



NIO ET5 (100 kWh) (inkl. Batterie)

Viertürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (360 kW/490 PS)

Der neue ET5 ist das wichtigste Fahrzeug in der rasant wachsenden Modellpalette der noch jungen Marke NIO. Die Mittelklasse-Limousine zielt exakt auf das Tesla Model 3 ab und kann an vielen Stellen nicht verhehlen, dass man sich bei der Entwicklung des ET5 den Amerikaner ganz genau angesehen hat. Nicht nur die schnörkellose Karosserieform, auch das sehr reduzierte Interieur erinnert stark an das Model 3. Leider ist die Bedienung ähnlich umständlich, da nahezu alle Funktionen über das zentrale Display gesteuert werden. Überzeugen kann der ET5 hingegen mit der guten Verarbeitungsqualität - die Produktion haben die Chinesen offensichtlich im Griff. Vorn bietet der NIO gute Platzverhältnisse, hinten geht die coupéhafte Dachlinie allerdings zu Lasten der Kopffreiheit. Das Kofferraumvolumen geht mit 420 l durchaus in Ordnung, allerdings erweist sich der kleine Kofferraumdeckel als unpraktisch. Hier ist die Shooting Brake-Variante mit großer Klappe die bessere Wahl. Und wie fährt er sich nun? Angenehm unaufgeregt und merklich komfortabler als das Model 3. Die nicht zu straffe Federung macht einen ordentlichen Job, die Fahreigenschaften sind sicher und durchaus agil. Leider geizt die entkoppelt wirkende Lenkung mit Rückmeldung und Gefühl. Die Fahrleistungen sind auf Sportwagenniveau, zumindest im Fahrmodus Sport+. Dann geben die beiden E-Motoren die vollen 490 PS/360 kW frei und der immerhin 2,2 t schwere ET5 schießt in glatten vier Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Geht man es gemächlicher an, kommt der ET5 im ADAC Ecotest mit dem optionalen 100-kWh-Akku auf einen Verbrauch von 19,7 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) und 530 km weit. Leider liegt die Ladeleistung und damit auch die Ladedauer am Schnelllader unter dem Niveau der Konkurrenz. Die wenigen Akku-Wechselstationen sind da zumindest aktuell kaum eine Hilfe. Der größte Hemmschuh dürften für den ET5 jedoch die Preiss sein, die rund 14.000 Euro über denen des Tesla Modell 3 liegen. **Konkurrenten:** u. a. BMW i4, BYD Seal, Polestar 2, Tesla Model 3.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sehr umfangreiche Ausstattung, sichere Fahreigenschaften, hervorragende Fahrleistungen, gute Reichweite
- ⊖ schlechte Rundumsicht, umständliche Bedienung, unterdurchschnittliche Schnellladeleistung und -dauer, unzuverlässig funktionierende Assistenzsysteme

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,4
	Fahrspaß	1,2
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ In puncto Verarbeitung rangiert der ET5 auf dem Niveau der Premiumkonkurrenz. 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 Hauptkonkurrent 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 rund um den Mitteltunnel fällt negativ auf. Außergewöhnlich: Der Kofferraum ist sogar auf der Unterseite der Hutablage mit Teppich verkleidet. Zudem wirken der Dachhimmel und die Dachsäulen dank des Mikrofaserbezugs (Option) besonders wertig.

Der Unterboden ist komplett verkleidet und damit nicht nur gut geschützt, sondern auch aerodynamisch gestaltet.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die Brutto-Akkukapazität des ET5 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 105,3 kWh (bei 11 kW AC) erforderlich. Der ET5 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden.

An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung 9,5 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 128 kW und im Schnitt 103 kW. Damit liegt die Ladeleistung 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 530 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 350 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 der WLTP-Verbrauchswert und nicht der tatsächliche 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.

In puncto Transportqualitäten schneidet der ET5 durchschnittlich ab: Ordert man die optionale elektrisch betätigte Anhängerkupplung, kann der NIO bis zu 1,4 t an den Haken nehmen. Gebremste Hänger dürfen bis zu 750 kg wiegen. Die Stützlast ist mit 100 kg großzügig bemessen. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es wie bei Limousinen üblich nicht. Die Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 468 kg und dürfte in den meisten Fällen ausreichen.

⊕ 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.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, ein Pannenreparaturset ist serienmäßig - dieses kann bei größeren Reifenschäden aber auch nicht weiterhelfen.

2,8 Licht und Sicht

Die LED-Scheinwerfer sorgen nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung, daran gibt es wenig auszusetzen. In puncto

Lichtfunktionen kann es der ET5 allerdings nicht mit der Konkurrenz aufnehmen: Der NIO wartet lediglich mit einem

Abbieglicht 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 sie allerdings nicht zu bieten.

⊖ Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist mäßig. 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 kaum zu vermeiden. Zudem fällt auch die Rundumsicht schlecht aus, was vor allem an der schlechten Sicht nach hinten liegt - das Heckfenster ist sehr schmal und die Kopfstützen lassen sich nicht versenken.

Einen Heckscheibenwischer hat der ET5 wie bei Fließhecklimousinen üblich nicht.

2,4 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 48 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. Die elektrisch aus- und einfahrbaren Türgriffe sollen die Aerodynamik des ET5 verbessern. Sie geben bereits bei sanfter Betätigung die Türen frei, hier kann sich speziell Mercedes mit seinem widerspenstigen ausfahrbaren Türgriffen ein Vorbild 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.

⊖ Im Gegensatz zum ET7 verzichtet NIO beim ET5 auf die praktischen Haltegriffe am Dachhimmel. 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.

2,5 Kofferraum-Volumen

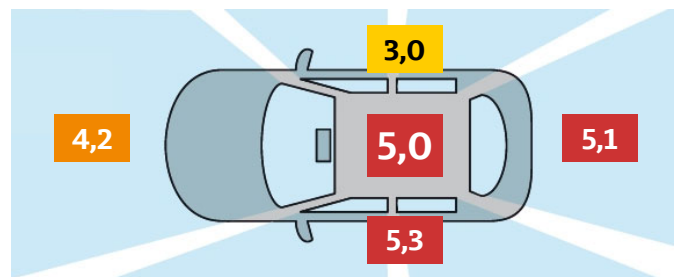
Das Standardvolumen der Stufenhecklimousine beträgt 420 l - für eine Stufenhecklimousine der Mittelklasse ein ordentlicher Wert. Klappt man die Rücksitzlehnen um und nutzt den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bietet der ET5 Platz für 870 l.



Breite Dachsäulen, die schmale Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

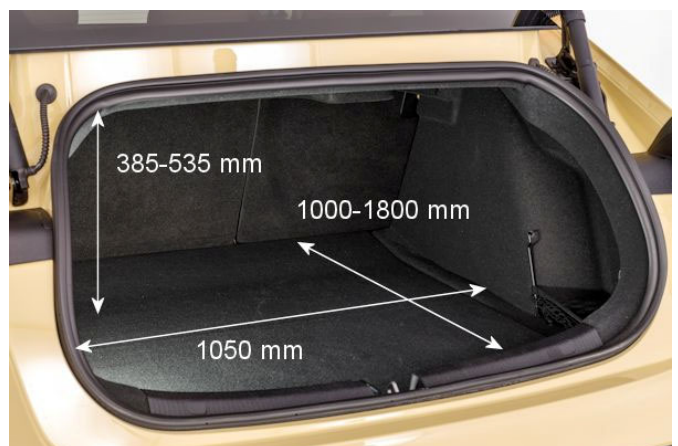
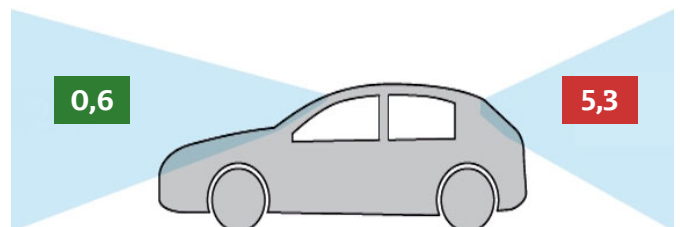
Rundumsicht

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.



Mit 420 l Volumen ist der Kofferraum des ET5 von klassenüblicher Größe.

⊖ Die große Limousine bietet anders als andere Elektroautos keinen Stauraum unter der vorderen Haube (Frunk). Dies ist beim als E-Auto entwickelten ET5 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.

2,4 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, immerhin ist das Gepäckabteil glattflächig gestaltet und damit gut nutzbar.

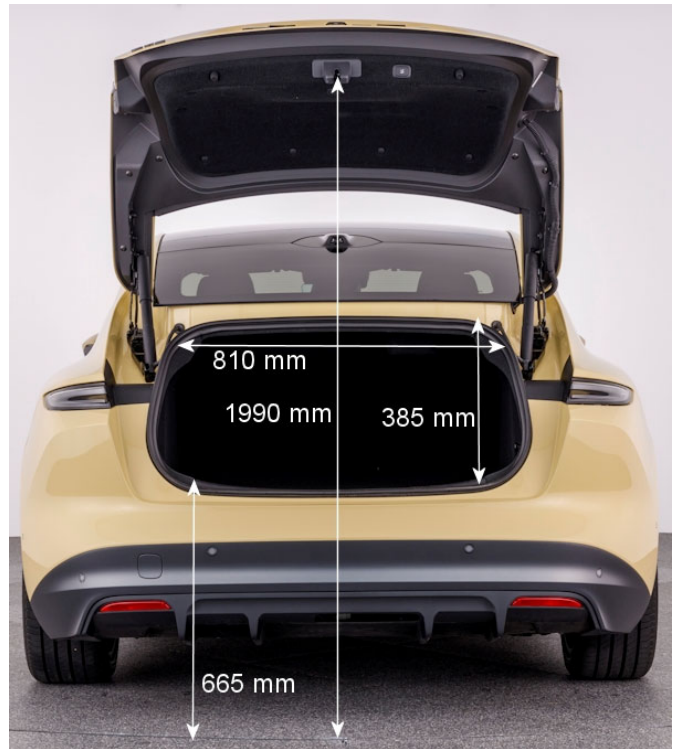
⊖ Das Heckklappenschloss ist zwar mit Kunststoff ummantelt, steht jedoch deutlich ab. Mit nur einer LED-Lampe ist der Kofferraum nur dürftig beleuchtet.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich vom Innenraum aus entriegeln und asymmetrisch umklappen.

Im Kofferraum findet man zumindest ein Staufach auf der rechten Seite sowie einen kleinen Stauraum (ca. 15 l) unter dem Ladeboden vor.

⊖ Die äußeren Fondgurte können beim Zurückklappen der Lehnen eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Der



Die angenehm tiefe Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

mittlere Gurt ist nicht an der Lehne, sondern oben an der Hutablage befestigt. Die Folge: Er ist bei umgeklappter Lehne im Weg und erschwert das Beladen mit sperrigen Gegenständen.

2,9 INNENRAUM

3,3 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, im Gegensatz zum Tesla Model 3 verbaut jedoch auch NIO ein zusätzliches Kombiinstrument für die Anzeige der wesentlichen Fahrinformationen wie etwa der Geschwindigkeit. Allerdings ist die verwendete Schrift recht klein geraten und damit nicht ideal ablesbar - im Gegensatz zum Zentraldisplay lässt sich die Schriftgröße auch nicht vergrößern. 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. 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 Display, das



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum geben wenig Anlass zur Kritik. Bei der Bedienung kopiert Nio weitgehend den Marktführer Tesla und damit auch dessen Schwächen. Funktionstasten sucht man vergeblich, weil sich die Bedienung auf das zentrale Display konzentriert und wichtige Funktionen in Untermenüs versteckt sind. Entsprechend groß ist die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

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 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 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. Und im Gegensatz zu Tesla verfügen die NIO-Modelle über einen separaten Wischerhebel und die Taste für den Warnblinker befindet sich gut erreichbar auf der Mittelkonsole.

⊖ Es gibt keine Taste zum Abstellen der Fahrbereitschaft des ET5. Dafür muss man das Auto verlassen und abschließen - erst dann fährt etwa das Infotainmentsystem herunter und die Scheinwerfer gehen aus.

Die aktuell eingestellte Innenraumtemperatur ist zwar dauerhaft am unteren Ende des Touchscreens eingeblendet und lässt sich dort auch rasch ändern, für weitere Einstellungen wie etwa die Luftverteilung oder die Sitzheizung bzw. -lüftung muss man allerdings das Klimamenu aufrufen, was stark vom Verkehrsgeschehen ablenkt.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Wie in dieser Fahrzeugklasse üblich ist der ET5 mit einem Online-Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen und der Integration der Ladestopps in die Routenplanung ausgestattet - leider wird für die Berechnung der WLTP-Verbrauch und nicht der reale Verbrauchswert herangezogen.

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 ein USB-C-Anschluss im Bereich der Mittelkonsole. Zudem lässt sich das Smartphone über die

hervorragend erreichbare induktive Ladeschale auf der 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 lassen sich die Streamingdienste wie Spotify und Tidal in das Infotainmentsystem einbinden.

2,0 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.

3,3 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit im Fond fällt dank des großen Radstands von 2,89 m großzügig aus. Für den Kopf bietet der NIO infolge der coupéhaften Dachlinie weniger Platz, spätestens ab 1,85 m nimmt man Kontakt zum Dach auf. Zudem finden große Schuhe unter den Vordersitzen keinen Platz und der Kopf der Fondinsassen befindet sich direkt neben der C-Säule. Das Panorama-Glasdach reicht weit nach hinten und sorgt dadurch für einen lichtdurchfluteten Innenraum - allerdings auch, wenn man das nicht möchte. Eine Jalousie gibt es leider nicht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,9 Innenraum-Variabilität

⊖ Wie beim ET7 verzichtet NIO auch beim ET5 auf ein Handschuhfach. Zwar bietet er unter der freischwebenden Mittelkonsole eine große und gut nutzbare Ablage, ein Ersatz für ein Handschuhfach ist diese 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: Man findet lediglich kleine Türfächer sowie zwei aus der Mittelarmlehne ausfahrbare Becherhalter vor. Praktische Lehnentaschen sucht man leider vergebens.

1,9 KOMFORT

2,6 Federung

Der ET5 ist mit einem konventionellen Stahlfeder-Fahrwerk ausgerüstet, die Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung ist dem größeren ET7 vorbehalten.

Der gebotene Federungskomfort geht in Ordnung, den Hauptkonkurrenten Tesla Model 3 kann der NIO mit der nicht übertrieben straffen Abstimmung deutlich distanzieren. Innerorts

dürfte das Fahrwerk sensibler auf Unebenheiten reagieren, hier machen sich die großen 19-Zoll-Räder mit ihrem hohen Eingengewicht und der wenig nachgiebigen Reifenflanke negativ bemerkbar. Auf Landstraßen und besonders auf Autobahnen zeigt sich das Fahrwerk schluckfreudiger und hält die meisten Fahrbahnschäden von den Insassen fern.

2,1 Sitze

⊕ Die elektrisch verstellbaren Vordersitze samt Memoryfunktion punkten trotz der straffen Polsterung mit einem guten Sitzkomfort. Sie passen für sämtliche Körperstaturen und sind ordentlich konturiert, der Seitenhalt fällt hingegen nur durchschnittlich aus. Ordert man das Comfort-Paket, bieten die Vordersitze zudem eine elektrisch verstellbare Oberschenkelaufgabe sowie eine Massagefunktion mit verschiedenen Programmen. Die Sitzposition ist bequem,

allerdings lassen sich weder Mittelarmlehne noch die fixen Kopfstützen verstellen. Störend ist die ungewohnt hohe Sitzposition, die den Fahrer nur mäßig ins Fahrzeug integriert. Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe ist angemessen, hier lässt es sich als Fondinsasse auch auf langen Etappen gut aushalten. Die Rücksitzbank ist ordentlich konturiert, allerdings sind die Beine wie oftmals bei E-Autos vergleichsweise stark angewinkelt - der Grund hierfür ist der Akku im Unterboden.

2,4 Innengeräusch

⊕ Im ET5 geht es angenehm leise zu, der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 67,6 dB(A) – ein ordentlicher Wert, mit dem sich der NIO auf Augenhöhe mit den meisten Konkurrenten befindet. Während die Windgeräusche

bei höheren Geschwindigkeiten hörbar ansteigen, ist vom E-Antrieb selbst unter Last oder beim Rekuperieren kaum etwas zu hören.

0,6 Klimatisierung

⊕ Der ET5 bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Luftausströmern für die Fondgäste sowie - wie bei E-Autos üblich - Standklimatisierung mit. Zudem lässt sich die Luft im Innenraum optional ionisieren und beduften.

Beheizbare Vordersitze sind serienmäßig an Bord. Ordert man das Komfort-Paket für 1.500 Euro, wartet der NIO zusätzlich u. a. mit einer Lenkradheizung, Sitzheizung für die äußeren

Fondsitze sowie belüftbaren Vordersitzen auf. 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 umständlich über den Touchscreen eingestellt werden, allerdings lässt sich die Luftmenge auch dort nicht anpassen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Um die volle Motorleistung und damit die maximale Beschleunigung abrufen zu können, muss man zuvor den Fahrmodus Sport+ auswählen. Dann stellt der ET5 die ganzen 490 PS/360 kW zur Verfügung und beschleunigt trotz des hohen Leergewichts von 2,2 t innerhalb von nur 4,0 s aus dem Stand auf Tempo 100 - das ist ein Beschleunigungswert, den vor einigen Jahren nur sehr potente Sportwagen erreichten. 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 standardmäßig aktiviert ist - in diesem Fall den 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 3,6 s. Von 80 auf 120 km/h genehmigt sich der NIO 4,9 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 und kaum störende Motorgeräusche. Die beiden E-Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig

sowie spontan ab und schieben den ET5 auch im oberen Geschwindigkeitsbereich bis zur Höchstgeschwindigkeit mit Nachdruck voran.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ET5 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 klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den kleinen Wipphebel 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der ET5 kann im Kapitel Fahrstabilität überzeugen. Der Geradeauslauf ist tadellos, nach einem Lenkimpuls zentriert das Lenkrad schnell und hält den Wagen sicher in der Spur. Den ADAC Ausweichtest besteht der ET5 sicher und bei Bedarf durchaus zügig. Das elektronische Stabilitätsprogramm arbeitet sensibel und effektiv. Viel zu tun bekommt das ESP jedoch nicht, der ET5 durchfährt den Pylonenkurs weitgehend

neutral und baut bei zu viel Elan Geschwindigkeit durch Schieben über die Vorderachse (Untersteuern) ab. Der NIO bringt die 490 PS selbst bei Ausnutzung der vollen Leistung weitgehend verlustfrei auf den Asphalt. Lediglich bei feuchtem Untergrund neigen die Vorderräder etwas zum Durchdrehen - hier dürfte die Antriebsschlupfregelung noch sensibler arbeiten.

2,7 Lenkung

Im Vergleich zum ET7 ist NIO die Abstimmung beim ET5 etwas besser gelungen. Besonders die Mittenlage ist klarer definiert, was nicht nur für einen entspannten Geradeauslauf sorgt, sondern auch für die Lenkpräzision förderlich ist. Allerdings fühlt sich die Lenkung besonders in der standardmäßig aktiven

Comfort-Einstellung entkoppelt und synthetisch an - die Lenkkraftunterstützung ist zu hoch und der Lenkkraftanstieg bei zunehmendem Lenkwinkel kaum zu spüren. Hinzu kommt, dass die Lenkung mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu

Anschlag sehr indirekt übersetzt wurde, was zu Lasten der Handlichkeit geht.

2,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der NIO nach 35,5 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein ordentlicher Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Der NIO ET5 bringt ein Arsenal an Fahrerassistenzsystemen serienmäßig mit. Für die Sicherheit stehen u. a. ein Notbremssystem (bis 150 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 ET5 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 nicht sonderlich zuverlässig. Vom angekündigten hochautomatisierten Fahren gemäß Level 3, bei dem der Fahrer sich vorübergehend vom Verkehrsgeschehen abwenden darf und das Fahrzeug selbstständig fährt, scheint der ET5 trotz der vollmundigen Ankündigungen doch weit entfernt. So zeigte 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.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der NIO ET5 mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2023) ein sehr 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 1,85 m Größe. Im Fond bieten die Kopfstützen zwar lediglich bis 1,75 m Schutz,

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
	Querverkehrerkennung 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	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

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.

⊖ Das Warndreieck befindet sich unter dem Ladeboden und ist dort bei vollbeladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Der ET5 besitzt keine Zurrösen, mit deren Hilfe sich ein Gepäcknetz zur Ladungssicherung spannen ließe.

2,3 Kindersicherheit

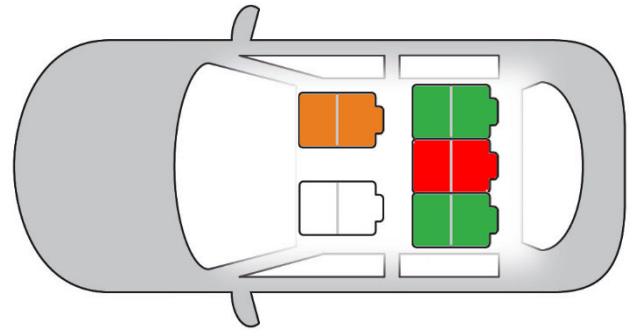
⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der NIO ET5 im Kapitel Kindersicherheit 85 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2023) und damit insgesamt ein gutes Ergebnis. Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank. Dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Das Fixieren mit dem Gurt ist ebenfalls 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

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)

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

2,2 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der ET5 auf 83 Prozent der erreichbaren Punkte im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 07/2023). Besonders im Bereich der Frontscheibe dürfte

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

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO₂

⊕ Der NIO ET5 ist sehr effizient und kommt im ADAC Ecotest auf einen Verbrauch von 19,7 kWh/100 km, woraus eine CO₂-Bilanz von 98 g/km resultiert. Diese Verbrauchsangabe

beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Dafür erhält die Mittelklasse-Limousine im Verbrauchskapitel 51 von 60 möglichen Punkten.

1,9 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 CO₂-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 19,7 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 80 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ET5 im Schadstoffkapitel 41 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe bekommt der Chinese 92 Punkte und die Maximalausbeute von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Monatliche Gesamtkosten

Der NIO ET5 kostet exklusive des Akkus 47.500 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 68.500 Euro. Die Ausstattung ist dabei sehr umfangreich und beinhaltet u. a. Annehmlichkeiten wie ein High-End-Soundsystem, ein 360-Grad Kamerasystem, eine

Soft-Close-Funktion sowie elektrisch verstellbare Kunstleder-sitze samt Memory-Funktion.

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 80 Euro, allerdings nicht vor dem Jahr 2031, bis dahin ist der Stromer von der Steuer befreit.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ET5 (75 kWh) (inkl. Batterie)	ET5 (100 kWh) (inkl. Batterie)
Aufbau/Türen	SR/4	SR/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	360 (490)	360 (490)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	700/0	700/0
0-100 km/h [s]	4,0	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	18,9/18,9 kWh E	18,6/18,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	59.500	68.500

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	360 kW (490 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	100 kW
maximales Drehmoment	700 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,7 kWh/100km/534 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/90 kWh
komplette Volla ladung mit Ladeverlusten	105,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
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	einstellbare RRW Batt. gelb, bei 0 km RRW Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Entriegelung Ladekabel	Menü und Taste am Ladeanschluss

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

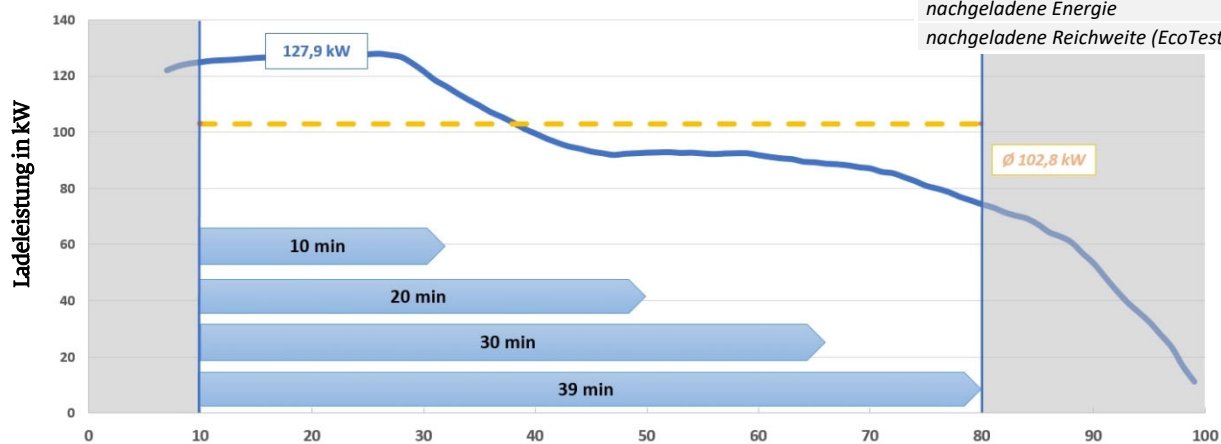
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, A)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	90 - 46 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	90 - 14 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	24,5 - 9,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 125 kW	39 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

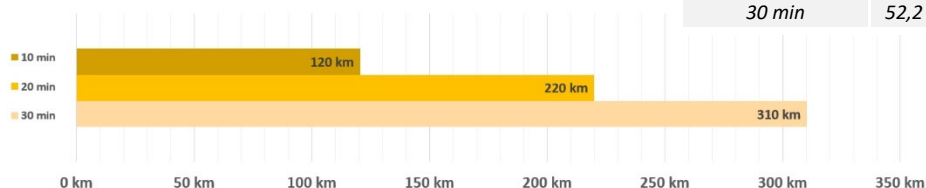


Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	102,8 kW
Ladedauer	00:39:00
nachgeladene Energie	66 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	392 km

Ladestand Batterie in Prozent

NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	20,3 kWh	120 km	32%
20 min	37 kWh	220 km	50%
30 min	52,2 kWh	310 km	66%



HERSTELLERANGABEN

Asynchronmotor vorn, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	360 kW/490 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.790/1.960/1.499 mm
Leergewicht/Zuladung	2.235/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	386 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	100 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 90.000 km/10 Jahre
Produktion	China, Anhui

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	19,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 98 g/km)
Reichweite	530 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.185 mm
Leergewicht/Zuladung	2.222/468 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/870/- l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.03.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	74.980 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.899 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
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	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	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/1.500 Euro (Paket)°
Lenkradheizung	1.500 Euro (Paket)°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro°
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: September 2023
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner