



Fotos: Harald Dawo

Der Ora 07 wirkt barock. Die Marketingabteilung hat den passenden Begriff kreiert: Retro-Futurismus.

# Oha, Ora

Das zweite Modell von GWM Ora ist der Ora 07. Die 4,87-Meter-E-Limousine soll was für Designfans mit Langstreckenaffinität sein. Ein Problem gibt es dabei aber.

**Bei einigen Autos** darf die Frage gestellt werden, warum sich jemand dieses Automobil kauft. Beispiele gefällig? Mercedes G-Klasse, Dacia Spring, Subaru Solterra oder eben der Ora 07. Bei der G-Klasse ist die Antwort simpel: Man möchte zeigen, dass man es geschafft hat. Beim Dacia Spring ist es so, dass man ein kleines und vermeintlich günstiges E-Auto möchte. Beim Subaru Solterra fällt nur der Grund ein, dass der Händler nebenan zufällig Subaru verkauft. Und beim Ora 07?

## Design und Anmutung

Laut Ora-Vertriebs-Organisation, die aus Profis der Emil-Frey-Gruppe besteht, sollen es vor allem das Design und die Anmutung sein, die begeistern. Und ein bisschen seine Langstreckeneignung – zumindest im Vergleich zum Ora 03.

Groß, stattlich, ja fast herrschaftlich wirkt der Ora 07. Immer wieder fallen die Marken Bentley, Porsche und sogar Bugatti, wenn man Menschen fragt, um welche Automarke es sich handeln könnte. Jackpot für den Ora 07. Er ist in jedem Fall ein Fahr-

zeug mit Wiedererkennungswert. Und das ist im Design-Einerlei anno 2024 erwähnenswert. Die weichen Linien schmeicheln dem Auge, auch wenn sie teils etwas barock wirken. Und genau das wollte GWM (Great Wall Motor) erreichen und hat einen passenden Begriff kreiert: Retro-Futurismus. Cooles Marketing, Hut ab.

## Klick-Klick im Ora 07

Cool ist ein Stichwort, wenn man versucht, die Klimaautomatik im Ora 07 auf die richtige Temperatur einzuschwören, was die Grundidee der Klimaautomatik war. Im Ora 07 herrscht bei üblicher Justage auf 22 Grad frostige Stimmung im Fahrgastraum. Also Klick-Klick, hoch auf 24 gestellt. Scheint jedoch die Sonne etwas stärker, kühlt der Wagen weiter runter und irgendwie ist man immer am Klicken, Frösteln oder Schwitzen. Ja, richtig gelesen: Im Ora 07 kann die Temperatur noch per Drehrad auf der Mittelkonsole justiert werden, das ist zumindest klasse. Dass sich hingegen die Luftausströmer nur „digital“ übers Touch-Klima-Menü einstellen lassen,

nervt und lenkt während der Fahrt ab. Das macht aber einer der direkten Konkurrenten, der VW ID.7 (Seite 32), auch nicht besser.

Ansonsten fühlt man sich im Innenraum sehr wohl. Die Materialauswahl ist top. Alles fasst sich hochwertig an. Da können sich viele Hersteller was abgucken. Wie das in fünf bis sieben Jahren aussehen wird, muss sich freilich noch zeigen. Ebenso kann die Verarbeitung gefallen. Die Sitze vorn sind komfortabel, wenngleich sie etwas zu kurz an den Oberschenkeln und die Einstellmöglichkeiten begrenzt sind – also keine Neigungsverstellung, keine Verlängerung und beim Beifahrer nicht einmal eine Höhenverstellung. In Verbindung mit dem wenig verstellbaren Lenkrad ergibt sich keine ideale Sitzposition, zumindest dann, wenn die Beine lang und der Oberkörper kurz sind. Störend für das andere Extrem, also kurze Beine und langer Oberkörper (Sitzriesen), ist der zu flache Fond. Er wirkt zwar aufgrund der supereleganten Dach-Heckscheiben-Kombination megaluftig, ab 1,82 Meter kann man jedoch durchaus anstoßen. Raumaus-

nutzung ist beim Ora 07 lediglich bei der Beinfreiheit gelungen. Da gibt es keinen Mangel. Dafür aber im Gepäckabteil, der 333 Liter fasst. Das ist weniger, als ein VW Polo bietet, doch der ist 80 Zentimeter kürzer.

### Kleinteilig und verschachtelt

Sitzen, anfassen, aussehen – alles tipptopp im Ora 07. Das kann man von der Bedienung des Infotainmentsystems nicht uneingeschränkt behaupten. Das vergleichsweise kleine Display auf dem Armaturenräger bietet zwar viele Inhalte und Einstellmöglichkeiten, doch wirklich logisch sind die Funktionen nicht angeordnet. Das merken vor allem die Menschen, die sich bei jeder Fahrt wieder einige der Assistenzsysteme vorknöpfen und Tempowarner oder Ähnliches abstellen. Es gibt keine Ansicht, in der sich alle Assistenten befinden und sich dann mittels Schieberegler deaktivieren lassen. Als kompliziert in der Handhabung erweist sich auch der Abstandstempomat. Da fragt man sich abermals, wieso man einige Dinge neu erfinden muss und es nicht besser macht als Jahrzehnte zuvor.

### GWM Ora 07 GT

**Preis** ab 44.950 €

Zwei E-Motor | 300 kW/408 PS

680 Nm | 4,5 s | 180 km/h

**Reichweite** 520 WLTP-Kilometer

**Akku** 83,5 kWh (netto)

**Ladeleistung** AC 11 | **DC 88 kW**

**WLTP-Verbrauch** 17,5 kWh

**Maße** 4.871 x 1.862 x 1.500 mm

**Kofferraum** 333–1.045 Liter

**Versicherung** HK 20 | VK 26 | TK 22

**Wartung** 2 Jahre/30.000 km

**Garantie** 5 Jahre/150.000 km

8 Jahre/160.000 km (auf Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

# AFC

## PRIME

### Die vollintegrierte Schadenlösung der Zukunft.

- 100% Mobilität
- Maximale Sicherheit
- Garantierte Kostensenkung



Auto Fleet Control GmbH  
T 040 79 68 60 350 · kam@autofleetcontrol.de  
autofleetcontrol.de/prime



**1** Echte Drehschalter fürs Klima und die Fahrmodi sind Seltenheit – und noch immer gut. **2** Die Tachoanordnung erinnert an Porsche, die Materialauswahl ist gelungen. **3** Die Sitze sind bequem, das „Leder“ ist kein Leder.

Schön gemacht ist indes das Kombiinstrument, das zwar volldigital anzeigt, aber aufgrund der drei Displays definitiv retro-futuristisch wirkt. Wenig futuristisch, dafür gut: das Head-up-Display, das es ab der zweiten Ausstattungslinie Pro serienmäßig gibt.

Generell ist es auch hier so: Extras gibt es keine, nur Ausstattungslinien: Pure, Pro und GT. Alle eint dasselbe Display, die identischen beheizbaren Sitze und ein beheizbares Lenkrad. Wer auf die Wärmepumpe Wert legt, muss Anstelle des Pure für 35.286 Euro (netto) zum Pro greifen, den es für 37.387 Euro gibt. Dann kommt auch das Infinity-Soundsystem in den Ora 07. Der Klang? Astrein. Massagesitze mit Memory-Funktion, elektrischer Heckdeckel (es öffnet sich nur eine

Mini-Luke) und ein ausfahrbarer Spoiler, der etwas deplatziert wirkt, sind auch dabei. Ein sinnvolles Feature ist das automatisierte Rückwärtsfahren um bis zu 50 Meter. Das soll auf exakt der Spur erfolgen, die man zuvor in die Passage hineingefahren ist, und hilft bei Hofeinfahrten und Ähnlichem.

### Frontmotor reicht, eigentlich

Pure und Pro eint der Antrieb. Beide nutzen den Front-E-Motor, der leistet 204 PS. Das Drehmoment beträgt 340 Newtonmeter und das Konglomerat treibt den Ora 07 bestens an. Der Knackpunkt für die eingangs erwähnte „Langstrecke“ bildet das Akkupack. 67 kWh kann man machen, man kommt jedoch nicht weit. Laut WLTP sollen es beim Pure und Pro 440 Kilometer sein. Ohne Wärmepumpe (Pure) wird das im Winter „meilenweit“ verfehlt werden. Besser macht das der Allrad-GT, der mit der doppelten Leistung, doppeltem Drehmoment, Allradantrieb und einer Akkukapazität von 87 kWh (520 Kilometer Reichweite) antritt. Die Werte sind jeweils Bruttoangaben. Traditionell ist bei den chinesischen Anbietern der Unterschied zwischen Brutto- und Nettokapazität gering. 83,5 kWh netto sollen es sein. Da lassen die europäischen Hersteller mehr Luft, die sich am Lebensende auszahlen könnte. Denn eine Anpassung, sprich Reduzierung des Brutto-Netto-Verhältnisses, ist mittels Software möglich und da rutschen dann nach acht Jahren oder 160.000 Kilometer Akkugarantie die Grenzen etwas nach oben.

Prinzipiell spräche beim Ora 07 nichts gegen den Pro, der Pure ist aufgrund der fehlenden Wärmepumpe keine Option, denn wer den Wagen lediglich für kürzere Strecken nutzt,

sollte sich die Frage stellen, ob es da nicht ein Ora 03 tut, der ist einen halben Meter kürzer. Die Ausstattungslinie Pro kommt auf der Langstrecke gut 300 Kilometer weit. Nervig ist beim kleinen Akku, dass das Fahrwerk mit diesem nicht harmoniert, vor allem auch im Vergleich zum knapp 200 Kilogramm schwereren GT. Der rollt durchweg geschmeidiger, liegt satter und fühlt sich verbindlicher an. Auf die Zusatzleistung könnte man verzichten, auf den Allradantrieb eigentlich auch, wenngleich beim Beschleunigen bei Nässe die Frontantriebsversion schon mal nach Halt sucht. Der beste Deal ist wohl der Ora 07 GT, der eine langstreckentaugliche Akkukapazität bietet und ein passendes Fahrwerk besitzt. Aber auch der hat ein Manko.

### 88 kW Ladeleistung

Wer bitte bietet 2024 noch eine maximale Ladeleistung von 88 kW bei einem Automobil an, das für die Langstrecke taugen soll und 45.000 Euro kostet? Dafür gibt es dann bereits einen VW ID.7. Klar, der hat „nur“ 286 PS, keinen Allradantrieb und keine Vollausstattung. Aber das sind eben Preisregionen, in denen einige Dinge besser funktionieren müssen. So bleibt der Ora 07 ein Fall für Fans des Designs. Wer Wert auf ein anderes Image legt, nicht dem Mainstream folgen will oder das Besondere sucht, ist mit einem Polestar 2 oder einem Hyundai Ioniq 6 besser bedient. Die kosten ähnlich viel und laden mit 150 bis 240 kW.

In China kostet der Ora 07 GT übrigens umgerechnet 29.412 Euro. Der Einstiegspreis liegt bei 21.000 Euro. Da ist also noch Luft. Selbst wenn jetzt die erhöhten Zölle draufkommen. *mb*



**Wiedererkennung garantiert: Die Form des 07 ist besonders.**



 **HERAUSRAGENDE MOBILITÄT  
& KONTROLLE AUF SCHNEE**

 **KÜRZESTER BREMSWEG  
BEI NÄSSE**

 **VERBESSERTE  
LAUFLEISTUNG**

 **BEREIT FÜR  
ELEKTROMOBILITÄT**

**/ LEISTUNGSBEREIT –  
EGAL WAS DER  
WINTER BRINGT**

**BLIZZAK 6**  
ENLITEN

NEU



Für weitere Informationen zum Vergleich und zu den Produkttests scannen Sie den QR-Code.

**Bridgestone Europe NV/SA, Niederlassung Deutschland**  
[www.bridgestone.de](http://www.bridgestone.de)

**BRIDGESTONE**  
*Solutions for your journey*