



XPeng G6 Long Range

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (210 kW/286 PS)

Mit dem XPeng G6 Long Range bekommt man für 47.600 Euro ein (fast) komplett ausgestattetes, rein elektrisches SUV mit 800-V-Ladetechnologie und einer praxistauglichen Reichweite von rund 500 km, basierend auf dem ADAC Ecotest-Verbrauch. Damit ist der Stromer des erst 2014 gegründeten Herstellers ein ernstzunehmender Konkurrent in der Mittelklasse rund um Tesla Model Y, VW ID.5 und Co. – wie auch das gute Gesamtergebnis im Test beweist. Federn lassen jedoch muss der Chineser bei der tastenarmen Bedienung – die ist (für europäische Standards) sehr gewöhnungsbedürftig und lenkt damit stark vom Verkehrsgeschehen ab. In puncto Komfort muss er sich aber nicht verstecken: Das Fahrwerk ist zwar recht straff abgestimmt, aber dafür sitzt man bequem und leise bei üppigen Platzverhältnissen unter dem serienmäßigen Panoramadach. Bei den Fahrleistungen und -eigenschaften ist der G6 absolut auf Augenhöhe mit der europäischen Konkurrenz: Der XPeng fährt sich sicher und gut. Verbesserungspotenzial hingegen gibt es (noch) bei den Fahrerassistenzsystemen. Hier klappt eine große Lücke zu den Premium-Kontrahenten. Bei der Ladeperformance machen dem G6 aber wenige was vor: In nur 20 min hat man 366 km Reichweite nachgeladen – das bereits in China angebotene Facelift soll den Ladehub von 10 auf 80 Prozent sogar in nur zwölf Minuten schaffen. Doch selbst ohne das Facelift haben die meisten Konkurrenten das Nachsehen. Hier und da fehlt es dem G6 noch an Feinschliff – aber bekanntlich lernen die chinesischen Hersteller sehr schnell. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron, BMW iX3, Hyundai IONIQ 5, Kia EV6, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.5.

- ⊕ **hohe Verarbeitungsqualität, üppiges Platzangebot, kurze DC-Ladezeit, umfangreiche Serienausstattung, attraktiver Preis, sieben Jahre Fahrzeuggarantie**
- ⊖ **ablenkungsintensive Bedienung, kein Handschuhfach, zu heftige Lenkrad-Rückstellung bei hohem Tempo, unausgereifte Fahrerassistenzsysteme, dünnes Händler- und Werkstattnetz**

ADAC-Urteil

AUTOTEST

2,0

AUTOKOSTEN

k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

2,7

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

⊕ In Sachen Fertigungsqualität der Karosserie ist der XPeng G6 auf Augenhöhe mit der etablierten Konkurrenz: Sämtliche Spaltmaße zwischen den flächig zueinander tadellos sitzenden Karosserieteilen passen und alles an Blech, was der Kunde nicht zu Gesicht bekommen soll, ist sauber verkleidet. Lediglich die geöffneten Türfenster scheppern in den rahmenlosen Türen. Untenrum gibt es auch keinen Grund zu klagen: Der Unterboden ist aerodynamisch günstig gestaltet und vollständig geschlossen. Unterhalb der doppelt zu entriegelnden und dann mittels Gasdruckfeder öffnenden Fronthaube gibt es nur kleine Klappen, wohinter sich u. a. der Einfüllstutzen für die Scheibenwaschanlage befindet. Ansonsten herrscht totale, sauber verkleidete, optische Diskretion. Unter der Heckklappe verbirgt sich der vollständig mit

Stoff ausgekleidete Kofferraum – selbst unterhalb des Ladebodens ist nirgends auch nur ein Stück Blech unverkleidet zu finden. Auch im Innenraum überzeugt der Chinese mit einer soliden Verarbeitung. Hier und da lassen sich zwar knarrende Kunststoffteile, z.B. am Armaturenbrett, oder mäßig entgratete Kanten, wie an der Lenkstockverkleidung, erfühlen – das ist aber bei Weitem nicht der Regelfall. Bei der Materialauswahl fällt dann aber schon das Preisbewusstsein ins Auge: Sowohl das Armaturenbrett als auch die Türverkleidungen rundum sind nur teilweise geschäumt und der Mitteltunnel besteht vollständig aus Hartplastik. Dessen Wertigkeit wird aber durch den Kunstlederüberzug im oberen Bereich durchaus wieder gehoben.

3,2

Alltagstauglichkeit

Der XPeng G6 kommt als Fünftürer mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz in der Mitte im Fond. Mit 531 kg liegt die Zuladung auf einem ordentlichen Niveau, was für vier Personen samt Gepäck ausreicht. Die maximale Dachlast liegt bei 75 kg, was für zwei E-Bikes mehr als ausreichend ist. Eine Reling gibt es nicht, dafür aber Befestigungspunkte für Dachträger. Sofern man die elektrisch schwenkbare Anhängerkupplung geordert hat (1.160 Euro), dürfen auch hier maximal 75 kg Stützlast befestigt werden. Die Anhängerlast des knapp zwei Tonnen schweren SUVs liegt bei 1.500 kg für Anhänger mit eigener Bremse und bei 750 kg für die ungebremste Variante. Mit einer Länge von 4,75 m und einem Wendkreis von rund 12 m wird das Rangieren im Stadtverkehr schweißtreibend. Die stattliche Fahrzeugbreite inklusive Spiegel von knapp 2,20 m ist sowohl in der Stadt als auch in Autobahnbaustellen ebenfalls nicht gerade leicht zu handhaben. Im WLTP-Zyklus liegt die Reichweite des G6 bei 570 km. Im wesentlich praxisnäheren ADAC Eco-test kommt der Stromer auf eine Reichweite von rund 500 km – ein gutes Ergebnis für ein SUV dieses Formats. Überdurchschnittlich im positiven Sinne hingegen ist die DC-Schnellladeperformance des 800-Volt-Systems: Unter optimalen Bedingungen vergehen 20 min, um die brutto 87,5 kWh (netto 84 kWh) große Batterie von 10 auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge) zu laden. Gemessen haben wir dabei eine durchschnittliche Ladeleistung von knapp 200 kW bei kurzzeitig maximal rund 273 kW – bis zu 280 kW sollen es laut XPeng in der Spitze sein können. Aber damit noch nicht genug: In China gibt es bereits die Überarbeitung des G6 mit verbesserter Ladetechnologie, wodurch bis zu 400 kW und damit Ladezeiten von nur zwölf Minuten nötig sein sollen, um den Ladehub von 10 auf 80 Prozent zu erledigen. Frühestens Ende 2025 werden die Modelle auch in Europa erwartet. Hinter der Ladeklappe auf der Beifahrerseite hinten befindet sich der kombinierte Ladeanschluss für den CCS-Stecker, welcher mit zwei

Kappen an filigranen Kunststofffäden zusätzlich geschützt wird. Mit dem serienmäßig beigelegten 32-A-Mode-3-Ladekabel und dem On-Board-Ladegerät sind AC-Ladungen bis 11 kW möglich – Ladestopps lassen sich konfigurieren und die Ladeleistung begrenzen. Mit Wechselstrom lässt sich der Akku schnellstmöglich in neun Stunden vollladen – an einer Haushaltssteckdose bei 10 A dauert das Vollladen mindestens 43,5 Stunden. Umgekehrt kann der G6 auch via V2L (Vehicle-to-Load) elektrischen Verbrauchern bis zu 3,3 kW Strom spenden. Um auf längeren Strecken den DC-Ladeprozess zu beschleunigen, kann die Batteriekonditionierung entweder manuell im Infotainment oder bei Auswahl einer Schnellladesäule als Navigationsziel aktiviert werden. Ohnehin lassen sich Ladesäulen in die Routenplanung automatisch integrieren. Während des Ladens informieren die Displays im Innenraum fleißig über den Ladeprozess – von außen ist nicht erkennbar, ob der G6 lädt. Hier muss entweder die App oder die Ladesäule konsultiert werden.



Die Einschätzung der Fahrzeugenden gestaltet sich mäßig, die Sicht nach hinten ist eingeschränkt. Der Fahrer wird jedoch durch Kameras und Sensoren unterstützt.

⊖ Ab Werk kommt der G6 mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Wagenheber, ein Radmutternschlüssel sowie ein

vollwertiges Ersatzrad sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.

3,3 Licht und Sicht

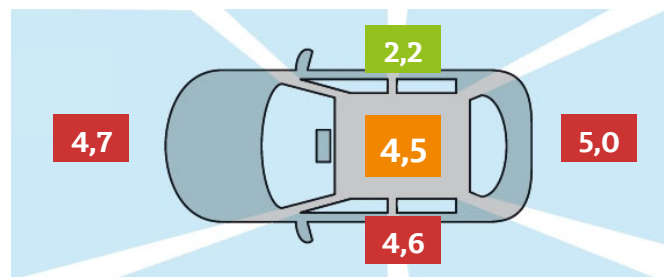
Ob der rundlichen Form gelingt das Abschätzen der Fahrzeugenden des G6 generell mäßig. Hinter dem ausladenden Armaturenbrett sitzend kann man die Vorderkante der Motorhaube nur erahnen. Trotz des steilen Heckabfalls lässt sich die Heckkante unterhalb der Scheibe nicht sehen: Die sehr schräg stehende Heckscheibe ist so hoch montiert, dass man hauptsächlich waagrecht gegen die Heckklappenverkleidung schaut – entsprechend kann man Hindernisse hinter dem XPeng nur in großer Entfernung sehen. Auf den Verkehr hingegen ist die Sicht dank der hohen Sitzposition zwar SUV-typisch tadellos, die Rundumsicht wiederum ist erschwert. Die sehr breit ausgeführten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen blockieren das Sichtfeld nach hinten – da helfen die winzigen Dreiecksfenster neben den hinteren Kopfstützen auch nicht. Deutliche Unterstützung schaffen hier die zwölf Ultraschallsensoren an Front und Heck sowie die vier Surround-View-Kameras, welche für ein 360°-Livebild der unmittelbaren Umgebung des XPeng sorgen. Die Kamera im Heck ist ungeschützt und daher anfällig für Dreck, welcher die Sicht schnell trüben kann. Ein Einparkassistent ist serienmäßig an Bord. Die LED-Frontscheinwerfer sorgen grundsätzlich für eine gute Fahrbahnausleuchtung bei Dunkelheit. Beide Abblendscheinwerfer bringen leicht versetzt zueinander eine ähnliche Lichtkontur auf die Fahrbahn. Das führt zu Überlagerungen und damit einer fleckigen Ausleuchtung. Das Fernlicht, welches mithilfe des statischen Fernlichtassistenten automatisch bedient werden kann, leuchtet konzentriert, aber punktuell den Bereich weit vor dem SUV aus. Die Leuchtweite muss umständlich im Infotainment in vier Stufen reguliert werden, was in der Praxis dazu verleitet, keine Regulierung vorzunehmen und den Gegenverkehr mit den leuchtstarken Scheinwerfern unwissentlich zu blenden. Weder Abbiege- noch Kurvenlicht sind verfügbar und es gibt keine Scheinwerferreinigungsanlage. Der Innenspiegel blendet bei Dunkelheit automatisch ab - die Außenspiegel hingegen nicht. Auch asphärische Bereiche zur Verringerung des toten Winkels gibt es für die Außenspiegel nicht - dafür sind sie, wie üblich in dieser Klasse, elektrisch beheizbar.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ In die erste Reihe gelingt der Einstieg nicht optimal, da man sich unter der schrägen A-Säule wegduckern muss, ohne dabei mit dem Knie beim Überwinden der massiven Schweller das Armaturenbrett zu touchieren. Der serienmäßige Komfoteinstieg für Fahrer und Beifahrer, wodurch der Sitz automatisch nach hinten fährt, erleichtert jedoch den Ein- und Ausstieg. SUV-typisch

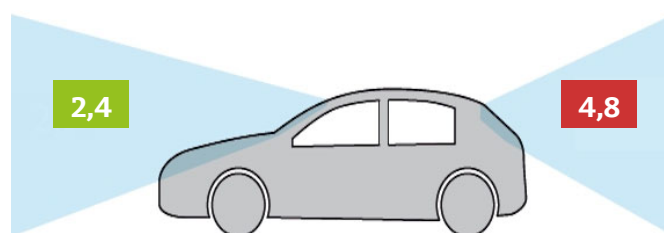
Rundumsicht

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.



⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Spurwechsel kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht mehr angezeigt werden, was beispielsweise bei Annäherung an ein Stauende eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen kann. Die Scheibenwischer heben bei hohem Tempo von der Frontscheibe ab und befreien diese damit nicht mehr zuverlässig von Wasser – konstruktionsbedingt bleibt der rechte obere Bereich der Scheibe ohnehin ungewischt. Hinzukommend wird durch den Fahrtwind weggewischtes Wasser wieder über das Fahrersichtfeld getrieben. Der Heckscheibenwischer ist sehr klein und erreicht nur den oberen Teil der Heckscheibe.

ausklappbaren Türgriffe haben rundum keine Sensoren – entsprechend lässt sich der XPeng standardmäßig mittels Fahrzeugschlüssel ver- oder entriegeln. Eine Keyless-Funktionalität lässt sich via XPeng-App realisieren: Das Handy kommuniziert über Bluetooth mit dem G6 und veranlasst bei ausreichend geringem Abstand das Entriegeln bzw. bei Überschreiten des Abstands das Verriegeln des SUVs – sofern man die Funktion auch im Infotainment aktiviert hat. Außerdem besteht die Möglichkeit,

den Schlüssel an autorisierte Nutzer zu versenden und damit eine Fernfreigabe zu gestatten. Bei Dunkelheit wird der Bereich vor dem G6 nach dem Entriegeln von den Scheinwerfern erleuchtet – die Dauer der Erleuchtung lässt sich im Infotainment einstellen. Haltegriffe gibt es, außer beim Fahrer, an allen anderen äußeren Sitzplätzen. Mit einer Softclose-Automatik für die Türen, wie sie der große Bruder G9 hat, kann der G6 nicht dienen.

2,3 Kofferraum-Volumen

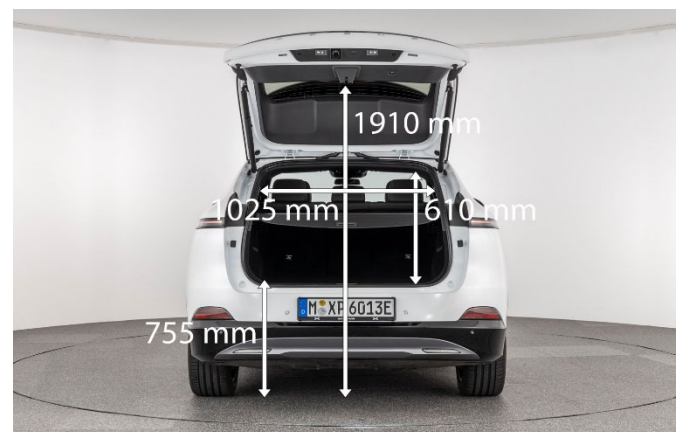
⊕ Das Kofferraumvolumen des G6 fällt für ein SUV der Mittelklasse eher knapp aus - einen wesentlichen Anteil daran hat die Coupé-hafte Silhouette. Im Normalfall gehen 390 l in das Gepäckabteil bis unter das Kofferraumrollo. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst der Kofferraum 500 l - alternativ lassen sich elf handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 910 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.475 l Stauvolumen möglich. Unterhalb des Ladebodens befindet sich Platz für weitere 30 l Gepäck. Einen zusätzlichen Stauraum unter der Fronthaube (Frunk) beispielsweise für das Ladekabel hat der XPeng nicht zu bieten.



Das Kofferraumvolumen des G6 beträgt im Normalzustand 390 Liter und lässt sich auf bis zu 1.475 Liter erweitern. Einen Frunk gibt es nicht.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Öffnen und schließen lässt sich der Kofferraum elektrisch. Eine Betätigung mittels Fußkick ist nicht verfügbar. Die Öffnungshöhe der Klappe lässt sich konfigurieren, was in niedrigen Parkgaragen sehr hilfreich sein kann. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m können unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größer Gewachsene müssen vor einer Kollision mit dem abstehenden Heckklappenschloss bangen, welches aber immerhin großzügig mit Kunststoff ummantelt ist. Mit knapp 75 cm liegt die Ladekante recht hoch über dem Boden. Dafür fällt die Bordwand hinter der Ladekante nur um rund 5 cm nach unten hin ab, was das Ein- und Ausladen schwerer Gegenstände komfortabler gestaltet. Die Heckklappe gibt eine großzügige und gut nutzbare Kofferraumöffnung frei. Das Gepäckrollo muss von Hand bedient werden und lässt sich nicht unter dem Ladeboden verstauen, benötigt man es mal nicht. Praktisch: Der Ladeboden lässt sich durch eine geeignete Aussparung aufstellen, sodass die Beladung unterhalb erleichtert wird. Eine 12-V-Steckdose gibt es auf der rechten Kofferraumseite.



Die elektrische Heckklappe öffnet und schließt automatisch, eine Fußbetätigung fehlt jedoch. Die Ladekante liegt bei etwa 75 cm.

⊖ Legt man die Rücksitzlehne um, ergibt sich zwar keine Stufe, aber der Ladeboden steigt merklich an. Die Beleuchtung des Gepäckabteils ist ob der einzelnen Leuchte rechts im Kofferraum nur mäßig.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des G6 ist vom Innenraum aus asymmetrisch geteilt klappbar. Zur Not kann man sich auch nach dem Aushängen

des Rollos in den Kofferraum strecken und den Klappmechanismus der Rücksitzlehne aktivieren – das Umwerfen der Lehne

geschieht dann mittels Federvorspannung der Lehne selbsttätig. Vorsicht ist geboten beim Wiederaufstellen der Lehne: Die äußeren Sicherheitsgurte können eingeklemmt werden und haben auch keine gesonderte Halterung zur Vermeidung dessen. Ohnehin fällt das Wiederaufstellen insbesondere des breiten Lehenstücks recht müßig aus, denn die Lehne ist zum einen recht schwer und zum anderen spannt man beim Aufstellen gleichzeitig den Federmechanismus zum Wiederumwerfen.

2,7

INNENRAUM

3,9

Bedienung

Das Bediensystem des G6 ist sehr tastenarm gestaltet. Nahezu alle Fahrzeugfunktionen werden über das knapp 15 Zoll große zentrale Touch-Display über der Mittelkonsole gesteuert. Mithilfe der Lenkradtasten und -rollen lassen sich die übrigen Funktionen bedienen. Die Leiste am unteren Bildschirmrand lässt sich individuell mit Funktionen belegen – zusätzlich gibt es ein Schnellzugriffsmenü mit Grundfunktionen wie Kofferraum öffnen, Kindersicherung oder Spiegeleinstellung. Dieses lässt sich erreichen, indem man von oben nach unten über das Display streicht. Etwas Übersicht schafft die Split-Screen-Funktion: Zwei Inhalte lassen sich gleichzeitig auf dem Display visualisieren, wobei die Breite des Fensters und die Anordnung konfigurierbar sind. Dennoch ist der Funktionsumfang enorm und die Übersichtlichkeit bescheiden. Zudem stolpert man immer wieder über ungewöhnliche Bezeichnungen und schwer verständliche Beschreibungen von einfachen Funktionen. Die teils wirre Einsortierung gewisser Einstellungen erschwert zusätzlich die Handhabung und fordert eine außerordentlich lange Eingewöhnungsdauer: Die Empfindlichkeit des Regensors ist beispielsweise unter Menüpunkt „Fenster und Türen“ gelistet. Ein offener Kofferraum wird im Infotainment als „eingeschaltet“ bezeichnet. Die Innenraumtemperatur lässt sich am unteren Bildschirmrand einfach justieren – alle weiteren Klimafunktionen erfordern zusätzliche Bedienschritte im Menü. Ungewöhnlich ist die Einstellmöglichkeit der Temperatur und Gebläsestärke über die linken Lenkradtasten und die Rolle. Ohnehin sind die Tasten am Lenkrad mehrfach belegt und es gibt noch weitere Funktionen, die sich bei langem Druck der Rollen aufrufen lassen. Die Einstellung der Außenspiegel erfolgt nach Auswahl des entsprechenden Menüpunkts mithilfe der Lenkradtasten wenig intuitiv. Klassisch und bewährt hingegen wird das Lenkrad mit einem Hebel am Lenkstock manuell eingestellt. Eingeschaltet wird der XPeng automatisch beim Entriegeln und fahrbereit wird er, nachdem man auf das Bremspedal tritt und die Fahrstufe einlegt – einen dedizierten Startknopf gibt es nicht. Dafür lässt sich der G6 mittels Taste am Dachhimmel ausschalten – gleich neben der irritierend platzierten Taste für die Warnblinkanlage. Der Blinkerhebel hat zusätzlich die Funktionalitäten des weggefallenen Scheibenwischerhebels übernommen – mit dem rechten Hebel wird beim XPeng die Fahrstufe gewählt. Die elektronische Feststell-

⊖ Weder auf der rechten- noch auf der linken Seite gibt es Seitenfächer oder andere Verstaumöglichkeiten für lose Gegenstände. Taschenhaken und Zurrösen fehlen ebenso, an welchen man sonst ein Gepäcknetz zur Ladungssicherung anbringen könnte. Ein Schienensystem ist auch gegen Bares nicht verfügbar.



Das Bediensystem des G6 integriert nahezu alle Fahrzeugfunktionen in das zentrale Touchdisplay - ergänzt wird es durch Lenkradbedienelemente. Das führt zu komplexen Menüstrukturen und einer insgesamt unübersichtlichen Bedienung.

bremse kann entweder gleichzeitig mit dem Einlegen der P-Stufe am Gangwahlhebel oder umständlich im Menü mittels Schieberegler aktiviert werden – hier wäre ein haptischer Schalter sinnvoll gewesen.

⊕ Der Gangwahlhebel befindet sich anstelle eines klassischen Scheibenwischerhebels gut erreichbar am Lenkstock und ist beleuchtet, sodass die aktuelle Fahrstufe auch bei Dunkelheit sichtbar ist.

⊖ Für das Fahrlicht gibt es keinen expliziten Knopf oder Schalter – ebenso für die Nebelschlussleuchte. Beides ist im Menü zu suchen. Die Anpassung der Lautstärke kann entweder an der rechten Rolle am Lenkrad erfolgen oder umständlich über das Zentralsdisplay: Laufstärkesymbol anwählen und den passenden der fünf angebotenen Schieberegler bedienen. Das 10,2-Zoll-Fahrerdisplay ist mit Informationen recht überladen, gleichzeitig ist die Schrift zu klein. Daher kann es schwerfallen, die wesentlichen Informationen abzulesen. So wird hier auch der Momentanverbrauch in Form eines Diagramms dargestellt, welches nur sehr träge aktualisiert und durch die ohnehin schlechte Ablesbarkeit keinen Mehrwert bietet. Die Fenster lassen sich nicht mittels Schlüssel öffnen oder schließen.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Multimedia ist der G6 bestens nach aktuellem Standard für den Alltag gerüstet. Das Online-Navigationssystem, hinter dem TomTom steckt, verfügt über Echtzeit-verkehrsinformationen und kann auf Wunsch Ladestopps in die Routenplanung integrieren. In der Mittelkonsole befinden sich bestens erreichbar gleich zwei induktive Ladeschalen mit insgesamt 50 W Ladeleistung inklusive Belüftung für Smartphones. Während das Telefon dort lädt, kann es auch gleich mit der Bluetooth-Freisprecheinrichtung oder via Apple CarPlay bzw. Android Auto mit dem Fahrzeug kabellos gekoppelt werden. Praktisch im Alltag: Bei eingeschalteter induktiver Ladeschale und darauf platziertem Smartphone erinnert eine Stimme aus dem XPeng beim Verlassen daran, dass das Telefon dort vergessen wurde. Ansonsten gibt es im offenen Fach unter der Mittelkonsole einen USB-A-Steckplatz, vorrangig für die Datenübertragung, und eine USB-C-Buchse, welche zusätzlich bis zu 60 W Strom liefert. Im Fond verfügt der Xpeng über zwei weitere USB-C-Buchsen mit je 15 W Leistungsabgabe. Das serienmäßige Surround Sound Audio-System „XPENG XOPERA“ verfügt über 18 Lautsprecher und ist mit einer Gesamtleistung von 960 W angegeben. Gespeist werden kann die Anlage mit Musikinhalten vom DAB+-Radio, Bluetooth-Audiostreaming, USB oder von zahlreichen Online-Diensten wie

Spotify und Amazon Music. Bei Bedarf lassen sich Inhalte der Dienste im Infotainment auch offline speichern. Ein Online-Radio hat der G6 hingegen nicht. Über die XPeng-App kann der Fahrer auf zahlreiche Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand) sowie -funktionen (u. a. Standklimatisierung) auch aus der Ferne zugreifen - zudem können einfache Parkmanöver ferngesteuert oder das Fahrzeug für autorisierte Nutzer freigegeben werden. Nutzerprofile lassen sich anlegen und verwalten – hierbei ist aber Unterstützung von der App notwendig. Sowohl das Infotainment als auch das gesamte Fahrzeug unterstützen Over-the-Air-Updates (OTA) und können damit immer auf aktuellem Softwarestand gehalten werden. Das ist auch notwendig, denn das digitale Benutzerhandbuch im Infotainment des Testwagens beispielsweise war noch nicht passend zum Softwarestand des Fahrzeugs und damit entsprechend bedingt hilfreich.

⊖ Der „Hey XPPENG“-Sprachassistent soll zwar auf vier Sitzplätzen verfügbar sein, versteht aktuell aber (noch) nahezu nichts von dem, was man von ihm will – egal von welchem Platz aus. Im Fond gibt es keine 12-V-Buchse für eine Kühltasche o.Ä. – ebenso lassen sich nirgends 230 V abgreifen. Der Radioempfang lässt zu wünschen übrig.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze lassen sich für rund 1,95 m große Personen zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Personen von weit über zwei Meter Körpergröße reichen. Die Innenbreite ist großzügig bemessen, sodass das Raumgefühl für die Frontinsassen trotz der wuchtigen Mittelkonsole kaum eingeschränkt wird.

Zudem lässt das serienmäßige Panoramaglasdach viel Licht in den Innenraum, was insgesamt für ein luftiges Raumgefühl sorgt. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit weiter an. Die hohe Seitenlinie und der dunkle Dachhimmel schmälern das subjektive Raumgefühl nur marginal.

1,7 Raumangebot hinten

⊕ Das Raumangebot im Fond ist enorm. Sowohl die Kopf- als auch Beinfreiheit genügen für Personen von mehr als zwei Meter Körpergröße, wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Innenbreite reicht für zwei Personen locker aus, für drei Insassen mit schmäler Statur nebeneinander auf kürzeren Strecken sicherlich auch. Hinten gibt es zwar keine Ambientebeleuchtung – dennoch haben die Fondinsassen auch etwas vom Panoramadach, welches durch den Lichteinfall die etwas drückende Atmosphäre durch den dunklen Dachhimmel kompensiert. Unter der Coupé-haften Silhouette leidet jedoch das subjektive Raumgefühl im Fond etwas: Die nach hinten abfallende Dachlinie in Kombination mit der ansteigenden Seitenlinie sorgt für schmale Seitenfenster. Direkt neben der nur sehr flachen C-Säule befinden sich die Köpfe der hinteren Insassen. Kurz dahinter gibt es noch ein kleines Dreiecksfenster mit vernachlässigbarer Größe, bevor sich Dach- und Seitenlinie in der D-Säule vereinen.



Der Fond bietet großzügige Platzverhältnisse mit leichten Einschränkungen im subjektiven Raumgefühl.

Durch die weit hinten montierte Rückbank stößt man zwar mit den Ellenbogen gegen die Seitenverkleidungen – diese sind allerdings gut gepolstert.

3,6 Innenraum-Variabilität

Die Türfächer in der ersten Reihe sind recht flach gestaltet, aber noch groß genug, um 1-l-Flaschen aufzunehmen. Zwei Becherhalter und ein geschlossenes Fach gibt es in der Mittelkonsole – der Bereich unter der Konsole gibt ein großes offenes Fach frei. Dieses offene Fach kann aber das gänzlich fehlende Handschuhfach nicht ersetzen. Weitere Ablagen wie z. B. einen praktischen Brillenhalter im Dachhimmel suchen wir vergeblich. In der zweiten Reihe gibt es eine in der Neigung einstellbare Rücksitzlehne - der Knopf zur

Verstellung befindet sich seitlich an der Rückbank. Eine Längsverschiebung der Bank ist nicht vorgesehen. Die Mittelarmlehne beherbergt zwei gemeinsam nach vorne hin ausfahrbare Becherhalter, welche an die Neigung der großen Rücksitzlehne gekoppelt sind. In die kleinen, flachen Türfächer passen ebenfalls 1-l-Flaschen. Auf eine Auskleidung mit Teppich oder Flies gegen nervige Klappergeräusche haben die Chinesen jedoch bei allen Türfächern verzichtet.

2,5 KOMFORT

3,0 Federung

Der XPeng G6 verfügt über ein straff abgestimmtes Standardfahrwerk mit Sachs-Dämpfern rundum. Vorn ist eine Doppelquerlenkerachse verbaut, hinten eine Mehrlenkerachse. Bei niedrigen Geschwindigkeiten und kleineren Fahrbahnebenheiten spricht die Federung mäßig an: Rillen, Querfugen oder Wechsel im Fahrbahnelag dringen deutlich in den Innenraum vor. Einen wesentlichen Anteil daran dürften auch die 20-Zoll-Räder mit Pneu von 255er

Breite haben, welche als beachtliche ungefederte Massen am Fahrwerk hängen. Bei zunehmendem Tempo wirkt das Fahrwerk ausgewogener. Ebenso schluckt der G6 gröbere Unebenheiten und welliges Terrain tendenziell besser. Über Querhindernisse wiederum geht es ziemlich bockig und steif. Und das Überfahren von Kopfsteinpflaster sorgt für eine dröhnende Innenraum-atmosphäre inklusive Klappern und Vibrieren.

2,3 Sitze

⊕ Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind elektrisch verstellbar, beheizt, belüftet und mit Memory-Funktion ausgestattet. Auf der Fahrerseite lässt sich das Gestühl achtfach verstellen. Die Beinauflage und Sitzwangenbreite lassen sich nicht anpassen, dafür ist die Lordosenstütze vierfach einstellbar. Hierzu muss man über das Menü den entsprechenden Punkt auswählen und dann irritierend über die Lenkradtasten die Einstellungen vornehmen. Auf der Beifahrerseite fehlt dem Gestühl die Neigungseinstellung der Sitzfläche. Und die in der Preisliste beworbene vierfach-Verstellung der Lordosenstütze suchen wir beim Testwagen vergeblich. Ansonsten sind die Konturen der Sitzflächen und -lehnen gut geformt – der Seitenhalt geht ebenfalls in Ordnung. Die Mittelkonsole geht nahtlos über in die Mittelarmlehne – eine gesonderte Einstellmöglichkeit für die Armlehne gibt es daher nicht. Die Kopfstützen und Gurte vorn

lassen sich in der Höhe verstellen. Im Fond geben die Konturen der Rückenlehnen kaum Grund zu klagen und sind zumindest auf den beiden äußeren Sitzen fast auf Augenhöhe mit der ersten Reihe. Leichte Abstriche muss man beim Sitzkomfort auf der Rückbank machen – dafür gibt es hier eine Sitzheizung, welche ausschließlich vom Zentraldisplay vorn bedient werden kann. Durch die Batterie im Unterboden muss man die Beine leicht anwinkeln, was sich aber ob der großzügigen Beinfreiheit im Fond bequem ausgleichen lässt. Die geteilt einstellbare Neigung der Rücksitzlehne lässt ein noch komfortableres Reisen zu.

⊖ Muss man auf dem Mittelsitz Platz nehmen, sieht die Sache anders aus: Der Sitzkomfort ist mäßig, die Sitzfläche schmal und man hat die Trennfuge der geteilt verstellbaren Rückbank im Kreuz.

2,0 Innengeräusch

⊕ Die Geräuschkulisse im G6 ist beeindruckend gering, obwohl dieser lediglich vorn mit einer Doppelverglasung ausgestattet ist. Der Antriebsstrang wird nur unter hoher Last durch ein deutliches Fiepen wahrnehmbar und übt sich sonst in akustischer Zurückhaltung. Windgeräusche spielen nur eine untergeordnete Rolle und sind schwer von den übrigen Fahrgeräuschen

differenzierbar. Im Wesentlichen lassen sich lediglich Abrollgeräusche und andere Verkehrsteilnehmer wahrnehmen – die Radkästen sind angemessen gedämmt. Bei Autobahn-richtgeschwindigkeit haben wir im Innenraum einen Geräuschpegel von 65 dB(A) gemessen – ein guter Wert.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der G6 kommt mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ohne getrennte Einstellbarkeit der Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer. Eine Möglichkeit die Intensität der Automatik zu variieren, gibt es nicht. Das Gebläse für den Fond (Ausströmer in der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen), wird vom Zentraldisplay aus gesteuert. Die Standklimatisierung mit effizienter Wärmepumpe gehört genauso zur Serie, wie auch die elektrisch beheizbaren Vorder- und Rücksitze sowie die Lenkradheizung. Nur für die erste Reihe gibt es die Sitzbelüftung. Gegen den Treibhauseffekt im Innenraum verfügt das Panoramadach über einen UV-Schutz und eine Wärmedämmung – noch wirksamer gegen starke Sonneneinstrahlung wäre eine

ausfahrbare Jalousie. Getönte Seitenscheiben im Fond oder Rollos gibt es ebenfalls nicht.

⊖ Vorn lassen sich die Lüftungsdüsen über das Zentraldisplay nur in ihrer Richtung verstellen oder gänzlich ein- bzw. ausschalten – die Luftmenge kann nicht separat justiert werden. Die gefühlte Innenraumtemperatur passt nicht zur Einstellung in der Klimaanlage: Man muss die Temperatur wesentlich höher einstellen, um bei kühlen Außentemperaturen nicht zu frieren. Die schmalen Seitenscheiben im Fond lassen sich nicht komplett in den Türen versenken.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Drei dezidierte Fahrmodi (Eco, Standard, Sport) und ein Individualmodus lassen sich im Zentraldisplay auswählen, welche in direktem Zusammenhang zur vom Antriebsstrang zur Verfügung gestellten Leistung stehen. Wenn man im Sport-Modus ist, lässt sich zusätzlich der Untermodus „Launch-Control“ einstellen, welcher die volle Leistung der permanenten Synchronmaschine zur Verfügung stellt: 210 kW (286 PS) und 440 Nm Drehmoment fallen dann über die Hinterräder her und sollen den G6 mit seinen rund 2 t Leergewicht in 6,7 s aus dem Stand auf Landstraßentempo beschleunigen können. Der Vortrieb wird erst bei Tempo 200 km/h elektronisch eingebremst. Im Test

wird der XPeng im Standardmodus betrieben – hier fallen die Fahrleistungen immer noch sehr gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in unter 1 s (Einfädeln in den Verkehr), der Sprint von 60 auf 100 km/h gelingt in 3,2 s (Überholvorgang) und für den Zwischensprint von 80 auf 120 km/h vergehen flotte 4,1 s. Die getestete Long Range-Variante des G6 vermittelt bereits Fahrspaß durch den kräftigen Antrieb. Noch mehr Potenzial bietet der G6 in der „Performance“ genannten Topversion. Hier liegt die maximale Antriebsleistung bei 350 kW (476 PS) und 660 Nm – verteilt auf alle vier Räder.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur gibt es nichts zu beklagen – wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet. Vibrationen sind für den XPeng in jedem Drehzahlbereich ein

Fremdwort. Das Ansprechverhalten ist gut und wird im Sport-Modus passenderweise noch direkter. Die E-Maschine gibt ihre Leistung mit Nachdruck bis zu hohem Tempo gleichmäßig ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Elektromotor ein weites Drehzahlband abdeckt, ist kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen nötig. Das Schaltschema am Gangwahlhebel ist selbsterklärend – lediglich das Einlegen der N-Stufe, relevant beispielsweise beim Besuch der Waschstraße, bedarf Erfahrung: Man muss den Hebel in der ersten Raststufe länger halten. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt sehr flott, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Sehr langsames und mit dem Bremspedal

fein dosierbares „Kriechen“ ist mit dem E-Antrieb ohne Probleme möglich. Die vier Einstellstufen der Rekuperation werden umständlich im Menü ausgewählt: niedrig, mittel, hoch und X-Pedal (Ein-Pedal-Modus). Tritt man im Stand noch etwas das Bremspedal nach, aktiviert man die Auto-Hold-Funktion – sofern im Menü das entsprechende Häkchen für die Funktion vorab gesetzt wurde.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der XPeng liefert im Kapitel Fahrstabilität eine gute Gesamtleistung ab. Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen

Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Chinese sehr gutmütig und beuhigt sich rasch wieder, wobei

das ESP hierbei deutlich unterstützend wirkt. Im ADAC Ausweichtest fährt der G6 für ein SUV erstaunlich agil und leichtfüßig durch die Pylonengasse. Das Anlenken geschieht recht zielgenau ohne Lenkungsverhärten und das ESP unterstützt durch passende Bremsimpulse den Richtungsänderungswunsch. Lange bleibt der G6 in der Kurve neutral – erst im Grenzbereich baut er merklich Tempo über die Vorderräder ab. Bei starkem Richtungs- und Lastwechsel, insbesondere bei hoher Rekuperationseinstellung, wird das Heck leicht. Bevor jedoch Nervosität

aufkommt, greift das ESP sensibel ein und schaltet sich auch wieder zu, hat man es zuvor deaktiviert. SUV-typisch gibt es merkliche Aufbaubewegungen, wobei diese den Grenzbereich angemessen vermitteln. Hinsichtlich der Traktion gibt es dank des Heckantriebs wenig zu beklagen. Lediglich beim Geradeauslauf fällt die leichte Anfälligkeit für Fahrbahnquerneigungen auf – insbesondere beim starken Beschleunigen, wenn es die Vorderachse etwas aus den Federn hebt.

2,6 Lenkung

In Sachen Lenkung liefert der XPeng ein ordentliches Ergebnis ab. Grundsätzlich ist sie für den Stromer ausreichend direkt übersetzt: Knapp unter drei Umdrehungen benötigt man, um vom einen zum anderen Anschlag zu kurbeln. Mehr dürfte es auf engen Überlandpassagen nicht sein, denn der G6 ist nun wirklich kein kleines Fahrzeug. Er lässt sich trotzdem überraschend gut bei zügiger Fahrt durch scharfe Kurven zirkeln. Die Zentrierung in die Mittellage erfolgt dabei recht straff, sodass man auch blind erfühlen kann, wo die Neutrallage ist. Aus der Mitte heraus erfolgt ein spitzer, aber harmonischer Anstieg des Lenkmoments, wobei das Lenkgefühl ausgeprägter sein könnte: Die Rückmeldung über den Kraftschluss

an der Vorderachse ist spärlich und die Lenkung fühlt sich allgemein recht synthetisch und entkoppelt an. Innerstädtisch lässt sich der XPeng wortwörtlich mit dem kleinen Finger bewegen – mit zunehmendem Tempo jedoch steigt der Lenkmomentbedarf auf ein störendes Niveau.

⊖ Spätestens ab Autobahntempo ist die Rückstellung so heftig, dass man den G6 schon beherzt dazu überreden muss, die Fahrspur zu wechseln oder zumindest dem Kurvenverlauf zu folgen. Außerdem neigt die Lenkung zum Kleben.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der G6 durchschnittlich nach 35,8 m (Mittel aus zehn aufeinander folgenden Messungen) – ein ordentliches Ergebnis. Ungeachtet dessen, dass der Pedalweg ziemlich lang ausfällt, lässt sich die Bremse gut

dosieren. Das Pedalgefühl ist dabei recht synthetisch – typisch für E-Fahrzeuge, denn der mechanischen Bremse wird das Bremsen mit der Antriebsmaschine überlagert (Rekuperation).

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der G6 hat nahezu alles an Assistenzsystemen an Bord, was derzeit auf dem Markt erhältlich ist. Die Funktionsqualität birgt aber in einigen Punkten noch deutliches Verbesserungspotenzial – wie auch der Euro NCAP-Test (09/2024) mit einem nur befriedigenden Ergebnis von 75 Prozent in der Kategorie aktive Sicherheit bescheinigt. Führt man mit zu geringem Abstand zum Vorfahrenden, warnt der XPeng – ebenso bei drohenden Frontalkollisionen. Außerdem erkennt er Querverkehr beim Rückwärtsfahren, warnt sowohl beim Spurwechsel als auch beim Aussteigen, falls man jemanden aus dem Verkehrsgeschehen hinter einem übersehen hat. Ohnehin kann man permanent anhand der Visualisierung im Kombiinstrument (bei Bedarf auch im Zentraldisplay) prüfen, wie der Chinese seine Umgebung wahrnimmt und diese interpretiert. Der Fahrer wird mittels Kamera überwacht, um dessen Aufmerksamkeits- und Müdigkeitsstatus festzustellen. Das Notbremssystem erkennt bis Tempo 150 km/h PKW – beim Rückwärtsfahren leitet der G6 auch bei Erkennung eines Hindernisses eine Notbremsung ein. Zwischen 60 und 150 km/h soll der Chinese im Falle einer drohenden Kollision mit dem Bordstein, entgegenkommenden Verkehr oder überholenden Fahrzeugen selbsttätig Notfall-Ausweichmanöver durchführen können. Ein klassischer Tempomat ist nicht verfügbar, dafür aber ein Abstandsregeltempomat (ACC), welcher auch erkannte Tempobeschränkungen übernehmen kann. Das ACC agiert bei dichtem Verkehr recht zurückhaltend, passt die Geschwindigkeit aber auch an den aktuellen Streckenverlauf an. Im Stop&Go hilfreich: Startet der Vordermann, startet auch der XPeng bei aktiviertem ACC.

⊖ Mit dem Lenkassistenten zieht Teilautonomie ein, wobei das System nicht überzeugen kann: Sofern die Übernahme des Steuers vom System überhaupt mal angeboten wird, folgt sehr schnell die Retour. Ohnehin fällt es schwer, dem XPeng glaubhaft zu machen, dass man auch wirklich die Hände am Steuer hält. Ebenso unzuverlässig im Test funktioniert der Spurwechselassistent, welcher noch seltener seine Einsatzfähigkeit zu erkennen gibt. Ein Head-up-Display ist generell nicht verfügbar und die Verkehrszeichenerkennung arbeitet unzuverlässig.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	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	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm liefert der G6 mit 88 Prozent (Test 09/2024) eine gute Leistung in der Kategorie Insassensicherheit ab. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags gehören zur Serienausstattung, wie auch ein Centerbag zwischen den Insassen der ersten Reihe. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzplätzen vorhanden. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen von bis zu knapp 1,9 m Körpergröße passend einstellen. Hinten auf den äußeren Plätzen hingegen bieten sie nur Schutz für 1,8 m groß Gewachsene. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich deutlich weniger weit herausziehen und bietet damit nur eingeschränkten Schutz. Falls Insassen nicht angeschnallt sind, ertönt und erscheint die entsprechende Warnung

sitzplatzspezifisch beim Fahrer. Sofern der G6 in einer Kollision verwickelt war, bremst er automatisch bis zum Stillstand ab, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision abzumildern.

⊖ Knieairbags sind sowohl für Fahrer als auch Beifahrer nicht lieferbar - ebenso nicht Seitenairbags für den Fond. Im Kofferraum sind keine Zurrösen zur Gepäcksicherung vorhanden - ebenso ist kein Kofferraum-Trennnetz zum Schutz der Insassen im Notfall vor herumfliegendem Ladegut erhältlich. Sowohl Verbandtasche als auch Warndreieck befinden sich unter dem Kofferraumboden, sodass der Zugriff bei Beladung im Ernstfall erschwert ist. Die ausklappbaren Türgriffe bieten keinen sicheren Griff und können die Rettung der Insassen unnötig erschweren.

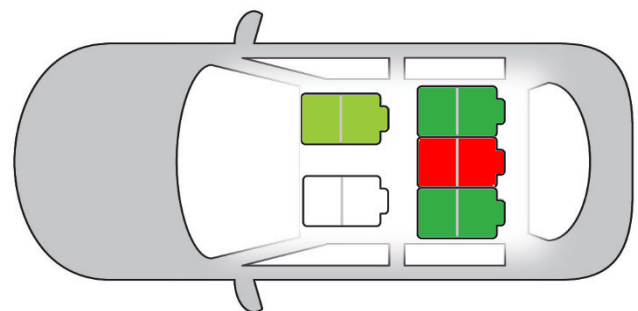
2,1 Kindersicherheit

In der Kategorie Kindersicherheit erzielt der XPeng G6 beim Euro NCAP-Test (09/2024) gute 85 Prozent. Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig montieren, wobei für den Beifahrersitz keine Isofix-Anbindung verfügbar ist. Immerhin lassen sich universelle Exemplare mit dem Gurt fixieren. Schwieriger wird es auf dem mittleren Sitz im Fond, welcher nicht einmal das Installieren eines universellen Sitzes ob der ungünstigen Gurtanlenkpunkte zulässt. Den Beifahrerairbag deaktiviert man über das Bordmenü, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale montieren zu können. Auf den äußeren Plätzen der Rückbank lassen sich alle gängigen Sitzformate montieren - eine Isofix-Anbindung mit iSize-Freigabe ist vorhanden. Durch die großzügigen Platzverhältnisse auf der zweiten Reihe, schränken selbst im Fond montierte Babyschalen die Längsverstellung der vorderen Sitze nicht ein.

⊕ Der G6 verfügt rundum über einen wirksamen Fenstereinklemmschutz. Vom Fahrerplatz aus lassen sich die Fondtüren einzeln 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)

⊖ Die Isofix-Anbindungen auf der Rückbank befinden sich schlecht zu erreichen in der Trennfuge zwischen Rücksitzlehne und -bank.

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der XPeng G6 81 Prozent der erreichbaren Punkte für den Fußgängerschutz (Test 09/2024). Ein vorausschauender Notbremsassistent, welcher

Fußgänger erkennt, ist serienmäßig an Bord. Dadurch sollten sich ein Großteil der Kollisionen abwenden lassen bzw. deren Folgen deutlich reduzieren.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,9 kWh pro 100 km ermittelt, woraus eine Reichweite von rund 500 km resultiert – ein ordentliches Ergebnis. Bei der Verbrauchsangabe werden auch die Ladeverluste berücksichtigt, welche bei dreiphasiger Ladung mit

16 A (11 kW) entstehen. Insgesamt sind 100,1 kWh notwendig, um die netto 84 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden. Es werden also rund 19 % mehr elektrische Energie für den Ladeprozess benötigt, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das

Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau anpassen muss. Auf Basis des Verbrauchs von 19,9 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 99 g/km

(deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts). Daraus folgen 50 der möglichen 60 Punkte im ADAC Ecotest in der Kategorie CO₂.

2,0 Schadstoffe

⊕ Lokal entstehen am vollelektrischen XPeng G6 zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto sauberer die Bilanz. Für eine gute Bewertung im Ecotest ist also nicht die Reichweite, sondern die Effizienz eines Antriebs entscheidend –

unabhängig von der Antriebstechnologie. An den Ecotest-Verbrauch von 19,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km oder Partikel-Emissionen von 2 mg/km gekoppelt. Der G6 landet unterm Strich bei 40 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe beim Ecotest und erhält insgesamt ein Ergebnis von 90 Punkten. Das reicht für fünf Sterne im ADAC Ecotest.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der XPeng G6 startet in der preiswertesten Variante bei 43.600 Euro als Hecktriebler mit der kleinen 66-kWh-Batterie - das Topmodell als Allradler mit der großen 87,5-kWh-Batterie liegt bei 51.600 Euro. Egal für welche Variante man sich entscheidet – man bekommt immer ein (fast) voll ausgestattetes Fahrzeug. Die einzigen beiden verfügbaren Extras sind die Anhängerkupplung für 1.160 Euro und eine abweichende Außenfarbe für 800 Euro. Für

den Testwagen als mittleres Modell im Portfolio mit Heckantrieb und großer Batterie sind 47.600 Euro fällig. Angesichts dessen, was man dafür geboten bekommt, ein verlockendes Angebot. Allgemein gewähren die Chinesen eine Garantie von sieben Jahren bzw. 160.000 km auf den XPeng, zwölf Jahre sind es auf Durchrostung und drei Jahre auf den Lack - auf die HV-Batterie gibt es acht Jahre bzw. 160.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	G6 Standard Range	G6 Long Range	G6 Performance AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	190 (258)	210 (286)	350 (476)
Max. Drehmoment [Nm]	440	440	660
0-100 km/h [s]	6,9	6,7	4,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,5 kWh E	17,5 kWh E	17,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/25	21/28/25	21/28/25
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	43.600	47.600	51.600

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	9,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,2
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	193/449/726
• Dachlast/Anhängelast [kg]	37/742
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,13
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter 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	210 kW(286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	110 kW
maximales Drehmoment	440 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,9 kWh/100km/504 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	87,5 kWh/84 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	100,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/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	4 % "Geringe Reichweite. Bitte rechtzeitig aufladen."
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko		
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

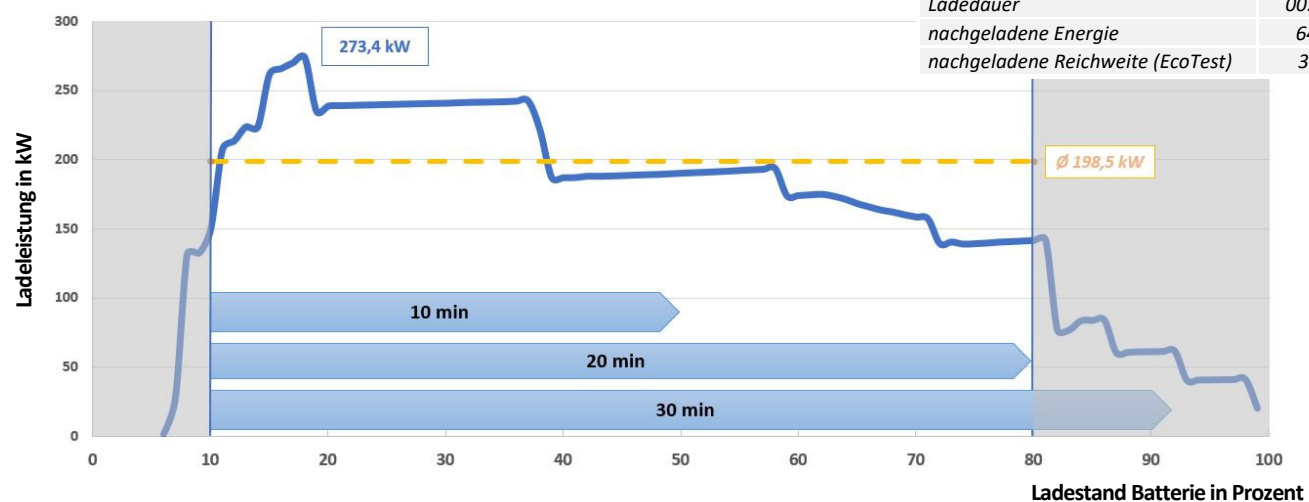
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (A, kW, V)
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

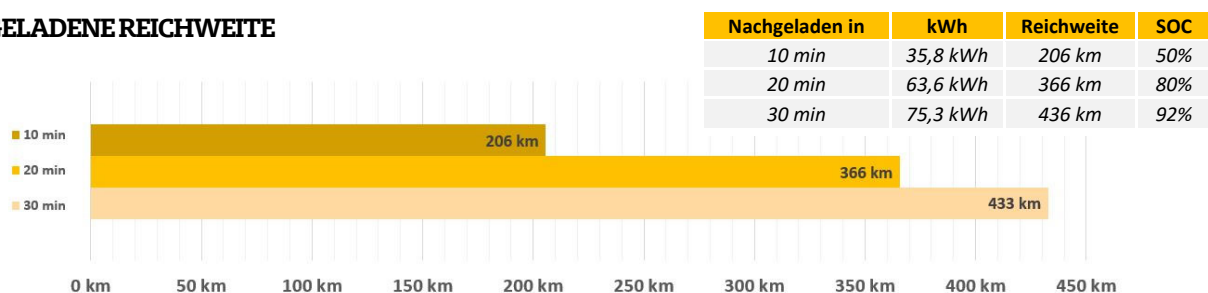
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	77 - 43,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	77 - 13,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	24,5 - 9 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 280 kW	20 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

permanent erregter Synchronmotor hinten	
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	440 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,248
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.753/1.920/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	2.025/528 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	571/1.374 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	87,5 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	China, Guangdong Provinz

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	n.b.
Drehzahl bei 130 km/h	n.b.
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport EV
Wendekreis links/rechts	11,9/12,1 m
Ecotest-Verbrauch	19,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A./100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 99 g/km)
Reichweite	500 km
Innengeräusch 130 km/h	65 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.180 mm
Leergewicht/Zuladung	2.022/531 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/910/1.475 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.600 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.513 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. ¹ 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

XPeng G6 Long Range

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.160 Euro
Metalliclackierung	800 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Mai 2025
Test und Text: Willy Roßmeier