

LEAPMOTOR C10 4x4

Ein Neuling macht Eindruck

Text Daniel Riesen Technik Andrea Scuderi Fotos Pia Neuenschwander

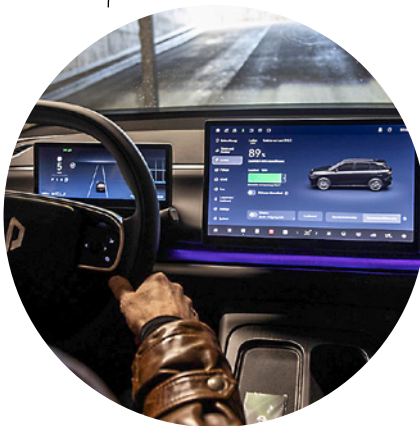


Die junge Marke Leapmotor stützt sich für den Sprung in den Schweizer Markt auf ein bekanntes Importimperium. Das Seine steuert der chinesische Hersteller mit spektakulärem Preis-Leistungs-Verhältnis bei.



Wolf im Schafspelz.
Das Sprachbild klingt abgedroschen, doch hier passt es perfekt.

Bedienung fast ohne Knöpfe. Logisch aufgebaut, dennoch ablenkend.



Wie wohl sieht ein Auto mit knapp 600 PS (440 kW) Motorleistung aus? Einst gab es darauf nur eine Antwort: flach, breit, aggressiv im Design, gerne auch knallig in der Farbgebung. Und heute, im Zeitalter der Elektroautos? Hat sich der Leistungskracher ein SUV-Kleid in diskreten Farben übergeworfen, fällt auf dem Quartierparkplatz überhaupt nicht auf. So ist das jedenfalls mit dem Leapmotor C10 4×4. Ein Wolf im Schafspelz, aber ohne übermässige Bissigkeit. Der geräumige SUV ist ein schnörkellos und nicht unelegant gezeichnetes Familienvehikel, das höchstens durch sein noch unbekanntes Markenlogo auffällt.

Dabei ist der zurückhaltende Look nicht nur Tarnung: Der C10 fährt sich im Alltag komplett unspektakulär. Weil es die Verhältnisse und Gesetze auf unseren Verkehrswegen nicht anders erlauben, sind die Momente, in denen dreistellige Kilowattwerte im Bildschirm erscheinen, selten und kurz. Gerade im Ecomodus, der jeweils nach Neustart eingestellt wird (wir hätten die Bevormundung nicht nötig, aber so ist das heute halt), geht die Beschleunigung höchst manierlich vonstatten. Und selbst im Sportmodus stellt sich der erwartete Nackenschlag nicht ein.

Dabei ist es nicht so, dass einem ein unbrauchbares Fahrwerk die Freude am geschwinden Vortrieb nähme. Der C10 4×4 federt und dämpft kompetent, wenngleich zielgruppengerecht auf der komfortablen Seite. Bei schwungvoll überfahrenen Querfugen glaubt man ein Quäntchen Verwindung der Karosserie zu spüren; nichts aber, >

Die Marke für den Sprung ins Elektrische



Start-up

Gegründet 2015, liesse sich Leapmotor (Leap = englisch für Sprung; chinesisch = Linpao) noch als Start-up bezeichnen, doch gilt die Firma von Gründer Zhu Juangming schon heute als etablierter chinesischer Autohersteller. Juangming ist mit Funkgeräten, mit Sicherheitssystemen und Überwachungskameras (Dahua Technology) zu Reichtum gekommen.



Aufwärts

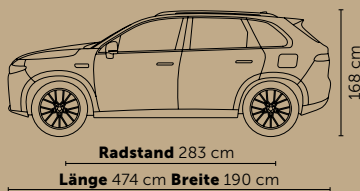
Leapmotor baut und verkauft Elektro- und Hybridautos, mit schnellem Wachstum. Weltweit hat das Unternehmen aus der Provinz Zhejiang den Absatz 2025 im Vergleich zum Vorjahr auf rund 600 000 Fahrzeuge verdoppelt, dieses Jahr soll die Millionenmarke fallen. In der Schweiz ging es 2025 los, das Debüt verlief mit 940 Immatrikulationen beachtlich.



Kein Solo

Zhu Juangming hat Prinzipien (u. a. jene Teile des Autos mit den grössten Margen wie Steuerungssoftware und Scheinwerfer selbst herzustellen). Und er setzt auf Zusammenarbeit. Stellantis sowie seit kurzem der Staatskonzern FAW halten Beteiligungen an Leapmotor. Für den internationalen Vertrieb haben Leapmotor und Stellantis ein Joint Venture gegründet.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 370–1410 l (plus 32 l Frunk)
Reifen: vorne/hinten 245/45 R20

Testfahrzeug

Leapmotor C10: 5 Türen, 5 Plätze, ab 35 900 Fr.; C10 4x4 Design ab 39 900 Fr. (Testfahrzeug: 40 700 Fr.)

Garantien: 5 Jahre respektive 200 000 km allgemein (inkl. Mobilität); 8 Jahre respektive unlimitierte Kilometer auf Batterie und Antriebsstrang; 8 Jahre Rost

Importeur: Leapmotor Switzerland, Thurgauerstrasse 35, 8050 Zürich
leapmotor.net/ch-de

Technische Spezifikationen

Antrieb: 2 permanent erregte Synchronmotoren; maximal 220 kW vorn, 220 kW hinten; System: 440 kW (598 PS); 720 Nm; Allradantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Batterie: Lithium-Ionen-Batterie (LFP), brutto 81,9 kWh; eingebauter Ladeapparat: 11 kW; maximale Ladeleistung (DC): 180 kW; Spannungsplattform: 800 V

Gewicht: 2264–2279 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 2285 kg), Angaben inkl. 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2665 kg; Anhängelast: 1500 kg

Konkurrenz

Bei ähnlicher Grösse und Motorleistung: **keine**. Deutlich teurer: Smart #5 Brabus, Tesla Model Y Performance

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO₂-Ausstoss:

tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Guter Kompromiss zwischen Design-eleganz und Raumnutzung. Kofferraum fürs Segment eher klein. Dafür vorn ein praktischer kleiner Frunk.

Innenraum/Multimedia

Korrekt Materialmix, solide verarbeitet. Enorm viel Platz im Fond, auf Kosten des vergleichsweise kleinen Kofferraums. Aufgeräumtes Armaturenbrett, Tasten nur für Fensterheber und wenige Funktionen am Lenkrad.

Komfort

Man steigt bequem ein, sitzt mit viel Platz auf vielfach einstellbaren und weichen Sitzen, fährt leise.

Fahreigenschaften

Der C10 ist in seinem Wesen komfortabel, doch ist das Fahrwerk straff genug, dass bei helvetischen Tempi keine Schaukeleien aufkommen. Bei forcierter Fahrweise oder auf Schnee (und abgesperrter Piste) zeigt sich die ausgeprägte Hecklastigkeit des Allradlers.

Motor / Antrieb

Zwischen den zwei Elektroversionen des C10 (es gibt zudem eine Variante mit Range Extender) ist der Leistungssprung riesig: einmotorig mit 160 kW, Allrad mit 440 kW! So viel Dampf ist nicht nötig, bietet aber viel Souveränität. Drei Fahrmodi; im Ecomodus zeigt sich der Kraftprotz lammfromm.

Spezifisch EV

Beim Laden mit Wechselstrom (AC) haben wir überdurchschnittlich hohe Ladeverluste festgestellt (23 Prozent im Vergleich zu den Angaben des Bordcomputers, im Durchschnitt aller vom TCS getesteten E-Autos sind es rund zwölf Prozent). 800-V-Architektur ohne Laderekorde, die zudem an 400-V-Ladesäulen nicht funktioniert.

Verbrauch / CO₂

Im gemischten Verkehr zeigt der C10 4x4 gemässigten Durst, auf der Autobahn zahlt er seiner Karosserieform und seiner Grösse Tribut. Bei kühlen Temperaturen gemessen.

Sicherheit / Assistenz

Bescheidene Bremsleistung, allerdings auf Winterreifen. Ein C10 holte 2024 bei Euro NCAP die vollen fünf Sterne.

Preis / Leistung

40 000 Franken für einen geräumigen, elektrischen Familien-SUV ohne markante Schwächen beantworten dieses Kapitel überzeugend. Günstig im Betrieb, recht teuer im Service.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Messungen mit Winterreifen

Beschleunigung (0–100 km/h): 4,1 s
 (Werk: 4,0 s)

Elastizität

60–100 km/h: 1,9 s

Wendekreis: 11,5 m

Bremsweg (100–0 km/h): 42,2 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke

Umgebungstemperatur: 7°C

Gemischt

ohne Ladeverluste: 18,6 kWh/100 km

mit Ladeverlusten: 24,3 kWh/100 km

Reichweite (TCS-RDE)

Gemittelt: 414 km

Autobahn: 308 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 20,9 kWh/100 km

CO₂-Emissionen: 0 g/km

CO₂, Schweizer Durchschn.: 111 g/km

Energieetikette (A–G): C

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
20 000 / 12	1,3	284.–

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	25,4	5833.–
----------------	------	--------

* Inklusive Material und Flüssigkeiten.

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		fixe	variable
15 000	58	502.–	234.–
30 000	38	502.–	468.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 1218.–

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

Mittelgrosser Kofferraum
unter der Fronthaube (Frunk),
nur von innen entriegelbar.



Zugang nur
bei Vorweisen
der Eintritts-
karte (oder per
Handy).



Der Allradler aus Hangzhou ist erfahr- und sichtbar hecklastig ausgelegt.

das beunruhigen müsste. Beruhigend auf potenzielle Kundschaft wirkt die Organisation der jungen chinesischen Marke: In Europa ist sie in die Verteilstruktur des Stellantis-Konzerns eingebunden, der Schweizer Import läuft innerhalb der Emil-Frey-Gruppe. Mit der Folge, dass die im Februar hierzulande gestartete Marke im 2025 schon beinahe eintausend Fahrzeuge abgesetzt hat.

Die Bedienung erfolgt in weiten Teilen über den mittigen 14,6-Zoll-Bildschirm. Das ist auch hier teils stark ablenkend und wird durch die wenig verständige Spracherkennung nur ungenügend unterstützt.

Wer sich nun fragt, wie viel das Vergnügen kostet, dürfte erstaunt sein. Der C10 4x4 kostet, voll ausgestattet, 39 900 Franken. Wer auf Allrad und hohe Leistung verzichtet, erhält ab 35 900 Franken den Hecktriebler. Der ist allerdings nicht mal halb so stark, lädt langsamer und spart (nach WLTP) doch nur 0,6 Kilowattstunden auf hundert Kilometer. ○

- + Enorm viel Platz im Fond**
- Üppige Motorisierung**
- Aufgeräumter Innenraum**
- Komfortabel**
- Preis-Leistungs-Verhältnis**
- Design ohne Bling-Bling**

- Kein Android Auto / Apple CarPlay**
- Reichweite und Ladetempo eher durchschnittlich**
- Bedienung sehr bildschirm-lastig ...**
- ... bei schlechter Sprachbedienung**
- Hohe Verluste beim AC-Laden**

Bilder zum Leapmotor C10 4x4 sowie weitere Tests:
touring.ch/auto



Fahrbericht Honda CB1000GT

Der japanische Branchenprimus (global) hatte schon bislang ein breites Angebot an Reisemotorrädern. 2026 kommt eine dynamische Variante dazu, die CB1000GT, die Komfort mit einem supersportlichen Antrieb kombiniert. Den Fahrbericht lesen Sie online.

touring.ch/honda-cb1000gt



Mazda CX-6e

Mazda lanciert per Sommer 2026 einen optisch und preislich attraktiven Elektro-Crossover, den CX-6e. Mit 4,85 Metern Länge und 1,94 Metern Breite ist er eine raumgreifende Erscheinung. Der Hinterradantrieb schafft 190 Kilowatt (258 PS), die 78-kWh-LFP-Batterie kann mit maximal 195 Kilowatt, also schnell geladen werden. Ab 49 000 Franken.

TCS E-AUTO- VERSICHERUNG

Günstige Prämien dank E-Tarif

Wenn Sie ein Elektrofahrzeug besitzen, profitieren Sie mit der TCS E-Autoversicherung von einer vorteilhaften Prämie. Darüber hinaus schützt die Zusatzdeckung Electra auch Ihr Zubehör umfassend – unter anderem gegen Schäden und Kapazitätsverluste der Batterie oder gegen Schäden und Diebstahl Ihrer Ladeinfrastruktur.

Jetzt Prämie prüfen: tcs.ch/e-auto