



## NIO EL8 Long Range Executive (inkl. Batterie)

Fünftüriges SUV der Oberklasse (480 kW / 653 PS)

Mit dem EL8 bietet der erst 2014 gegründete Hersteller NIO aus Fernost bereits das dritte SUV an, welches gleichzeitig sein aktuelles Topmodell in diesem Segment darstellt. Die Chinesen selbst bezeichnen den EL8 selbstbewusst als „Smart Electric Flagship SUV“ und machen damit ihre Ambitionen deutlich - aber ist diese Charakterisierung auch gerechtfertigt? Getreu dem Motto „viel hilft viel“ bekommt man bis auf ein paar Kleinigkeiten mit dem EL8 bereits in der Basis für 82.900 Euro einen nahezu voll ausgestatteten Sechssitzer, welcher die chinesische Interpretation eines luxuriösen Gleiters deutlich verkörpert. Sanft und leise werden die Insassen über jegliches Terrain mit dem serienmäßigen Zweikammer-Luftfahrwerk inklusive adaptiver Dämpferregelung chauffiert und vom Premium-Interieur bezirzt. Der Fokus auf komfortables Reisen wird auch angesichts der fürstlichen Platzverhältnisse deutlich, zumindest wenn man nicht in der dritten Sitzreihe Platz nehmen muss. Insbesondere im Modus Sport+ beeindruckten die Fahrleistungen des 2,6-t-Kolosses, wobei sich der Verbrauch von 22 kWh/100 km im ADAC Ecotest dann auch in beeindruckende Höhe verabschiedet. Die Reichweite von rund 450 km lässt sich nur unter günstigen Bedingungen realisieren - gerade bei Autobahnfahrt schmilzt sie in Windeseile dahin und macht häufige Ladestopps notwendig. Immerhin wird die Batterie zügig wieder aufgeladen. Kurven sind erwartungsgemäß nicht die Stärke des großen NIO, wobei dessen Fahrverhalten stets sicher und beherrschbar bleibt. Die Bedienung im sehr sparsam mit haptischen Tasten ausgestatteten Innenraum ist gewöhnungsbedürftig, da die meisten der zahlreichen Funktionen des EL8 im Zentralsdisplay per Touch zu steuern sind. Verbaut ist außerdem regelrecht eine Armada an Sensoren und Assistenzsystemen, welche aber (noch) Funktionsschwächen aufweisen. Die Fortschritte sind aber beachtlich und NIO updated fleißig weiter. **Konkurrenten:** u.a. HiPhi X, Hongqi E-HS9, VinFast VF 9, Mercedes-Benz EQS SUV, Tesla Model X.

- ⊕ umfangreiche Serienausstattung, hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, hohes Komfortniveau insbesondere auf langen Strecken
- ⊖ gewöhnungsbedürftige und ablenkungsträchtige Bedienung, kein Apple CarPlay und Android Auto, kein Handschuhfach, gefühllose Lenkung, erschwerte Gepäcksickeherung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN k.A.

### Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	4,6
	Senioren	2,8
	Langstrecke	1,9
	Transport	2,0
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★☆

## 2,2

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM**

## 1,5

**Verarbeitung**

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie des NIO ist auf einem sehr hohen Niveau und wird dem Premiumanspruch der Chinesen gerecht. Verarbeitungsmängel am Blech fallen keine auf und falls es doch Defizite gäbe, wären die, wie die übrige Karosserie, ohnehin sauber verkleidet. Nur mit Akribie lässt sich hinter den Kunststoffverkleidungen mal ein nur grundiertes Stück Blech finden. Auch untenrum gibt es beim EL8 totale Diskretion, sodass aerodynamische Einbußen vom Unterboden her ausgeschlossen werden können. Lediglich um den Akku herum lässt der EL8 Einblicke zu - das liegt aber sicher an der voll automatisierten Akkuwechsoption in einer von den aktuell europaweit 60 NIO Power Swap Stations. Oberhalb der Fensterlinie ist die Karosserie

im Innenraum komplett mit Alcantara ausgekleidet - das ist wirklich Premium.

⊖ Beim Interieur fallen knarrende Kunststoffteile auf, sei es am Armaturenbrett, die Türrahmenverkleidungen oder die Türgriffe. Abseits der primär mit den Passagieren in Kontakt stehenden Bereiche lassen sich auch mal unsauber entgratete Kunststoffkanten erfühlen. Vorne wie hinten sind die Türverkleidungen nur an den wesentlichen Kontaktstellen geschäumt, sonst passt der gehobene Gesamteindruck. Um die Fronthaube zu öffnen, muss man sich aber schon weit unter das Armaturenbrett bemühen und wissen, dass es dort etwas zu bedienen gibt.

## 3,2

**Alltagstauglichkeit**

Den EL8 bietet NIO als Fünftürer mit 4+2 Sitzen und einer stadtverkehrsfeindlichen Länge von 5,1 m an. Entsprechend kann sich die Alltagstauglichkeit nur noch in Richtung Überland oder Autobahn fokussieren. Nach WLTP gibt der Hersteller eine Reichweite von 510 km an. Beim ADAC Ecotest waren es rund 450 km - das ist absolut betrachtet mäßig, für einen so großen Sechssitzer aber relativ gut. Fordert man allzu oft die beachtlichen 480 kW (653 PS) Spitzenleistung ab, geht es natürlich noch schneller abwärts mit dem SoC (State-of-Charge). Um den Moment des Nachladens nicht zu verpassen, kann der Nutzer selbst einstellen, wann die erste Warnung bei geringem Ladestand erscheinen soll. Die zweite Warnung gibt es dann aber spätestens bei 7 % SoC. Sofern einen das Navigationssystem gerade zu einer Ladesäule lotst, wird die Batteriekonditionierung automatisch rechtzeitig aktiviert. Ansonsten lässt sich diese auch manuell im Menü aktivieren, um somit den Ladeprozess für bis zu 240 kW Leistung bestmöglich vorzubereiten (nur bei Ladestationen mit 660 A Stromabgabe, bei Ladestationen mit 500 A Stromabgabe sind bis zu 185 kW möglich laut NIO). Die einzige Ladeklappe befindet sich am Kotflügel auf der Beifahrerseite und lässt sich entweder über das Bordmenü öffnen oder indem man oberhalb der Klappe über das Blechkleid streicht. Darunter verbirgt sich die CCS-Buchse. Serienmäßig schickt NIO sowohl ein Typ2-Kabel als auch einen Schuko-Adapter mit, wobei man sich mit letzterer Option knapp zwei Tage beschäftigen könnte, um die 90 kWh (netto) Batterie voll zu bekommen. Beim DC-Laden ist ein gemessener Standard-Ladehub von 10 auf 80 % SoC aber auch in 28 min zu bewerkstelligen, bei einer

durchschnittlichen Ladeleistung von 147,5 kW. Während des Ladens und bei offenem Fahrzeug berichtet der EL8 fleißig über das Display an den Nutzer, wie weit er mit dem Laden ist (SoC, Restkilometer und -dauer) und wie er lädt (Ladeleistung und -strom sowie Reichweite je 10 min Ladedauer). Bei Verriegelung des NIO erlischt nach kurzer Zeit auch die LED an der Ladeklappe, sodass nur noch die App oder Ladesäule auf den Ladeprozess hinweist. Die Zuladung ist mit 562 kg eher dürftig, beachtet man zum einen, dass sechs Passagiere komfortabel reisen wollen, und zum anderen das hohe Leergewicht des Testwagens von 2,6 t. Die Anhängelast von 2000/750 kg (gebremst/ungebremst) entspricht da schon eher der Erwartung bei einem Fahrzeug dieses Formats - leider aber auch der Wendekreis von rund 13 m. Auf der serienmäßigen Dachreling lassen sich 75 kg montieren, was für zwei E-Bikes reicht. Die optionale Anhängerkupplung (1.250 Euro) verträgt 100 kg Stützlast.

⊖ Der NIO lässt sich offenbar nur abschalten, indem man ihn verriegelt. Andernfalls bleibt er permanent im fahrbereiten Zustand und saugt sich somit sukzessive die Traktionsbatterie leer. Bleibt man denn mal liegen aufgrund einer Reifenpanne, könnte man mit der einzig verfügbaren Option (Pannenset mit Kompressor im Kofferraum) versuchen sich zum nächsten Reifenservice zu retten. Da es aber weder Ersatzrad noch Wagenheber oder Radmutternschlüssel gibt, wird es wohl eher der Pannendienst im Fall der Fälle.

## 2,6 Licht und Sicht

Nachts sorgen die Matrix-LED-Scheinwerfer für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Durch die dynamisch zu- und abschaltenden LEDs entstehen jedoch insbesondere beim Fernlicht Überlagerungen, welche für eine fleckige Lichtverteilung sorgen. Der dynamische Fernlichtassistent blendet zuverlässig nachts andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus und vermeidet damit Blendwirkungen. Leider gibt es keine Scheinwerferreinigungsanlage, welche Blendungen durch verdreckte Scheinwerferscheiben reduzieren könnte. Beim Abbiegen erfolgt eine verstärkte Ausleuchtung des Kreuzungsbereichs durch die Frontscheinwerfer und es schalten sich zusätzlich Lampen unter den Seitenspiegeln zu, welche den Bereich unmittelbar neben dem Fahrzeug ausleuchten. Das Zu- und Abschalten der LEDs beim Abblendlicht sorgt für einen Kurvenlichteffekt.

⊕ Die in die Scheibenwischerarme integrierten Waschdüsen sorgen auch bei hohem Tempo für eine gute Scheibenreinigung. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel blenden serienmäßig nachts automatisch ab, besitzen aber keine asphärischen Bereiche zur Reduzierung toter Winkel.

⊖ Ohne die serienmäßige 360°-HD-Rundumsichtkamera in Kombination mit den zahlreichen Parksensoren wäre ob der schieren Größe des EL8 ein Parken sehr schweißtreibend. Die Übersicht der Karosserie ist mäßig, vor allem über die lange Fronthaube nach vorn lässt sich das Ende nur grob abschätzen. Nach hinten wird die Sicht zum einen durch die große Entfernung zur recht kleinen Heckscheibe erschwert und zum anderen stören die Kopfstützen der zweiten Reihe das Sichtfeld. Wiederum ist die Sicht auf den Verkehr vor einem durch die SUV-typisch hohe Sitzposition tadellos.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

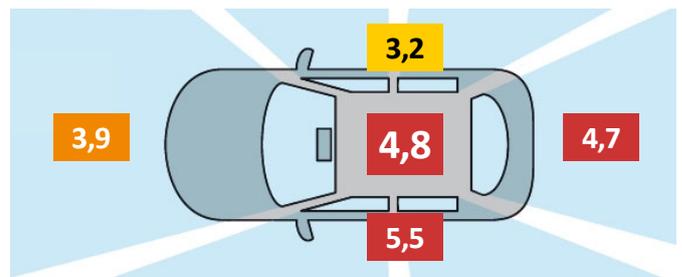
⊕ Nähert man sich dem EL8, wird dies durch die umfangreiche Umfeldbeleuchtung zelebriert. Das schlüssellose Schließsystem, welches sich auch nicht durch einen Funkverlängerer täuschen lässt, gewährt einem Zugang bei Annäherung und schließt auch wieder ab, wenn man sich entfernt. Alternativ ist das Ver- und Entriegeln auch an allen elektrisch ausfahrbaren Türgriffen durch Berührung möglich oder klassisch mit der Funkfernbedienung. Der vordere Zustieg in den EL8 gestaltet sich wegen der recht schräg stehenden A-Säule und den wuchtigen Schwellern trotz der riesigen Türausschnitte etwas erschwert. Erleichterung schafft da der serienmäßige Komfoteinstieg für den Fahrersitz. In die zweite Reihe gelangen die Passagiere besser. Es müssen zwar auch hier die wuchtigen Schweller überwunden werden, dafür stört kein Mittelunnel beim Durchrutschen zur anderen Seite.



Durch die beachtliche Außenlänge des NIO und die kleine Heckscheibe fällt die Sicht nach hinten schwer. Die nicht versenkbaren Kopfstützen der zweiten Reihe behindern die Sicht nach hinten zusätzlich.

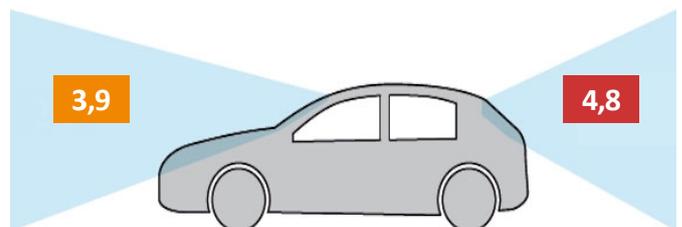
## Rundumsicht

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.



⊖ So sehr die großen Türausschnitte den Einstieg erleichtern, können die damit auch sehr langen Türen bei engen Parklücken einem zum Verhängnis werden. In die dritte Reihe erfolgt der Zustieg recht beengt, obwohl die Einzelsitze der zweiten Reihe auf Knopfdruck elektrisch aus dem Weg fahren. Haltegriffe gibt es nur in der zweiten Reihe, dafür aber rundum Türen, die mit Softclose schließen.

## 1,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Bei umgeklappter dritter Sitzreihe und Einstellung der Sitze für die ersten beiden Sitzreihen passend für einen Durchschnittsmenschen, fasst der Gepäckraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 615 l. Nutzt man den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen hinter der zweiten Sitzreihe auf 1025 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 19 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die dritte Sitzreihe hoch, lassen sich dahinter bis zur Oberkante der Sitzlehne 190 l verstauen. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 30 l Ladevolumen Platz. Es besteht außerdem die Möglichkeit die zweite Sitzreihe elektrisch maximal nach vorne zu verfahren und die Lehnen weitestmöglich nach vorn zu kippen. Dann lassen sich insgesamt 845 l bis zur Fensterunterkante verstauen. Bis zum Dach hoch (aus Sicherheitsgründen nicht empfohlen) wären 1510 l möglich.



Klappt man die dritte Sitzreihe um und nutzt den Stauraum bis zur Fensterkante, so ergeben sich 615 l Kofferraumvolumen. Nutzt man die komplette Ladekapazität des NIO, so lassen sich maximal 1.510 l unterbringen.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Grundsätzlich ist die Nutzbarkeit des Kofferraums an gewisse Einschränkungen gekoppelt: Bei aufgestellter dritter Sitzreihe gibt es keinen Abschluss nach oben durch eine Hutablage oder ein Rollo und bei umgeklappter dritter Sitzreihe fehlt eine Barriere nach vorne hin zur zweiten Sitzreihe. Entsprechend muss bei Nutzung des Kofferraums immer an eine geeignete Ladungssicherung gedacht werden, da sonst das Ladegut ungehindert zwischen den Einzelsitzen der zweiten Reihe hindurch durch den gesamten Innenraum wandern kann.

⊕ Die elektrisch betätigte Heckklappe lässt sich entweder mit der Fernbedienung oder von innen bzw. mit einem Fußschwenk unter der Heckschürze öffnen und schließen - einen separaten Zuziehgriff innen gibt es nicht. Mit 79 cm ist die Ladekante von der Fahrbahn aus sehr hoch. Diese Höhe lässt sich aber verringern, indem man die Taste zur Ladehilfe rechts im Kofferraum betätigt, welche das Heck absenken lässt. Mit der Heckklappe wird eine große und gut nutzbare Karosserieöffnung frei, sodass auch ein Beladen mit sperrigen Gegenständen gelingt. Die Ladekante nach innen zum Kofferraumboden ist mit 0,5 cm vernachlässigbar niedrig. Wird die dritte Sitzreihe versenkt, ergibt sich eine absolut



Die mit 79 cm recht hohe Ladekante lässt sich per Knopfdruck absenken. Ist die dritte Sitzreihe umgeklappt, sollte besonderes Augenmerk auf die Ladungssicherung gelegt werden.

ebene Ladefläche. Durch die eine Lampe rechts im Kofferraum und die andere mittig in der Heckklappe wird das Gepäckabteil ausreichend beleuchtet.

⊖ Das Heckklappenschloss steht deutlich von der Heckklappe ab, ist dafür aber großzügig mit Kunststoff ummantelt.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Alle Sitze sind elektrisch bedienbar, einschließlich der dritten Sitzreihe. Diese wird mittig geteilt im Kofferraumboden versenkt, wobei sich die Sicherheitsgurte beim Wiederaufstellen sehr leicht einklemmen lassen. Die dritte Reihe ist sowohl von der Kofferraumöffnung als auch vom Innenraum aus klappbar. Zusätzlich gibt es eine Taste im Kofferraum, welche das Gepäckabteil automatisch maximiert: Die zweite Sitzreihe fährt vor und stellt sich soweit möglich auf und die dritte Reihe versenkt sich.

⊖ Sowohl der Beifahrersitz als auch die Einzelsitze in der zweiten Reihe lassen sich nicht umklappen. Außerdem fehlt es rechts und links an Seitenfächern im Kofferraum und ein Transportsystem zur Ladungssicherung ist nicht erhältlich. Zurrösen zur Anbringung eines Gepäcknetzes (optional für 50 Euro) sind zwar vorhanden, aber grenzwertig hoch angeordnet.

## 2,4 INNENRAUM

### 3,3 Bedienung

Nahezu alle Fahrzeugfunktionen werden wie bei den Tesla-Modellen über das zentrale Display über der Mittelkonsole gesteuert. Es gibt neben dem Gangwahlschalter nur drei Tasten in der Mittelkonsole: Warnblinker, Innenraumverriegelung und Fahrmodusauswahl. Das 12,8"-AMOLED-Zentraldisplay mit seiner hervorragenden Auflösung und Reaktionsschnelligkeit ist ergonomisch günstig angeordnet. Die Bedienstruktur der Menüführung erschließt sich allerdings nicht auf Anhieb, sodass man die eher selten benötigten Funktionen suchen muss. Hinzukommend ist ob des Bedienkonzepts eine erhöhte Konzentration vonnöten, um die gefundenen Menüpunkte dann auch treffsicher mit dem Finger auszuwählen, sodass der NIO allgemein ein großes Ablenkungspotenzial bietet.

⊕ Das 16,3"-Head-up-Display überzeugt mit einem umfangreichen, aber dennoch übersichtlich dargestellten Informationsgehalt und guter Darstellungsschärfe.

⊖ Wie bei Tesla erfolgt die Einstellung der Außenspiegel und des Lenkrads über die Lenkradtasten, nachdem im Bedienmenü der entsprechende Unterpunkt ausgewählt wurde. Beim NIO sind die Tasten am Lenkrad zusätzlich noch unbeschriftet und mehrfach belegt. Die Bedienung der Scheibenwischer erfolgt zwar klassisch über den rechten Hebel am Lenkstock, die Intensität bzw. Empfindlichkeit des Regensensors jedoch ist im Menü einzustellen. Ebenso im Menü verborgen sind die Einstellungen der Außenbeleuchtung. Waren die Nebelleuchten beim EL6 beispielsweise schnell und einfach am Blinkerhebel zu bedienen, ist dies beim EL8 nur noch im Menü zu erledigen. Ein kleiner Trost ist die Schnellzugriffsseite, welche erreichbar ist beim Wischen über das Zentraldisplay von links nach rechts. Hier lassen sich auch

### 1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der EL8 ist mit NIO's eigenem Betriebssystem Banyan ausgestattet, welches mit einem Online-Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen und Integration der Ladestopps in die Routenplanung aufwartet. Das System ist generell durch die integrierte SIM-Karte over-the-air-updatefähig. Außerdem tragen zur angenehmen Reisegestaltung das Online- und DAB+-Radio, ein WLAN-Hotspot, gut positionierte kabellose Ladeplätze für Smartphones in der ersten und zweiten Reihe sowie zahlreiche USB-Anschlüsse bei. 12-V-Steckdosen gibt es sowohl in der ersten Reihe als auch im Kofferraum, dagegen sucht man eine 230-V-Dose vergeblich. Zur Serienausstattung gehört das "7.1.4 Immersive Soundsystem" mit sage und schreibe 23 Lautsprechern und 2.230 W Systemleistung, welches das Musikformat Dolby Atmos mit Dirac Pro 3D Sound unterstützt. Mit der NIO-App



Sämtliche Bedieneingaben erfolgen über Menü oder Untermenü am zentralen Display. Will man während der Fahrt schnell Änderungen vornehmen, so ist man häufig vom Verkehrsgeschehen abgelenkt.

Favoriten ablegen und damit Einstellungsprozesse zumindest teilweise verkürzen. Trotzdem sind zusätzliche Bedienschritte für Standardfunktionen notwendig. Da hilft die dauerhafte Projektion der Innenraumtemperatur in den unteren Rand des Zentraldisplays auch nur im ersten Moment, denn weitere Einstellungen wie die Luftverteilung oder Sitzklimatisierung gibt es erst in den darauffolgenden Menüpunkten. Die Aussagekraft des Bordcomputers ist überschaubar: Die „Reisestatistik“ (Distanz, Zeit und Durchschnittsgeschwindigkeit) gilt nur für die aktuelle Fahrt und lässt sich nicht manuell zurücksetzen. Der Durchschnittsverbrauch lässt sich auch nicht manuell zurücksetzen und bezieht sich ausschließlich entweder auf die letzten 10 oder 100 km.

besteht die Möglichkeit Informationen vom Fahrzeug (u.a. Akkustand) abzurufen oder Remotebefehle (u.a. Standklimatisierung) zu senden. Nirgends werden aber die fernöstlichen Vorzüge so deutlich wie an NIO's eigenem KI-unterstützten Sprachassistenten Nomi, welcher von jedem der Sitzplätze aus ansprechbar sein soll und beim Testwagen als kleine bewegliche Figur (NIO Mate - optional für 1.000 Euro) inklusive Display auf dem Armaturenbrett thront oder tanzt.

⊖ Eine Smartphoneanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist generell nicht verfügbar. Immerhin lassen sich Audio Streamingdienste wie Spotify und Tidal in das Infotainment einbinden.

## 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Durch die hohe Seitenlinie, das mächtige Armaturenbrett und die dennoch großen Glasflächen vermittelt der EL8 den Frontinsassen das Gefühl, in einer rollenden Burg zu sitzen. Nach hinten lassen sich die Sitze für Personen mit einer Körpergröße von knapp 1,95 m zurückschieben. Die Kopffreiheit genügt sogar für

Insassen mit einer Körpergröße jenseits der zwei Meter. Der dunkle Dachhimmel wirkt im ersten Moment etwas drückend, wobei das serienmäßige Panoramadach durch den stetigen Lichteinfall eine ausreichende Kompensation schafft.

## 1,7 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe ist sogar noch etwas besser: Die Einzelsitze lassen sich spielend für Personen bis zu einer Körpergröße von 2,2 m längs verfahren, wobei dabei die vorderen Sitze bereits für einen Durchschnittsmenschen von 1,85 m Größe eingestellt sind. Für den Kopf wird es ab einer Größe von rund 1,95 m eng. Einem guten Rundumblick zuträglich ist die stetig leicht ansteigende Sitzanordnung - wie im Kino. Somit sitzt man in der dritten Reihe noch ein Stück höher.

⊖ Im Heckbereich fällt die Dachlinie erst sehr spät und dafür dann recht steil ab. Auf der letzten Reihe können aber trotzdem noch Menschen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,8 m sitzen. Wenn es dann doch eng wird zwischen Kopf und Dach, lässt sich die Lehne der dritten Reihe stufenlos elektrisch weiter aufstellen, um dem Abfall der Dachlinie zu entkommen und Kopffreiheit zu schaffen. Ohnehin sind die Platzverhältnisse in der dritten Reihe Dank der enormen Ausmaße des EL8 recht passabel.



Die Kopffreiheit in der zweiten Sitzreihe ist für Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend. Die Beinfreiheit würde sogar für Personen bis 2,20 m locker ausreichen.

## 3,4 Innenraum-Variabilität

Vorne bietet der EL8 ein recht großes Staufach unter der Mittelarmlehne und zwei Getränkehalter in der Mittelkonsole, welche sich in der Tiefe verstellen lassen. Der Bereich unter der Mittelkonsole ist als ein großes offenes Fach ausgeführt. Ein Ersatz für das fehlende Handschuhfach ist dies leider nicht, welches der elektrisch herunterklappbaren Beinauflage für den Beifahrersitz weichen musste. Einen Brillenhalter oder ein Fach links neben dem Lenkrad gibt es leider auch nicht. Die großzügig dimensionierten

Türfächer sind aber gut nutzbar, haben einen gummierten Boden und Teppich an den Seiten gegen nervige Klappergeräusche des Transportguts bei der Fahrt.

⊖ Hinten sind die Türfächer deutlich kleiner ausgeführt und Lehnentaschen gibt es generell keine. Ohnehin überzeugt die Variabilität der zweiten Reihe nicht: Die Einzelsitze lassen sich weder umklappen noch ausbauen.

## 1,4 KOMFORT

### 1,6 Federung

⊕ Der EL8 ist ein Gleiter und vermittelt auf zügigen Autobahnetappen einen sehr guten Langstreckenkomfort. Das Zweikammer-Luftfahrwerk mit aktiver Dämpferregelung ist Serie und betont die rundum komfortable Abstimmung. Die Dämpfer passen sich automatisch an die aktuelle Fahrbahnbeschaffenheit, den Fahrzustand des EL8 und die Eingaben des Fahrers an. Fahrbahnunebenheiten jeglicher Art schluckt der NIO souverän

und lässt sich kaum aus der Ruhe bringen, wobei er tendenziell besser bei schlechteren Fahrbahnqualitäten seine Stärken ausspielen kann. Bei der Überfahrt kleinerer Unebenheiten (Querfugen, Gullydeckel) machen sich die 20" großen und sehr schweren Räder (255er Breite) negativ bemerkbar: Nach einem Hindernis geht ein merkliches Zittern durch den Innenraum.

## 1,7 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten angenehme Konturen und eine lange Liste an größtenteils serienmäßigen Funktionen. Der Fahrersitz mit seinen 20 Einstellmöglichkeiten (Serie) hat zwar keine justierbare Sitzwangenbreite, verfügt aber über eine elektrisch ausfahrbare Oberschenkelaufgabe. Beides fehlt dem Beifahrersitz, dessen Sitzfläche auch nicht einmal in der Neigung verstellbar ist. Trotzdem verfügt er sogar über 22 Einstellmöglichkeiten (Serie), welche sich jedoch auf die Liegefunktionalität konzentrieren: Man soll sich offenbar die Fußstütze herunterklappen, die beheizte Beinauflage hochstellen und entspannen (es ist ausdrücklich davon abzuraten, eine liegende Sitzhaltungen auch bei langen Fahretappen einzunehmen, da bei einem Unfall die passiven Sicherheitssysteme wie der Sicherheitsgurt oder die Airbags nicht ihr volles Potenzial entfalten können). Der Seitenhalt ist der Fahrzeuggattung entsprechend nur ausreichend. Die Sitze in der zweiten Reihe sind denen der ersten Reihe auffällig ähnlich. Eine

Memory-Funktion, mindestens zwölf Einstellrichtungen und Sitzheizung sind auch hier Serie. Mit dem optionalen Premium Comfort Package (3.000 Euro, in der Executive Variante bereits inkludiert) gibt es sogar in der dritten Reihe eine Sitzheizung, die Hot-Stone-Massage für die ersten beiden Reihen und zusätzlich zur vorderen Reihe auch für die Zweite die Sitzbelüftung - mehr geht bald wirklich nicht und verdeutlicht erneut den Premiumanspruch des Chinesen.

⊖ Bei den Kopfstützen muss man sich rundum mit der Standardvariante begnügen, wobei es für die mittlere Sitzreihe optional Soft Pillows (69 Euro) gibt. Diese kann man vor die Standardstützen schnallen um den Komfort zu steigern. In der dritten Reihe fällt die Sitzposition erwartungsgemäß hockend aus - wobei der Komfort auf der straffen Polsterung aber trotzdem passabel ist. Die Mittelarmlehne in der ersten Reihe ist weder höhen- noch längs einstellbar.

## 1,5 Innengeräusch

⊕ Mit der serienmäßig verbauten Akustikverglasung ist die gemessene Geräuschkulisse im Innenraum bei 130 km/h mit sehr guten 63,9 dB(A) nahezu auf S-Klasse Niveau. NIO hat beim EL8 sogar ein Noise-Cancelling-System installiert. Vom E-Antriebsstrang ist sowohl unter Last als auch beim Rekuperieren

so gut wie nichts mitzubekommen. Ebenso wenig fallen Windgeräusche selbst bei höherem Tempo ins Gewicht. Lediglich die Radhäuser könnten besser gedämmt sein - bei der sonst großartigen Stille bekommt man dann doch das eine oder andere Steinchen mit.

## 0,8 Klimatisierung

⊕ Der EL8 ist von Hause aus mit einer Fünfzonen-Klimaautomatik inklusive Standklimatisierung, Beduftung und Ionisierung des Innenraums ausgestattet. Im Fond lässt sich die Klimatisierung entweder über das dort befindliche 6,6"-HDR-Touchdisplay oder von der ersten Reihe aus über das Zentraldisplay steuern. Lüftungsdüsen gibt es sogar für die dritte Sitzreihe sowohl im Fußraum als auch in der C-Säule. Die Lenkradheizung ist Serie, ebenso die abgedunkelten Scheiben im

Fond, welche sich komplett in den Türen versenken lassen. Rollos sind nicht verfügbar.

⊖ Die Lüftungsdüsen am Armaturenbrett, an den B-Säulen und an der Rückseite der vorderen Mittelarmlehne lassen sich über die Touchdisplays nur in ihrer Ausströmrichtung variieren bzw. komplett abstellen - eine Justierung der Luftmenge ist nicht vorgesehen.

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,1 Fahrleistungen

⊕ Beim EL8 sind insgesamt zehn verschiedene Fahrmodi verfügbar, welche sich entweder über eine der drei Tasten in der Mittelkonsole oder das Infotainment einstellen lassen. Ausgedrückt wird die gewählte Leistungsfähigkeit des Antriebsstrangs in Sekunden von 0 - 100 km/h: Im Sport+ Modus werden die vollen 480 kW (653 PS) Systemleistung bzw. 850 Nm zur Verfügung gestellt, also 4,1 s. Angesichts der brachialen Leistung und den immerhin 2,6 t Gesamtmasse beeindruckt der EL8 und vermittelt durchaus Fahrspaß - solange man geradeaus fährt. In den übrigen Modi wird die Leistung sukzessive reduziert.

Im Eco-Modus wird ein Motor abgekoppelt und die Beschleunigungsfähigkeit aus dem Stand auf Landstraßentempo reduziert sich laut NIO auf 9,9 s. Für den Test wird das Fahrzeug in der Standard Einstellung bewegt, beim EL8 ist das der Komfort-Modus. Hier sind die Fahrleistungen immer noch mehr als ausreichend: Für schnelles Einfädeln in den Verkehr (15 - 30 km/h) vergehen 0,9 s, der Sprint von 60 - 100 km/h gelingt in schnellen 3,6 s und ein Überholvorgang (80 - 120 km/h) ist in 4,4 s erledigt. Elektronisch eingebremst wird der Vortrieb bei 200 km/h.

## 1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche lassen sich dem Antriebsstrang entlocken - wie man das von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet. Aus dem Stand heraus ziehen die Motoren spontan und souverän an - auch bei

hohen Geschwindigkeiten geht dem NIO die Luft nicht aus. Lediglich nach längerem Anfordern von Vollast gibt der Antrieb spürbare Ruckler ab.

## 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die Elektromotoren ein breites Drehzahlband abdecken, kommt der EL8 gänzlich ohne ein Getriebe mit dezidierten Übersetzungsstufen aus. Entsprechend gibt es keine Schaltrücke oder Schwankungen während eines Beschleunigungsvorgangs. Dosierte Anfahen und sehr langsames Fahren sind ebenfalls problemlos möglich. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsfahrstufe erfolgt sehr flott und geht mit dem Wipphebel

in der Mittelkonsole sehr einfach von der Hand. Eine Auto-Hold Funktion gibt es serienmäßig.

⊖ Das Schaltschema für den Wipphebel ist intuitiv bedienbar - das Einlegen der neutralen Fahrstufe „N“ jedoch nicht. Hierfür muss das Menü auf dem Zentralsdisplay bemüht werden.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität schneidet der EL8 insgesamt gut ab. Als Reaktion auf starke Richtungswechsel oder bei beherztem Anfahen bzw. Bremsen erntet man generell deutliche Aufbaubewegungen. Daran kann die Auswahl eines sportlicheren Fahrmodus auch nichts wesentlich ändern. Im Grenzfall schiebt der NIO sicher über die Vorderräder und das ESP greift sensibel ein. Ohnehin sorgt das ESP weniger für einen Zugewinn an Agilität, sondern eher für ein generelles Abbremsen des Kolosses. Die gefühllose Lenkung ist für schnelle Richtungswechsel ausreichend zielgenau und verhärtet

nicht. Die Fahrdynamik des EL8 lässt sich aber als eher träge zusammenfassen - das überrascht nicht. Der Geradeauslauf hingegen ist standesgemäß gut.

⊕ Dank des Allradantriebs ist die Traktion hervorragend. Lediglich im Modus Sport+ kommt bei beherzter Beschleunigung aus dem Stand die hervorragend arbeitende Antriebschlupfregelung zum Einsatz - was angesichts der gebotenen Fahrleistungen nicht verwundert.

### 3,3 Lenkung

Die Lenkung insgesamt ist nur befriedigend. Es gibt einen kaum spürbaren Lenkmomentanstieg aus der Neutrallage heraus und nahezu keine Rückmeldung von den Haftungsverhältnissen an den Vorderrädern. Generell ist das Lenkgefühl sehr synthetisch und leichtgängig - das liegt vermutlich an der Zielgruppe bzw. dem Gesamteindruck des EL8, welchen er vermitteln soll: reinsetzen, entspannen und zügig geradeausfahren. Bei höherem Tempo oder im

Sport-Modus vermittelt die Lenkung ein paar Nuancen mehr Rückmeldung.

Zudem ist die Lenkung recht indirekt übersetzt: Drei volle Lenkrad-Umdrehungen benötigt man zwischen dem rechten- und linken Lenkansschlag. Das macht sich bei kurvigen Landstraßen bemerkbar, denn da muss ordentlich gekurbelt werden, um den EL8 auf Kurs zu halten.

### 2,5 Bremse

Die Rückmeldung des Bremspedals ist synthetisch und vermittelt einen künstlichen Druckpunkt bei geringer Bremsanforderung. Starkes und schnelles Treten ins Bremspedal offeriert hingegen einen sehr langen Pedalweg, was zu Verunsicherungen führen kann. Aus 100 km/h kommt der NIO im Durchschnitt aus zehn

aufeinander folgenden Bremsungen nach 34,8 m zum Stehen. Die Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau - den mächtigen 6-Kolben-Bremssätteln von Brembo an der Vorderachse sei Dank.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

33 Sensoren sollen beim EL8 mit an Bord sein, eine redundante 360°-Umfeldererkennung ermöglichen und pro Sekunde 8 GB an Daten generieren - AQUILA nennt NIO dieses System. Besonders auffällig sind das LiDAR (bis zu 500 m Reichweite) mittig an der vorderen Dachkante und die beiden Kameras jeweils an den oberen Ecken der Frontscheibe, welche durchaus einen Überwachungscharakter vermitteln und liebevoll von NIO "Watchtower" genannt werden. Die NIO-eigene Supercomputing-Plattform ADAM soll die gigantische Menge an aufgenommenen Daten verarbeiten und für Fahrsicherheit sorgen - die Messlatte hängt also hoch.

⊕ Serienmäßig bringt der EL8 bereits eine Armada an Assistenzsystemen mit - es ist nahezu alles vorhanden, was Stand der Technik ist. Ein klassischer Tempomat ist nicht verfügbar - dafür gibt es den intelligenten Abstandsregeltempomat i-ACC, welcher bis zu Tempo 180 km/h freigegeben ist und nach Bestätigung des Fahrers erkannte Tempolimits umsetzt. Ergänzt wird das i-ACC um den LCC/Pilot als Lenkassistenten, welcher für Autobahnen, Schnellstraßen und Hauptverkehrsstraßen vorgesehen ist. Abstands- und Kollisionswarner sind rundum vorhanden, der Fahrer und dessen Aufmerksamkeit werden permanent überwacht sowie seine Spurwechselabsichten (Verkehrsüberwachung bis zu 70 m hinter dem Fahrzeug). Das Notbremssystem agiert bis zu einer Geschwindigkeit von 150 km/h und ein direktes Reifendruckkontrollsystem ist auch dabei. Lediglich der Ausweichassistent fehlt in der Liste an Systemen.

⊖ Mit Blick auf die Menge an Sensorik wird leider deutlich: Viel hilft nicht zwangsläufig viel. Die Funktionsweise der Assistenten verbessert sich zwar stetig - dennoch klafft noch eine deutliche Lücke zu den etablierten europäischen Herstellern. Der Lenkassistent verlässt ab und an selbst die Spur bzw. folgt vorausfahrenden Fahrzeugen, wenn diese die Spur wechseln und ermahnt sich danach selbst. Auch zur Selbstermahnung führt das i-ACC, welches regelmäßig das eingestellte Tempo überschreitet. Ohnehin gibt es noch reichlich Potenzial nach oben bei der Zuverlässigkeit der Verkehrszeichenerkennung. Wie beim EL6 neigt auch der Aufmerksamkeitswarner des EL8 zur Penetranz und lässt sich nicht komplett abschalten - bei aktiviertem LCC ist er immer an. Gut und sicher gedacht - in der Praxis aber nervig.

### DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der EL8 bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie einen Centerbag zwischen Fahrer- und Beifahrersitz. Die verbauten Kopfairbags gehen von vorn nach hinten. Kopfstützen sind für alle sechs Sitze vorhanden - in der ersten und zweiten Reihe reichen deren Einstellbereiche für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,9 m. Nicht angeschnallte Insassen werden aktiv ermahnt, wenn diese den Gurt nicht angelegt haben. Falls es zu einem Unfall kam und der NIO noch rollt, bremst dieser mithilfe der Multikollisionsbremse selbsttätig, um die schwere eines eventuellen Folgezusammenstoßes zu vermindern.

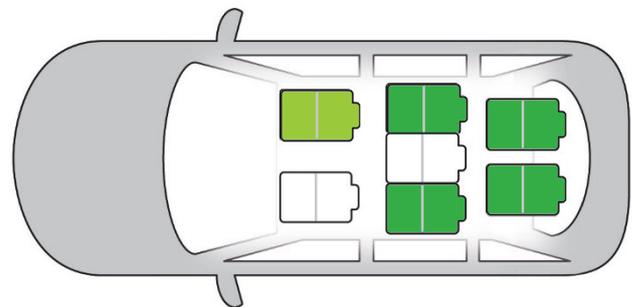
⊖ Hinten sind keine Seitenairbags verfügbar, ebenso wenig wie Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Sowohl Warndreieck als auch Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind damit schlecht erreichbar, wenn das Gepäckabteil beladen ist. Die elektrisch versenkbaren Türgriffe lassen sich im versenkten Fall schlecht herausdrücken und erschweren im Ernstfall eine Rettung. Ein Trennnetz zwischen Innenraum und Gepäckabteil ist generell nicht verfügbar. Angesichts der Innenraumgestaltung des EL8 erschwert dies die Ladungssicherung enorm.

## 1,3 Kindersicherheit

⊕ Auf allen Mitfahrersitzen genügen die Platzverhältnisse, Gurtlängen und -ankelpunkte, um selbst hohe Kindersitze zu installieren - damit können gleichzeitig bis zu fünf Kinder chauffiert werden. Alle Gurtschlösser sind gut zu erreichen. Für die zweite und dritte Sitzreihe sind Isofix-Anbindungen mit iSize-Freigabe vorhanden und Ankerhaken (Top Tether) lassen sich problemlos anbringen. Nur beim Beifahrersitz ist kein Isofix verfügbar. Den Beifahrerairbag deaktiviert man über das Infotainment, um eine rückwärts gerichtete Babyschale montieren zu können. Egal wo man eine Babyschale installiert: Es ergeben sich angesichts der fürstlichen Platzverhältnisse beim EL8 nirgends signifikante Einschränkungen bei der Längsverstellung der Sitze. Einen wirksamen Einklemmschutz für die Fenster gibt es rundum und die Fondtüren lassen sich einzeln vom Fahrersitz aus verriegeln.

### 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)

## 2,8 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der NIO befriedigend ab. Die Front ist weitgehend glattflächig und nachgiebig gestaltet - dennoch können die massiven A-Säulen und die Frontscheibe erhebliche Verletzungen verursachen.

⊕ Ein Notbremsassistent mit Fußgängererkennung ist serienmäßig an Bord.

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 1,3 Verbrauch/CO2

⊕ Auf einen durchschnittlichen Verbrauch von 22 kWh/100 km kommt der EL8 im ADAC Ecotest, was eine CO2-Bilanz von 110 g/km ergibt. Das reicht für 47 von 60 möglichen Punkten in der Kategorie CO2 beim Ecotest. Enthalten sind beim Verbrauch auch die Ladeverluste, welche bei dreiphasiger AC-Ladung mit 16 A (11 kW) auftreten. Mit dem gemessenen Verbrauch liegt der EL8 sehr dicht an der WLTP-Angabe von 21,2 kWh/100 km. Nettos Gimmick: Bei Bedarf informiert der NIO im Infotainment über die

prozentuale Verteilung des aktuellen Energiebedarfs - hier wird u.a. kategorisiert nach dem Verbrauch für das reine Fahren, die Fahrerassistenz oder den Insassenkomfort.

## 2,4 Schadstoffe

⊕ Zwar entstehen direkt am EL8 keine Schadstoffemissionen, jedoch fallen bei der Erzeugung von elektrischem Strom, welcher den NIO nun mal antreibt, in Deutschland Emissionen an. Sowohl die bei der Stromerzeugung entstandenen Schadstoffe als auch das CO<sub>2</sub> werden dem E-Auto zugerechnet. Entsprechend ist auch ein Stromer umso sauberer, je weniger Strom er benötigt. Gekoppelt an den Verbrauch des NIO von 22 kWh/100 km im

Ecotest sind damit beispielsweise auch NO<sub>x</sub>-Emissionen von 89 mg/km oder eine Partikelmasse (PM) von 2 mg/km. Das führt dazu, dass der EL8 für das Schadstoffkapitel 36 von 50 Punkten erhält. In Summe erreicht der NIO EL8 im ADAC Ecotest ein Gesamtergebnis von 83 Punkten, was für vier von fünf möglichen Sternen reicht.

## k.A. AUTOKOSTEN

### k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der Basispreis des EL8 liegt bei 82.900 Euro - die getestete Executive Variante startet bei 87.900 Euro. Für die Long Range Batterie kann man wählen zwischen einem monatlichen Leasing für 289 Euro oder einem Kauf für happige 21.000 Euro - die Batterie der Standard Range Variante kostet entweder 12.000 Euro oder 169 Euro/Monat. Sonst ist die Liste an Extras für den NIO überschaubar, da ohnehin nahezu alles Serie ist. Gegen Bares lassen sich nur eine Hand voll Sonderausstattungen bestellen: verschiedene Farben innen wie außen, andere Felgendesigns, der NOMI-

Mate und eine elektrisch ausfahrbare Anhängerkupplung. Der Testwagenpreis liegt insgesamt bei 114.150 Euro - fast volle Hütte. NIO gibt eine allgemeine Garantie von fünf Jahren oder 150.000 km Fahrleistung auf den EL8. Die Garantie auf Durchrostung liegt bei zehn Jahren, auf die Batterie gibt es acht Jahre oder 160.000 km bis zu einer Restkapazität von 70 % und auf den Lack gewähren die Chinesen fünf Jahre. Bis einschließlich 2030 ist der Stromer in Deutschland von der KFZ-Steuer befreit - danach werden es voraussichtlich 92 Euro jährlich sein.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EL8 Standard Range (zzgl. Batteriemiete)	EL8 Long Range (zzgl. Batteriemiete)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	480 (653)	480 (653)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	850/0	850/0
0-100 km/h [s]	4,1	4,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	22,0 kWh E	21,2 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/32/26	22/32/26
Steuer pro Jahr [Euro]	92	92
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	82.900	82.900

### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	8,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	234/322/575
• Dachlast/Anhängelast [kg]	29/761
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	10,14
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	70,6
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	149

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	480 kW(653 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	105 kW
maximales Drehmoment	850 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,0 kWh/100 km/454 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/90 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	99,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

### 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	frei wählbar
2. Warnung bei	7 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite Kotflügel
Entriegelung Ladekabel	Menü

### LADEKABEL

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230V, 10A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230V, 32A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

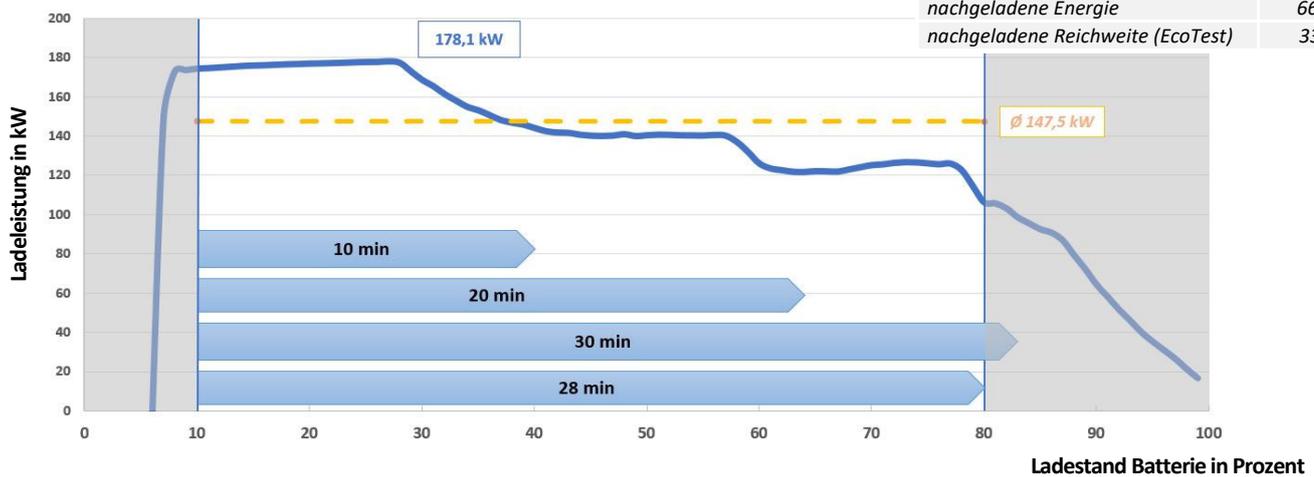
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, A, km/10min)
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein (LED an Ladeklappe schaltet ab nach kurzer Zeit)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	77 - 43,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	77 - 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 240 kW	28 min*

\*10 bis 80%

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

180 kW permanenterregter Synchronmotor vorn, 300 kW Asynchronmotor hinten	
Hubraum	-
Leistung	480 kW/653 PS
Maximales Drehmoment	850 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	21,2 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.B.
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/50 R 20
Länge/Breite/Höhe	5.099/1.989/1.750 mm
Leergewicht/Zuladung	2.633/557 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	265/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität	90 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 150.000 km/10 Jahre
Produktion	China

## 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	34,8 m
Reifengröße Testwagen	255/50 R 20 109Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	12,8/12,9 m
Ecotest-Verbrauch	22,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 110 g/km)
Reichweite	450 km
Innengeräusch 130 km/h	63,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	2628/562 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	615/845/1.510 l

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	114.150
Km-Stand bei Testbeginn	3.410 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](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. <sup>1</sup> 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

NIO EL8 Long Range Executive (inkl. Batterie)

### TECHNIK <sup>(\*)</sup> im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	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	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (5-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.250 Euro*
Metalliclackierung	ab 1.000 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

### AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Februar 2025  
Test und Text: Willy Roßmeier