 kW Ladeleistung. BYD nutzt jedoch keine 800-Volt-Technik, sondern ein 640-Volt-System – nichts Halbes und nichts Ganzes. Auch AC-Lader müssen etwas Geduld aufbringen, 11 kW sind das Maximum – 22 wären in dem Segment wünschenswert.

Positionieren will sich BYD als „für einen breiten Kundenstamm zugängliche Premiummarke“. Mit dem Tang ist der chinesische Konzern auf einem guten Weg. Positiv: In einem neuen ungarischen Werk soll ab „Ende 2025 für den europäischen Markt produziert“ werden. Elektrobusse fertigt BYD in Ungarn bereits seit 2017. Europaweite Bekanntheit hat die Marke kürzlich als Sponsor der Fußball-EM erhalten. Ob das reicht, um Kunden fast 60.000 Euro für den Tang „abzuknöpfen“, muss sich zeigen.

BYD Tang

Preis ca. 58.500 € (netto)

Zwei Elektromotoren

380 kW/517 PS | 700 Nm

4,9 s | 190 km/h

WLTP-Reichweite 530 km

Verbrauch 23,8 kWh/100 km

Akku 108,8 kWh (brutto)

640-Volt-Spannung

Laden AC 11 kW | DC 170 kW

Maße 4.970 x 1.955 x 1.655 mm

Kofferaabteil 235–1.655 Liter

Versicherung HK 22 | VK 29 | TK 25

Garantie 5 Jahre/100.000 km

Akku 8 Jahre/240.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Übrigens: Der in China gebräuchliche Name „Tang“ (唐) bezieht sich auf die Tang-Dynastie, eine der bedeutendsten Epochen in der chinesischen Geschichte, die von 618 bis 907 nach Christus regierte. Diese Periode wird oft als goldenes Zeitalter der chinesischen Kultur, Kunst und Wirtschaft betrachtet. Das Zeichen „唐“ steht daher auch als Synonym für „großartig“ oder „prächtig“.

Timo Bürger



Die Platzverhältnisse entsprechen denen eines 5-Meter-SUV. Der Tang hat ganz hinten zwei Klappsitze (7-Sitzer).