



NIO ET5 Touring (100 kWh)

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (360 kW/490 PS)

Mit dem ET5 Touring bringt NIO den ersten vollelektrischen Mittelklasse-Kombi auf den Markt. Dabei haben die Chinesen ein bildschönes Auto auf die Räder gestellt, das so manchem den Kopf verdreht, wie die zahlreichen anerkennenden Blicke während unserer Testfahrten belegen. Doch die elegant gezeichnete Heckpartie ist nicht nur schick, sondern auch praktisch. Hinter der elektrisch öffnenden Heckklappe verbirgt sich ein durchdacht gestaltetes Gepäckabteil inklusive einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank sowie zahlreichen Verstaumöglichkeiten, das mehr Volumen bietet als beispielsweise ein BMW 3er Touring. Die serienmäßige Dachreling sowie die optionale, elektrisch betätigte Anhängerkupplung samt 1,4 t Anhängelast komplettieren die respektablen Transportfähigkeiten. Abgesehen von der deutlich praktischeren Karosserieform bietet der ET5 Touring die gleichen Stärken und Schwächen wie die identisch lange Limousine: Auf der Habenseite stehen die gute Verarbeitungs- und Materialqualität, die es mit der deutschen Premiumkonkurrenz mühelos aufnehmen kann. Die Fahreigenschaften sind sicher, bei Federungskomfort und Lenkung ist allerdings noch Luft nach oben. Dafür liegt er mit einer ermittelten Reichweite von mehr als 500 km im ADAC Ecotest weit vorn, auch der Verbrauch von 20,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) kann sich sehen lassen. Einzigartig ist das Batteriewechselsystem von NIO, allerdings gibt es bislang nur eine Handvoll Wechselstationen. Hinzu kommt, dass der ET5 inzwischen mit bis zu 180 kW (zuvor 125 kW) laden kann, wodurch der Zeitvorteil des Akkuwechsels schwindet. Das stark reduzierte Interieur sieht sehr elegant aus, die Bedienung gestaltet sich durch den weitgehenden Verzicht auf konventionelle Tasten jedoch sehr umständlich - hier hat man sich leider den übergroßen Konkurrenten Tesla zum schlechten Vorbild genommen. NIO bietet den praktischeren Touring zum selben Preis wie die Limousine an. Mit 68.500 Euro für die Variante mit dem 100-kWh-Akku ist dieser jedoch ein teures Vergnügen, auch wenn die Ausstattung sehr umfangreich ausfällt. **Konkurrenten:** keine.

- + gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sehr umfangreiche Ausstattung, sichere Fahreigenschaften, hervorragende Fahrleistungen, gute Reichweite
- schlechte Rundumsicht, kein Frunk, umständliche Bedienung, gefühllose Lenkung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ In puncto Verarbeitung rangiert der ET5 auf dem Niveau der Premiumkonkurrenz. Die Karosserie ist tadellos gefertigt: schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße, exakt ein-gefügte Anbauteile und sauber umgelegte Blechfalze künden von einer hohen Fertigungsqualität - die Produktion hat NIO offensichtlich im Griff, hier kann sich Hauptkonkurrent Tesla ein Vorbild nehmen.

Das Interieur wirkt modern, wohnlich und wertig zugleich. Auch hier gibt es bis auf einige mäßig entgratete Kunststoffkanten nichts

zu kritisieren. Die Materialqualität rangiert auf gutem Niveau, lediglich der Einsatz von hartem und kratzempfindlichem Kunststoff im unteren Bereich der Türverkleidungen sowie rund um den Mitteltunnel fällt negativ auf. Besonders wertig wirken hingegen der optionale Mikrofaserbezug an Dachhimmel, Sonnenblenden und den Dachsäulen sowie die Kofferraumladekante aus Metall. Der Unterboden ist komplett verkleidet und damit nicht nur gut geschützt, sondern auch aerodynamisch gestaltet.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die Brutto-Akkukapazität des ET5 mit dem großen Akku beträgt laut NIO 100 kWh. Wie groß der nutzbare Anteil davon ist, geben die Chinesen nicht preis. In unserem Test waren für eine Vollladung samt der Ladeverluste 104 kWh (bei 11 kW AC) erforderlich. Der ET5 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung zehn Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule unter idealen Bedingungen rund 23 Minuten. Die maximale Ladeladung beträgt dabei 183 kW und im Schnitt 172 kW. NIO hat damit nicht nur die maximale Ladeleistung im Vergleich zur zuvor getesteten Limousine (max. 128 kW) deutlich gesteigert, sondern vor allem auch die durchschnittliche Ladeleistung (zuvor 103 kW), die der maßgebende Wert für die benötigte Ladedauer ist. Sind die Temperaturen winterlich und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung reduziert, die Ladedauern verlängern sich entsprechend. Der NIO kann seine Batterie jedoch zum Schnellladen vorheizen - manuell oder durch die Eingabe einer Schnellladestation als Navigationsziel. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine hohe Ladeleistung erreicht werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 515 km - das ist für ein Elektroauto ein richtig guter Wert, wenngleich dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Man hat hiermit aber genug "Puffer", um auch im Winter noch mit rund 350 km rechnen zu können. Wie immer ist gerade beim E-Auto die individuell erzielbare Reichweite sehr vom Fahrprofil und den Umgebungsbedingungen abhängig. Das serienmäßige Navigationssystem integriert Lade-säulen in die

Routenführung und gibt die verbleibende Reichweite am Zielort an, allerdings wird für deren Berechnung der WLTP-Verbrauchswert und nicht der tatsächliche Verbrauch zugrunde gelegt. Die elektrisch betätigte Ladeklappe befindet sich hinten links, wo sie besonders beim Laden am Straßenrand schlecht zu erreichen ist. Praktisch: Wie bei den Tesla-Modellen muss man keine Abdeckungen entfernen, um den AC- oder CCS-Stecker anzuschließen. Mit dem Update auf Banyan 2.0.0 zog auch die Autocharge-Funktion ein, mit deren Hilfe sich der NIO an geeigneten Ladesäulen automatisch identifizieren und den Ladevorgang starten kann.

Während Tesla ein eigenes Ladesäulennetz bietet, verfolgen die Chinesen einen anderen Ansatz: NIO möchte stattdessen ein Netz an Batteriewechselstationen aufbauen, an denen der leere Akku vollautomatisiert innerhalb von rund 5 Minuten gegen eine vollgeladene Batterie getauscht wird. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Akku nicht gekauft, sondern geleast wird. Aktuell sind zwei Wechselstationen im (Probe-)Betrieb, zukünftig soll es in Deutschland bis zu 20 Stationen geben. In puncto Transportqualitäten schneidet der ET5 ordentlich ab: Ordert man die optionale elektrisch betätigte Anhängerkupplung, kann der NIO bis zu 1,4 t an den Haken nehmen. Ungebremste Anhänger dürfen bis zu 750 kg wiegen. Die Stützlast ist mit 100 kg großzügig bemessen. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 75 kg transportiert werden. Die Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 478 kg und dürfte in den meisten Fällen ausreichen.

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

2,6 Licht und Sicht

Die LED-Scheinwerfer sorgen nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung, daran gibt es wenig auszusetzen. In puncto Lichtfunktionen kann es der ET5 allerdings nicht mit der Konkurrenz aufnehmen: Der NIO wartet lediglich mit einem 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.

⊕ Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat. Der Innen- sowie die Außenspiegel blenden serienmäßig bei Lichteinfall nachts automatisch ab. Einen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels haben sie allerdings nicht zu bieten.

⊖ Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist mäßig. Weder das vordere noch das hintere Ende sind einsehbar, allenfalls grob abschätzbar. Ohne das serienmäßige 360-Grad-Kamerasystem und die Parksensoren wäre man oftmals aufgeschmissen und Parkrempler kaum zu vermeiden. Zudem fällt auch die Rundumsicht schlecht aus, was vor allem an der stark eingeschränkten Sicht nach hinten liegt - das Heckfenster ist sehr schmal und die Kopfstützen lassen sich nicht versenken. Die LED-Scheinwerfer besitzen keine automatische Leuchtweitenregulierung, was für ein Premiumprodukt dieser Preisklasse enttäuschend ist. Hinzu kommt, dass die manuelle Verstellung der Scheinwerferhöhe umständlich über die Fahrzeugeinstellungen mittels des Zentraldisplays erfolgt.

2,2 Ein-/Ausstieg

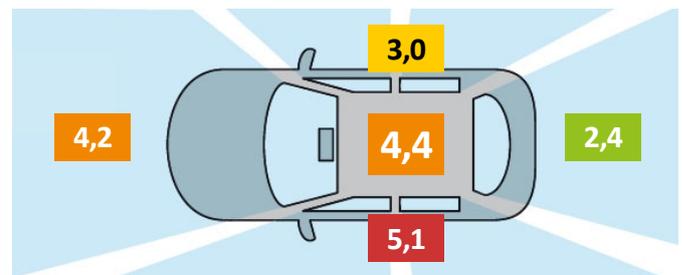
⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm. Die Sitze sind nicht zu tief positioniert, die Fahrersitzfläche befindet sich bei ganz nach unten gestelltem Sitz 48 cm über der Straße. Hinten geht der Zustieg ordentlich von statten und wird lediglich durch die nach hinten versetzte Rückbank beeinträchtigt. Die elektrisch aus- und einfahrbaren Türgriffe sollen die Aerodynamik des ET5 verbessern. Sie geben bereits bei sanfter Betätigung die Türen frei. Hier kann sich speziell Mercedes mit seinen widerspenstig ausfahrenden Türgriffen ein Vorbild nehmen. Eine Soft-Close-Funktion der Türen gehört ebenfalls zur Serienausstattung. Leuchten in allen vier Türgriffen sowie und unter den Außenspiegeln erhellen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten bei Dunkelheit den Bereich rund um das Fahrzeug. Im Fond stört kein Mittelunnel, was das Durchrutschen auf der Fondbank sowie das Verstauen der Füße des Mitfahrers auf dem



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

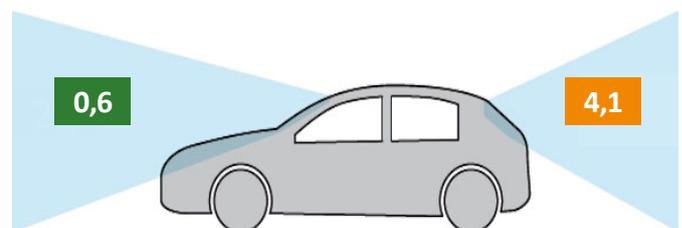
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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.

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

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Standardvolumen beträgt 415 l - für einen Mittelklasse-Kombi ist dies ein allenfalls durchschnittlicher Wert. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 625 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu neun handelsübliche Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 800 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.430 l Volumen verfügbar. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, lassen sich 75 l vom Gepäckraum abtrennen. Unter dem Kofferraumboden können zwar Kleinigkeiten verstaut werden, mit 10 l ist das Volumen recht überschaubar.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch betätigte Heckklappe lässt sich auch mit einem Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen und schließen. Sie gibt für einen Kombi nicht sonderlich große Öffnung frei. Das Gepäckabteil ist glattflächig gestaltet und damit gut nutzbar. Mit drei hell leuchtenden LEDs wird dies sehr gut ausgeleuchtet. Zudem kann die rechte LED als Taschenlampe entnommen werden. Praktisch: Der vordere Teil des zweigeteilten Kofferraumbodens lässt sich als Trennwand nutzen. Zudem lässt sich die ausgebaute Laderaumabdeckung platzsparend unter dem Ladeboden verstauen.

⊖ Das Heckklappenschloss ist zwar mit Kunststoff ummantelt, steht jedoch deutlich ab. Für die elektrische Heckklappe gibt es am Armaturenbrett keine separate Taste. Stattdessen muss dafür umständlich das entsprechende Menü auf dem Touchscreen aufgerufen werden. Die Laderaum-abdeckung fährt beim Öffnen der Heckklappe nicht automatisch ein, sondern muss manuell verschoben werden.

2,4 Kofferraum-Variabilität

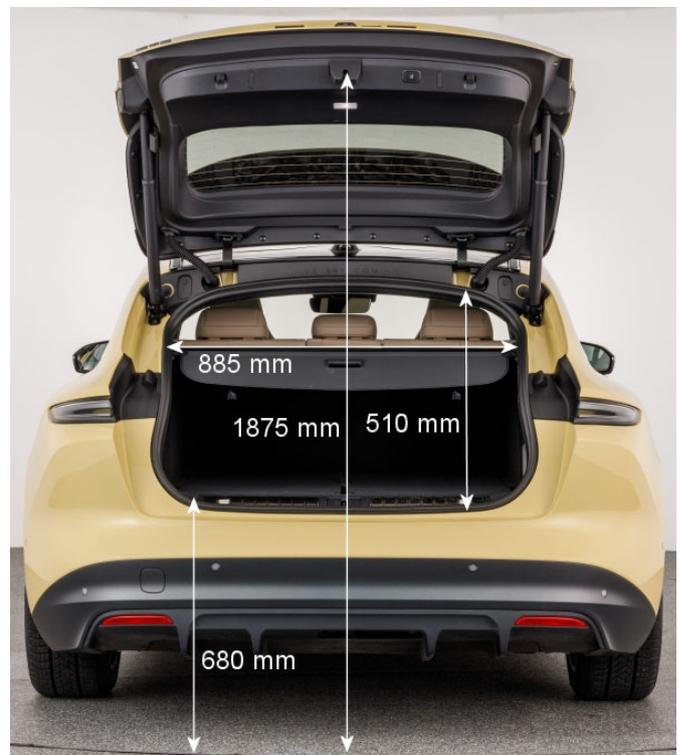
Die Rücksitzlehnen lassen sich vom Innenraum aus entriegeln und dreigeteilt umklappen. Eine Entriegelung vom Kofferraum aus, die mancher Mittelklasse-Kombi bietet, gibt es für den ET5 Touring nicht.

Im Kofferraum findet man zumindest ein Staufach auf der rechten Seite sowie einen kleinen Stauraum (ca. 10 l) unter dem Ladeboden vor.

⊕ Neben dem Fach unter dem Ladeboden bietet der Kofferraum ein Gepäcknetz auf der rechten Seite sowie insgesamt



Mit 415 l Volumen ist der Kofferraum des Touring etwas kleiner als bei der Schräghecklimousine. Die Nutzbarkeit ist dagegen durch die große Heckklappe ungleich größer.



Die Ladekante befindet sich auf einer angenehmen Höhe und erleichtert damit das Be- und Entladen des Kofferraums.

vier Taschenhaken (zwei an den Seiten, zwei an der Heckklappe). Die beiden Haken an den Seitenwänden besitzen einen herausziehbaren Gurt und lassen sich dadurch variabler nutzen.

⊖ Die äußeren Fondgurte können beim Zurückklappen der Lehnen eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Obwohl der ET5 Touring als E-Auto entwickelt wurde, besitzt er kein Staufach unter der Fronthaube (Frunk).

2,9 INNENRAUM

3,6 Bedienung

Beim Bediensystem hat sich NIO ganz offensichtlich Tesla zum Vorbild genommen. Nicht nur die Menüstruktur kommt einem bekannt vor, selbst die Schriftart ähnelt der des Konkurrenten aus Amerika verblüffend stark. Ähnlich den Tesla-Modellen werden nahezu alle Fahrzeugfunktionen über den zentralen Touchscreen gesteuert, im Gegensatz zum Tesla Model 3 verbaut NIO jedoch ein zusätzliches Kombiinstrument für die Anzeige der wesentlichen Fahrinformationen wie etwa der Geschwindigkeit. Allerdings ist die verwendete Schrift recht klein geraten und damit nicht ideal ablesbar - im Gegensatz zum Zentraldisplay lässt sich die Schriftgröße auch nicht vergrößern. Die Menüstruktur des Bediensystems erschließt sich einem nicht auf Anhieb, und selbst nach längerer Zeit benötigt man für die Suche nach selten verwendeten Funktionen lange. Hinzu kommt, dass einige Begriffe nur unzureichend ins Deutsche übersetzt sind - dadurch weiß man mitunter nicht auf Anhieb, welche Funktion sich dahinter verbirgt. Tadellos sind hingegen die grafische Darstellung und die Reaktionsschnelligkeit auf Eingabebefehle auf dem Display, das zudem gut erreichbar platziert ist. Als hilfreich erweist sich die frei konfigurierbare Schnellstartseite, auf der man seine favorisierten Funktionen ablegen kann.

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

1,6 Multimedia/Konnektivität

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

Das Audiosystem verfügt über sage und schreibe 23 Lautsprecher, erreicht eine Gesamtleistung von 1.000 W und unterstützt das Musikformat Dolby Atmos, was für ein hervorragendes Hörerlebnis sorgen soll - sofern die Musik in diesem Format vorliegt. Unter der Mittelarmlehne befinden sich je ein USB-A- und

Wischerhebel und die Taste für den Warnblinker befindet sich gut erreichbar auf der Mittelkonsole. Durch das Update auf Banyan 2.0.0 DE arbeitet das Bediensystem insgesamt etwas flüssiger. Zudem erlaubt es dem Nutzer mehr Individualisierungsmöglichkeiten und durch die vergrößerten Touchflächen wurde die Gefahr von Fehlbedienungen reduziert.

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

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



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

USB-C-Anschluss, für die Fondinsassen befindet sich ein USB-C-Anschluss im Bereich der Mittelkonsole. Zudem lässt sich das Smartphone über die hervorragend erreichbare induktive Ladeschale auf der Mittelkonsole mit Strom versorgen. Über die entsprechende NIO-App kann der Fahrer auf zahlreiche Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand) sowie -funktionen (u. a. Standklimatisierung) auch aus der Ferne zugreifen. Das Infotainmentsystem ist updatefähig und lässt sich dank der integrierten SIM-Karte auch ohne WLAN auf den aktuellen Stand bringen.

⊖ Analog zu Tesla verzichtet auch NIO auf die Integration des Smartphones via Apple CarPlay und Android Auto. Das dürfte nicht

allen Kunden gefallen. Immerhin lassen sich die Streamingdienste wie Spotify und Tidal in das Infotainmentsystem einbinden.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für 1,95 m große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig

bemessen, zudem lässt das große Panorama-Glasdach viel Licht in den Innenraum.

3,0 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit im Fond fällt dank des großen Radstands von 2,89 m großzügig aus. Für den Kopf bietet der NIO infolge der nach hinten hin abfallenden Dachlinie weniger Platz, spätestens ab 1,90 m nimmt man Kontakt zum Glasdach auf. Zudem finden große Schuhe unter den Vordersitzen keinen Platz und der Kopf der Fondinsassen befindet sich direkt neben der C-Säule. Das Panorama-Glasdach reicht weit nach hinten und sorgt dadurch für einen lichtdurchfluteten Innenraum. Für 1.500 Euro Aufpreis lässt sich die Tönung des Glasdachs automatisch oder manuell erhöhen, wodurch die Sonneneinstrahlung reduziert wird.



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

3,9 Innenraum-Variabilität

⊖ Wie beim ET7 verzichtet NIO auch beim ET5 auf ein Handschuhfach. Zwar bietet er unter der freischwebenden Mittelkonsole eine große und gut nutzbare Ablage, ein Ersatz für ein Handschuhfach ist diese jedoch nicht. Die Türfächer sind zu klein für Einliter-Flaschen und die beiden Becherhalter auf der Mittelkonsole haben keine Klemmnasen, mit denen Becher unterschiedlicher Größe sicher fixiert werden. Zudem vermissen

wir ein Brillenfach am Dachhimmel.

Im Fond sieht es nicht viel besser aus: Man findet lediglich kleine Türfächer sowie zwei aus der Mittelarmlehne ausfahr-bare Becherhalter vor. Praktische Lehnentaschen sucht man leider vergebens.

1,9 KOMFORT

2,6 Federung

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

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

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

2,1 Sitze

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

verschiedenen Programmen. Die Sitzposition ist bequem, allerdings lassen sich weder Mittelarmlehne noch die fixen Kopfstützen verstellen. Störend ist die ungewohnt hohe Sitzposition, die den Fahrer nur mäßig ins Fahrzeug integriert. Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe ist angemessen, hier lässt es sich als Fondinsasse auch auf langen Etappen gut aushalten. Die Rücksitzbank ist ordentlich konturiert, allerdings sind die Beine wie

oftmals bei E-Autos vergleichsweise stark angewinkelt - der Grund hierfür ist der Akku im Unterboden.

2,5 Innengeräusch

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

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

0,6 Klimatisierung

⊕ Der ET5 bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klima-automatik samt Luftausströmern für die Fondgäste sowie - wie bei E-Autos üblich - Standklimatisierung mit. Zudem lässt sich die Luft im Innenraum optional ionisieren und beduften. Beheizbare Vordersitze sind serienmäßig an Bord. Ordert man das Komfort-Paket für 1.500 Euro, wartet der NIO zusätzlich u. a. mit einer Lenkradheizung, Sitzheizung für die äußeren Fondsitze sowie

belüftbaren Vordersitzen auf. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt, Rollos für Seitenscheiben und Heckscheibe gibt es nicht.

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

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Um die volle Motorleistung und damit die maximale Beschleunigung abrufen zu können, muss man zuvor den Fahrmodus Sport+ auswählen. Dann stellt der ET5 die ganzen 490 PS/360 kW zur Verfügung und beschleunigt trotz des hohen Leergewichts von 2,2 t innerhalb von nur 4,0 s aus dem Stand auf Tempo 100 - das ist ein Beschleunigungswert, den vor einigen Jahren nur sehr potente Sportwagen erreichten. In den übrigen Fahrmodi wird die Motorleistung teils signifikant reduziert, im Eco-Modus reicht sie lediglich für eine Beschleunigungszeit von 9,9 s.

Für die Beschleunigungsmessung verwenden wir den Modus, der standardmäßig aktiviert ist - in diesem Fall den Komfort-Modus. Schließlich kann der Fahrer nicht ständig den Fahrmodus ändern, möchte er spontan zu einem Überhol-manöver ansetzen. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, vergehen damit 3,6 s. Von 80 auf 120 km/h genehmigt sich der NIO 4,9 s.

Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen und kaum störende Motorgeräusche. Die beiden E-Motoren ziehen vom Start weg mit

Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig sowie spontan ab und schieben den ET5 auch im oberen Geschwindigkeitsbereich bis zur Höchstgeschwindigkeit mit Nachdruck voran.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ET5 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Schaltrücke sind für den Stromer damit ein Fremdwort, die Beschleunigung verläuft sehr harmonisch und ohne jedwede Schwankungen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den kleinen Wipphebel auf der Mittelkonsole ist zunächst

ungewohnt, geht nach kurzer Zeit aber einfach von der Hand. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

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

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

1,9

Fahrstabilität

⊕ Der ET5 kann im Kapitel Fahrstabilität überzeugen. Der Geradeauslauf ist tadellos, nach einem Lenkimpuls zentriert das Lenkrad schnell und hält den Wagen sicher in der Spur. Den ADAC Ausweichtest besteht der ET5 sicher und bei Bedarf durchaus zügig. Das elektronische Stabilitätsprogramm arbeitet sensibel und effektiv. Viel zu tun bekommt das ESP jedoch nicht, der ET5 durchfährt den Pylonenkurs weitgehend neutral und baut bei zu viel Elan Geschwindigkeit durch Schieben über die Vorderachse (Untersteuern) ab.

Der NIO bringt die 490 PS selbst bei Ausnutzung der vollen Leistung weitgehend verlustfrei auf den Asphalt. Lediglich bei feuchtem Untergrund neigen die Vorderräder etwas zum Durchdrehen - hier dürfte die Antriebsschlupfregelung (ASR) noch sensibler arbeiten. Die Fahrmodi "Schnee", "Nass" und "Sand" passen die Regelung der ASR an die jeweiligen Fahrbahnuntergründe an.

2,7

Lenkung

Im Vergleich zum ET7 ist NIO die Abstimmung beim ET5 etwas besser gelungen. Besonders die Mittenlage ist klarer definiert, was nicht nur für einen entspannten Geradeauslauf sorgt, sondern auch für die Lenkpräzision förderlich ist. Allerdings fühlt sich die Lenkung besonders in der standardmäßig aktiven Comfort-Einstellung entkoppelt und synthetisch an - die Lenkkräftenunterstützung ist zu hoch und der Lenkkräftenstieg bei zunehmendem Lenkwinkel kaum zu spüren. Hinzu kommt, dass die Lenkung mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag sehr indirekt übersetzt wurde, was zu Lasten der Handlichkeit geht.

2,5

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der NIO nach 35,2 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein ordentlicher Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,8

SICHERHEIT

1,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der NIO ET5 bringt ein Arsenal an Fahrerassistenzsystemen serienmäßig mit. Für die Sicherheit stehen u. a. ein Notbremssystem (bis 150 km/h) samt Kollisionswarner, ein Totwinkelassistent, ein Spurhalteassistent, ein Kreuzungsassistent sowie ein Querverkehrwarner samt Bremsfunktion und Ausstiegswarnung zur Verfügung. Ein Abstandsregeltempomat (bis 180 km/h) mit Übernahme des aktuellen Tempolimits, ein Lenkassistent sowie eine Spurwechselautomatik entlasten den

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

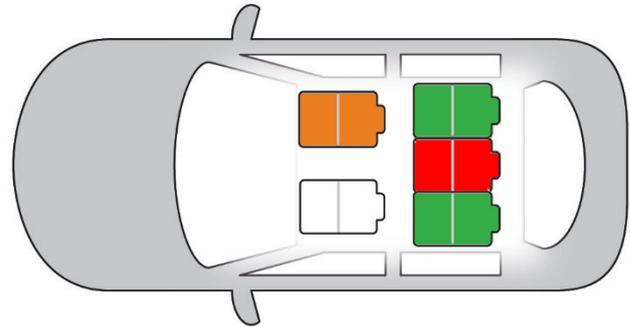
Fahrer und steigern gleichzeitig den Fahrkomfort. Der Reifendruck der Räder wird einzeln überwacht, zudem wird bei einer Vollbremsung das adaptive Bremslicht sowie bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Insgesamt verfügt der ET5 über 33 Sensoreinheiten, darunter elf hochauflösende Kameras, fünf Radarsensoren und einen Laserscanner (Lidar), der gut sichtbar am vorderen Ende des Fahrzeugdachs angebracht ist. Trotz der Vielzahl an Sensoren funktionieren die Fahrerassistenzsysteme nicht sonderlich zuverlässig, auch wenn sich die Funktionsweise der Helfer durch das Update auf Banyan 2.0.0 merklich verbessert hat. Der Lenkassistent etwa arbeitet nun merklich harmonischer und stabiler und bei aktivierter adaptiver Geschwindigkeitsregelung traten keine Phantombremungen mehr auf. Allerdings zeigte die Verkehrszeichenerkennung wiederholt falsche Geschwindigkeitslimits an, der Spurhalte-assistent griff während des Spurwechsels trotz aktiviertem Blinker ins Lenkrad ein und die

Spurwechselautomatik arbeitete teils ruckelig und brach den

Kindersitze

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



Notenskala

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

automatisierten Spurwechsel wiederholt ab.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der NIO ET5 mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2023) ein sehr gutes Ergebnis. Er bietet Front- und Seitenairbags vorn, einen Centerbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,85 m Größe. Im Fond bieten die Kopfstützen zwar lediglich bis 1,75 m Schutz, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß, so dass dieser bei größeren Menschen eine gewisse Abstützfunktion im Notfall übernehmen kann. Vorn

und hinten werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten.

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

2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der NIO ET5 im Kapitel Kindersicherheit 85 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2023) und damit insgesamt ein gutes Ergebnis. Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank. Dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Das Fixieren mit dem Gurt ist ebenfalls problemlos möglich, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze fixieren, zumindest mit dem Gurt. Die Beifahrerairbags lassen sich über das Bordmenü deaktivieren, wonach auch dort rückwärts

gerichtete Babyschalen montiert werden dürfen.

Die Kindersicherung für die Fondtüren lässt sich über das Bordmenü ein- und ausschalten.

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

2,2 Fußgängerschutz

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

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

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO2

⊕ Der NIO ET5 Touring ist sehr effizient und kommt im ADAC Ecotest auf einen Verbrauch von 20,1 kWh/100 km, woraus eine CO₂-Bilanz von 100 g/km resultiert. Diese Verbrauchsangabe

beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Dafür erhält der elektrische Mittelklasse-Kombi im Verbrauchskapitel 50 von 60 möglichen Punkten.

2,0 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 20,1

kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 82 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ET5 im Schadstoffkapitel 40 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe bekommt der Stromer 90 Punkte und die Maximalausbeute von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

k.A. AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Aufgrund der lückenhaften Datenlage lässt sich für den ET5 Touring keine Kostenberechnung durchführen.

Erfreulicherweise bietet NIO die Kombivariante des ET5 zum selben Preis der Limousine an. Der chinesische Stromer kostet exklusive des Akkus 47.500 Euro. Bei der Wahl des Akkus - es stehen eine 75 kWh große sowie die getestete 100-kWh-Ausführung zur Wahl - hat der Kunde zwei Optionen: Entweder man wählt das Abomodell (75 kWh: 169 Euro monatl.; 100 kWh: 289 Euro monatl.) oder kauft die Batterie (12.000 bzw. 21.000 Euro). Somit kommt der Testwagen auf einen Basispreis von 68.500 Euro. Die

Ausstattung ist dabei sehr umfangreich und beinhaltet u. a. Annehmlichkeiten wie ein High-End-Soundsystem, ein 360-Grad Kamerasystem, eine Soft-Close-Funktion sowie elektrisch verstellbare Kunstledersitze samt Memory-Funktion. NIO gibt eine Fahrzeuggarantie von drei Jahren bzw. 90.000 km, auf die elektrische Antriebseinheit acht Jahre bzw. 160.000 km sowie zehn Jahre ohne Kilometerbegrenzung gegen Durchrostung. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 80 Euro, allerdings nicht vor dem Jahr 2031, denn bis dahin ist der Stromer von der Steuer befreit.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ET5 Touring (75 kWh) (zzgl. Batteriemiete)
Aufbau/Türen	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	360 (490)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	700/0
0-100 km/h [s]	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	19,8/19,8 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	47.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	360 kW (490 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	100 kW
maximales Drehmoment	700 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,1 kWh/100km/518 km

BATTERIE

Batteriegroße gesamt/nutzbar	100 kWh/90 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	104,1 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
 75 km RRW Batteriesymbol gelb, Sprachhinweis zu Eco-Modus und Suche nach einer Ladestation; 50 km RRW, "Hinweis" Schalten sie die Klimaanlage aus für mehr Reichweite"; 25 km RRW "Fahrzeug aufladen"; 10 km RRW Batteriesymbol rot, "Batterie aufladen, Reichweite sehr gering"

LADEMÖGLICHKEITEN

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

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

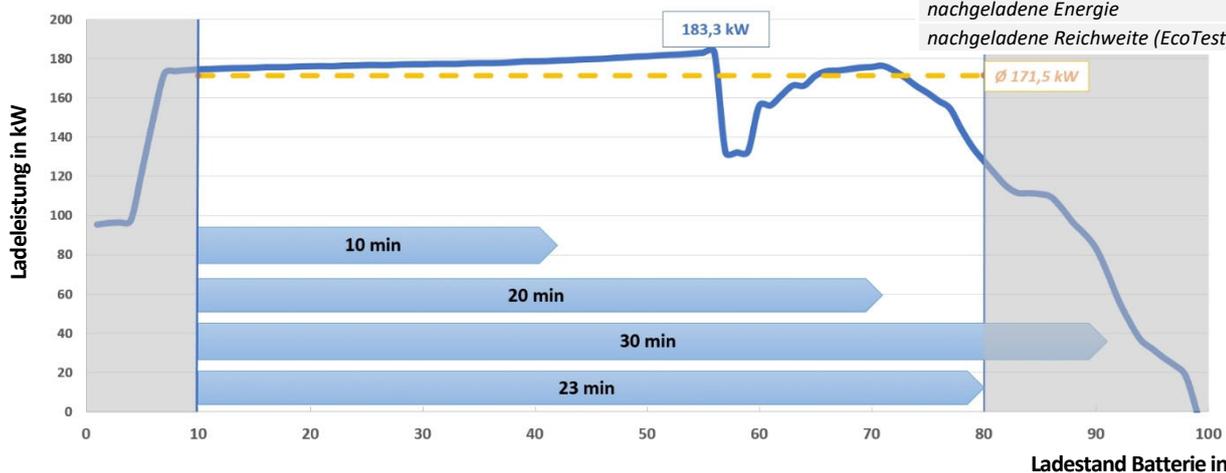
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (A, kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	80 - 45 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	80 - 14 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	25,5 - 9,9 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 180 kW	23 min

*10 bis 80%

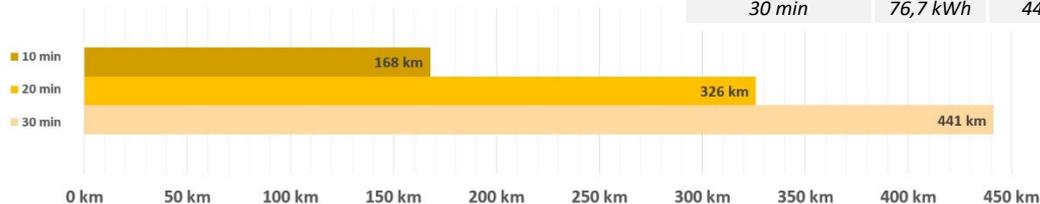
LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	171,5 kW
Ladedauer	00:23:00
nachgeladene Energie	66 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	378 km

NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	29,2 kWh	168 km	42%
20 min	56,6 kWh	326 km	71%
30 min	76,7 kWh	441 km	91%



HERSTELLERANGABEN

Asynchronmotor vorn, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	360 kW/490 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.790/1.960/1.499 mm
Leergewicht/Zuladung	2.285/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450/1.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	100,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 90.000 km/10 Jahre
Produktion	China, Anhui

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102V
Reifenmarke Testwagen	Michelin ePrimacy
Wendekreis links/rechts	12,2/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	20,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	515 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.185 mm
Leergewicht/Zuladung	2.252/478 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/800/1.430 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	75.630 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.936 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

k.A.

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

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