LEAPMOTOR B10

Nov 26

Im Herbst 2026 rief mich mein Hifi-Freund Niklas an, er wolle nun doch endlich elektrisch Auto fahren. Nach Abgleich seiner Anforderungen lief es auf einen Chinesen hinaus. Leapmotor baut ordentliche Autos und hat, dank Stellantis (Opel) hierzulande ein dichtes und bewährtes Servicenetz. Dazu kommt, dass diese Autos zu verkraftbaren Lieferzeiten zu bekommen sind, was auf solche von VW nicht zutrifft.
Er ließ seinen B10 gleich auf Ganzjahresreifen von Michelin umrüsten. Und kam mit dem Auto am 8.11. zu mir, damit ich es mir kritisch ansehen durfte. Wir nahmen uns die nötige Zeit für eine Kurzbewertung und beurteilten die Kiste statisch und dynamisch. - Der B10 oder "BIO", wie ihn meine Frau nennt, ist mit einem VW ID4 vergleichbar. Länge: 4,51m, Heckantrieb mit 160kW Spitzenleistung und 67/61kWh Akku.

alle Daten und Infos dort: Leapmotor B10 - 100 Prozent Elektro Familien-SUV | Leapmotor Deutschland

das isser von außen:





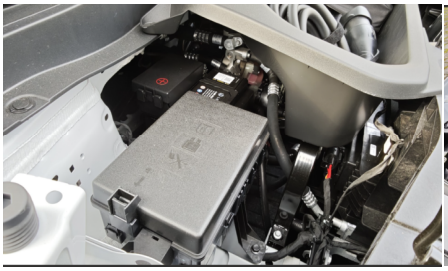


vorn mittig über dem Nummernschild: die FrontCam. Immer schön sauber wischen! Schön: kein Pseudo-Kühlergrill!





ordentlicher Kofferraum mit "Keller"fach.
60/40 Rücklehne mit nicht "versteckbaren" Kopfstützen. Also ziemlich schlechte Rück(spiegel)sicht. Das kann der i3 besser.
Motorische Öffnung/Schließung der Heckklappe. Geht hoch genug (einstellbar) gegen Kopfnüsse. Leider ohne Heckwischer.





Blicke unter die Fronthaube: Bild links vorn Sicherungskasten, dahinter die 12V Bleibatterie, Mitte: Frunk, rechts: Waschwasser.
Keine Gasfedern, sondern herkömmliche Stütze. Keine Gesamtabdeckung, daher kommt man an die wichtigen Dinge gut ran.





versenkte mechanisch kippbare Türgriffe
bequemer Einstieg, hinten sitze ich hinter mir wirklich fürstlich inkl Fußraum unter dem ganz nach unten/hinten gefahrenen Fahrersitz.
Leute mit längeren Beinen als ich (Jeanslänge 34-36) würden sich über einen weiter nach hinten reichenden Verstellbereich des Fahrersitzes freuen.
Lenkrad ist "tilt & telescope", aber nur mit "gerade so" genug Verstellbereich. Tachodisplay fährt mit.



Lenkrad unten abgeflacht, cleaner Look, griffiger Kunstlederbezug
Tachodisplay gut sichtbar, subjektiv aber zu nah am Fahrer



großes Zentraldisplay mit übersichtlicher Touch-Bedienung. Riesiges fixes Glasdach (hinten bis hinter die C-Säule) mit motorischer 100%-Verdunkung.





kpl flach legbare Beifahrerlehne zum Schlafen oder durchladen.
Innenspiegel hat keine automatische Abblendung :(



großes sehr gut auflösendes ZentralDisplay mit Rück- und Front-Kamera und Bird-View. Wenn man Hindernissen nah kommt, blinken die Umrandungen der Belüftungsdüsen weiß-gelb-rot



235/50R18 Reifen rundum, Luftdruck: 2,6 bar
Scheibenbremsen auch hinten, mal gespannt, wie schnell die anfangen zu gammeln.
Dank Heckantrieb stören vorn keine Antriebswellen, das bringt einen guten Radeinschlag und somit recht odentlichen Wendekreis für solch ein großes Auto





Ladeklappe hinten rechts (AC11 und DC bis 160)
die Abdeckungen der Ladeanschlüsse hängen "dumm" runter und können den Lack zerkratzen
DC-Ladung bei 55% angesteckt, nicht vorgeheizt: dann zieht er "nur" 72 kW



so, dann fahren wir mal los:

Aufschließen per Schlüsselkarte oder Handyerkennung. Fahrmodul-Wahlhebel rechts am Lenkrad (etwas versteckt)
Die Beschleunigung ist, ähnlich wie bei den ersten ID4, recht "zahm". Für den Alltag ist das völlig ausreichend, Ampelrennen gewinnt man nicht.
Die Fahrgeräusche sind in Ordnung, Wind fällt erst über 120 km/h auf. Abrollen auf holpriger Fahrbahn: Note 7,5, also noch gut.
Die Lenkung wirkt (zu) leichtgängig (Note 6), im Menü gibt es wohl eine gefühlvollere Einstellung, die ich nicht ausprobiert habe.
Trotzdem stimmt die Fahrwerksgeometrie, das Auto fährt recht präzise (8), auch bei meiner Teststrecke Runkel-Niederbrechen, die in alle Richtungen wankt und holpert. Was mich nervt, ist das "künstliche" Zittern im Lenkrad, was sich als die Spurverlassenswarnung herausgestellt hat, die man leider nicht dauerhaft abstellen kann.
Das Steuerverhalten auf meinem lokalen "Nürburgring" (Runkel-Villmar) ist brav untersteuernd, aber nicht so dass die Kuh schwerfällig würde.
Die Lenkung wirkt recht indirekt mit gefühlt hohem Lenkwinkelaufwand, aber zielgenau. Und die Hinterachse bleibt stabil.
Somit vermittelt das Fahrverhalten ein gutes Sicherheitsgefühl (8). Ohne Renn-Ambitionen. Der Ford Expolrer mit dem kräftigen 550er Motor macht schon wegen des fühlbar höheren Drehmoments deutlich mehr Spaß.
Auf der 4-spurigen "Meile" B49, die inzwischen auch höhere Fahrtempi erlaubt, zeigt sich ein hohes Sicherheitsgefühl auch bei Spurwechseln.
Da außer uns noch andere Leute unterwegs waren, habe ich es damit aber nicht übertrieben.
Die Bremse zieht recht ordentlich mit einem recht direkten Pedalgefühl. Einen Handbremshebel habe ich nicht gefunden. Wie man ohne den die Gammel-Bremsscheiben an der Hinterachse sauber halten soll, bleibt mir ein Rätsel. VWs Trommelbremse ist halt wirklich besser beim Hecktriebler.

Rekuperation in 3 Stufen im Zentraldisplay, leider keine Paddels. Gute Sicht nach vorn und seitlich. Hinten stören die Kopfstützen.
Hinreichend Ablagen inkl. induktiver Handyladeschale. Ellbogenauflagen symmetrisch (besser als Ford). Ergonomie passt.
Die Sitze sind offenbar gut, mein Rücken meldete sich nicht nach den 3 Stunden. Elektrisch verstellbar, heiz- und lüftbar. Sogar Lenkradheizung :)
Blinken kann man am Lenkstockhebel links, das Licht schaltet man nur im Menü des Zentraldisplays. Also sollte man mit "Hallo Leapmotor" die Dame des Hauses bitten. Leider ist die recht schwer von Begriff. Da müssen die Chinesen dringend nachbessern, so geht das garnicht! :(:(
Ich hatte nicht die Zeit, in alle Tiefen des Touchdisplays einzutauchen, dort sind reichlich Funktionen versteckt, die die Nutzung des "BIO" erleichtern. Diese zu ergründen, braucht es wohl einen ganzen Tag. Selbst Niklas hatte bisher nicht die Geduld, da Alles auszugraben.
Die Navi haben wir nicht ausprobiert. Es soll wohl eine Ladeplanung beinhalten inkl Akku-Vorheizung. Wie das im Alltag funktioniert, werde ich noch erfahren und nachreichen.
Niklas berichtet Verbräuche von 15 (Nahverkehr) über 20 (Alltag) bis 30 kWh/100km bei Autobahnfahrten. Das ist mehr als mein Niro, das Sparschwein, aber der ist ja auch ne halbe Nummer kleiner. Somit sollten Alltags-Reichweiten von 300 bis 450 km drin sein.

Fazit:

In Summe ist dieses Auto, das in Maximalausstattung unter 35t€ kostet, eine echte Herausforderung für die Platzhirsche aus Wolfsburg und Geschwister. Falls dann auch noch der Service besser funktioniert als bei anderen Chinesen, dann kann der B10 ein wirklicher Erfolg werden.
Zumal er ab sehr bald in Spanien im Opel-Werk gebaut werden wird. Ab 2028 soll er ja dann auch mit dem Blitz als Markenzeichen zu kriegen sein - dann wird er auch für mich interessant. Ich hoffe, dass sich die Produktentwickler mal mit VWs 550er Motor auseinandersetzen, denn dessen Performance stünde dem B10 sehr gut zu Gesicht. Wenn dann noch vernünftige Bügel-Türgriffe kommen, ein Heckwischer, ein selbst abblendender Innenspiegel und ein Handbremshebel, dann könnte die Kiste Nachfolger meines Niro werden.
Padels zur Rekuperantionseinstellung, wie in Koreanern, wären das Tüfelchen auf dem i :)

tbc km 22-11-26