

-  **Elektro-Motor**
-  **50.400 €**
-  **230 kW/313 PS**
-  **466 km**
-  **18,2 kWh pro 100 km**



XPeng P7+ Long Range

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse

Der XPeng P7+ ist eine über fünf Meter lange Limousine der oberen Mittelklasse, die mit einem attraktiven Grundpreis und einer umfassenden Ausstattung die europäischen Konkurrenten unter Druck setzt. Deutlich wird das vor allem beim Preis, wo der chinesische Stromer rund 10.000 Euro günstiger als ein ID.7 und etwa 20.000 Euro günstiger als vergleichbare Premiummodelle daherkommt. Zudem besitzt er im Vergleich zu den meisten Konkurrenten kein 400-V-Akkusystem, sondern arbeitet mit 800-V-Systemspannung. Dies verhilft ihm zu potenten Ladeleistungen von über 400 kW und einer Top-Schnellladefähigkeit. Im Test steigt der Ladezustand von 10 auf 80 Prozent in nur 13 Minuten. Allerdings fällt die Reichweite im Konkurrenzvergleich nicht besonders üppig aus. Trotz des guten Verbrauchs von 18,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) bei der ADAC Verbrauchsmessung ermöglicht der verhältnismäßig kleine Stromspeicher (74,9 kWh Bruttokapazität) nur eine Reichweite von rund 465 km. Für wen die maximale Reichweite aber nicht das zentrale Kaufargument ist, stellt der XPeng P7+ dennoch einen fähigen Langstreckenstromer dar. Auch der Fahrkomfort sowie die Ausstattung tragen dazu bei: Serienmäßig arbeiten im getesteten Long-Range-Modell adaptive Dämpfer, die für einen guten Federungskomfort sorgen, während vier Insassen die belüfteten Sitze mit Massagefunktion genießen können. Allerdings genießt man im XPeng, wie in vielen chinesischen Modellen, nur passiv: So ist die Lenkung gefühllos und sorgt nicht dafür, dass man auf fahrerische Weise besonders gerne mit dem P7+ interagiert. Er ist zwar objektiv dynamisch unterwegs, Laune macht der Stromer aber bestenfalls, wenn es dank 313 PS zügig vorwärtsgeht. Spätestens dann sollte man sich aber von der ablenkungsintensiven Bedienung abwenden. Die Chinesen sparen sich, abgesehen von denen am Lenkrad, so viele (kostenintensive) Tasten wie es nur geht und versuchen, diesen faktischen Nachteil mit frei belegbaren Touchflächen zu kompensieren – leider vergeblich. Wer darüber hinwegsehen kann, bekommt ab 49.600 Euro ein vorwiegend gutes Elektroauto.

- ✓ **kurze Schnellladezeiten, sehr umfangreiche Komfortausstattung, attraktiver Preis**
- ✗ **ablenkungsintensive Bedienung, gefühllose Lenkung, Basis-Scheinwerfersystem**

ADAC Urteil

- 2,3** Autotest
- k.A.** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,9** Familie
- 4,3** Stadtverkehr
- 2,7** Senioren
- 2,5** Langstrecke
- 1,9** Transport
- 1,8** Fahrspaß
- k.A.** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Audi A6 e-tron, BMW i5, BYD Seal, Genesis G80, Mercedes-Benz EQE, MG IM5, Volvo ES90, VW ID.7



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,6 Karosserie	03	2,4 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	10
Licht und Sicht	03	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	2,4 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,9 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,2 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	08		
		k.A. Autokosten	12
1,9 Komfort	08	Monatliche Gesamtkosten	12
Federung	08		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	14
Klimatisierung	09		
		Fahrzeugdaten	15
1,1 Antrieb	09	Bilder	16
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,6 Karosserie

2,0 Verarbeitung

✓ Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem guten Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit weitgehend gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen. Einzig an der Heckklappe lassen sich links und rechts unterschiedliche Abstände erkennen. Der Kofferraum ist seitlich mit Stoff ausgekleidet, was unter asiatischen Herstellern keine Selbstverständlichkeit ist. Der Unterboden ist vollständig verkleidet, was der Aerodynamik und damit der Reichweite zugutekommt. Außerdem sind die Radhausschalen mit Textil ausgekleidet, um den Geräuschkomfort zu verbessern.

Die Verarbeitung des Innenraums ist gut. Alle Bauteile sind solide montiert und wackeln auch beim beherzten Hinfassen nicht. Einen kleinen Abzug gibt es für die beim Abstützen knarrende Mittelarmlehne. Die Materialqualität im Innenraum erfüllt die Erwartungen an eine Limousine der oberen Mittelklasse. Von der Instrumententafel über die Mittelkonsole bis hin zu den Türverkleidungen vorn wie hinten sind die oberen Bereiche immer weich ausgeführt. Erst im unteren Bereich kommt preisgünstiger, harter Kunststoff zum Einsatz. Bei deutschen Herstellern erst in sehr teuren Fahrzeugen zu finden ist der Mikrofaserbezug der Dachsäulenabdeckungen (A- und B-Säule) sowie des Himmels. Ein schönes Detail: Die beiden Jackenhalter an den B-Säulen sind metallisiert und zeigen damit, dass die Chinesen stellenweise auch Wert auf kleine Details legen. Die Sitzbezüge sollen laut Konfigurator aus hochwertigem Nappaleder gefertigt sein. Allerdings fühlen sie sich nach dem gleichen Kunstledermaterial an wie der Rest des Innenraums. In Summe gelingt dem XPeng P7+ ein wertiges Ambiente, das sich vor der deutschen Premium-Konkurrenz keinesfalls verstecken muss. An die Finesse deutscher Premiummodelle in deren besten Zeiten reicht das Niveau des Chinesen aber nicht heran.

✗ Der Teppichboden im Kofferraum wirkt nicht besonders hochwertig, da er beim Testwagen nach wenigen tausend Kilometern bereits Flusen zieht. Die Frontklappe wird nur durch einen einfachen Haltestab offengehalten, was beispielsweise beim Nachfüllen des Wischwassers unkomfortabel ist. Bei einem Modell dieser Klasse ist das außergewöhnlich.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der fünfsitzige P7+ (vier vollwertige Sitze, ein Notsitz) misst stattliche 5,07 m in der Länge und ist inklusive der Außenspiegel 2,12 m breit. Mit diesen Abmessungen wird die Limousine in beengten Umgebungen schnell unhandlich. Der Wendekreis liegt bei 12,3 m und damit am oberen Ende der Skala.

Die Transportfähigkeiten gehen in Ordnung, ein ausgewiesenes Zugfahrzeug ist der Chinesen aber nicht. Die 2.122 kg schwere Limousine darf 463 kg zuladen, was für vier Personen samt Gepäck noch ausreichen sollte. Auf dem Dach lassen sich Lasten bis 75 kg befestigen. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung darf ebenfalls bis zu 75 kg betragen, was für

zwei E-Bikes samt Träger ausreicht. Bei der Anhängelast liegt die Limousine im Klassenschnitt: 1.500 kg für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger sind erlaubt.

Die Reichweite des P7+ wird im Alltag – je nach Fahrprofil – den meisten Besitzern ausreichen. Legt man den Verbrauch der ADAC Verbrauchsmessung von 18,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) zugrunde, erreicht er eine maximale Reichweite von rund 465 km. In Relation gesetzt: Die reichweitenstärksten Elektromodelle erreichen bei den ADAC-Messungen bereits 600 bis knapp 700 km. Und auch seine direkten Konkurrenten kommen noch weiter als der XPeng. Allerdings lässt sich der 74,9 kWh große Akku dank 800-V-Technik enorm schnell nachladen. Den typischen Langstreckenladestopp von 10 auf 80 Prozent absolviert der P7+ im Test an einer typischen 300-kW-Ladesäule in 13 Minuten und erreicht dabei eine maximale Ladeleistung von 296 kW – im Durchschnitt sind es rund 270 kW. Der XPeng nutzt dabei die volle Leistungsfähigkeit der ADAC-Schnellladesäule aus und könnte laut technischen Daten sogar noch weit mehr Leistung aus dem Netz ziehen. Bis zu 446 kW gibt der Hersteller in den technischen Daten an – der P7+ gehört damit zu den absoluten Spitzenladern. Direkt nach dem Anschließen muss man bei niedrigen Ladeständen nicht warten, bis der Ladevorgang Fahrt aufnimmt: Der P7+ erreicht ohne große Verzögerung seine Spitzenleistung und hält sie bis rund 60 Prozent Ladestand. Ab Start bei zehn Prozent Batterieladung werden in 10 Minuten rund 300 km nachgeladen – das ist top. Steuert man die Ladesäule bei kalten Temperaturen an, bietet der XPeng sowohl ein automatisches (bei Navigation an den DC-Lader) als auch ein manuelles Vorheizen der Batterie. Zudem lassen sich die Ladepunkte übersichtlich in die Routenführung integrieren. Das Laden an der heimischen Wallbox oder am öffentlichen Ladepunkt gelingt mit 11 kW (dreiphasig, 16 A) in 7,5 Stunden angemessen schnell. Eine doppelt so schnelle 22-kW-Option, wie sie beispielsweise der BMW i5 bietet, gibt es nicht.

✗ Ab Werk kommt der P7+ mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Wagenheber, ein Radmutternschlüssel sowie ein Notrad sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.

3,1 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt nur ausreichend. Die Front ist lang und das Ende lässt sich nicht einsehen, sondern nur abschätzen. Die schmale Heckscheibe steht sehr schräg und der Abschluss ist ziemlich hoch, weswegen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schwer erkennen lassen. Abhilfe schafft hier neben den serienmäßigen Einparksensoren ein 360-Grad-Kamerasystem, wobei die Rückfahrkamera weder schmutzgeschützt ist noch über eine Reinigungsdüse verfügt. Interessantes Detail: Das Bild der Rückfahrkamera wird in das Head-up-Display eingeblendet. Zudem kann der Einparkassistent das Einfädeln in Parklücken erleichtern. Die Rundumsicht ist nur ausreichend, da die breiten D-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen

das Blickfeld einschränken – immerhin gibt es noch ein kleines Zusatzfenster zwischen der C- und der D-Säule.

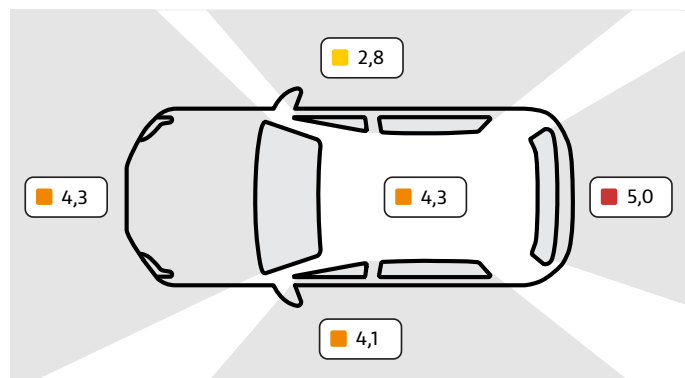
Der P7+ ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, wobei das moderne Design nicht über die recht rudimentäre Funktionalität hinwegtäuschen sollte. So verfügt das LED-Licht über einen einfachen Fernlichtassistenten, der zwar auf- und abblendet, andere Verkehrsteilnehmer aber nicht aus dem Lichtkegel ausblenden kann. Im Test ließen sich keine Adaptivfunktionen erkennen und es gibt weder ein Kurven- noch ein Abbiegelicht sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist gut, wobei das Fernlicht noch etwas homogener leuchten könnte.

Der Innenspiegel blendet bei Dunkelheit automatisch ab und kann zudem auf einen Displaybetrieb umgestellt werden, was die Sicht nach hinten bei dachhoher Beladung ermöglicht. Die Außenspiegel besitzen weder eine Abblendfunktion noch asphärische Bereiche zur Verkleinerung des toten Winkels.

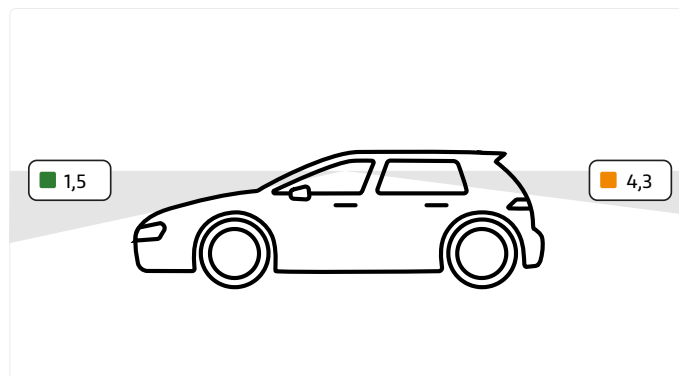


Die Rundumsicht ist nur ausreichend, da breite Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen die Sicht einschränken.

✗ Im Beladungsfall muss die Leuchtweite umständlich im Infotainment reguliert werden, was in der Praxis dazu verleitet, keine Anpassung vorzunehmen und den Gegenverkehr mit den leuchtstarken Scheinwerfern unwissentlich zu blenden. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung reduzieren kann.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,3 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg auf den Fahrerplatz gelingt recht gut, wobei die A-Säule sehr schräg steht und die B-Säule recht weit nach vorn gezogen ist. Der serienmäßige Komforteinstieg für Fahrer und Beifahrer, der die Sitze automatisch nach hinten fährt, kann den Ein- und Ausstieg für manche Staturen erleichtern. Die Sitzhöhe fällt mit rund 48 cm über der Fahrbahn (Sitz in unterster Position) für eine Limousine angenehm aus.

Der Einstieg in die zweite Reihe gelingt ordentlich, wobei die flach abfallende Dachlinie zur Folge hat, dass man auf seinen Kopf achten muss. Zudem fallen die Türen hinten recht lang aus, was den Ein- und Ausstieg in beengten Umgebungen erschweren kann. Zugutehalten muss man dem P7+ die massige Beinfreiheit und den fehlenden Mitteltunnel hinten, was das Durchrutschen erleichtert. Haltegriffe gibt es, außer beim Fahrer, an allen anderen äußeren Sitzplätzen. Die Softcloseautomatik an allen Türen sorgt für ein komfortables Schließen.

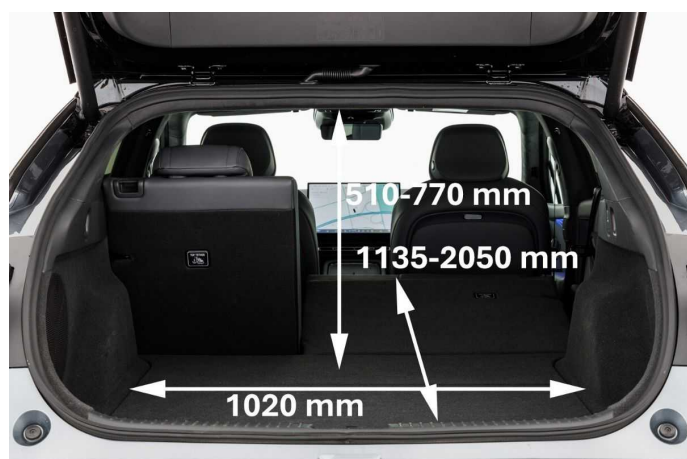
Der P7+ kann ohne Tastendruck auf den Fahrzeugschlüssel ver- und entriegelt werden. Jedoch besitzen nur die vorderen Griffe Tasten für das schlüssellose Betätigen. Möchte man beispielsweise zunächst eine Tasche hinter dem Fahrersitz verstauen, muss man zuerst den vorderen Türgriff berühren, um den XPeng aufzuschließen. Alternativ lässt sich die Zentralverriegelung auch über das Annähern und Entfernen vom Fahrzeug aktivieren, wobei die Türgriffe automatisch aus- und einklappen. Obwohl das im Test zuverlässig funktioniert, gibt es dennoch Szenarien, in denen klassische Bügeltürgriffe die Bedienung erleichtern würden. Außerdem besteht die Möglichkeit, sein Smartphone als Schlüssel zu verwenden und die Zugangserlaubnis an autorisierte Nutzer zu versenden.

Bei Dunkelheit wird der Bereich vor dem P7+ nach dem Entriegeln von den Scheinwerfern erleuchtet – die Dauer der Erleuchtung lässt sich im Infotainment einstellen.

✗ Der Funkfernbedienungsschlüssel des XPeng verfügt nicht über einen mechanischen Notschlüssel, mit dessen Hilfe sich das Fahrzeug auch bei zu geringer Bordspannung einfach öffnen ließe.

2,0 Kofferraum-Volumen

✓ Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Fensterlinie bis zum Ladeboden) von 415 l – das ist für eine Limousine der oberen Mittelklasse ein ordentlicher Wert. Nutzt man den Stauraum bis unter die schräge Heckklappe, fasst das Gepäckabteil 555 l. Alternativ lassen sich elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 895 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind mächtige 1.990 l Stauvolumen verfügbar. Unterhalb des Ladebodens gibt es großzügige 55 l Stauraum für Utensilien.



Der Kofferraum bietet ein ordentliches Volumen, viel Stauraum bei umgeklappter Rückbank und ein großes Unterbodenfach für zusätzliches Gepäck.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums im Alltag ist, vor allem für eine Limousine, wirklich gut. Da im Gegensatz zu konventionellen Stufenhecklimousinen auch die komplette Heckscheibe mit aufklappt, ergibt sich eine gut zugängliche und großzügige Ladeöffnung. Die Ladekante liegt mit rund 72 cm allerdings etwas hoch. Zudem erschwert die rund 8 cm hohe Bordwand das Ausladen von schweren Gegenständen. Erfreulich ist der Anblick bei umgelegten Rücksitzlehnen: Die Ladefläche ist erstaunlich groß und nahezu eben. Zudem wird der Kofferraum mit zwei Leuchten (links und rechts) gut ausgeleuchtet.

Beim P7+ wird die Heckklappe serienmäßig elektrisch angetrieben und lässt sich sowohl über den Fahrzeugschlüssel als auch im Auto öffnen und schließen. Ein Öffnen per Fußkickgeste – praktisch, wenn man keine Hand frei hat – konnten wir

nicht finden. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich im Infotainment einstellen, was vor allem in niedrigen Garagen vorteilhaft ist. Ist die Klappe maximal geöffnet, müssen sich Personen bis zwei Meter Körpergröße um ihren Kopf keine Sorgen machen.



Die große Heckklappe ermöglicht einen guten Zugang zum Kofferraum. Der elektrische Antrieb und die nahezu ebene Ladefläche erhöhen den Alltagsnutzen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt klappbar. Die Lehnen können von der zweiten Reihe aus geklappt werden; aus dem Kofferraum ist es nicht möglich. Zusätzliche Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil gibt es nur wenige. Es stehen zwei Taschenhaken sowie ein Spanngurt in der Seitenverkleidung zur Verfügung. Ein Transport- und Schienensystem ist nicht verfügbar. Zudem lässt sich kein Gepäcknetz am Boden einspannen.

✗ Der Hersteller verzichtet auf eine Laderaumabdeckung. Damit ist das Ladegut weder vom Fahrgastraum abgetrennt noch vor neugierigen Blicken von außen geschützt. Außerdem gibt es keinen Frunk, in dem sich beispielsweise das Ladekabel verstauen ließe.

2,9 Innenraum

4,0 Bedienung

Das Bediensystem des P7+ spart sich nützliche Tasten im großen Stil. Nahezu alle Fahrzeugfunktionen werden über das knapp 16 Zoll große zentrale Touch-Display gesteuert. Mithilfe der Lenkradtasten und -walzen 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. Der Funktionsumfang ist enorm und sorgt mit ellenlangen Einstellungslisten schnell für Überforderung beim Nutzer. Zudem sorgen stellenweise ungewöhnliche Bezeichnungen

für Verwirrung, wenngleich die zugehörigen Erklärungen an den Menüpunkten hilfreich sein können. Warum man sich aber in der deutschen Version für Formulierungen wie "Echtzeit-SR-Assistenz", "Sonderszenario-Assistent" und "Innenrückspiegel mit Streaming-Funktion" entscheidet, bleibt ein Rätsel.

Die Innenraumtemperatur lässt sich am unteren Bildschirmrand justieren, sofern man die recht klein dimensionierten Tasten während der Fahrt ohne eine Möglichkeit, die Hand abzustützen, trifft. Die Chinesen sind sich dessen und ihres Sparzwangs, kaum haptische Tasten zu verbauen, bewusst und belegen beispielsweise die Walzen am Lenkrad doppelt, womit sich die Lüfterstärke und die Temperatur einstellen lassen. Dass man mit den gleichen nicht beschrifteten Bedienelementen auch die Geschwindigkeit des Abstandstempomaten regelt, muss der Nutzer einfach verstehen. Technikaffine können die versteckten Funktionen und Doppelbelegungen vielleicht charmant finden, alle anderen dürften aber verwirrt sein, wenn die Klimaautomatik deaktiviert wird, weil man versehentlich die linke Walze betätigt und damit die Lüftereinstellung angepasst hat.

Die Anpassung der Medienlautstärke kann entweder an der rechten Walze am Lenkrad erfolgen oder umständlich über das Zentraldisplay: Lautstärkesymbol anwählen und den passenden der fünf angebotenen Schieberegler bedienen. Das schmale Fahrerdisplay hinter dem Lenkrad zeigt Grundinformationen wie die Fahrgeschwindigkeit und die Reichweite an und lässt sich zumindest dafür gut ablesen. Allerdings ist die Schrift für die weiteren Inhalte zu klein gewählt. Die Reifendrücke sowie der Momentanverbrauch, der in Form eines Diagramms dargestellt wird, lassen sich nur schlecht ablesen. Zudem vermissen wir eine Prozentanzeige für den Akkustand, der im Zentraldisplay verortet ist, wie auch die Statusleuchten des Fahrlichts. Diese Inhalte sollten an einer Stelle, und zwar dem Fahrerdisplay, gebündelt werden.

Die Einstellung der Außenspiegel erfolgt nach der Aktivierung im Menü mithilfe der Lenkradtasten wenig intuitiv. Klassisch und bewährt hingegen wird das Lenkrad mit einem Hebel an der Lenksäule 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. Die elektronische Feststellbremse kann entweder gleichzeitig mit dem Einlegen der P-Stufe am Gangwahlhebel oder umständlich im

Menü aktiviert werden – hier wäre ein haptischer Schalter sinnvoll gewesen, zumal dieser vom Beifahrer in einer Notsituation als Möglichkeit zum Abbremsen verstanden werden kann.

✓ Das Head-up-Display bietet eine gute Übersicht über die Navigation sowie die Fahrassistenz. Es gibt einfach verständliche "Auto"-Schaltflächen für die Helligkeitsregelung der Displays. Trotz massiver Kritik an den fehlenden Tasten: Die konfigurierbare Favoritentaste am Lenkrad ist nützlich.

✗ Der XPeng besitzt zwar eine Fahrlichtautomatik, die in den meisten Fällen das Licht zuverlässig steuert, aber keine haptische Bedieneinheit für die Lichteinstellung an gewohnter Stelle. Muss man beispielsweise spontan die Nebelschlussleuchte aktivieren oder die Lichtautomatik schaltet bei Nebel nicht auf das Abblendlicht um, sind mehrere Klicks im Menü notwendig. Als Kompromiss bietet die Bedienoberfläche die Möglichkeit, das Touchfeld für die Nebelschlussleuchte in die konfigurierbare Leiste des Zentraldisplays zu legen. Allerdings muss man diese durchaus versteckte Funktion erstmal finden und es dementsprechend konfigurieren. Geschieht das nicht, fährt man womöglich schlecht sichtbar durch den Nebel, weil man die Taste nicht auf Anhieb findet. Ähnlich verhält es sich mit dem Spurhalteassistenten. Greift dieser beispielsweise beim kurzen Überfahren von Markierungen oder auf engen Landstraßen störend in die Lenkung ein, lässt sich dieser nur umständlich deaktivieren. In der Folge scrollt man mit einer Hand lenkend durch das Einstellungs Menü und es entsteht weitere Ablenkung vom Fahrgeschehen.

Ist der "Wahrnehmungsmodus" des Head-up-Displays aktiviert, zeigt der XPeng dort sämtliche Bewegungen an, die er vor sich erkennt – auch wenn dort gar keine sind. Dies hat zur Folge, dass die Projektion in der Windschutzscheibe zum "Wimmelbild" wird und unnötig ablenkt. Da sich die Anzeigen des HUD aber konfigurieren lassen, kann man sich damit dieser unnötigen Funktion entledigen.

In Summe spart sich XPeng an zu vielen Stellen haptische Bedienelemente und versucht, dies mit der konfigurierbaren Schnellwahlleiste und einem Schnellwahlmenü (Dropdown vom oberen Bildschirmrand) zu kompensieren. Leider sind diese Notlösungen alles andere als ein vollwertiger Ersatz, wodurch dem Nutzer bei der Bedienung deutliche Nachteile entstehen.



Trotz praktischer Schnellzugriffe und vielfältiger Individualisierungsmöglichkeiten überzeugt die Bedienung nicht: Zu viele Funktionen sind in verschachtelten Menüs verborgen, was die Nutzung unnötig kompliziert und ablenkend macht.

0,8 Multimedia

✓ Im Bereich der Medien- und Konnektivitätsausstattung ist der P7+ sehr gut ausgerüstet. Das Online-Navigationssystem verfügt über Echtzeitverkehrsinformationen und kann auf Wunsch Ladestopps in die Routenplanung integrieren. In der Mittelkonsole befinden sich bestens erreichbar gleich zwei induktive Ladeschalen 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. Ansonsten gibt es vorn einen USB-A-Steckplatz, vorrangig für die Datenübertragung, und eine USB-C-Buchse. Im Fond verfügt der Xpeng über eine weitere USB-C-Buchse. Das serienmäßige Surround-Sound-Audio-System verfügt über 20 Lautsprecher und liefert einen tollen Klang. Gespeist werden kann die Anlage mit Musikinhalten vom Digitalradio (DAB+), per Bluetooth-Audiostreaming, USB oder von zahlreichen Online-Diensten wie Spotify, Amazon Music. Zudem gibt es die Möglichkeit, unkompliziert Online-Radiosender zu streamen. Über die XPeng-App kann der Fahrer auf zahlreiche Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand) sowie auf Funktionen (u. a. Standklimatisierung) auch aus der Ferne zugreifen. Außerdem können einfache Parkmanöver ferngesteuert oder das Fahrzeug für autorisierte Nutzer freigegeben werden. Sowohl das Infotainment als auch das gesamte Fahrzeug unterstützen Over-the-Air-Updates (OTA) und können damit immer auf aktuellem Softwarestand gehalten werden. Praktisch für das Arbeiten im

Auto: Der integrierte WLAN-Hotspot stellt eine stabile Internetverbindung für mobile Endgeräte an Bord zur Verfügung.

2,3 Raumangebot vorn

✓ Der P7+ bietet auch großen Personen ausreichend Platz. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig und entspricht den Erwartungen an eine Fünfmeter-Limousine. Subjektiv mindern die recht hohe Seitenlinie, die wuchtige Mittelkonsole und der dunkle Stoffbezug des Himmels das Raumgefühl etwas. Allerdings besitzt der Chinese serienmäßig ein großes Panoramaglasdach, das wiederum einiges an Licht in den Innenraum bringt. Bei Fahrten in der Dunkelheit steigert die umfangreiche und vielfältig justierbare Ambientebeleuchtung das Raumgefühl. Die LED-Leuchtbänder sind vergleichsweise einfach, aber geschickt positioniert, sodass vorn wie hinten ein großer Teil der Türverkleidung beleuchtet wird.

2,6 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe reicht die Kopffreiheit nur für bis zu 1,90 m große Personen. Allerdings ist die Beinfreiheit immens und würde theoretisch sogar für 2,20 m Körpergröße ausreichen. Die Innenbreite nimmt im Fond etwas ab, gibt zwei Personen nebeneinander aber mehr als genügend Raum. Etwas an Raumgefühl nehmen die schmal zulaufenden Seitenfenster

sowie die niedrig verlaufende Dachlinie. Das serienmäßige Panoramaglasdach reicht bis an die Rücksitze und spendet mehr Licht in den Innenraum.



Trotz etwas eingeschränkter Kopffreiheit bietet der Fond sehr viel Beinfreiheit und Platz. Das Panoramadach sorgt für ein luftiges Raumgefühl und mehr Helligkeit.

1,9 Komfort

1,9 Federung

✓ Der P7+ ist, wie für eine Limousine der oberen Mittelklasse zu erwarten, mit einer hochwertigen Fahrwerkskonstruktion ausgestattet. Die Vorderräder werden von einer Doppelquerlenkerachse geführt und am Heck kommt eine Mehrlenker-Einzelradaufhängung zum Einsatz. Zudem sind adaptive Dämpfer verbaut, die es dem Fahrer und der Fahrzeugregelung ermöglichen, Eingriff auf die Dämpfungskräfte zu nehmen. So kann der Fahrer das Fahrwerk ausgewogen, komfortbetont oder eher sportlich abstimmen. Die Spreizung der drei Modi ist spürbar, aber nicht übermäßig ausdifferenziert. Nichtsdestotrotz gelingt dem P7+ ein wirklich guter Federungskomfort. Die Limousine bügelt Unebenheiten auf der Autobahn ohne große Mühen glatt und lässt einen nur selten den Fahrbahnbelag deutlicher spüren, als einem lieb ist. Innerorts überfährt die Limousine welligen Asphalt zumeist ruhig und lässt sich nur sporadisch leicht aus dem Tritt bringen, wenn zum Beispiel tief abgesenkte Kanaldeckel in den Weg kommen. Auf der Landstraße überfährt der P7+ Fahrbahndefekte ziemlich unbeeindruckt und staucht bei Senken die Insassen kaum. Auch kurvige Strecken meistert der Chinese, ohne mit zu ausgeprägten Aufbaubewegungen zu stören. Wer sich auf seinen täglichen Strecken häufig mit Geschwindigkeitshügeln konfrontiert sieht, muss keine Sorgen um seine Bandscheiben haben: Der P7+ absolviert auch dieses Hindernis beflissen, wenngleich nicht gänzlich unbeeindruckt.

2,0 Sitze

Die Sitze des P7+ bieten in der getesteten Variante einen sehr umfangreichen Einstellumfang. Neben der elektrischen Einstellung der Grundfunktionen (Höhe, Längsrichtung und Nei-

3,1 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum des P7+ bietet eine für eine Limousine durchschnittliche Variabilität. Die Rücksitze lassen sich weder ausbauen noch verschieben. Allerdings gibt es eine praktische Funktion: Transportiert man beispielsweise sperrige Gegenstände, lässt sich die Lehne der Rück Sitzbank steiler stellen. Alternativ können die Fondinsassen die Lehnen flacher stellen, um eine entspanntere Sitzposition einzunehmen. In den vorderen Türen finden 1-l-Flaschen ausreichend Platz und die Fächer sind erfreulich großzügig dimensioniert. Das Gleiche gilt für das Ablagefach unter der Mittelkonsole: Hier passt einiges rein. Das Handschuhfach fällt nicht zu klein aus und ist mit Textil ausgekleidet – eine Beleuchtung konnten wir beim Testwagen allerdings nicht entdecken. Vorn in der Mittelkonsole lassen sich zwei Smartphones gut erreichbar ablegen und laden. Die Insassen der zweiten Reihe finden in den Türen kompakte Fächer und genügend Platz für 1-l-Flaschen vor. Lehnentaschen gibt es zwar keine, dafür aber einen stabilen Klapptisch an der Rückseite des Beifahrersitzes. Des Weiteren lässt sich eine Mittellarmlehne ausklappen, die neben Becherhaltern auch Smartphones Halt bietet. Wie bereits erwähnt, gibt es an den B-Säulen wertig anmutende Jackenhalter.

gung der Rückenlehne) lässt sich auch die Neigung der Sitzfläche sowie die Lendenwirbelstütze (vier Wege) einstellen. Die Kopfstützen lassen sich vorn manuell anpassen, wobei die Gurtaustritte wie auch die Mittellarmlehne nicht eingestellt werden können. Die beiden Vordersitze bieten aber noch weitere Annehmlichkeiten: Es gibt Positionsspeicher (Memory-Funktion) sowie verschiedene Massageprogramme, welche die Insassen auf langen Strecken entlasten können. Der Sitzkomfort auf den beiden Vordersitzen ist dank der körpergerechten Polsterung gut, wobei die recht nachgiebigen Wangen und der glatte Bezug den Seitenhalt schmälern.

Die Sitze der zweiten Reihe sind ordentlich konturiert und lassen sich elektrisch in der Lehneneigung links und rechts getrennt voneinander einstellen. Der Kniewinkel fällt durch den erhöhten Boden in allen Positionen etwas spitz aus, wobei man es sich dank der großzügigen Beinfreiheit dennoch bequem einrichten kann. Selbst im Fond gibt es eine Massagefunktion auf den äußeren Sitzplätzen – das ist in dieser Klasse eine Seltenheit. Der Mittelsitz bietet nur einen ausreichenden Komfort und ist daher nur für kurze Strecken empfehlenswert.

1,7 Innengeräusch

✓ Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 64,5 dB(A), was einem guten Geräuschkomfort entspricht. Dies ist unter anderem auf die serienmäßige Doppelverglasung der vorderen Seitenfenster zurückzuführen. Fahrgeräusche, wie sie beim Überfahren von rauem Asphalt oder Kieselsteinen entstehen, werden durch die mit Textil ausgekleideten Radhausschalen gut gedämmt. Windgeräusche nimmt man bei der Autobahnfahrt nicht als besonders dominant wahr – auch hier bietet der XPeng bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche

eine gute Akustik. Das Motorgeräusch ist, wie für einen Elektroantrieb zu erwarten, unauffällig.

2,0 Klimatisierung

✓ Der P7+ ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ausgestattet. Eine Klimaautomatik, die drei oder vier Zonen unterschiedlich temperieren kann, gibt es im Gegensatz zu den Mitbewerbern nicht im Angebot. Die Intensität der ausströmenden Luft lässt sich zudem nicht in verschiedenen Stufen oder per Drehregler an den Ausströmern anpassen. Die Fondpassagiere werden über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen mit Frischluft versorgt. Für die

kalte Jahreszeit wartet der Chinese mit einer Sitzheizung vorn und hinten (äußere Sitze in der zweiten Reihe) sowie einem beheizbaren Lenkrad auf. Bei hohen Außentemperaturen können sich nicht nur die vorderen Insassen auf belüftete Sitze freuen – XPeng verbaut die Funktion auch im Fond. Zudem werden hinten ab der B-Säule getönte Scheiben eingesetzt. Wie bei einem Elektroauto zu erwarten, lässt sich die Limousine auch im abgestellten Zustand heizen und kühlen.

✗ Um den Innenraum angenehm zu temperieren, muss man ungewöhnlich hohe Gradzahlen einstellen. So scheint das Normalniveau beim XPeng eher im Bereich von 25 bis 26 Grad zu liegen, während es in der Regel eher bei 21 bis 22 Grad verortet ist – das verwirrt.

1,1 Antrieb

1,1 Fahrleistungen

✓ Den P7+ gibt es in drei Antriebsvarianten. Die getestete Variante verfügt über einen Elektromotor (permanent erregte Synchronmaschine) an der Hinterachse, der im Zusammenspiel mit dem größeren der beiden Akkus 230 kW/313 PS leistet und ein maximales Drehmoment von 450 Nm entwickelt. Darunter siedelt sich eine Variante mit kleinerem Akku an, deren Antrieb auf 180 kW/245 PS kommt. Die Spitze der Modellreihe bildet das Allradmodell mit einem zusätzlichen Motor an der Vorderachse und in Summe 370 kW/503 PS. Im Verhältnis von Motorleistung und Reichweite bietet das Long-Range-Modell einen passenden Kompromiss. Angesichts des Leergewichts von über 2,1 t ist der Vortrieb kräftig. Den guten subjektiven Eindruck bestätigen auch die Messwerte: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Chinese in 3,2 s, von 80 auf 120 km/h in 4,2 s. XPeng gibt für den Sprint von 0 auf 100 km/h zügige 6,2 s an und beziffert die elektronisch limitierte Höchstgeschwindigkeit mit 200 km/h.

1,0 Laufkultur

✓ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch stören-

de Motorgeräusche zu hören. Der Elektromotor zieht vom Start weg zügig an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

1,1 Getriebe

✓ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb der P7+ kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen benötigt. In der Folge gibt es keine Zugkraftunterbrechungen und es geht ohne Schaltrücke vorwärts. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell und erleichtert das Rangieren.

Die Bremswirkung des rekuperierenden Antriebs kann man über das Zentralsdisplay beeinflussen – nützliche Schaltwippen oder separate Tasten gibt es dafür allerdings nicht. Zur Auswahl stehen verschiedene Einstellungen vom freien Rollen über unterschiedliche Verzögerungsstufen bis zum Verzögern in den Stillstand (One-Pedal-Drive). Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord und wird über einen festen Pedaldruck aktiviert.

2,4 Fahreigenschaften

1,9 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des P7+ ist in den meisten Disziplinen gut bis sehr gut.

Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert die Limousine agil und mit einer leichten Richtungsänderung. Allerdings beruhigt sie sich schnell wieder, was dem Fahrer die Möglichkeit gibt, korrigierend einzugreifen. Zudem fallen die Aufbaubewegungen nur gering aus, was zusätzlich die Fahrstabilität fördert.

Fährt man eine Kurve zu ambitioniert an und korrigiert mit einem abrupten Bremsimpuls, gefällt der P7+ aus Sicht der Fahrstabilität mit einem neutralen Fahrzustand. Bringt man die Limousine bis an den Grenzbereich, lassen sich nur leichte Lastwechselreaktionen provozieren, bevor das ESP stabilisierend eingreift.

Den ADAC Ausweichtest durchfährt der XPeng ohne große Anstrengung. Das Ausweichen des ersten Hindernisses gelingt dem Chinesen direkt und ohne störende Wankbewegungen. Den harten Lenkeinschlag in die entgegengesetzte Richtung – um dem zweiten Hindernis auszuweichen – meistert der P7+ ohne ausgeprägtes Untersteuern und dank gezielter ESP-

Eingriffe. Das Zurücklenken in die ursprüngliche Fahrspur absolviert er ohne ein drängendes Heck.

Auch aus Sicht der Fahrdynamik liefert der Stromer eine wirklich gute Vorstellung ab. Die Durchfahrtsgeschwindigkeiten der Limousine mit tiefem Schwerpunkt und gripstarker Bereifung (Michelin Pilot Sport EV) sind hoch und der Chinese wirkt in Anbetracht seines Leergewichts von rund 2,1 t dynamisch. Trotz guter Performance will aber kein so rechter Fahrspaß aufkommen, da die Lenkung zu wenig Rückmeldung bietet, um die zügige Durchfahrt genießen zu können. Die Traktion des Hinterradantriebs ist zumeist einwandfrei – nur auf Nässe ist man bei zügiger Beschleunigung auf die Traktionskontrolle angewiesen.

2,7 Lenkung

Die Lenkung des P7+ passt grundsätzlich zum komfortablen Stromer. Die Bedienkräfte fallen angenehm aus und sind weder zu hoch noch zu niedrig angesetzt. Innerorts lässt sich der Chinese leicht manövrieren; bei höheren Geschwindigkeiten steigt die Verbindlichkeit der Lenkung. Allerdings fühlt sich

die Lenkung immer synthetisch und eher entkoppelt an, womit sie wenig Fahrgefühl vermittelt. Die Zielgenauigkeit ist auch für die dynamische Fahrt ausreichend präzise, erfordert durch die mittelmäßige Rückmeldung aber mehr Konzentration, als es eine wirklich gute Lenkung tun würde. Die Mittellage der Lenkung ist recht klar definiert, was das Geradeausfahren erleichtert. Nichtsdestotrotz könnte sie zum Beispiel nach dem Abbiegen noch zuverlässiger in die Mitte zurückstellen, um den Fahrer auch hier weiter zu entlasten. Mit 2,8 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angemessen direkt übersetzt. Der P7+ reagiert damit weder zu nervös auf Lenkeingaben, noch fordert er zu viel Lenkaufwand beim Rangieren und Abbiegen.

2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der P7+ nach 36,3 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) zum Stehen – ein ordentlicher Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben keinen Anlass zur Klage, wenngleich das Pedalgefühl etwas weich ausfällt.

2,4 Sicherheit

2,0 Aktive Sicherheit

✓ Der P7+ hat nahezu alle Assistenzsysteme an Bord, die derzeit auf dem Markt erhältlich sind. Führt man mit zu geringem Abstand zum Vorfahrenden, warnt der XPeng – ebenso bei drohenden Frontalkollisionen. Außerdem erkennt er beim Rückwärtsfahren Hindernisse sowie Querverkehr und warnt davor. Ebenfalls warnt er beim Spurwechsel und beim Aussteigen, falls man jemanden aus dem Verkehrsgeschehen hinter einem übersehen hat. Das Notbremssystem erkennt auch in hohen Geschwindigkeiten Hindernisse und arbeitet redundant durch Kameras und Sensoren. Ein klassischer Tempomat ist nicht verfügbar, dafür aber ein Abstandsregeltempomat (ACC), welcher auch erkannte Tempobeschränkungen übernehmen kann. Allerdings gelingt die Tempolimitübernahme nicht so komfortabel wie in anderen Fahrzeugen, da der Fahrstufenwahlhebel nach unten durchgedrückt werden muss, was sich wenig intuitiv und umständlich anfühlt. Der Autobahnassistent (Abstandsregeltempomat + Spurführungsassistent) lässt sich mit der gleichen Geste aktivieren; alternativ kann man eine Taste am Lenkrad damit belegen. Zudem kann der XPeng einen Spurwechsel durchführen, sobald die Umgebungsbedingungen passen und der Fahrer den Wechsel mit dem Blinker initiiert. Das ACC agiert bei dichtem Verkehr eher zurückhaltend, passt die Geschwindigkeit aber auch an den aktuellen Streckenverlauf an. Der Lenkassistent hält zuverlässig die Spur, wobei das kooperative Fahren, also das Mitlenken des Fahrers bei einem Spurwechsel, etwas hakelig vonstattengeht. Im Stop-and-Go-Verkehr hilfreich: Startet der Vordermann, startet auch der XPeng bei aktiviertem ACC.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremssystem
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent

-  Ausstiegswarnung
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Abbiegeassistent
-  Tempomat
-  Insassenschutzsystem proaktiv

2,9 Passive Sicherheit

Für den XPeng P7+ gibt es noch keinen aktuellen Crashtest nach Euro NCAP-Norm. Allerdings ist die Sicherheitsausstattung mit dem 2023 getesteten XPeng P7 vergleichbar. Dieser konnte 87 Prozent und volle fünf Sterne für seine Insassensicherheit erzielen. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt die Limousine immer mit. Hintere Seitenairbags oder Knieairbags gibt es dagegen nicht. Ein Zentralairbag zwischen den vorderen Insassen, wie ihn der P7 besitzt, wird in der Ausstattungsliste nicht aufgeführt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen nur für 1,70 m große Insassen weit genug ausziehen. Die Sitzbelegungserkennung zeigt auf allen Sitzplätzen die Belegung und den Anschnallstatus und ermahnt dementsprechend, sich anzugurten. Nach einem Unfall bremsst der Chinese selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt er über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

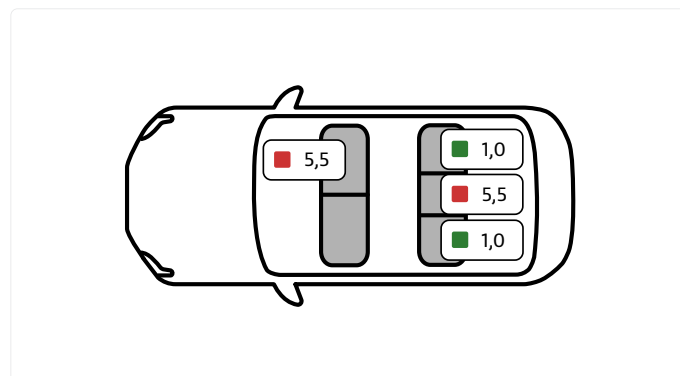
✗ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und somit gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. Zum Zeitpunkt des Tests gibt es keine Netztrennwand als Zubehör, um die Insassen vor dem Ladegut zu schützen. Bei aufrechter Rücksitzbank ist die Gefahr zwar gering, doch bei umgeklappten Sitzen hat das Ladegut bei einem Aufprall "freie Bahn" in die erste Reihe. Zudem gibt es keine Verzurrösen, um schweres Ladegut lagestabil zu sichern. Minimal windschnittiger, aber mit Risiken: Die in die Türen eingelassenen Griffe können die Rettungsarbeiten im

Vergleich zu konventionellen Bügeltürgriffen erschweren. Auch der Ausstieg aus dem Auto ist im Notfall komplizierter als gewöhnlich, da man die versteckte mechanische Entriegelung in den Türverkleidungen erst finden muss.

2,4 Kindersicherheit

✓ Auch im Bereich der Kindersicherheit ist das Ergebnis mit dem 2023 getesteten XPeng P7 vergleichbar. Dieser konnte 81 Prozent der Punkte erzielen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen der zweiten Reihe stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist ohne Einschränkungen möglich. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Alle elektrischen Fensterheber wie auch die elektrische Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der Türen kann vom Fahrerplatz über das Zentralsdisplay vorgenommen werden und ist damit obendrein manipulationssicher.

✗ Auf dem Beifahrersitz sowie dem mittleren Rücksitz wird die Verwendung eines Kindersitzes in der Betriebsanleitung ausgeschlossen.



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

2,5 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Für den XPeng P7+ gibt es noch keinen aktuellen Crashtest nach Euro NCAP-Norm. Allerdings ist der Fußgängerschutz auf Grund der ähnlichen Karosserieform mit dem 2023 getesteten XPeng P7 vergleichbar. Dieser erreichte 81 Prozent der erreichbaren Punkte. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,2 Umwelt

2,0 Verbrauch

✓ Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der P7+ 18,2 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A). Das ist für ein modernes Elektroauto und auch im Vergleich mit der Konkurrenz ein guter

Wert. Um die 74,9-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 84,9 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchs zugrunde, ergibt sich für den P7+ Long Range eine Reichweite von rund 465 km – das ist im Konkurrenzvergleich nur ein ordentlicher Wert, zumal der Verbrauch unter

optimalen Bedingungen ermittelt wurde. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und der großflächig verkleidete Unterboden helfen zumindest, eine im Rahmen der Möglichkeiten gute Reichweite zu erzielen. Zudem hilft die enorme Ladegeschwindigkeit, zumindest schnell nachzuladen.

2,9 Umwelteinfluss

Mit einer Grundfläche von 9,8 m² belegt der P7+ eine für diese Klasse gewöhnliche Verkehrsfläche. Wie zu erwarten nimmt

die 5-m-Limousine einiges an Platz in Anspruch und füllt die meisten Parkplätze voll aus. Sein Leergewicht von rund 2.100 kg sprengt den Rahmen nicht und liegt im Bereich seiner Konkurrenten. Einige Elektroautos fallen deutlich schwerer aus und strapazieren damit die Infrastruktur noch mehr. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 64 dB(A) auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Bezüglich der Herkunft des XPeng sollte man sich nicht täuschen lassen: Der Chinese wird im österreichischen Graz gefertigt, was zumindest für das Gesamtfahrzeug kürzere Transportwege auf den europäischen Markt bedeutet.

k.A. Autokosten

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der XPeng P7+ startet in der preiswertesten Variante ab 46.600 Euro und besitzt dann einen Heckantrieb sowie eine 61,7-kWh-Batterie. Das Topmodell mit zwei Elektromotoren (Allradantrieb) und der großen 74,9-kWh-Batterie liegt bei 53.600 Euro. Egal, für welche Variante man sich entscheidet – die Grundausstattung ist immer sehr umfangreich und erfüllt auf dem Papier alle Ansprüche an die obere Mittelklasse. Die einzigen zusätzlich zu wählenden Extras sind die Anhängerkupplung für 1.190 Euro und eine abweichende Außenfarbe für 800 Euro. Das begrenzt zwar den Individualisierungsumfang, aber reduziert auch die Variantenvielfalt, was wiederum die

Herstellungskosten drückt. Für das reichweitenstärkste Modell ("Long Range") mit Heckantrieb und großer Batterie sind mindestens 49.600 Euro fällig. Der Testwagen mit Optionslackierung reißt die 50.000-Euro-Grenze mit 50.400 Euro nur knapp. Hinsichtlich der harten Fakten (Limousine der 5-m-Klasse, 800-V-System, über 400 kW Ladeleistung, adaptive Dämpfer) ist das preislich eine echte Ansage und der P7+ ist damit 10.000 bis 20.000 Euro günstiger als die europäischen (Premium-)Konkurrenten, die häufig noch auf 400-V-Systeme setzen. Allgemein gewähren die Chinesen eine Garantie von sieben Jahren bzw. 160.000 km auf das Gesamtfahrzeug, zwölf Jahre auf Durchrostung und drei Jahre auf den Lack – auf die HV-Batterie gibt es acht Jahre bzw. 160.000 km.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	P7+ Standard Range	P7+ Performance AWD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	370 (503)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	100	160
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/-	670/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,2 kWh	17,4 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	61,7 (b)	74,9 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	//	//
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80
Preis [Euro]	46.600	53.600

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	230 kW (313 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	110 kW
Maximales Drehmoment	450 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	74,9 kWh / 74,2 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	84,9 kWh
Typ/Nennspannung	LFP / 800 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	65,5 h - 37 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	65,5 h - 11,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	20,5 h - 7,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	446 kW	13 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie
V2L / Typ2 auf Schuko,	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	5/Menü
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

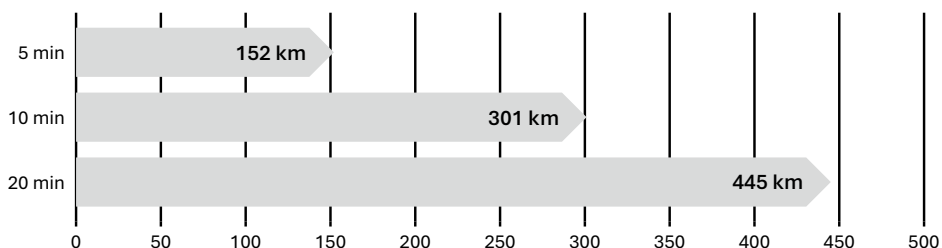
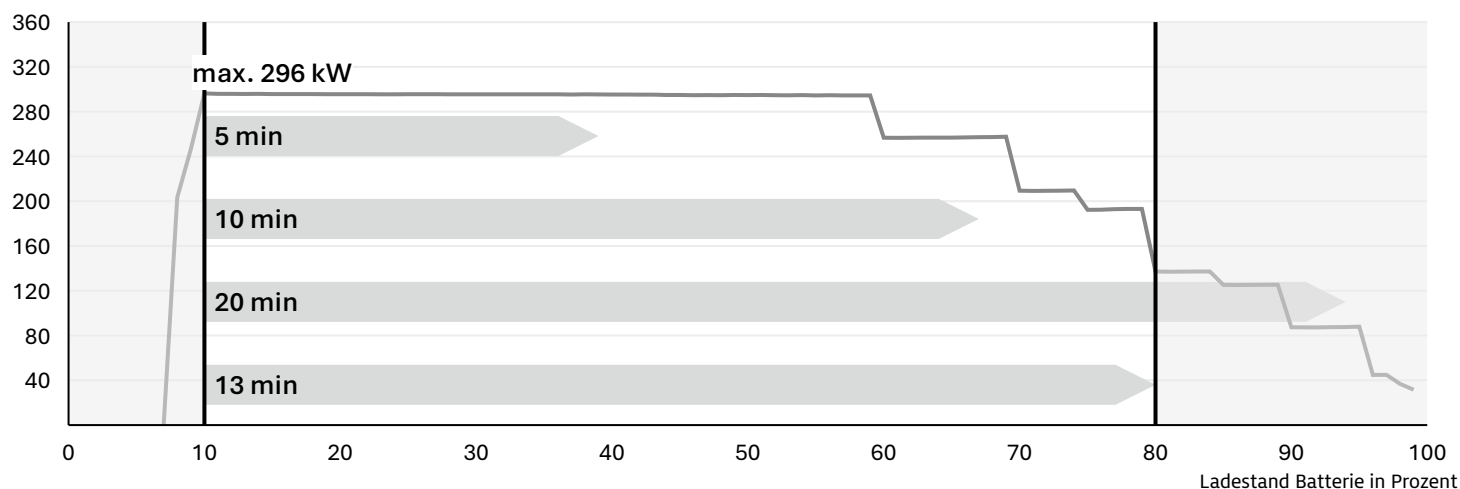
Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Menü
Bidirektionales Laden	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Nein
Batterieconditionierung Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl	Ja / Nein
Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*

Ø Ladeleistung	269,8 kW
Ladedauer	00:13
Nachgeladene Reichweite	370 km
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	24,1 kWh / 152 km / 39 %
10 min	47,8 kWh / 301 km / 67 %
20 min	70,8 kWh / 445 km / 94 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Leistung	230 kW/313 PS
Maximales Drehmoment	450 Nm
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,4 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,21
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie)	255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	5.071/1.937/1.512 mm
Leergewicht/Zuladung	2.100/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	573/1.931 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlasterlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	74,9/- kWh
Garantie	7 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Graz, Österreich

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,2 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße	255/45 R20 105W
Reifen	Michelin Pilot Sport EV
Wendekreis (li./re.)	12,2 / 12,3 m
Autotest-Verbrauch	18,2 kWh/100 km
Reichweite	466 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	2.122/463 kg
Kofferraum normal	415 l
geklappt/dachhoch	895/1.990 l

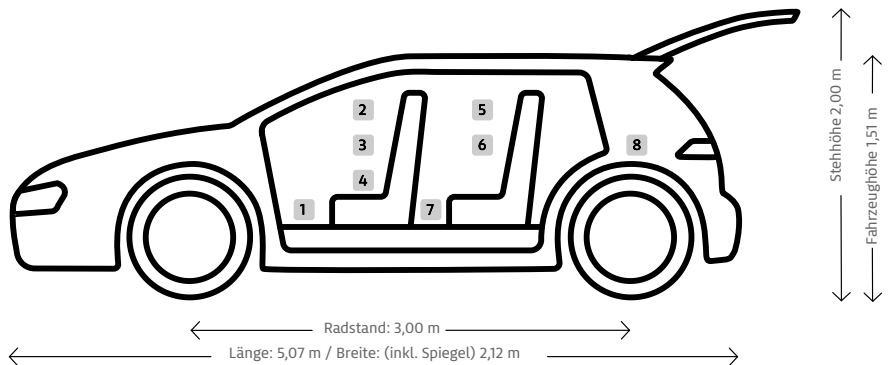
Kosten

Zu diesem Fahrzeug liegen leider keine Kosten-Daten vor.

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 07.05.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.400 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	10.049 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	XOS 5.9.5.8905

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,93 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,11 m Person
- 3 Innenbreite vorn 148 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 48 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,91 m Person
- 6 Innenbreite hinten 144 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,20 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 415 - 1.990 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	1.190 Euro
Metalllackierung	800 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

2,3

Autokosten

k.A.

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,6

Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	3,3
Licht und Sicht	3,1
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,9

Innenraum

2,9

Bedienung	4,0
Multimedia	0,8
Raumangebot vorn	2,3
Raumangebot hinten	2,6
Innenraum-Variabilität	3,1

Komfort

1,9

Federung	1,9
Sitze	2,0
Innengeräusch	1,7
Klimatisierung	2,0

Antrieb	1,1
Fahrleistungen	1,1
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,1

Fahreigenschaften

2,4

Fahrstabilität	1,9
Lenkung	2,7
Bremse	2,6

Sicherheit

2,4

Aktive Sicherheit	2,0
Passive Sicherheit	2,9
Kindersicherheit	2,4
Sicherheit ungeschützte Personen	2,5

Umwelt

2,2

Verbrauch	2,0
Umwelteinfluss	2,9

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

Bildergalerie

