ADAC autotest

NIO EL7 (100 kWh, inkl. Batterie)

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (480 kW/653 PS)

Auf die Oberklasse-Limousine ET7 folgt nun das SUV EL7, das vor allem die deutsche Konkurrenz ins Visier nimmt. Auf dem heimischen Markt ist NIO bereits Markführer im Premiumsegment und hat Audi, BMW und Mercedes weit hinter sich gelassen. Ob ihnen dies auch hierzulande gelingen wird, bleibt abzuwarten. Ausländische Premiummarken tun sich in Deutschland meist sehr schwer - man denke nur an Lexus, Infiniti oder Jaguar, die kaum eine Rolle (mehr) spielen. Die Voraussetzungen für einen Erfolg sind dabei durchaus gegeben: Das moderne Design kann durchaus gefallen, Verarbeitung sowie Komfort sind auf Premium-Niveau und die Ausstattung so umfangreich, dass den Kunden der deutschen Konkurrenz die Tränen kommen. Was gegen einen Erfolg sprechen dürfte? Nun, einige der Assistenzsysteme arbeiten trotz der 33 Sensoren, die der EL7 mit sich trägt, unzuverlässig und bevormundend, das Ganze untermalt von nervigem Gebimmel. Dem Fahrer bleibt daher oftmals nichts anderes übrig, als die Helfer zu deaktivieren. Hier hat NIO einen erstaunlich großen Rückstand auf die Konkurrenz. Auch die unterdurchschnittliche Ladeleistung und die damit verbunden recht langen Ladestopps sind kein Verkaufsargument für den EL7, da helfen die wenigen (aktuell zwei) in Betrieb befindlichen Batteriewechselstationen noch nicht wirklich weiter - perspektivisch sollen in Deutschland 40 Stationen entstehen. Ein weiteres Manko ist das teils sehr umständliche Bedienkonzept, das ein sehr hohes Ablenkungspotenzial in sich birgt. Insgesamt gibt es beim NIO EL7 viel Licht, für ein Premium-Fahrzeug jedoch auch (zu) viel Schatten. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q8 e-tron, BMW iX, Mercedes EQE SUV, Tesla Model X.

⊕ gute Verarbeitung, Anhängerkupplung mit 2 t Anhängelast serienmäßig, guter Fahrkomfort, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

⊖ unterdurchschnittliche Ladeleistung, umständliche Bedienung, kein Handschuhfach, gefühllose Lenkung, schlecht funktionierende Assistenzsysteme

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,0
AUTOKOSTEN	k.A.

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung wird NIO dem Premiumanspruch der Chinesen weitgehend gerecht. Die Karosserie ist tadellos gefertigt: schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße, exakt eingefügte Anbauteile und sauber umgelegte Blechfalze künden von einer hohen Fertigungsqualität - die Produktion hat NIO offensichtlich im Griff.

Das Interieur wirkt modern, wohnlich und wertig zugleich. Auch hier gibt es bis auf einige mäßig entgratete Kunststoffkanten nichts zu kritisieren. Die Materialqualität rangiert auf gutem Niveau, lediglich der Einsatz von hartem und kratzempfindlichem Kunststoff im unteren Bereich der Türverkleidungen sowie des Mitteltunnels sind nicht Ober-klasse-like. Der Dachhimmel und die Dachsäulen wirken dank des Mikrofaserbezugs besonders wertig. Störend: Die Mittelarmlehne hat etwas Spiel und gibt beim Auflegen des Arms ein unschönes Klappergeräusch von sich. Der Unterboden ist komplett verkleidet und damit nicht nur gut geschützt, sondern auch aerodynamisch vorteilhaft gestaltet.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die Die Brutto-Akkukapazität des EL7 mit dem großen Akku beträgt laut NIO 100 kWh. Wie groß der nutzbare Anteil davon genau ist, geben die Chinesen nicht preis. In unserem Test waren für eine Vollladung samt der Ladeverluste 101 kWh (bei 11 kW AC) erforderlich. Der Stromer kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Der Ladeanschluss hinter dem rechten Vorderrad erweist sich an vielen Schnellladesäulen als unpraktisch, da die Länge der dicken und wenig flexiblen CCS-Ladekabel wiederholt nicht ausreichte, um den NIO mit seinem langen Vorderwagen anzuschließen zu können. Positiv: Man muss keine Abdeckungen entfernen, um den AC- oder DC-Stecker anzuschließen. Eine Vollladung an der Haushaltssteckdose dauert zwischen 27 und 56 Stunden (6 bis 16 A) und ergibt allein aufgrund der Dauer wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung neun Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule unter idealen Bedingungen 38 Minuten. Die maximale Ladeladeleistung beträgt dabei 128 kW und im Schnitt 108 kW. Damit liegt die Ladeleistung unter und die Ladedauer deutlich über dem Konkurrenzniveau - und das, obwohl der NIO trotz der Wechselakku-Technik über ein Akku-Thermomanagement mittels Flüssigkeitskühlung verfügt. Sind die Temperaturen winterlich und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung ebenfalls reduziert, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Der NIO kann seine Batterie jedoch zum Schnellladen vorheizen - manuell oder durch die Eingabe einer Schnellladestation als Navigationsziel. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine höhere Ladeleistung erreicht werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs (23,9 kWh/100 km) eine Reichweite von etwa 420 km - das ist für ein Elektroauto dieser Fahrzeugklasse ein allenfalls durchschnittlicher Wert, zumal dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Wie immer ist gerade beim E-Auto die individuell erzielbare Reichweite sehr vom Fahrprofil und den Umgebungsbedingungen abhängig. Das Navigationssystem plant die Ladestopps zwar in die Routenführung mit ein, allerdings werden die Ladestationen auf Basis des unrealistischen niedrigen WLTP-Verbrauchs und der damit verbunden unrealistisch hohen Reichweitenangabe in ausgewählt. Hinzu kommt, dass beim Auslassen der vorgeschlagenen Ladestation systemseitig keine alternative Lademöglichkeit vorgeschlagen wird und die vorgeschlagenen Ladestopps teils schlicht unsinnig sind, da sie sich beispielsweise teils auf der Gegenfahrbahn der Autobahn befinden und man dafür viele Kilometer Umweg in Kauf nehmen müsste. Während Tesla ein eigenes Ladesäulennetz bietet, verfolgen die Chinesen einen anderen Ansatz: NIO möchte stattdessen ein Netz an Batteriewechselstationen aufbauen, an denen der leere Akku vollautomatisiert innerhalb von rund 5 Minuten gegen eine vollgeladene Batterie getauscht wird. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Akku nicht gekauft, sondern geleast wird. Aktuell sind zwei Wechselstationen im (Probe-)Betrieb, perspektivisch soll es in Deutschland bis zu 40 Stationen geben. geben.

⊕ Der EL7 punktet mit einer hohen zulässigen Anhängelast von 2,0 t für gebremste Hänger (750 kg für ungebremste Hänger) und ist zudem bereits ab Werk mit einer elektrisch betätigten Anhängerkupplung ausgerüstet. Die Stützlast ist mit 100 kg ebenfalls großzügig bemessen. Die serienmäßige Dachreling darf mit bis zu 75 kg beladen werden.

⊖ Mit 4,91 m Länge und einer Breite inklusive der Außenspiegel von heftigen 2,28 m macht sich der EL7 lang und sehr breit - damit wird jeder Parkhausbesuch zur schweißtreibenden Angelegenheit. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis mit rund 13 m sehr groß ausfällt. Da sind insbesondere die mit einer Allradlenkung ausgestatteten Konkurrenten deutlich besser wendiger. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, ein Pannenreparaturset ist serienmäßig – dieses kann bei größeren Reifenschäden aber auch nicht weiterhelfen.

© ADAC e.V.

2,4 Licht und Sicht

Die LED-Scheinwerfer sorgen nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung, daran gibt es wenig auszusetzen. In puncto Lichtfunktionen kann es der EL7 allerdings nicht mit der Konkurrenz aufnehmen: Der NIO wartet lediglich mit einem Abbiegelicht sowie einem statischen Fernlichtassistenten auf. In dieser Fahrzeug- und Preisklasse sind allerdings auch Kurvenlicht sowie ein maskierender Fernlichtassistent üblich. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage.

Der Innen- sowie die Außenspiegel blenden bei Lichteinfall nachts automatisch ab, letztere haben zudem einen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels.

⊖ Die Übersichtlichkeit der ausladenden Karosserie ist mäßig, vor allem das vordere Ende lässt sich allenfalls grob abschätzen. Ohne das serienmäßige 360-Grad-Kamerasystem und die Parksensoren wäre man oftmals aufgeschmissen und Parkrempler unvermeidbar. Zudem fällt auch die Rundumsicht mau aus, was vor allem an breiten D-Säulen und den nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen liegt.

Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

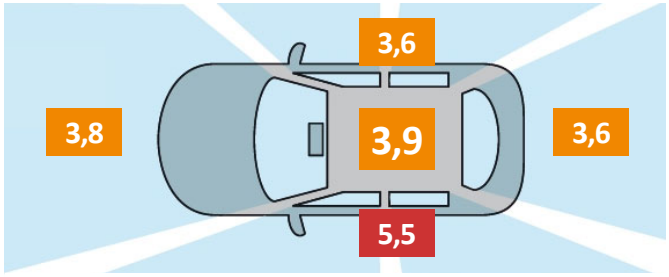
2,0 Ein-/Ausstieg

⊖ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm. Der EL7 senkt sich nach dem Absperren dank der serienmäßigen Luftfederung lautstark automatisch ab und erleichtert damit zumindest das Einsteigen. Am Dachhimmel finden sich vier praktische Haltegriffe.

Die elektrisch aus- und einfahrbaren Türgriffe sollen die Aerodynamik des EL7 verbessern. Im Gegensatz zum ET7 klappt jedoch kein Bügelgriff, sondern ein Hebel aus, der sich weniger gut greifen und bedienen lässt. Eine Soft-Close-Funktion der Türen gehört zur Serienausstattung. Im Fond stört kein Mitteltunnel, was das Durchrutschen auf der Fondbank sowie das Verstauen der Füße des Mitfahrers auf dem Mittelsitz erleichtert. Der serienmäßige schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz per UWB-Technik (ultra wideband), mittels Funkverlängerer lässt sich die Zentralverriegelung nicht überlisten. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

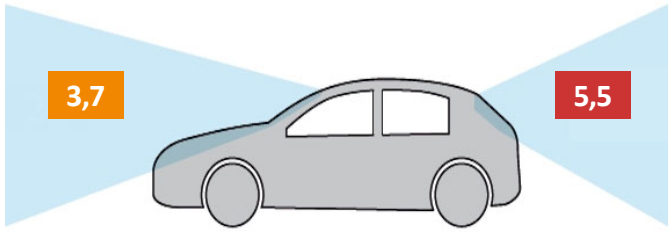
Rundumsicht

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.



1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 460 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 680 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fenster-unterkante

© ADAC e.V.

(aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 860 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.580 l Volumen verfügbar. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 100 l des Laderaums nach unten abtrennen.

⊖ Das große SUV bietet anders als andere Elektroautos keinen neudeutsch Frunk genannten Kofferraum unter der vorderen Haube.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch betätigte Heckklappe lässt sich auch mit einem Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen und schließen. Die Heckklappe gibt eine große Karosserieöffnung frei und ermöglicht damit auch das Beladen mit sperrigen Gegenständen. Das Gepäckabteil selbst ist glattflächig gestaltet und damit gut nutzbar, bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht allerdings eine kleine Stufe und die Ladefläche steigt etwas an.

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

Mit 460 l Volumen bietet der Kofferraum des NIO viel Platz für das Gepäck.

Mit 785 mm liegt die Ladekane doch sehr hoch und macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Tätigkeit.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, allerdings lassen sie sich lediglich vom Innenraum aus entriegeln und das Wiederaufstellen erfordert eine kräftige Hand. Zudem muss man darauf achten, die äußeren Gurte dabei nicht einzuklemmen. Im Kofferraum findet man zumindest ein Staufach auf der rechten Seite sowie einen kleinen Stauraum (ca. 5 l) unter dem Ladeboden vor. Wer mehr Ablageraum benötigt, kann den variablen Ladeboden in der oberen Position arretieren und bekommt dadurch ein 100 l großes und gut nutzbares Staufach.

2,6 INNENRAUM

3,5 Bedienung

Beim Bediensystem hat sich NIO ganz offensichtlich Tesla zum Vorbild genommen. Nicht nur die Menüstruktur kommt einem bekannt vor, selbst die Schriftart ähnelt der des Konkurrenten aus Amerika verblüffend stark. Ähnlich den Tesla-Modellen werden nahezu alle Fahrzeugfunktionen über den zentralen Touchscreen gesteuert. Zudem bietet der EL7 ein zusätzliches Kombiinstrument, allerdings ist die verwendete Schrift recht klein und damit nicht ideal ablesbar. Die Menüstruktur des Bediensystems erschließt sich einem nicht auf Anhieb, und selbst nach längerer Zeit benötigt man für die Suche nach selten verwendeten Funktionen lange - wer vermutet beispielsweise das Einklappen der Außenspiegel unter dem Menüpunkt "Fahren"? Tadellos sind hingegen die grafische Darstellung und die Reaktionsschnelligkeit auf Eingabebefehle des Displays, das zudem gut erreichbar platziert ist. Als hilfreich erweist sich die frei konfigurierbare Schnellstartseite, auf der man seine favorisierten Funktionen ablegen kann. Ebenfalls bei Tesla abgekupfert wurde die Verstellmöglichkeit für Lenkrad und Außenspiegel mithilfe der Lenkradtasten. Dies ist

© ADAC e.V.

umständlich und dauert deutlich länger als auf dem herkömmlichen Weg mittels separater Bedienelemente. Und da mit den Lenkradtasten nicht ausschließlich die Geschwindigkeitsregelung (linke Tasten) und die Medien (rechte Tasten) gesteuert werden, sind diese nicht beschriftet, was zumindest zu Beginn gewöhnungsbedürftig ist. Auch bei der Aktivierung des Lichts hat sich NIO die Amerikaner zum (schlechten) Vorbild genommen, einen separaten Schalter für das Abblendlicht gibt es nämlich nicht. Immerhin lassen sich die Nebelleuchten mithilfe einer separaten Taste am Blinkerhebel schnell und einfach ein- und ausschalten.

⊖ Die im Kombiinstrument angezeigte Reichweite basiert auf dem WLTP-Verbrauch und ist daher in der Praxis nicht zu gebrauchen. Immerhin lässt sich zudem auch die Reichweite auf Basis des aktuellen Durchschnittsverbrauchs anzeigen - sofern man die Funktion gefunden hat, in der Bedienungs-anleitung findet man dazu nämlich keinen Hinweis. Ebenfalls kritikwürdig: Der Durchschnittsverbrauch lässt sich lediglich für die letzten 10 oder 100 km anzeigen. Eine Angabe für die zuletzt zurückgelegte Strecke oder ab dem letzten Ladevorgang gibt es wie bei zahlreichen Modellen aus China leider nicht.
Der EL7 besitzt keine Taste zum Abstellen der Fahrbereitschaft, dafür muss man das Auto verlassen und abschließen - erst dann fährt etwa das Infotainmentsystem herunter und die Scheinwerfer gehen aus.
Die aktuell eingestellte Innenraumtemperatur ist zwar dauerhaft am unteren Ende de Touchscreens eingeblendet und lässt sich dort auch rasch ändern, für weitere Einstellungen wie etwa die

Die Verarbeitungsqualität im Innenraum des NIO ist gelungen und die Materialanmutung weitgehend wertig. Die Bedienung kann weniger gefallen. Funktionstasten gibt es so gut wie keine mehr, alle Anweisungen müssen über das große Display des Bediensystems in einer etwas unübersichtlichen Menü-struktur eingegeben werden. Dabei ist es auch nicht hilfreich, dass es Funktionen gibt, die nicht in der Bedienungsanleitung aufgeführt werden und deshalb nur durch herumprobieren gefunden werden können.

Luftverteilung oder die Sitzheizung bzw. -lüftung muss man allerdings das Klimamenü aufrufen, was stark vom Verkehrsgeschehen ablenkt. Zwar lassen sich einige der Funktionen auch über den Sprachassistenten, der auf den Namen Nomi hört, steuern. Allerdings ist die "Dame" mit der freundlichen Frauenstimme oftmals recht begriffsstutzig und damit kein adäquater Ersatz für die fehlenden Funktions-tasten.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Wie in dieser Fahrzeugklasse üblich ist der EL7 mit einem Online-Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrs-informationen und der Integration der Ladestopps in die Routenplanung ausgestattet. Das Audiosystem verfügt über sage und schreibe 23 Lautsprecher, erreicht eine Gesamt-leistung von 1.000 W und unterstützt das Musikformat Dolby Atmos, was für ein hervorragendes Hörerlebnis sorgen soll - sofern die Musik in diesem Format vorliegt. Unter der Mittelarmlehne befinden sich je ein USB-A- und USB-C-Anschluss, für die Fondinsassen befindet sich je ein USB-C-Anschluss im Bereich der Mittelkonsole sowie in der Mittelarmlehne. Zudem lässt sich das Smartphone über die hervorragend erreichbare induktive Ladeschale auf der Mittelkonsole mit Strom versorgen. Über die entsprechende NIO-App kann der Fahrer auf zahlreiche Fahrzeug-informationen (u. a. Akkustand) sowie -funktionen (u. a. Standklimatisierung) auch aus der Ferne zugreifen. Das Infotainmentsystem ist updatefähig und lässt sich dank der integrierten SIM-Karte auch ohne WLAN auf den aktuellen Stand bringen.

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

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für 2,0 m große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig bemessen, zudem lässt das große Panorama-Glasdach (Serie) viel Licht in den Innenraum. Im Gegensatz zum ET7 verfügt der EL7 über eine ausfahrbare Jalousie am Dachhimmel, die besonders bei starker Sonneneinstrahlung nützlich ist.

© ADAC e.V.

2,3 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,90 m, hier wirkt sich das serienmäßige Panorama-Glasschiebedach negativ aus. Die üppige Beinfreiheit würde theoretisch sogar bis zu einer Körpergröße von 2,20 m ausreichen, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule etwas geschmälert. Das Panorama-Glasdach reicht weit nach hinten und sorgt dadurch für einen lichtdurchfluteten Innenraum.

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

4,0 Innenraum-Variabilität

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

⊖ Ein Handschuhfach bietet der EL7 leider nicht - der Platz wird für die Ablagemöglichkeit der Beine des Beifahrers benötigt. Zwar bietet er unter der freischwebenden Mittel-konsole eine große und gut nutzbare Ablage, ein Ersatz für ein Handschuhfach ist die Ablage jedoch nicht. Die Türfächer vorn und hinten sind gut nutzbar und ausreichend groß. Die beiden Becherhalter auf der Mittelkonsole haben keine Klemmnasen, mit denen Becher unterschiedlicher Größe sicher fixiert werden könnten. Zudem vermissen wir ein Brillenfach am Dachhimmel. Im Fond sieht es nicht viel besser aus: Zwar finden sich in der ausklappbaren Mittelarmlehne neben zwei Becherhaltern auch ein geschlossenes Ablagefach, Lehnentaschen gibt es aber gar nicht.

1,7 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Der EL7 ist mit einer Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung ausgestattet. Diese bietet auch eine Liftfunktion, dank der sich der Aufbau um einige Zentimeter anheben lässt. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Karosserie automatisch abgesenkt, um den Luftwiderstand und damit den Verbrauch zu reduzieren.
Der gebotene Federungskomfort ist gut, besonders im innerstädtischen Verkehr dürfte das Fahrwerk jedoch sensibler auf Unebenheiten reagieren. Hier machen sich die großen 20-Zoll-Räder mit ihrem hohen Eigengewicht negativ bemerkbar. Auf Landstraßen und Autobahnen zeigt sich das Fahrwerk schluckfreudiger und hält die meisten Fahrbahnschäden von den Insassen fern. An den erhabenen Federungskomfort der deutschen Konkurrenz kommt der NIO dabei aber nicht heran.

1,9 Sitze

⊕ Die vielfältig elektrisch einstellbaren Vordersitze punkten trotz der straffen Polsterung mit einem guten Sitzkomfort. Sie sind gut konturiert, der Seitenhalt fällt allerdings nur durchschnittlich aus und für etwas breitere Körperstaturen ist die Sitzfläche etwas schmal geschnitten. Die Vordersitze bieten ebenso wie die äußeren Fondsitze eine Massagefunktion mit vielerlei Programmen. Die Sitzposition ist bequem, einzige Kritikpunkte sind die nicht in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die unbequeme obere Armauflage in der Tür. Sehr bequem: Für den Beifahrer bietet der EL7 eine elektrisch ausfahrbare Unterschenkel- und Beinauflage.
Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe ist ebenfalls gut, hier lässt es sich als Fondinsasse auch auf langen Etappen gut aushalten. Die Rücksitzbank ist ordentlich konturiert und wartet mit einer guten Oberschenkelauflage auf, zudem lässt sich die Neigung der Lehnen elektrisch verstellen. Highlight ist neben der erwähnten Massagefunktion die elektrische Vierwege-Lordosenstütze für die beiden äußeren Sitzplätze.

2,3 Innengeräusch

⊕ Im mit serienmäßiger Akustik-Verglasung ausgestatteten EL7 geht es angenehm ruhig zu, der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 66,0 dB(A – ein guter Wert. Während die Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten hörbar ansteigen, ist vom E-Antrieb selbst unter Last oder beim Rekuperieren so gut wie nichts zu hören. Negativ fallen hingegen die Abrollgeräusche der 20-Zöller. Zudem ist von den Rädern hochgeschleuderter Kiesel in den Radhäusern deutlich zu hören, obwohl diese vorn und hinten mit Filz ausgekleidet sind.

0,8 Klimatisierung

⊕ Das SUV bringt serienmäßig eine Dreizonen-Klima-automatik samt - wie bei E-Autos üblich - Standklimatisierung mit. Zudem lässt sich die Luft im Innenraum ionisieren und beduften. Neben der Temperatur und der Gebläsestufe können die Fondinsassen auch die Luftverteilung (Oberkörper und/oder Füße) über ein separates Touchdisplay im Fond wählen. Beheiz- und belüftbare Sitze gibt es vorn und hinten mit Ausnahme des Mittelplatzes, zudem sorgt ein beheizbares Lenkrad für warme Hände bei niedrigen Außentemperaturen. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt, Rollos für Seitenscheiben und Heckscheibe gibt es nicht.

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

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Um die volle Motorleistung und damit die maximale Beschleunigung abrufen zu können, muss man zuvor den Fahrmodus Sport+ auswählen. Dann sollen dem EL7 die ganzen 653 PS/480 kW zur Verfügung stellen und trotz des immens hohen Leergewichts von über 2,4 t innerhalb von nur 3,9 s aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigen - das ist ein Beschleunigungswert, den vor einigen Jahren nur Super-sportler erreichen konnten. In den übrigen Fahrmodi wird die Motorleistung teils signifikant reduziert, im Eco-Modus reicht sie lediglich für eine Beschleunigungszeit von 9,9 s.

Für die Beschleunigungsmessung verwenden wir den Modus, der standardmäßig aktiviert ist - in diesem Fall der Komfort-Modus. Schließlich kann der Fahrer nicht ständig den Fahr-modus ändern, möchte er spontan zu einem Überholmanöver ansetzen. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, vergehen damit 3,3 s. Von 80 auf 120 km/h benötigt der NIO 3,8 s.
Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – nicht einmal ein Surren des Elektromotors ist zu vernehmen. Die beiden E-Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig sowie spontan ab und schieben den EL7 auch im oberen Geschwindigkeitsbereich mit Nachdruck voran.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EL7 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Schaltrucke sind für den Stromer damit ein Fremdwort, die Beschleunigung verläuft sehr harmonisch und ohne jedwede Schwankungen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den kleinen Wipphebel auf der Mittelkonsole ist zunächst ungewohnt, geht nach kurzer Zeit aber einfach von der Hand. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

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

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der EL7 schneidet im Kapitel Fahrstabilität gut ab. Der Geradeauslauf ist gut, leidet allerdings etwas unter der um die Mittellage indifferenten Lenkung, was immer wieder leichte Lenkkorrekturen zur Folge hat. Die Traktion ist dank des Allradantriebs gut, auch wenn die Antriebsschlupfregelung bei vollem Leistungseinsatz im unteren Geschwindigkeitsbereich nicht schnell genugeingreift, um ein kurzzeitiges Durchdrehen der Vorderräder zu verhindern.

Den ADAC Ausweichtest besteht der EL7 sicher. Das 2,4 t schwere Dickschiff verhält sich dabei zwar sicher, aber träge und wenig präzise. Das elektronische Stabilitätsprogramm arbeitet sensibel und effektiv. Dass dabei dennoch nicht allzu viel Fahrspaß aufkommt, liegt neben dem trägen Einlenk-verhalten und der ausgeprägten Wankneigung auch an der gefühllosen und indirekt übersetzten Lenkung.

Die Traktion ist dank des Allradantriebs gut, dennoch tritt bei vollem Leistungseinsatz mitunter Schlupf an der Vorderachse auf - die Regelgüte der Antriebsschlupfregelung reicht nicht an die der deutschen Premiumkonkurrenz heran.

3,4 Lenkung

Bei der Abstimmung der Servolenkung sollte NIO nochmals Hand anlegen. Ob das synthetische Lenkgefühl und die mangelnde Rückmeldung der fehlenden Erfahrung des jungen Unternehmens oder mit Blick auf die Zielgruppe in China und den USA bewusst gewählt wurden, ist unklar. Für den Geschmack europäischer Kunden ist die Lenkunterstützung jedenfalls zu groß, wodurch ein stark entkoppeltes Lenkgefühl entsteht. Zudem ist die Mittellage nicht eindeutig zu erfühlen, was bei Geradeausfahrt häufige Lenkkorrekturen erfordert - das stört vor allem bei längeren Autobahnfahrten. Hinzu kommt, dass die Lenkung mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag recht indirekt übersetzt ist, was zu Lasten der Präzision und der Handlichkeit geht.

3,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der mit einer Brembo-Bremsanlage ausgerüstete EL7 nach 37,0 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein lediglich durchschnittlicher Wert. Besser ist es um das Pedalgefühl bestellt: Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,6 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Serie
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	Serie
Autobahn-/Stauassistent	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Spurwechselautomatik	Serie
Ausweichassistent	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	Serie
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	Serie
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt mes-send)

© ADAC e.V.

⊕ Der NIO EL7 bringt ein Arsenal an Fahrerassistenz-systemen serienmäßig mit. Für die Sicherheit stehen u. a. ein Notbremssystem (bis 140 km/h) samt Kollisionswarner, ein Totwinkelassistent, ein Spurhalteassistent , ein Kreuzungs-assistent sowie ein Querverkehrwarner samt Bremsfunktion und Ausstiegswarnung zur Verfügung. Ein Abstandsregel-tempomat (bis 180 km/h) mit Übernahme des aktuellen Tempolimits, ein Lenkassistent sowie eine Spurwechsel-automatik entlasten den Fahrer und steigern gleichzeitig den Fahrkomfort. Der Reifendruck der Räder wird einzeln überwacht, zudem wird bei einer Vollbremsung das adaptive Bremslicht sowie bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Insgesamt verfügt der EL7 über 33 Sensoreinheiten, darunter elf hochauflösende Kameras, fünf Radarsensoren und einen Laserscanner (Lidar), der gut sichtbar am vorderen Ende des Fahrzeugdachs angebracht ist. Trotz der Vielzahl an Sensoren funktionieren die Fahrerassistenzsysteme erstaun-lich unzuverlässig, vom angekündigten hochautomatisierten Fahren gemäß Level 3, bei dem der Fahrer sich vorübergehend vom Verkehrsgeschehen abwenden darf und das Fahrzeug selbstständig fährt, scheint der EL7 trotz der vollmundigen Ankündigungen doch weit entfernt. So zeigte sich beispielsweise die Verkehrszeichenerkennung des Öfteren falsche Geschwindigkeitslimits an, die adaptive Geschwindig-keitsregelung bremst wiederholt ohne ersichtlichen Grund ab (Phantombremsungen) und der Lenkassistent greift mitunter recht barsch ins Lenkrad ein. Auch der Aufmerksam-keitsassistent geht etwas übereifrig zu Werke: Auch wenn man den Blick nur für einen kurzen Moment von der Straße auf das Zentraldisplay wendet, wird man von Nomi umgehend ermahnt.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Für den NIO EL7 liegt zum Testzeitpunkt kein Crashtest nach Euro NCAP-Norm vor. Daher wird als Grundlage für die Bewertung das Ergebnis des NIO ES8 herangezogen (Test: 09/2021), der hierzu-lande nicht angeboten wird. Das SUV erhält für den Insassenschutz 82 Prozent der erreichbaren Punkte.

⊕ Das SUV bietet Front- und Seitenairbags vorn, einen Zentralairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Im Fond bieten die Kopfstützen zwar lediglich bis 1,75 m Schutz, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß, so dass dieser bei größeren Menschen eine gewisse Abstützfunktion im Notfall übernehmen kann. Vorn und hinten werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten.

⊖ Das Warndreieck befindet sich unter dem Ladeboden und ist dort bei vollbeladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Zwar verfügt das SUV über vier Zurrösen, allerdings befinden sich diese über dem Ladeboden, wodurch sich ein gespanntes Gepäcknetz unter Umständen nicht vollständig wirken kann. Auf dem Mittelsitz findet sich lediglich eine starre Nackenstütze, die im Falle einer Kollision der Kopf des Insassen nur unzureichend stützen kann und damit ein erhebliches Verletzungsrisiko darstellt.

2,3 Kindersicherheit

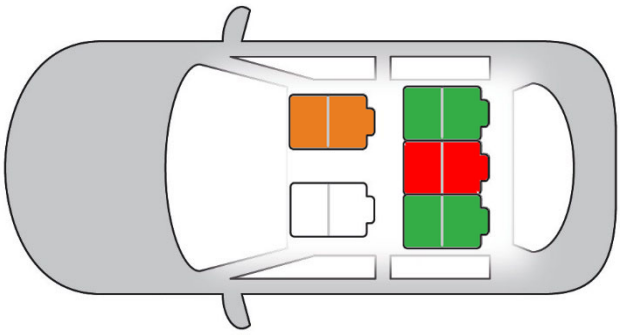
Für den NIO EL7 liegt zum Testzeitpunkt kein Crashtest nach Euro NCAP-Norm vor. Daher wird als Grundlage für die Bewertung das Ergebnis des NIO ES8 herangezogen (Test: 09/2021), der für die Kindersicherheit 84 Prozent der erreichbaren Punkte erhält.

⊕ Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank. Das Fixieren mit dem Gurt ist ebenso problemlos möglich, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze fixieren, zumindest mit dem Gurt. Die Beifahrerairbags lassen sich über das Bordmenü deaktivieren, wonach auch dort rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden dürfen. Allerdings stoßen hohe Kindersitze aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen oben an
Die Kindersicherung für die Fondtüren lässt sich über das Bordmenü ein- und ausschalten.

⊖ Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nur bedingt für die Kindersitzmontage geeignet, zudem sind seitens NIO ebenso wie für den Beifahrersitz nicht alle Kindersitztypen zugelassen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eig-net.



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)

© ADAC e.V.

3,0 Fußgängerschutz

Für den NIO EL7 liegt zum Testzeitpunkt kein Crashtest nach Euro NCAP-Norm vor. Daher wird als Grundlage für die Bewertung das Ergebnis des SUV NIO ES8 herangezogen (Test: 09/2021), der für den Fußgängerschutz 72 Prozent der erreichbaren Punkte erreicht.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt Fußgänger sowie Radfahrer und hilft dabei, Kollisionen zu vermeiden.

2,2 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2

⊕ Der NIO EL7 kommt im ADAC Ecotest auf einen Verbrauch von 23,9 kWh/100 km, woraus eine CO2-Bilanz von 120 g/km resultiert - dafür gibt es 43 von 60 möglichen Punkten. Die Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Damit verbraucht das hochaufbauende SUV nicht nur deutlich mehr als der aerodynamischere ET7 (20,4 kWh/100 km), der über den gleichen Antriebsstrang verfügt, auch der Konkurrent BMW iX xDrive50 (20,4 kWh/100 km) ist beispielsweise deutlich effizienter.

2,7 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoff-emissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 23,9 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 97 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der EL7 im Schadstoffkapitel 33 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Chinese auf 76 Punkte, wofür es im Ecotest vier von fünf möglichen Sternen gibt.

k.A AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der NIO EL7 kostet exklusive des Akkus 73.900 Euro. Bei der Wahl des Akkus - es stehen eine 75 kWh große sowie die getestete 100-kWh-Ausführung zur Wahl - hat der Kunde zwei Optionen: Entweder man wählt das Abomodell (75 kWh: 169 Euro monatl.; 100 kWh: 289 Euro monatl.) oder kauft die Batterie (12.000 bzw. 21.000 Euro). Somit kommt der Testwagen auf einen Basispreis von 94.900 Euro. Zweifellos viel Geld, im Vergleich zu Konkurrenten wie BMW i7 oder Mercedes EQS, die mindestens um die Hälfte teuer sind, ist der NIO jedoch geradezu ein Schnäppchen. Zumal der EL7 nahezu komplett ausgestattet ist, lediglich für ausgewählte Lackierungen wird man extra zur Kasse gebeten. Alternativ zum Kaufmodell bietet NIO seine Fahrzeuge auch im Abo-Modell, bei NO „Subscription“ genannt an. Darin sind bis auf die Stromkosten alle Kosten enthalten - der EL7 ist damit ab ca. 1.300 € pro Monat zu bekommen.
NIO gibt eine Fahrzeuggarantie von fünf Jahren bzw. 150.000 km, auf die elektrische Antriebseinheit acht Jahre bzw. 160.000 km sowie zehn Jahre ohne Kilometerbegrenzung gegen Durchrostung. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 86 Euro, allerdings nicht vor dem Jahr 2031, bis dahin ist der Stromer von der Steuer befreit.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

© ADAC e.V.

Typ	EL7 (75 kWh) (inkl. Batterie)	EL7 (100 kWh) (inkl. Batterie)
Aufbau/Türen	SUV/4	SUV/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	480 (653)	480 (653)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	850/0	850/0
0-100 km/h [s]	3,9	3,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	22,0/22,0 kWh E	21,6/21,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	85.900	94.900

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle		

Versicherung

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

Kraftstoff

N	= Normalbenzin	FG	= Flüssiggas
S	= Superbenzin	G	= Erdgas
SP	= SuperPlus	E	= Strom
D	= Diesel		

© ADAC e.V.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	480 kW (653 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	105 kW
maximales Drehmoment	850 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	23,9 kWh/100km/423 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/90 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	101,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	gelbe Batterie, einstellbare km-Warnung
Leistungsreduzierung	k.A.
Notfallstrecke bei Neustart	k.A.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Entriegelung Ladekabel	Menü

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

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

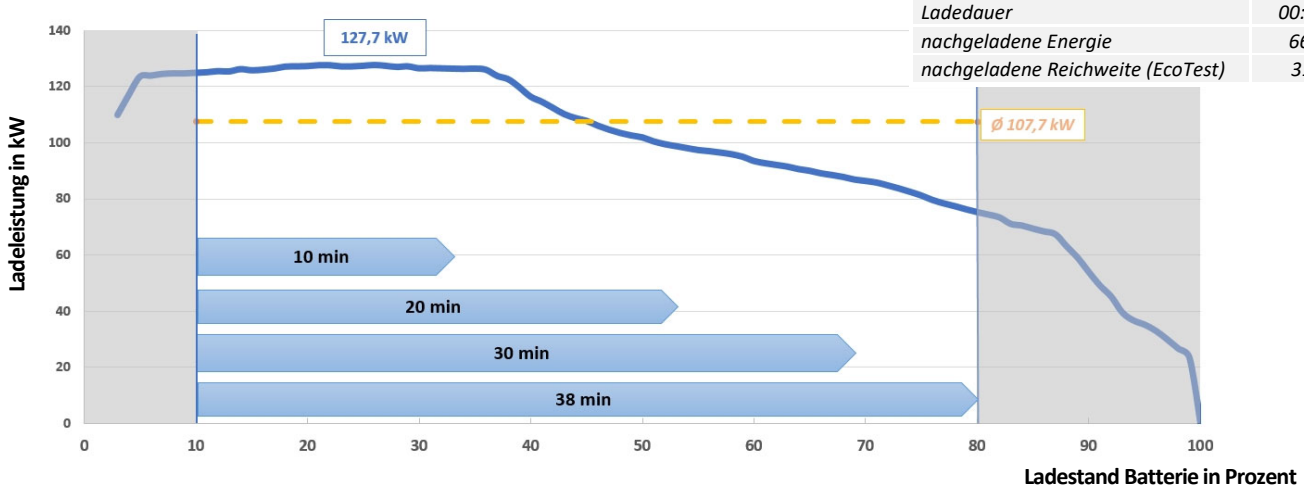
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	77,5 - 44 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	77,5 - 13,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	24,5 - 9 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 125 kW	38

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*107,7 kW*
Ladedauer	*00:38:00*
nachgeladene Energie	*66 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*310 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*21,1 kWh*	*99 km*	*33%*
20 min	*39,7 kWh*	*187 km*	*53%*
30 min	*55 kWh*	*258 km*	*69%*

ADAC-Messung kursiv

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn, Asynchronmotor hinten	
Leistung	480 kW/653 PS
Maximales Drehmoment	850 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	21,6 kWh
CO_2-Ausstoß	-
Stirnfläche/c_W-Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/50 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.912/1.987/1.720 mm
Leergewicht/Zuladung	2.366/524 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.545 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	100/90 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 150.000 km/10 Jahre
Produktion	China, Anhui

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	255/50 R20 109Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza 6 Enliten
Wendekreis links/rechts	13,1/12,8 m
Ecotest-Verbrauch	23,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 120 g/km)
Reichweite	420 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.280 mm
Leergewicht/Zuladung	2438/452 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/860/1.580 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.12.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	96.580 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.785 km
Auffälligkeiten/Mängel diverse Software-Bugs; Fahrzeug hat sich einmalig	

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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	Serie
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,0**

AUTOKOSTEN **k.A.**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,3**
Verarbeitung	1,3
Alltagstauglichkeit	3,5
Licht und Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,1
Innenraum	**2,6**
Bedienung	3,5
Multimedia/Konnektivität	1,4
Raumangebot vorn	1,5
Raumangebot hinten	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**1,7**
Federung	1,9
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	0,8

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,0**
Fahrleistungen	1,0
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	1,1
Fahreigenschaften	**2,9**
Fahrstabilität	2,4
Lenkung	3,4
Bremse	3,1
Sicherheit	**1,6**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt/EcoTest	**2,2**
Verbrauch/CO2	1,7
Schadstoffe	2,7

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