



## NIO ET7 (100 kWh)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (480 kW/653 PS)

Der NIO ET7 ist zweifellos eine der spannendsten automobilen Neuerscheinungen dieses Jahres. Die Analogien zu Tesla sind nicht nur optisch schwer zu leugnen. Der Plan, eine eigene Ladeinfrastruktur zu errichten, erinnert ebenfalls stark an den amerikanischen E-Auto-Pionier, auch wenn NIO dabei einen gänzlich anderen Ansatz verfolgt. Anstelle von leistungsstarken Schnellladern setzt das chinesische Unternehmen auf sogenannte Power-Swap-Stations, bei denen der leere Akku vollautomatisiert gegen einen vollgeladenen getauscht wird - und das innerhalb von rund fünf Minuten. Mit der 100 kWh großen Batterie kommt der ET7 im ADAC Ecotest rund 485 km weit, der Verbrauch fällt dabei mit 20,4 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste) für ein E-Auto der Oberklasse bemerkenswert niedrig aus. Die möglichen Beschleunigungswerte des Allradlers liegen auf Sportwagenniveau, was bei einer maximalen Leistung von 480 kW/653 PS nicht verwundert. Allerdings muss man dafür den Sport-Modus auswählen, erst dann gibt der ET7 die volle Antriebsleistung frei. Neben der tadellosen Verarbeitung punktet die Stufenhecklimousine mit einem opulenten Platzangebot, sicheren Fahreigenschaften und einer serienmäßigen Anhängerkupplung samt 2 t Anhängelast. Auf anderen Gebieten haben die Chinesen jedoch noch deutlichen Nachholbedarf: Die gefühllose Lenkung wirkt wie aus einem Computerspiel, die umständliche Bedienung lenkt ähnlich stark ab wie in den Tesla-Modellen, die Ladeleistung liegt mit maximal 126 kW deutlich unter der Konkurrenz und die Fahrerassistenzsysteme arbeiten trotz einer Armada an Sensoren unzuverlässig. Auch wenn der ET7 hinter den deutschen Konkurrenten zurückbleibt, liefert er für das Erstellungswork auf dem deutschen Markt eine bemerkenswerte Vorstellung ab. Die Chinesen lernen bekanntermaßen schnell und mit 90.900 Euro kostet der ET7 mehrere zehntausend Euro weniger als die Konkurrenz. **Konkurrenten:** Audi e-tron GT, BMW i7, Lucid Air, Mercedes EQS, Porsche Taycan, Tesla Model S.

- ⊕ gute Verarbeitung, Anhängerkupplung mit 2 t Anhängelast serienmäßig, sehr effizienter Antrieb, sehr gute Fahrleistungen
- ⊖ unterdurchschnittliche Ladeleistung, umständliche Bedienung, kein Handschuhfach, gefühllose Lenkung, schlecht funktionierende Assistenzsysteme

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN k.A.

### Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	4,7
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,4
	Transport	4,4
	Fahrspaß	1,2
	Preis/Leistung	0,9

Ecotest ★★★★★☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,6 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung wird NIO dem Premiumanspruch der Chinesen weitgehend gerecht. Die Karosserie ist tadellos gefertigt: schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße, exakt eingefügte Anbauteile und sauber umgelegte Blechfalze künden von einer hohen Fertigungsqualität - die Produktion hat NIO offensichtlich im Griff, hier kann sich Tesla ein Vorbild nehmen. Das Interieur wirkt modern, wohnlich und wertig zugleich. Auch hier gibt es bis auf einige mäßig entgratete Kunststoffkanten nichts zu kritisieren. Die Materialqualität

rangiert auf gutem Niveau, lediglich der Einsatz von hartem und kratzempfindlichem Kunststoff im unteren Bereich der Türverkleidungen sowie des Mittel隧unnels sind nicht Oberklasse-like. Außergewöhnlich: Der Kofferraum ist sogar auf der Unterseite der Hutablage mit Teppich verkleidet. Zudem wirken der Dachhimmel und die Dachsäulen dank des Mikrofaserbezugs besonders wertig. Der Unterboden ist komplett verkleidet und damit nicht nur gut geschützt, sondern auch aerodynamisch gestaltet.

### 3,6 Alltagstauglichkeit

Die Brutto-Akkukapazität des ET7 mit dem großen Akku beträgt laut NIO 100 kWh. Wie groß der nutzbare Anteil davon ist, geben die Chinesen nicht preis. In unserem Test waren für eine Vollladung samt der Ladeverluste 99,5 kWh (bei 11 kW AC) erforderlich. Der ET7 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Eine Vollladung an der Haushaltssteckdose dauert zwischen 27 und 56 Stunden (6 bis 16 A) und ergibt allein aufgrund der Dauer wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung neun Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule unter idealen Bedingungen rund 40 Minuten. Die maximale Ladeladeleistung beträgt dabei 126 kW und im Schnitt 97 kW. Damit liegt die Ladelistung unter und die Ladedauer deutlich über dem Konkurrenzniveau. Sind die Temperaturen winterlich und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung ebenfalls reduziert, die Ladedauern verlängern sich entsprechend. Der NIO kann seine Batterie jedoch zum Schnellladen vorheizen - manuell oder durch die Eingabe einer Schnellladestation als Navigationsziel. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine hohe Ladeleistung erreicht werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 485 km - das ist für ein Elektroauto ein richtig guter Wert, wenngleich dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Man hat hiermit aber genug "Puffer", um auch im Winter noch mit rund 300 km rechnen zu können. Wie immer ist gerade beim E-Auto die individuell erzielbare Reichweite sehr vom Fahrprofil und den Umgebungsbedingungen abhängig. Das serienmäßige Navigationssystem integriert Ladesäulen in die Routenführung und gibt die verbleibende Reichweite am

Zielort an, allerdings wird für deren Berechnung ein sehr optimistischer Verbrauch zugrunde gelegt. Während Tesla ein eigenes Ladesäulennetz bietet, verfolgen die Chinesen einen anderen Ansatz: NIO möchte stattdessen ein Netz an Batteriewechselstationen aufbauen, an denen der leere Akku vollautomatisiert innerhalb von rund 5 Minuten gegen eine vollgeladene Batterie getauscht wird. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Akku nicht gekauft, sondern geleast wird. Aktuell sind zwei Wechselstationen im (Probe-)Betrieb, zukünftig soll es in Deutschland bis zu 20 Stationen geben.

⊕ Der ET7 punktet nicht nur mit einer für ein E-Auto bemerkenswert hohen zulässigen Anhängelast von 2 t für gebremste Hänger (750 kg für ungebremste Hänger), sondern ist bereits ab Werk mit einer elektrisch betätigten Anhängerkupplung ausgerüstet. Die Stützlast ist zudem mit 100 kg großzügig bemessen. Die elektrisch betätigte Ladeklappe befindet sich hinten links. Praktisch: Wie bei den Tesla-Modellen muss man keine Abdeckungen entfernen, um den AC- oder CCS-Stecker anzuschließen.

⊖ Mit 5,10 m Länge und einer Breite inklusive der Außenspiegel von 2,21 m macht sich der ET7 extrem lang und breit, damit wird jeder Parkhausbesuch zur schweißtreibenden Angelegenheit. Hinzu kommt, dass der Wendekreis mit knapp 13 m sehr groß ausfällt. Zum Vergleich: Der 5,22 m lange Mercedes EQS mit Allradlenkung kommt mit rund 2 m weniger aus. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, ein Pannenreparaturset ist serienmäßig - dieses kann bei größeren Reifenschäden aber auch nicht weiterhelfen.

### 3,0 Licht und Sicht

Die LED-Scheinwerfer sorgen nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung, daran gibt es wenig auszusetzen. In puncto Lichtfunktionen kann es der ET7 allerdings nicht mit der Konkurrenz aufnehmen: Der NIO wartet lediglich mit einem Abbiegelicht sowie einem statischen Fernlichtassistenten auf. In dieser Fahrzeug- und Preisklasse sind allerdings auch Kurvenlicht sowie ein maskierender Fernlichtassistent üblich. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage. Der Innen- sowie die Außenspiegel blenden bei Lichteinfall nachts automatisch ab. Einen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels haben letztere allerdings nicht zu bieten.

⊖ Die Übersichtlichkeit der ausladenden Karosserie ist schlecht. Weder das vordere noch das hintere Ende sind einsehbar, allenfalls grob abschätzbar. Ohne das serienmäßige 360-Grad-Kamerasystem und die Parksensoren wäre man oftmals aufgeschmissen und Parkrempler unvermeidbar. Zudem fällt auch die Rundumsicht mau aus, was neben der nach hinten ansteigenden Fensterunterkante vor allem an den nicht versenkbaren äußeren Kopfstützen für die Fondinsassen liegt. Einen Heckscheibenwischer hat der ET7 wie bei Fließhecklimousinen üblich nicht. Ebenfalls ist zu monieren,

### 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm. Die Sitze sind nicht zu tief positioniert, die Fahrersitzfläche befindet sich bei ganz nach unten gestelltem Sitz 49 cm über der Straße. Hinten ist der Zustieg trotz der großen Türausschnitte weniger bequem. Das liegt neben der coupéhaften Dachlinie auch an der nach hinten versetzten Rückbank, was besonders beim Aussteigen stört. Am Dachhimmel finden sich vier praktische Haltegriffe. Die elektrisch aus- und einfahrbaren Türgriffe sollen die Aerodynamik des ET7 verbessern. Sie geben bereits bei sanfter Betätigung die Türen frei, hier kann sich speziell Mercedes mit seinem widerspenstigen ausfahrbaren Türgriffen ein Vorbild

### 3,5 Kofferraum-Volumen

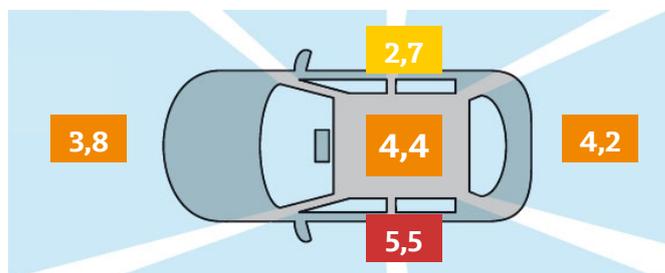
Der nicht erweiterbare Kofferraum der Stufenhecklimousine fasst bescheidene 365 l und damit deutlich weniger als die meisten Konkurrenten.

⊖ Die große Limousine bietet anders als andere Elektroautos keinen neudeutsch Frunk genannten Kofferraum unter der vorderen Haube. Dies ist beim als E-Auto entwickelten ET7 besonders ärgerlich, da ein Typ-2-Ladekabel nicht einmal unter dem Ladeboden Platz findet und damit zu Lasten des Stauraums im ohnehin knapp bemessenen Kofferraum untergebracht werden muss.

dass sich die Ambientebeleuchtung im Armaturenbrett in der Frontscheine spiegelt, was besonders nachts störend ist.

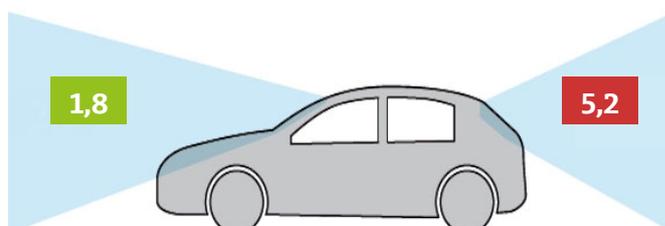
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



nehmen. Eine Soft-Close-Funktion der Türen gehört ebenfalls zur Serienausstattung. Im Fond stört kein Mittelunnel, was das Durchrutschen auf der Fondbank sowie das Verstauen der Füße des Mitfahrers auf dem Mittelsitz erleichtert.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Der Kofferraum mit 365 Liter Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse und Kategorie nur von durchschnittlicher Größe. Einen Frunk oder zusätzlichen Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es nicht.

## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch betätigte Heckklappe lässt sich auch mit einem Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen und schließen. Sie gibt wie bei Stufenhecklimousinen üblich eine vergleichsweise kleine Öffnung frei. Da der Kofferraum aber ohnehin recht klein und bis auf die Durchlademöglichkeit nicht erweiterbar ist, fällt dies wenig ins Gewicht. Das Gepäckabteil ist glattflächig gestaltet und damit gut nutzbar.

## 4,4 Kofferraum-Variabilität

Im Kofferraum findet man zumindest ein Staufach auf der linken Seite sowie einen kleinen Stauraum (ca. 10 l) unter dem Ladeboden vor.

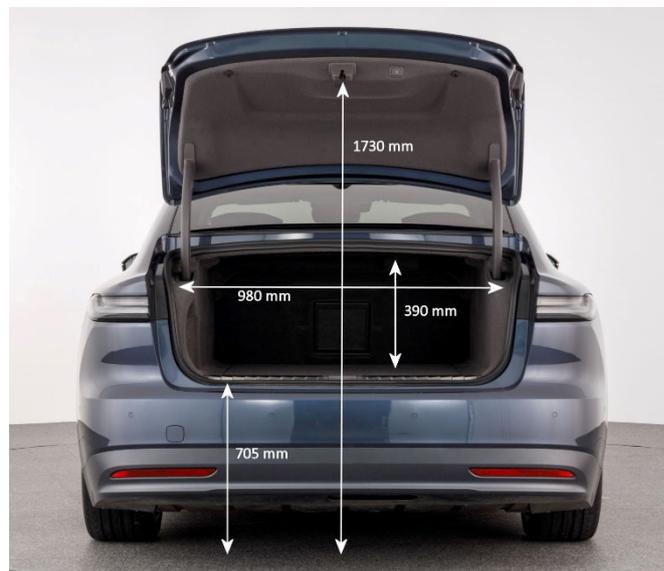
⊖ Die Rücksitzlehnen lassen sich nicht umklappen. Immerhin wartet der ET7 mit einer Durchlademöglichkeit auf, womit sich zumindest lange Gegenstände wie Skier transportieren lassen.

## 2,7 INNENRAUM

### 3,2 Bedienung

Beim Bediensystem hat sich NIO ganz offensichtlich Tesla zum Vorbild genommen. Nicht nur die Menüstruktur kommt einem bekannt vor, selbst die Schriftart ähnelt der des Konkurrenten aus Amerika verblüffend stark. Ähnlich den Tesla-Modellen werden nahezu alle Fahrzeugfunktionen über den zentralen Touchscreen gesteuert, analog zum direkten Konkurrenten Tesla Model S verbaut jedoch auch NIO ein zusätzliches Kombiinstrument für die Anzeige der wesentlichen Fahrinformationen wie etwa der Geschwindigkeit - und das, obwohl der ET7 serienmäßig mit einem Head-up-Display ausgerüstet ist. Allerdings ist die verwendete Schrift recht klein geraten und damit nicht ideal ablesbar. Die Menüstruktur des Bediensystems erschließt sich einem nicht auf Anhieb, und selbst nach längerer Zeit benötigt man für die Suche nach selten verwendeten Funktionen lange - wer vermutet beispielsweise das Einklappen der Außenspiegel unter dem Menüpunkt "Fahren"? Hinzu kommt, dass einige Begriffe nur unzureichend ins Deutsche übersetzt sind - dadurch weiß man mitunter nicht auf Anhieb, welche Funktion sich dahinter verbirgt. Tadellos sind hingegen die grafische Darstellung und die Reaktionsschnelligkeit auf Eingabebefehle auf dem Displays, das zudem gut erreichbar platziert ist. Als hilfreich erweist sich die frei konfigurierbare Schnellstartseite, auf der man seine favorisierten Funktionen ablegen kann. Ebenfalls bei Tesla abgekupfert wurde die Verstellmöglichkeit für Lenkrad und Außenspiegel

⊖ Das Heckklappenschloss ist zwar mit Kunststoff ummantelt, steht jedoch deutlich ab. Mit nur einer LED-Lampe ist der Kofferraum nur dürrtig beleuchtet.



Mit knapp 71 cm Ladekantenhöhe wird das Be- und Einladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

mithilfe der Lenkradtasten. Dies ist umständlich und dauert deutlich länger als auf dem herkömmlichen Weg mittels separater Bedienelemente. Und da mit den Lenkradtasten nicht ausschließlich die Geschwindigkeitsregelung (linke Tasten) und die Medien (rechte Tasten) gesteuert werden, sind diese nicht beschriftet, was zumindest zu Beginn gewöhnungsbedürftig ist. Auch bei der Aktivierung des Lichts hat sich NIO die Amerikaner zum (schlechten) Vorbild genommen, einen



Die verwendeten Materialien im Innenraum befinden sich auf gehobenen Niveau - die Verarbeitungsqualität vermittelt einen guten Eindruck. Die Bedienung erweist sich als wenig intuitiv und bietet ein großes Ablenkungspotenzial. Der Sprachassistent "Nomi" ist nur bedingt eine Hilfe, soll aber stetig hinzulernen.

separaten Schalter für das Abblendlicht gibt es nämlich nicht. Immerhin lassen sich die Nebelleuchten mithilfe einer separaten Taste am Blinkerhebel schnell und einfach ein- und ausschalten.

⊖ Es gibt keine Taste zum Abstellen der Fahrbereitschaft des ET7. Dafür muss man das Auto verlassen und abschließen - erst dann fährt etwa das Infotainmentsystem herunter und die Scheinwerfer gehen aus. Die Ladestandanzeige (SOC) wird lediglich mithilfe eines schematischen Akkus dargestellt, eine exakte Prozentangabe, wie sie die meisten E-Autos bieten, wäre hilfreicher.

## 1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Wie in dieser Fahrzeugklasse üblich ist der ET7 mit einem Online-Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen und der Integration der Ladestopps in die Routenplanung ausgestattet. Das Audiosystem verfügt über sage und schreibe 23 Lautsprecher, erreicht eine Gesamtleistung von 1.000 W und unterstützt das Musikformat Dolby Atmos, was für ein hervorragendes Hörerlebnis sorgen soll - sofern die Musik in diesem Format vorliegt. Unter der Mittelarmlehne befinden sich je ein USB-A- und USB-C-Anschluss, für die Fondinsassen befindet sich je ein USB-C-Anschluss im Bereich der Mittelkonsole sowie in der Mittelarmlehne. Zudem lässt sich das Smartphone über die hervorragend erreichbare induktive Ladeschale auf der

Die aktuell eingestellte Innenraumtemperatur ist zwar dauerhaft am unteren Ende des Touchscreens eingblendet und lässt sich dort auch rasch ändern, für weitere Einstellungen wie etwa die Luftverteilung oder die Sitzheizung bzw. -lüftung muss man allerdings das Klimamenü aufrufen, was stark vom Verkehrsgeschehen ablenkt. Zwar lassen sich einige der Funktionen auch über den Sprachassistenten, der auf den Namen Nomi hört, steuern. Allerdings ist die "Dame" mit der freundlichen Frauenstimme oftmals recht begriffsstutzig und damit kein adäquater Ersatz für die fehlenden Funktionstasten.

Mittelkonsole mit Strom versorgen. Über die entsprechende NIO-App kann der Fahrer auf zahlreiche Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand) sowie -funktionen (u. a. Standklimatisierung) auch aus der Ferne zugreifen. Das Infotainmentsystem ist updatefähig und lässt sich dank der integrierten SIM-Karte auch ohne WLAN auf den aktuellen Stand bringen.

⊖ Analog zu Tesla verzichtet auch NIO auf die Integration des Smartphones via Apple CarPlay und Android Auto. Das dürfte nicht allen Kunden gefallen. Immerhin lässt sich die Smartphone-App des populären Streamingdienstes Spotify in das Infotainmentsystem einbinden.

## 1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für 1,95 m große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig

bemessen, zudem lässt das große Panorama-Glasdach viel Licht in den Innenraum.

## 2,8 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit im Fond ist dank des großen Radstands von 3,06 m sehr opulent. Selbst großgewachsene Insassen können problemlos ihre Beine übereinanderschlagen. Für den Kopf bietet der NIO infolge der coupéhaften Dachlinie weniger Platz, spätestens ab 1,90 m nimmt man Kontakt zum Dach auf. Zudem finden unter den Vordersitzen große Schuhe keinen Platz und der Kopf der Fondinsassen befindet sich aufgrund der nach hinten versetzten Rückbank direkt neben der C-Säule. Das Panorama-Glasdach reicht weit nach hinten und sorgt dadurch für einen lichtdurchfluteten Innenraum - leider auch, wenn man das nicht möchte. Eine Jalousie gibt es wie bei Tesla nicht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

## 4,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Zugang zum Fach unter der Mittelarmlehne lässt sich mit einem Passwort sperren.

⊖ Weshalb NIO beim ET7 auf ein Handschuhfach verzichtet, bleibt uns ein Rätsel. Zwar bietet er unter der freischwebenden Mittelkonsole eine große und gut nutzbare Ablage, ein Ersatz für ein Handschuhfach ist die Ablage jedoch nicht. Die Türfächer sind zu klein für Einliter-Flaschen und die beiden Becherhalter auf der Mittelkonsole haben keine Klemmnasen,

mit denen Becher unterschiedlicher Größe sicher fixiert werden. Zudem vermissen wir ein Brillenfach am Dachhimmel.

Im Fond sieht es nicht viel besser aus: Zwar finden sich in der ausklappbaren Mittelarmlehne neben zwei ausfahrbaren Becherhaltern auch ein geschlossenes Ablagefach, die Türfächer sind jedoch recht klein geraten und Lehnentaschen gibt es erst gar nicht.

## 1,6 KOMFORT

### 1,9 Federung

⊕ Der ET7 ist Oberklasse-like mit einer Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung ausgestattet. Diese bietet auch eine Liftfunktion, dank der sich der Aufbau um einige Zentimeter anheben lässt. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Karosserie automatisch abgesenkt, um den Luftwiderstand und damit den Verbrauch zu reduzieren. Der gebotene Federungskomfort ist gut, kann jedoch nicht mit Konkurrenten vom Schlage eines BMW i7 und Mercedes EQS

mithalten. Besonders im innerstädtischen Verkehr dürfte das Fahrwerk sensibler auf Unebenheiten reagieren. Hier machen sich die großen 21-Zoll-Räder mit ihrem hohen Eigengewicht und der wenig nachgiebigen Reifenflanke negativ bemerkbar. Auf Landstraßen und Autobahnen zeigt sich das Fahrwerk schluckfreudiger und hält die meisten Fahrbahnschäden von den Insassen fern. An den erhabenen Federungskomfort der deutschen Konkurrenz kommt der NIO dabei aber nicht heran.

### 1,9 Sitze

⊕ Die vielfältig elektrisch einstellbaren Vordersitze punkten trotz der straffen Polsterung mit einem guten Sitzkomfort. Sie passen für sämtliche Körperstaturen und sind gut konturiert, der Seitenhalt fällt hingegen nur durchschnittlich aus. Zudem bieten die Vordersitze ebenso wie die äußeren Fondsitze eine Massagefunktion mit vielerlei Programmen. Die Sitzposition ist bequem, allerdings lassen sich die Mittelarmlehne nicht in der Höhe und die Kopfstützen nicht in Längsrichtung

verstellen. Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe ist der Oberklasse ebenfalls angemessen, hier lässt es sich als Fondinsasse auch auf langen Etappen gut aushalten. Die Rücksitzbank ist ordentlich konturiert und wartet mit einer guten Oberschenkelaufgabe auf. Highlight ist neben der erwähnten Massagefunktion die elektrische Vierwege-Lordosenstütze für die beiden äußeren Sitzplätze.

### 2,0 Innengeräusch

⊕ Im mit serienmäßiger Akustik-Verglasung ausgestatteten ET7 geht es angenehm leise zu, der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 65,6 dB(A – ein guter Wert, allerdings sind Konkurrenten vom Schlage eines BMW i7 oder Mercedes EQS

nochmals deutlich leiser. Während die Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten hörbar ansteigen, ist vom E-Antrieb selbst unter Last oder beim Rekuperieren so gut wie nichts zu hören.

### 0,6 Klimatisierung

⊕ Der ET7 bringt serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik samt - wie bei E-Autos üblich - Standklimatisierung mit. Zudem lässt sich die Luft im Innenraum ionisieren und beduften. Neben der Temperatur und der Gebläsestufe können die Fondinsassen auch die Luftverteilung (Oberkörper und/oder Füße) wählen. Beheiz- und belüftbare Sitze gibt es vorn und hinten mit Ausnahme des Mittelplatzes, zudem sorgt ein beheizbares

Lenkrad für warme Hände bei niedrigen Außentemperaturen. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt, Rollos für Seitenscheiben und Heckscheibe gibt es nicht.

⊖ Die Richtung der auströmenden Luft am Armaturenbrett kann lediglich über den Touchscreen eingestellt werden, allerdings lässt sich die Luftmenge auch dort nicht anpassen.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen

⊕ Um die volle Motorleistung und damit die maximale Beschleunigung abrufen zu können, muss man zuvor den Fahrmodus Sport+ auswählen. Dann soll der ET7 die ganzen 653 PS/480 kW zur Verfügung stellen und trotz des immens hohen Leergewichts von knapp 2,5 t innerhalb von nur 3,8 s aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigen - das ist ein Beschleunigungswert, den vor einigen Jahren nur Supersportler erreichen konnten. In den übrigen Fahrmodi wird die Motorleistung teils signifikant reduziert, im Eco-

Modus reicht sie lediglich für eine Beschleunigungszeit von 9,9 s. Für die Beschleunigungsmessung verwenden wir den Modus, der standradmäßig aktiviert ist - in diesem Fall der Komfort-Modus. Schließlich kann der Fahrer nicht ständig den Fahrmodus ändern, möchte er spontan zu einem Überholmanöver ansetzen. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, vergehen damit 3,2 s. Von 80 auf 120 km/h genehmigt sich der NIO 3,6 s. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – nicht einmal ein Surren des Elektromotors ist zu vernehmen. Die beiden E-Motoren ziehen vom Start weg

mit Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig sowie spontan ab und schieben den ET7 auch im oberen Geschwindigkeitsbereich mit Nachdruck voran.

### 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ET7 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Schaltrücke sind für den Stromer damit ein Fremdwort, die Beschleunigung verläuft sehr harmonisch und ohne jedwede Schwankungen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den kleinen

Wippschalter auf der Mittelkonsole ist zunächst ungewohnt, geht nach kurzer Zeit aber einfach von der Hand. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

⊖ Unpraktisch: Die Fahrstufe "neutral" lässt sich nicht über den Getriebewählhebel anwählen, dafür muss man den Touchscreen bemühen.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ Der ET7 schneidet im Kapitel Fahrstabilität gut ab. Der Geradeauslauf ist gut, leidet allerdings etwas unter der um die Mittelachse indifferenten Lenkung, was immer wieder leichte Lenkkorrekturen zur Folge hat. Die Traktion ist dank des Allradantriebs gut, allerdings ist die Antriebsschlupfregelung bei vollem Leistungseinsatz im unteren Geschwindigkeitsbereich nicht schnell genug, um ein kurzzeitiges Durchdrehen der Vorderräder zu verhindern.

Den ADAC Ausweichtest besteht der ET7 sicher und bei Bedarf durchaus zügig. Das elektronische Stabilitätsprogramm arbeitet sensibel und effektiv. Viel zu tun bekommt das ESP jedoch nicht, der ET7 durchfährt den Pylonenkurs weitgehend neutral und baut bei zu viel Elan Geschwindigkeit durch Schieben über die Vorderachse (Untersteuern) ab. Dass dabei dennoch nicht allzu viel Fahrspaß aufkommt, liegt vorrangig an der gefühllosen und indirekt übersetzten Lenkung.

### 3,3 Lenkung

Bei der Abstimmung der Servolenkung sollte NIO nochmals Hand anlegen. Ob das synthetische Lenkgefühl und die mangelnde Rückmeldung der fehlenden Erfahrung des jungen Unternehmens oder mit Blick auf die Zielgruppe in China und den USA bewusst gewählt wurden, ist unklar. Für den Geschmack

europäischer Kunden ist die Lenkunterstützung jedenfalls zu groß, wodurch ein stark entkoppeltes Lenkgefühl entsteht. Hinzu kommt, dass die Lenkung mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag sehr indirekt übersetzt wurde, was zu Lasten der Präzision und der Handlichkeit geht.

**2,5 Bremse**

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der NIO nach 35,1 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

**1,6 SICHERHEIT**

**0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Der NIO ET7 bringt ein Arsenal an Fahrerassistenzsystemen serienmäßig mit. Für die Sicherheit stehen u. a. ein Notbremssystem (bis 140 km/h) samt Kollisionswarner, ein Totwinkelassistent, ein Spurhalteassistent, ein Kreuzungsassistent sowie ein Querverkehrwarner samt Bremsfunktion und Ausstiegswarnung zur Verfügung. Ein Abstandsregeltempomat (bis 180 km/h) mit Übernahme des aktuellen Tempolimits, ein Lenkassistent sowie eine Spurwechselautomatik entlasten den Fahrer und steigern gleichzeitig den Fahrkomfort. Der Reifendruck der Räder wird einzeln überwacht, zudem wird bei einer Vollbremsung das adaptive Bremslicht sowie bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Insgesamt verfügt der ET7 über 33 Sensoreinheiten, darunter elf hochauflösende Kameras, fünf Radarsensoren und einen Laserscanner (Lidar), der gut sichtbar am vorderen Ende des Fahrzeugdachs angebracht ist. Trotz der Vielzahl an Sensoren funktionieren die Fahrerassistenzsysteme erstaunlich unzuverlässig, vom angekündigten hochautomatisierten Fahren gemäß Level 3, bei dem der Fahrer sich vorübergehend vom Verkehrsgeschehen abwenden darf und das Fahrzeug selbstständig fährt, scheint der ET7 trotz der vollmundigen Ankündigungen doch weit entfernt. So zeigte sich beispielsweise die Verkehrszeichenerkennung des Öfteren falsche Geschwindigkeitslimits an, die adaptive Geschwindigkeitsregelung bremst wiederholt ohne ersichtlichen Grund ab und der Lenkassistent greift mitunter recht barsch ins Lenkrad ein.

**2,0 Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der NIO ET7 mit 91 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 11/2022) ein gutes Ergebnis. Die Limousine bietet Front- und Seitenairbags vorn, einen Centerbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Im Fond bieten die Kopfstützen zwar lediglich bis 1,75 m Schutz, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß, so dass dieser bei größeren Menschen eine gewisse Abstützfunktion im Notfall übernehmen kann. Vorn und hinten werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten.

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich/Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Serie
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

⊖ Das Warndreieck befindet sich unter dem Ladeboden und ist dort bei vollbeladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Anstelle von Zurrösen verfügt der ET7 lediglich über vier mit einer Nut versehene Stifte, mit denen sich schwerlich ein Gepäcknetz über dem Ladeboden spannen lässt.

## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der NIO ET7 im Kapitel Kindersicherheit 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 11/2022) und damit insgesamt ein gutes Ergebnis. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank. Dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen, allerdings stoßen hohe Kindersitze am Dachhimmel an. Das Fixieren mit dem Gurt ist ebenso problemlos möglich, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze fixieren, zumindest mit dem Gurt. Die Beifahrerairbags lassen sich über das Bordmenü deaktivieren, wonach auch dort rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden dürfen. Die Kindersicherung für die Fondtüren lässt sich über das Bordmenü ein- und ausschalten.

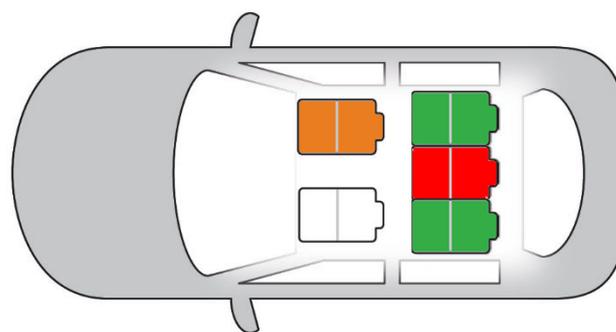
⊖ Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nur bedingt für die Kindersitzmontage geeignet, zudem sind

Auf dem Mittelsitz findet sich lediglich eine starre Nackenstütze, die im Falle einer Kollision der Kopf des Insassen nur unzureichend stützen kann und damit ein erhebliches Verletzungsrisiko darstellt.

seitens NIO ebenso wie für den Beifahrersitz nicht alle Kindersitztypen zugelassen.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 3,0 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der ET7 auf 73 Prozent der erreichbaren Punkte im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 11/2022). Besonders im Bereich der Frontscheibe dürfte

der NIO nachgiebiger gestaltet sein. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt Fußgänger sowie Radfahrer und hilft dabei, Kollisionen zu vermeiden.

## 1,6 UMWELT/ECOTEST

### 1,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der NIO ET7 ist sehr effizient und kommt im ADAC Ecotest auf einen Verbrauch von 20,4 kWh/100 km, woraus eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 102 g/km resultiert. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Der Verbrauch ist damit für ein E-Auto dieser

Fahrzeugklasse bemerkenswert niedrig, in puncto Antriebseffizienz erreichen die Chinesen damit ein bemerkenswert hohes Niveau. Dafür erhält der ET7 im Verbrauchskapitel 49 von 60 möglichen Punkten.

### 2,1 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit

einem Stromverbrauch von 20,4 kWh/100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 83 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ET7 im Schadstoffkapitel 39 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Chinese auf 88 Punkte, wofür es im Ecotest vier von fünf möglichen Sternen gibt.

**k.A.**

**AUTOKOSTEN**

**k.A.**

**Monatliche Gesamtkosten**

Der NIO ET7 kostet exklusive des Akkus 69.900 Euro. Bei der Wahl des Akkus - es stehen eine 75 kWh große sowie die getestete 100-kWh-Ausführung zur Wahl - hat der Kunde zwei Optionen: Entweder man wählt das Abomodell (75 kWh: 169 Euro monatl.; 100 kWh: 289 Euro monatl.) oder kauft die Batterie (12.000 bzw. 21.000 Euro). Somit kommt der Testwagen auf einen Basispreis von 90.900 Euro. Zweifellos viel Geld, im Vergleich zu Konkurrenten wie BMW i7 oder Mercedes EQS, die mindestens um die Hälfte teuer sind, ist der NIO jedoch

geradezu ein Schnäppchen. Zumal der ET7 nahezu komplett ausgestattet ist, lediglich für ausgewählte Lackierungen sowie die 21 Zoll großen CFK-Felgen wird man extra zur Kasse geben. NIO gibt eine Fahrzeuggarantie von fünf Jahren bzw. 150.000 km, auf die elektrische Antriebseinheit acht Jahre bzw. 160.000 km sowie zehn Jahre ohne Kilometerbegrenzung gegen Durchrostung. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 86 Euro, allerdings nicht vor dem Jahr 2031, bis dahin ist der Stromer von der Steuer befreit.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ET7 (75 kWh) (zzgl. Batterie- miete)	ET7 (75 kWh) (inkl. Batterie)	ET7 (100 kWh) (zzgl. Batterie- miete)	ET7 (100 kWh) (inkl. Batterie)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Leistung [kW (PS)]	480 (653)	480 (653)	480 (653)	480 (653)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	850/0	850/0	850/0	850/0
0-100 km/h [s]	3,8	3,8	3,8	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	19,3 kWh E	19,3 kWh E	19,0 kWh E	19,0 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	69.900	81.900	69.900	90.900

**Aufbau**

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster

- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle

- KB = Kombi
- GR = Van
- GE = Geländewagen
- PK = Pick-Up

**Versicherung**

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

**Kraftstoff**

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

- FG = Flüssiggas
- G = Erdgas
- E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn, Asynchronmotor hinten	
Leistung	480 kW/653 PS
Maximales Drehmoment	850 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,0 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b./0,21
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R20
Länge/Breite/Höhe	5.101/1.987/1.509 mm
Leergewicht/Zuladung	2.379/521 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	363 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität brutto/netto	100 kWh/n.b.
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/n.b.
Produktion	China, Anhui

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R21 102V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero Elect
Wendekreis links/rechts	12,9/12,8 m
Ecotest-Verbrauch	20,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	485 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.210 mm
Leergewicht/Zuladung	2.452/448 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365 l/-/-

## AUSSTATTUNG

NIO ET7 (100 kWh)

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion Fußgängerwarnsystem	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Serie
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,0</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	3,3
Kofferraum-Variabilität	4,4	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,6</b>
Bedienung	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	4,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	1,1
Federung	1,9	Schadstoffe	2,1
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	0,6		

Stand: März 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.11.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	95.080 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.024 km
Auffälligkeiten/Mängel	diverse Software-Bugs, unzuverlässig funktionierende Assistenzsysteme, Heizung teils ohne Funktion

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

### Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	480 kW (653 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	130 kW
maximales Drehmoment	850 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,4 kWh/100km / 488 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/90 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	99,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	-
Stufen / Einstellung	3/Menü

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	5% "Batterie schwach"
Leistungsreduzierung	-
Notfallstrecke bei Neustart	-

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Entriegelung Ladekabel	Menü

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

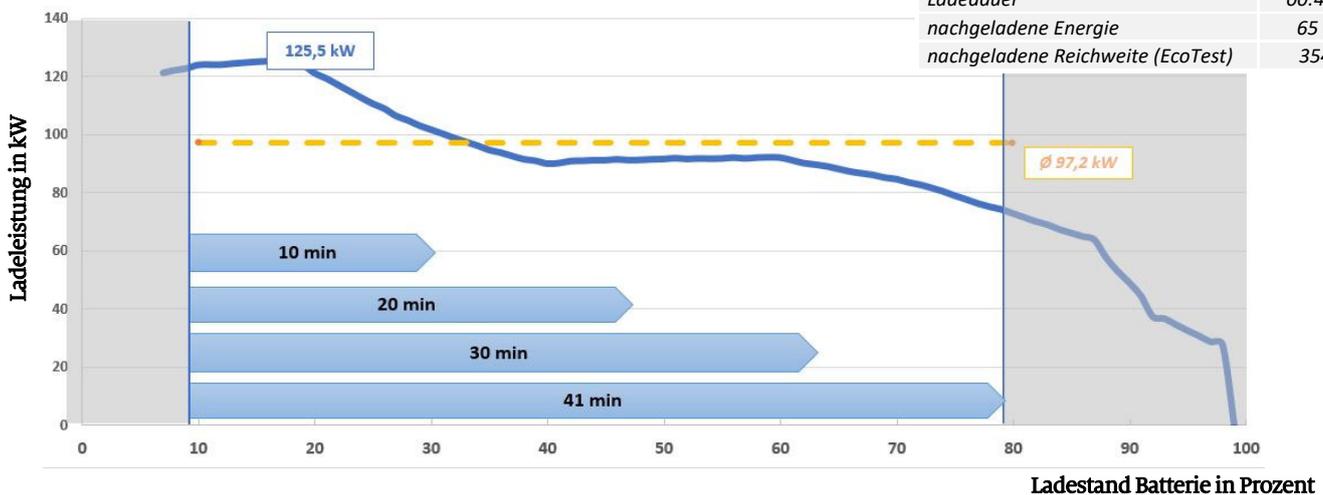
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, A)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	1,8 - 3,6	55,5 - 27,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,8 - 7,4	55,5 - 13,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	24,5 - 9 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 130 kW	41 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	97,2 kW
Ladedauer	00:41:00
nachgeladene Energie	65 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	354 km

### NACHGELADENE REICHWEITE

