



Lucid Air Dual Motor Grand Touring AWD

Fünftürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (611 kW / 830 PS)

Der Lucid Air ist das erste Modell der US-amerikanischen Marke Lucid Motors aus dem kalifornischen Newark. Seit 2007 entwickelt der Hersteller unter dem Namen Atieva kompakte und leistungsfähige Batteriesysteme sowie elektrische Antriebsstränge und stattet unter anderem die Rennfahrzeuge der FIA Formel E damit aus. Der Air entsteht dabei unter der Firmenleitung von Peter Rawlinson, der zugleich die Funktion des technischen Leiters inne hat und bereits für Tesla und Lotus arbeitete. Mit dem Air möchte der noch junge Hersteller seine Kompetenzen in die Oberklasse der Elektromobilität bringen. Im Test überzeugt der Air in der Variante Grand Touring mit herausragenden Fahrleistungen. Der 611 kW/830 PS starke Stromer schafft den Spurt von 0-100 km/h in atemberaubenden 3,2 s und fährt sich im Alltag äußerst souverän - und zudem sehr komfortabel. Darüber hinaus bietet der Air durch das große Panoramadach ein einzigartiges Innenraumgefühl und mit 400 l Kofferraumvolumen plus 220 l unter der Fronthaube, ausgesprochen viel Stauraum für eine Limousine. Dem gegenüber steht ein recht ablenkungsintensives Bediensystem und die schlechte Rundumsicht, die sich negativ auf den Alltagsbetrieb auswirkt. Zudem ist der Air Grand Touring mit einem Basispreis von 159.000 Euro sehr teuer und kann sich trotz enorm hoher Ladeleistung (bis zu 300 kW) und 900 V-Batteriesystem nicht wirklich von der bestehenden Konkurrenz absetzen. **Konkurrenten:** u.a. BMW i7, Mercedes-Benz EQS, Porsche Taycan.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, herausragende Fahrleistungen, sehr guter Fahrkomfort, viel Stauraum (Frunk + Kofferraum)
- ⊖ ablenkungsintensives Bediensystem, schlechte Rundumsicht, keine Stütz- und Anhängelast erlaubt, sehr teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	4,5
	Senioren	3,1
	Langstrecke	1,8
	Transport	3,5
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie des Lucid Air bewegt sich auf einem sehr gutem Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und geringen Spaltmaßen, die Karosserie-Paneele stehen flächig zueinander. Zudem wählt Lucid an einigen Stellen der Karosserie kostenintensive Lösungen, die das Qualitätsniveau spürbar heben. Exemplarisch: Die Frontscheibe erstreckt sich bis zur B-Säule großflächig als ein Bauteil, zudem wurde die Spoilerlippe an der Heckklappe nicht schnöde aufgeklebt, sondern aufwändig aus dem Blech modelliert. Darüber hinaus ist die Motorhaube seitlich durchbrochen, um den Strömungswiderstand weiter zu optimieren. Am Unterboden setzt sich die aufwändige Luftführung fort. Er ist vollflächig verkleidet und besitzt Finnen und spezielle Luftleitformen, um die Strömung zu kontrollieren. Ein weiteres Detail am Unterboden: Die Abdeckung des Akkupakets ist aus Gründen der Steifigkeit aus

teurem und besonders leichtem Kohlefaserverbundwerkstoff gefertigt. Im Innenraum setzt sich die hohe Materialqualität fort. Er ist mit hochwertigen Materialien (Mix aus Leder, Wollstoff und Microfaser-Bezug) ausgekleidet und schmückt sich mit aufwändig verarbeiteten, offenporigen Holz. Bis auf die wenigen reinen Kunststoffteile im Fußraum sind alle Verkleidungsteile entweder unterschäumt oder bezogen - das ist Spitzenklasse.

⊖ Trotz der grundsätzlich hohen Verarbeitungsgüte gibt es auch kleinere Unsauberkeiten. Exemplarisch: Quietschen der Dichtungen der Heckklappe beim Öffnen und Schließen; Knarzgeräusche aus dem Fond beim Fahren und die Drehwalzen am Lenkrad haben Spiel. Zudem bleiben die Abdeckungen der Schminkspiegel in den Sonnenblenden nicht wie vorgesehen selbstständig offen.

3,8 Alltagstauglichkeit

Die nutzbare Akkukapazität des Lucid Air Grand Touring beträgt laut Hersteller 112 kWh. Eine Brutto-Kapazität geben die US-Amerikaner nicht preis. In unserem Test waren für eine Vollladung samt der Ladeverluste 124,3 kWh (bei 22 kW AC) erforderlich. Der Air Grand Touring kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden.

Eine Vollladung an der Haushaltssteckdose dauert zwischen 54 und 96 Stunden (6 bis 10 A) und ergibt allein aufgrund der Dauer wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung fünfeinhalb Stunden (bei 22 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 36 Minuten. Die maximale Ladeladeleistung beträgt dabei 294 kW und im Schnitt 153 kW. Damit erreicht der Lucid Air zwar die höchste bisher gemessene Ladeleistung im ADAC Autotest, allerdings fällt diese rapide ab. Zum Vergleich: Ein Porsche Taycan schaffte im Test eine maximale Ladeleistung von 261 kW, hielt diese im Mittel aber bei 212 kW. Zum Lade-Weltmeister wird der Lucid Air trotz seines Akkus mit über 900 Volt Batteriespannung also nicht. Sind die Temperaturen winterlich und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung ebenfalls reduziert, die Ladedauern verlängern sich entsprechend. Der Lucid 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 mit den 21" großen Rädern eine Reichweite von 610 km - das ist für ein Elektroauto ein sehr guter Wert, wenngleich dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde und nicht die versprochenen 783 km (21"-Bereifung) erreicht. Man hat hiermit aber genug "Puffer", um auch im Winter noch mit über 400 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 Ladesäulen in die Routenführung und gibt die verbleibende Reichweite sowie den Ankunfts- und Abfahrts-Ladestand an der Ladesäule und am Zielort an. Der Air bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz hinten in der Mitte. Die maximale Zuladung beträgt 470 kg, das Dach darf mit bis zu 74 kg belastet werden.

⊕ Die elektrisch betätigte Ladeklappe befindet sich vorne links. Praktisch: Man muss keine Abdeckungen entfernen, um den AC- oder CCS-Stecker anzuschließen. Ein Statusbalken zeigt den Ladezustand an, darüber hinaus beleuchtet eine LED den Ladeport.

⊖ Während sich die Länge mit knapp 5 m noch in vertretbarem Rahmen bewegt, ist die Breite von 2,21 m vor allem im Stadtverkehr und beim Parken eine Herausforderung. Hinzu kommt, dass der Wendekreis mit 12,6 m kleiner ausfallen könnte. Zum Vergleich: Der 5,22 m lange Mercedes EQS mit Allradlenkung kommt mit rund 1,5 m weniger aus und kaschiert seine Länge dadurch merklich. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, ein

Pannenreparaturset ist serienmäßig - dieses kann bei größeren Reifenschäden aber auch nicht weiterhelfen. Eine Anhängerkupplung bieten die US-Amerikaner nicht an.

3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich sowohl nach vorne als auch nach hinten nicht einsehen. Zudem steht die Heckscheibe sehr schräg. Immerhin gibt die flache Front den Blick auf Hindernisse vor dem Fahrzeug weitgehend frei. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können durch die serienmäßige Rückfahrkamera erkannt werden. Die Einparkhilfen an Front und Heck gehören zum Umfang der Serienausstattung, die optionale 360-Grad-Kamera bietet ein Livebild und verschafft einen guten Rundumblick um den Lucid. Für eine gute Sicht bei Nacht sorgen die serienmäßigen Matrix-LED-Scheinwerfer, die über eine adaptive Lichtverteilung verfügen und Verkehrsteilnehmer aktiv ausblenden können. Sie erzielen eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung, wenngleich das Abblendlicht eine ausgeprägte Hell-Dunkel-Grenze aufweist. Highend-Lichtfunktionen wie beispielsweise das aktive Anstrahlen von Schilderbrücken bietet das Scheinwerfersystem nicht.

⊕ Die Scheibenwischanlage verfügt über eine spezielle Enteisungsfunktion, bei der der Wischer schrittweise über die Scheibe verfährt und bei jedem Stopp über die integrierten Düsen Wischwasser zum Abtauen aufträgt. Positiv und eine Seltenheit: Beide Außenspiegel blenden automatisch ab.

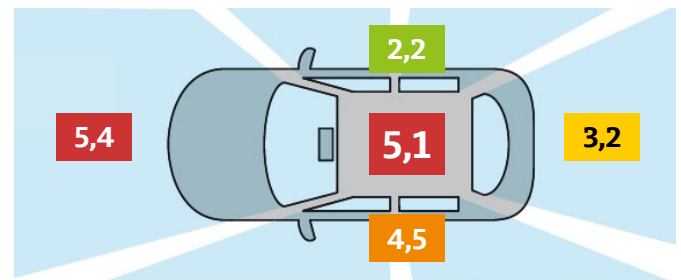
⊖ Die Rundumsicht des Lucid Air ist mangelhaft. Vor allem die breite und direkt durchs Sichtfeld verlaufende A-Säule schränkt den Blick aus dem Fahrzeug erheblich ein. Zudem blockieren die wuchtige B-Säule und die breiten C-Säulen den Blick nach hinten. Darüber hinaus kann es bei großen Personen zu unerwünschten Reflektionen in der Frontscheibe kommen. Liegt die Augenlinie des Fahrers auf Höhe des Graukeils der Windschutzscheibe, spiegelt sich die Kontrastziernaht der Instrumententafel in der Scheibe und verläuft durchs direkte Sichtfeld. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsan-

2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den Lucid gelingt ordentlich. Die Schweller sind vorne wie hinten niedrig ausgeführt und stellen keine allzu große Hürde dar. Allerdings steht die A-Säule sehr schräg - große Personen müssen also den Kopf beim Einsteigen einziehen. Darüber hinaus liegt die Sitzfläche in der untersten Position nur 41 cm über der Straße, was selbst für eine Limousine recht niedrig ist. Um den Einstieg zu erleichtern, verfährt der Sitz auf Wunsch automatisch nach hinten. Der Einstieg in die zweite Sitzreihe ist ebenfalls durch die niedrige Dachlinie und die niedrige Sitzhöhe erschwert, allerdings helfen der

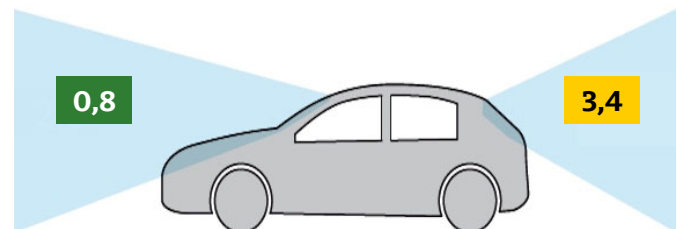
Rundumsicht

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.



Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Fondkopsitzen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

zeige deaktiviert. Weiter fehlt die Option einer Scheinwerferreinigungsanlage.

äußert große Öffnungswinkel der Fondtüren (um 90 Grad) und der großzügig bemessene Fußraum. Die Zentralverriegelung des Lucid ermöglicht ein schlüsselloses Öffnen und Schließen durch Annähern und Entfernen vom Fahrzeug. Zudem kann der Air über eine NFC-Karte geöffnet werden, indem man sie an die B-Säule hält. Der kompakte Schlüssel verfügt nur über eine Taste, die mit verschiedenen Drück-Gesten die Zentralverriegelung bedient oder den Kofferraum öffnet. Zwar ist auf dem Schlüssel eine Legende aufgedruckt, klar beschriftete, separate Tasten würden die Bedienung aber erleichtern.

- ⊕ Auf der zweiten Sitzreihe stört kein Mitteltunnel.
- ⊖ Haltegriffe am Dachhimmel bietet der Lucid nur auf der zweiten Sitzreihe.

2,6 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum des Lucid Air fasst 400 l. Unter dem Ladeboden befinden sich weitere 110 l Stauvolumen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 890 Liter verstauen. Alternativ kann man bis zu zehn Getränkeboxen transportieren.

- ⊕ Der Lucid Air bietet einen großen, untrennbaren Frunk (Front-Kofferraum) mit einem Ladevolumen von 220 Litern.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum des Air bietet eine recht ungewöhnliche Ladeöffnung. Die Öffnung ist sehr breit und kommt ohne die für Limousinen typische Bordwand aus. Das Ladegut muss deshalb nicht über eine Barriere gehievt werden, sondern kann flächig in den Kofferraum geschoben werden. Besonders praktisch ist dies auf Grund der großen Tiefe des Kofferraums für Reisekoffer. Die mit 61 cm sehr niedrige Ladekante erleichtert das Beladen weiter. Ab etwa 1,80 m Größe sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der Kofferraumklappe zu stoßen. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich eine flächige Ladeebene, die nur leicht ansteigt. Auf der rechten Seite im Kofferraum gibt es einen 12-V-Anschluss. Ein Öffnen via Fußkick bietet der Kofferraum nicht.

- ⊕ Sowohl Frunk als auch Kofferraum lassen sich mit dem Schlüssel elektrisch öffnen und schließen. Zudem werden beide Ladeabteile gut ausgeleuchtet.

- ⊖ Das Heckklappenschloss steht deutlich ab und birgt daher ein erhöhtes Verletzungspotential - Immerhin ist es mit Kunststoff ummantelt.

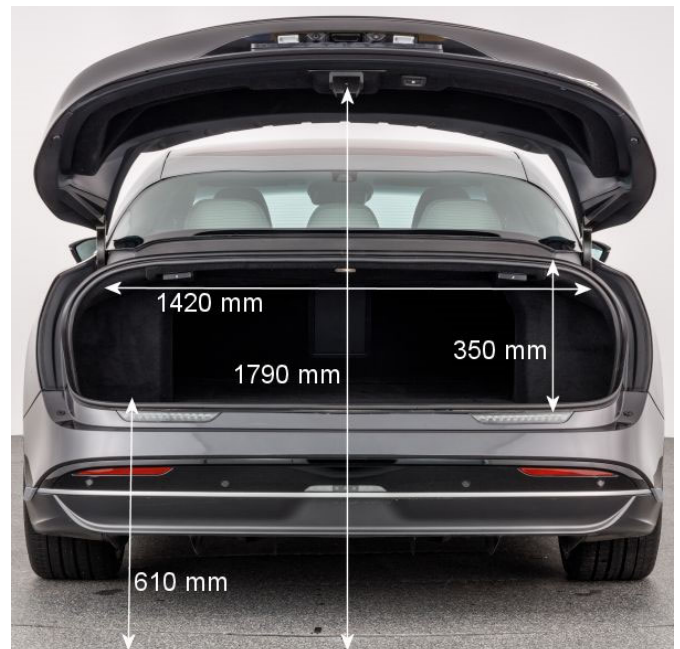
2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich vom Kofferraum aus geteilt asymmetrisch umklappen. Sie fallen dabei sanft gedämpft in Liegeposition; die Gurte klemmen trotz fehlender Halterung beim Zurückklappen nicht ein. Die Ladeluke in der Rücksitzlehne ermöglicht ein Durchladen von langen Gegenständen. Der Kofferraum bietet links ein großes Staufach für das AC-Ladekabel und rechts ein kleines Fach für Utensilien.

- ⊖ Das Gepäckabteil verfügt weder über Taschenhaken noch über Verzurrösen, um schwere Gegenstände zu sichern oder ein Gepäcknetz zu spannen.



Mit 400 l Kofferraumvolumen im Heck und zusätzlich 220 l unter der Fronthaube bietet der Lucid ordentlich Platz für das Gepäck.



Die Kofferraumklappe hat eine geringe Öffnungshöhe. Ab etwa 1,80 m Größe sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Gut dagegen ist die sehr niedrige Ladekante von 61 cm.

2,7 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Die Bedienung des Lucid Air erfolgt über eine Kombination aus Tasten und Touch-Displays. Im Vergleich zu einem Tesla etwa, der die Reduktion der haptischen Tasten auf die Spitze getrieben hat, erscheinen die wenigen verbliebenen Tasten als funktionaler Kompromiss. Die sage und schreibe 34" große Instrumentenkombination verfügt über zwei Zusatzdisplays rechts und links des "Tachos". Das linke Display steuert die Licht- und Wischerfunktionen sowie den Frunk und den Ladeanschluss, das rechte übernimmt die Infotainment-Funktionen wie Navigation, Radio, Telefonie und CarPlay/Android Auto. Dazu gibt es ein weiteres großes Zentralsdisplay in der Mittelkonsole über das sämtliche Fahrzeugeinstellungen vorgenommen werden. Interessant: Die Inhalte aus dem rechten oberen Media-Display können mittels Wischgeste auf das Zentralsdisplay erweitert werden. Apps wie zum Beispiel die Navigation werden dann nicht nur größer, sondern auch mit erweiterten Einstellumfängen dargestellt. Allerdings ist es in der Praxis so, dass man die Navigation im rechten oberen Display startet und sie dann direkt zur einfacheren Zieleingabe auf das untere Display "verschiebt". Der Workflow ist damit nicht immer eindeutig und wird um einen Schritt erweitert. Die grundsätzliche Navigation durch das Menü gelingt dank klar erkennbarer Bedienfelder für Hauptfunktionen nach einer kurzen Eingewöhnungszeit mühelos. Zudem gefällt die weitgehend gute Übersetzungsqualität - dies ist vor allem bei Newcomern keine Selbstverständlichkeit. Einzig kleinere Fehler wie "Reichweite" anstatt "Gefahrere Distanz" und die Verbrauchsangabe in km/kWh sind noch auszubessern. Schade: Wichtige Apps wie Carplay werden im Verhältnis zur verfügbaren Displayfläche eher kompakt angezeigt - hier ist eine Erweiterung nicht möglich. Die Bedienung der Klimaautomatik wird grundsätzlich über das Zentralsdisplay gesteuert, allerdings gibt es ausgelagerte Tasten zur Temperaturanpassung in der Instrumententafel - ein schnelles Verstellen der Innenraumtemperatur ist so auch ohne größere Blickabwendung möglich. Leider ein Trend einiger neuer Hersteller: Die Verstellung des Lenkrads und der Außenspiegel erfolgt über das Zentralsdisplay und benötigt so - vor allem beim Erstkontakt - Zeit und Gewöhnung. Die Bedienflächen für Sitz- und Lenkradheizung sind ebenfalls im mittigen Display untergebracht; die Sitze können wiederum mit haptischen Tasten

verstellt werden. Auch über das Lenkrad lassen sich Teilfunktionen bedienen, allerdings wirken sowohl die Tastenleiste als auch die Drehwalzen träge in ihrem Ansprechverhalten. Im Falle der Lautstärkeneinstellung weicht man dann aber gerne auf die zentral auf der Instrumententafel positionierte Drehwalze aus.

⊕ Die Darstellungsqualität der Displays ist herausragend, auch die Entspiegelung erfüllt trotz des großflächigen Panoramaglasdachs die Anforderungen.

⊖ Die Positionierung des Zentralsdisplays ist zu niedrig und führt zu hohen Blickabwendungszeiten - dies bedingt eine Abwertung der Ergonomie beim Steuern und Wahrnehmen in der Beurteilung. Zudem dimmen die Displays bei Dunkelheit nicht selbstständig - immerhin legt Lucid den Schieberegler zur Helligkeitseinstellung auf die erste Bedienebene. Weiter zeichnet der Bordcomputer keine Fahrdauer auf und gibt keinen Momentanverbrauch an. Darüber hinaus ist die Taste für die Warnblinkanlage in der Überkopfkonsole recht klein dimensioniert und zu weit aus dem Blickfeld entrückt. Sie kann so in einer Notsituation nicht direkt gefunden werden. Schade: Lucid bietet kein Head-up-Display, welches in dieser Klasse ohne Zweifel zu erwarten wäre.



Materialanmutung und Verarbeitungsqualität sind auf höchstem Niveau. Man muss schon akribisch suchen, um kleine Nachlässigkeiten zu finden. Die Bedienung kann hier nicht ganz mithalten, zu groß ist doch die Ablenkungsgefahr durch das zu tief angeordnete Display auf der Mittelkonsole.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Lucid Air ist serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Er bietet mehrere USB-Anschlüsse (2x USB-C vorn und hinten)

sowie eine ordentlich erreichbare induktive Ladefläche in der Mittelkonsole. Die Fahrzeugsoftware lässt sich über Over-the-Air (OTA) mittels WLAN-Verbindung updaten, eine Hotspot-Funktionalität gibt es allerdings nicht. Das optionale und im Testwagen verbaute Highend-Soundsystem "Surreal Sound

Pro" arbeitet mit über 21 Lautsprechern und ist in der Lage Dolby Atmos Inhalte abzuspielen, welche Töne über dem Kopf der Zuhörer abbilden. Über die zugehörige Lucid-App kann der Besitzer auf zahlreiche Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand, Verriegelung) sowie Fahrzeugfunktionen (u. a. Standklimatisierung) aus der Ferne zugreifen. Weiter bietet der Lucid differenzierte Privatsphäre-Einstellungen. So können unter anderem Nutzerprofile angelegt und geschützt werden und das Navigationssystem offline betrieben werden. Das

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Lucid Air profitiert von seinen enorm kompakten Elektromotoren, welche es ihm ermöglichen, viel Platz im Innenraum zu schaffen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter große Fahrer zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Menschen reichen. Die Innenbreite ist

2,9 Raumangebot hinten

⊕ Die Beinfreiheit im Fond ist opulent, selbst großgewachsene Insassen können problemlos ihre Beine ausbreiten. In Folge der coupéhaften Dachlinie ist die Kopffreiheit limitiert, spätestens ab 1,90 m nimmt man Kontakt zum Dach auf. Das Panorama-Glasdach reicht weit nach hinten und sorgt dadurch für einen lichtdurchfluteten Innenraum, wenngleich die hohe Seitenlinie und die schmalen Seitenfenster das Raumgefühl etwas schmälern.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Elektrolimousine bietet in der ersten und zweiten Reihe eine Menge an gut nutzbarem Stauraum. Das Zentralsdisplay lässt sich mittels Wischgeste in die Instrumententafel verfahren und gibt so ein großes "Geheimfach" frei. Unter der verschiebbaren Holz-Abdeckung der Mittelkonsole befinden sich zwei Becherhalter sowie zwei Ablageflächen für Smartphones. Letztere werden dort aufrecht mit Halteklammern gesichert, wobei die Klammern für große Smartphones mit Hülle zu wenig Flexibilität bieten. Weiteren Stauraum findet man unter der Mittelarmlehne. Diese lässt sich aufklappen und beherbergt zudem einen herausnehmbaren Behälter für Kleinkram. Der Stauraum in den Türen gibt ausreichend Platz für 1-Liter-Flaschen und ist zudem seitlich mit Stoff ausgekleidet. Das

Löschen von Profilen und vereinzelt privaten Daten ist zudem vom Fahrzeug aus möglich.

⊖ Der Radioempfang ist schlecht. Das Radio springt zwischen dem DAB- und FM-Signal, rauscht und verliert die Verbindung. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass das Radio als Quelle für wichtige Verkehrsinformationen dient, ist dies inakzeptabel. Eine proprietäre Sprachbedienung bietet der Air nicht, Sprachbefehle können nur nach Verknüpfung eines Amazon Alexa-Kontos getätigt werden.

ebenfalls großzügig bemessen, zudem lässt das große Panorama-Glasdach viel Licht in den Innenraum. Die hohe Seitenlinie und die niedrige Dachlinie mit ihren wuchtigen, dunkel bezogenen Säulen schmälern das subjektive Raumgefühl etwas.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz. Die Beinfreiheit ist dabei enorm.

Handschuhfach fällt eher klein aus, ist aber ausgekleidet und beleuchtet. Die Taste zum Öffnen ist in die Oberfläche des Zentralsdisplays ausgegliedert und befindet sich auf der ersten Bedienebene. Für die zweite Sitzreihe gibt es ebenfalls Stauraum in der Mittelkonsole, hier lässt sich das Rückteil der Konsole aufklappen. Eine weitere Verstaumöglichkeit sowie zwei Becherhalter finden die Fond-Passagiere in der Mittelarmlehne der Rücksitzbank. Die hinteren Türfächer bieten ebenfalls Platz für 1-Liter-Flaschen.

1,3 KOMFORT

1,4 Federung

⊕ Der Lucid Air verfügt über ein adaptives Stahlfederfahrwerk mit einer Doppelquerlenker-Vorderachse und einer Mehrlenkerhinterachse. Die hochwertige Achskonstruktion zahlt sich in Verbindung mit den adaptiv regelnden Dämpfern hinsichtlich des Fahrkomforts aus und lässt eine Luftfederung nicht vermissen. Quer durch alle Disziplinen überzeugt der Lucid deshalb mit einem ausgesprochen guten Federungskomfort. Im Stadtverkehr spricht das Fahrwerk sensibel an und hält Anregungen durch Einzelhindernisse wie Schlaglöcher akustisch und schwingungs-technisch gut von den Insassen

fern. Bei Überlandgeschwindigkeiten gelingt es dem Lucid auch auf schlechten Fahrbahnbelägen den manierlichen Komfort beizubehalten und auch in schnell gefahrenen Kurven nur wenig Wankneigung zuzulassen. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen gekonnt gefiltert, der Langstreckenkomfort ist damit ausgesprochen gut. Mehr Verbindlichkeit vermittelt das Fahrwerk in den Modi "Swift" und "Sprint". Hier wirkt der Lucid deutlich angebundener, ohne dabei aber den grundsätzlichen Komfort aus dem Fokus zu rücken.

1,5 Sitze

⊕ Die vollelektrischen Sitze des Air Grand Touring verfügen serienmäßig über eine Vierwege-Lordosenstütze, eine Memory-Funktion auf der Fahrerseite und eine ausgesprochen kräftige Massagefunktion. Für die Feinjustage der Sitzposition lassen sich zudem die Sitzneigung und die Sitzlänge des Polsters einstellen. Die Kontur der Sitzflächen ist äußerst komfortabel geformt und bietet dank elektrischer Lehnenbreitenverstellung einen sehr guten Seitenhalt. Die Sitzfläche hingegen ist etwas weiter geschnitten, die Wangen sind nicht verstellbar. Die Austrittshöhe des Sicherheitsgurts kann an die

Fahrergröße angepasst werden, die Mittelarmlehne lässt sich nicht verstellen. Auf der Rücksitzbank sind die Sitzflächen weniger konturiert, aber dennoch körpergerecht geformt. Durch das Akkupaket im Fahrzeugboden wird der Kniewinkel auf der Rücksitzbank etwas spitz und damit unbequem - die kleinere Akku-Variante des Modells Air Pure hat hier einen tieferen Boden. Der Mittelsitz ist grundsätzlich recht komfortabel und wird nicht durch einen Mittelunnel eingeschränkt. Allerdings ist er an der Rückenlehne nicht so angenehm gepolstert wie die außenliegenden Sitze.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der Air Grand Touring ist serienmäßig mit einer Doppelverglasung ausgestattet. Dementsprechend geht es angenehm leise zu, der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 66 dB(A) - ein guter Wert. Die Konkurrenten BMW i7 oder Mercedes EQS sind allerdings nochmal deutlich leiser.

Windgeräusche halten sich dank der strömungsoptimierten Karosserie angenehm zurück, die E-Motoren hingegen bleiben mit ihrem leisen Surren immer vernehmbar - auch hier gehen die Konkurrenten nochmal leiser zu Werke. Nur sporadisch tritt ein hochfrequentes Sirren bei niedrigen Lasten auf.

0,8 Klimatisierung

⊕ Der Air Grand Touring bringt serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung mit. Allerdings lässt sich letztere nur über die App einstellen, im Fahrzeug bleibt nur die Option die bestehende Temperatur für die nächsten 45 Minuten zu halten. Zum Standard-Repertoire in dieser Klasse zählt natürlich die Sitzheizung - der Lucid bietet diese darüber hinaus sogar auf dem hinteren Mittelsitz an. Zudem lässt sich das Lenkrad beheizen und die vorderen Sitze belüften. Die Luftausströmer lassen sich unabhängig von ihrer Richtung in der Intensität einstellen, zudem gibt es für den Fond Ausströmer in der B-Säule und unter den vorderen Sitzen. Die Seitenscheiben sind ab der B-Säule nicht getönt, allerdings gibt es sowohl für die seitlichen Fenster als auch für die Heckscheibe elektrisch betätigte Rollos. Zudem betont Lucid,

dass das großflächige Panorama-Glasdach mit einer UV-Schutzschicht - und im Falle des Segments über der zweiten Sitzreihe - mit einer Infrarot-Beschichtung ausgestattet ist, um die Insassen vor UV-Strahlung und Hitze zu schützen. Allerdings sind dem Glasdach in Sachen Wärmeschutz enge Grenzen gesetzt, zumal es keine Jalousie gibt, um die eintretende Wärmeenergie zu mindern. Während des Tests im Winter zeigte sich das Phänomen in die entgegengesetzte Richtung. Sitzt man bei Minusgraden ohne Jacke im Auto, spürt man durch das kalte Glasdach einen deutlichen Kühleffekt an den Schultern.

⊖ Für den Auto-Modus der Klimaautomatik gibt es keine unterschiedlichen Intensitätsstufen.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Den Lucid Air gibt es in Leistungsstufen von 358 kW/487 PS bis 828 kW/1126 PS, allen Varianten gemein ist der Allradantrieb. Der Air Touring arbeitet mit zwei E-Motoren (ein Motor pro Achse), zusammen erzeugen sie eine maximale Leistung von 611 kW/830 PS und ein maximales Drehmoment 1.200 Nm. Die beiden permanentenerregten Synchronmotoren stammen aus eigener Entwicklung und sind mit 74 kg je Einheit extrem leicht und zudem sehr kompakt. Die daraus resultierenden Fahrleistungen sind über jeden Zweifel

erhaben. Der Lucid beschleunigt von 60 auf 100 km/h in 2,1 s, von 80 auf 120 km/h in 2,6 s und von 15 auf 30 km/h in 0,7 s. Er ermöglicht damit absolut mühelose Überhol- und Einfädelmanöver. Für den Standard-Sprint von 0 auf 100 km/h benötigt der Lucid nur 3,2 s, die Höchstgeschwindigkeit ist erst bei 270 km/h erreicht. Der Antrieb bietet also nicht nur überragende Souveränität im Alltag, sondern mit seiner brachialen Beschleunigung die im Sprint-Modus samt Launch-Control-Start gipfelt, auch einen Vortrieb, der seinesgleichen Sucht.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur der Elektromotoren ist erwartungsgemäß sehr gut. Es ergeben sich keinerlei wahrnehmbare Vibrationen oder Brumm-Geräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg reaktionsschnell und mit großem Nachdruck an, geben ihre

Leistung gleichmäßig ab und lassen auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn nicht nach. Im Sprint-Modus wird das Ansprechverhalten auf Fahrpedal-Eingaben noch direkter abgestimmt.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die Elektromotoren ein sehr weites Drehzahlband abdecken, kommt der Lucid Air mit einem Einganggetriebe aus. Positiver Nebeneffekt: Es gibt keine Schaltrucke, da keine Gangwechsel stattfinden. Darüber hinaus verläuft die Beschleunigung sehr harmonisch und ohne jedwede Schwankungen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt

klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den Lenkstockhebel fühlt sich nach kurzer Zeit sehr intuitiv an. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion. Zudem kann eingestellt werden, ob der Lucid kriechen soll oder nicht.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Lucid Air ist sehr gut. In der Kurvenfahrt zeigt er nur geringfügige Aufbaubewegungen, der geringe Schwerpunkt (Traktionsbatterie) ist für die Stabilität zuträglich. Die Stabilisatoren sind konventionell ausgelegt und nicht aktiv. Auf Lenkimpulse reagiert der Lucid Air stabil, die Lenkung zentriert nach einem Zupfen am Lenkrad schnell und hält den Wagen sicher in der Spur. Der Geradeauslauf ist hervorragend, der Lucid hält stoisch die Fahrtrichtung. Geht man in schnell gefahrenen Kurven ruckartig vom Fahrpedal, rotiert der Air gutmütig und berechenbar um seine Hochachse, er bleibt dabei gut kontrollierbar. Im ADAC Ausweichtest folgt er der eingeschlagenen Linie zielgenau und verhält sich weitestgehend neutral. Er schiebt leicht über die Vorderachse, während das Heck stabil bleibt. Es sind keine ausgeprägten Regeleingriffe durch das ESP notwendig. Ein Verhärten den

Lenkung tritt nicht auf. Die Fahrdynamik des Lucid ist gut und lässt vielleicht sogar die vorhergehende Tätigkeit des Chefentwicklers bei Lotus durchscheinen. Beim Durchfahren des Pylonenkurses auf maximale Geschwindigkeit profitiert der Air von seiner direkt ansprechenden Lenkung, der geringen Wankneigung und dem guten Gripniveau der leistungsfähigen Bereifung vom Typ Pirelli P Zero. Geht man es zu ambitioniert an, beginnt der Lucid - nicht zuletzt auf Grund des hohen Gewichts - zu untersteuern. Lenkkorrekturen sind dann kaum noch möglich. Das ESP regelt dabei aber sensibel. Die Anfahrtraktion ist dank des Allradantriebs und der feinfühlig regelnden Traktionskontrolle trotz der immensen Leistung einwandfrei.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Lucid Air arbeitet insgesamt auf einem guten Niveau. Die Bedienkraft ist leicht erhöht und vermittelt dem Fahrer Solidität. Allerdings fehlt es der Lenkung an Rückmeldung, was in Anbetracht der Fahrleistungen vor allem bei dynamischer Kurvenfahrt an Verbindlichkeit vermissen lässt. Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist gut, im Kurvenverlauf sind nur leichte Lenkkorrekturen notwendig. Auf Lenkeingaben reagiert der Lucid spontan, die Mittellage ist gut erfüllbar. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,2 Umdrehungen. Die Übersetzung ist damit recht direkt, sie ermöglicht ein Rangieren oder Abbiegen mit wenig Lenkaufwand, ohne im Alltag nervös zu wirken.

2,8 Bremse























Der Lucid Air Grand Touring verfügt über eine Festsattelbremsanlage an beiden Achsen. Der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h beträgt durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist nur ein befriedigendes Ergebnis. Das Bremsgefühl ist im Alltag gut, für den hohen Anspruch an die Fahrzeugklasse könnte die Dosierbarkeit aber noch etwas feiner sein. Das Zusammenspiel zwischen der Rekuperationsverzögerung und der mechanischen Bremse ist gut abgestimmt, diesen Übergang spürt man nur geringfügig. Die Rekuperation kann in den Modi stark und sehr stark eingestellt werden, ein komplettes Deaktivieren ist nicht möglich. Der Lucid Air bremst bis in den Stillstand und ermöglicht One-Pedal-Driving.

1,7 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der Lucid Air in der Ausstattungsvariante Grand Touring nahezu alles an Bord, was der Hersteller für das Modell anbietet. Er warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen, Objekten im toten Winkel, vor Querverkehr (Heck und Front) und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Er leitet sowohl in niedrigen als auch in hohen Geschwindigkeitsbereichen selbstständig eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem auch in Kreuzungsszenarien und beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug bis zu einer Geschwindigkeit von 150 km/h, bietet allerdings nicht die Option eines klassischen Tempomats ohne Abstandsregelung. Weiter bietet er einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	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	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Darüber hinaus erkennt die Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurfunktionen des Air reichen vom Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. In Kombination mit dem adaptiven Abstandstempomaten realisiert der Air so einen Autobahn/Stauassistenten. Allerdings ist letzterer nur im Paket "Dream Drive Pro" zu einem happigen Aufpreis von 10.000 Euro erhältlich, das in Summe 32 On-Bord-Sensoren vereint, aber nicht mit den High-End-Systemen von Mercedes-Benz und BMW mithalten kann. Zum Vergleich: Der Drive Pilot des Mercedes-Benz EQS bietet bereits hochautomatisiertes Fahren (Level 3) - und das für über 1000 Euro

weniger. Das Fahrerüberwachungssystem des Lucid kontrolliert den Fahrer mittels Kamera permanent in seiner Aufmerksamkeit. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor. Allerdings löst die Fahrerüberwachung oft bei kurzen Blicken auf das Zentraldisplay aus und stört damit. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentraldisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

⊖ Ein Head-up-Display ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Lucid Air 90 Prozent und volle fünf Sterne für seine Insassensicherheit erzielen (Test 12/2022). Er ist ausgestattet mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags, Knieairbags für Fahrer und Beifahrer und einen Centerbag zwischen den vorderen Insassen. Hintere Seitenairbags gibt es nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,75 m große Insassen weit genug ausziehen. Alle Sitzplätze verfügen über eine Sitzbelegungserkennung. Den Status der Sitzbelegung und ob die Insassen angeschnallt sind, zeigt der Lucid bei Abfahrt übersichtlich in der Instrumentenkombination. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-

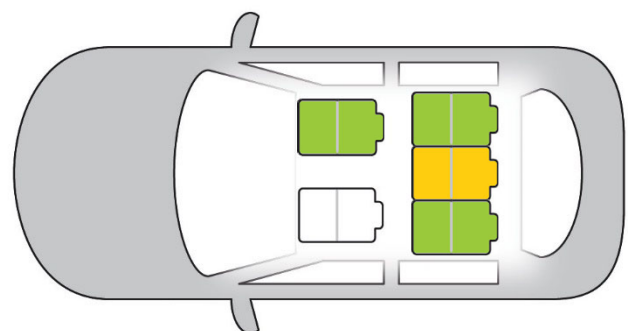
Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Um Folgekollisionen zu vermeiden, bremst der Air nach einem Zusammenstoß selbstständig und schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und sichert das Fahrzeug mit der Feststellbremse. Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Verzurrösen gibt es keine, schweres Gepäck wird bei einem Crash nicht sicher gehalten. Darüber hinaus gibt es kein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor dem Ladegut zu schützen kann (im Falle von umgeklappten Rücksitzen). Die in die Türen eingelassenen Türgriffe können die Rettungsarbeiten im Vergleich zu konventionellen Türgriffen erschweren.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Lucid Air im Kapitel Kindersicherheit 91 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 12/2022). Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterung. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken zur Verfügung. Der Mittelsitz eignete sich im Test auf Grund der sehr ungünstig positionierten Anlenkpunkte nur sehr eingeschränkt für Montage eines Kindersitzes. Der Beifahrerairbag wird automatisch über eine Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Die Fondtüren sind vom Fahrerplatz aus verriegelbar und können damit nicht von Kindern betätigt werden.

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)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Lucid Air im Kapitel Fußgängerschutz 84 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 12/2022). Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen sowie im Übergang von Haube zu Windschutzscheibe hoch. Die

Frontschürze und die vordere Haube sind gut entschärft. 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.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,4 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A (22 kW); um die 112-kWh-Batterie (Nettowert) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 124 kWh benötigt. Das Antriebssystem des Lucid ist durchaus effizient, kann aber bei weniger günstigen Bedingungen wie

Kälte oder höherer Geschwindigkeit, trotz des sehr niedrigen cW-Werts von 0,197, nicht zaubern - der Verbrauch steigt dann an und die Reichweite sinkt entsprechend. Aus dem Ecotest-Verbrauch errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 102 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt in der CO₂-Wertung des Ecotest sehr gute 49 Punkte.

2,1 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, 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 20,4 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 83 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Air Grand Touring im Bereich Schadstoffe 39 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe liefert der Lucid mit 88 Punkten ein gutes Ergebnis ab und erreicht damit im Ecotest vier von fünf Sternen.

k.A. AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Der Lucid Air startet in der günstigsten Variante ab 109.000 Euro. Die getestete und momentan zweithöchste Ausstattungsvariante "Grand Touring" startet ab 159.000 Euro. Der Testwagen ist zusätzlich ausgestattet mit dem recht teuren Fahrassistenzsystem "Dream Drive Pro" für happige 10.000 Euro sowie dem Soundsystem "Surreal Sound Pro" für 3.500 Euro und erreicht einen Gesamtpreis von 174.500 Euro. Trotz der sehr umfangreichen Ausstattung muss man konstatieren, dass High-End-Ausstattungsmerkmale wie eine Hinterachslenkung, ein noch leistungsfähigeres Fahrassistenzsystem und ein Head-up-Display mit Projektion in die Frontscheibe im Vergleich zu Konkurrenz fehlen. Dies ist sicherlich auch eine Philosophie-Frage, aber eben auch eine Frage der Entwicklungskosten, welche die arrivierten Hersteller stemmen. Die

Wartungskosten halten sich dagegen konzeptbedingt in Grenzen, da es im Antriebsstrang nur wenige mechanische Teile und keine Ölwechsel gibt. Allerdings sollten sich Käufer über bauartbedingt teure Ersatzteile bewusst sein: Eine durch einen Steinschlag gesprungene Windschutzscheibe, die bis zur B-Säule reicht, wird kein Schnäppchen sein - dies dürften Kunden spätestens bei der Versicherungseinstufung bemerken. Die Garantiezeiträume sind: Vier Jahre/80.000 km auf das Fahrzeug, 8 Jahre/160.000 km auf die Antriebsbatterie (Kapazitätsgrenze 70%) und den Antriebsstrang sowie zehn Jahre/unbegrenzte Laufleistung gegen Durchrostung. Die vollständigen ADAC-Autokosten sind zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht bekannt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Air Dual Motor Pure AWD	Air Dual Motor Touring AWD	Air Dual Motor Grand Touring AWD	Air Dual Motor Dream Edition Range AWD	Air Dual Motor Dream Edition Perfor- mance AWD
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	358 (487)	462 (629)	611 (830)	696 (946)	828 (1126)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	600/0	1000/0	1200/0	1390/0	1390/0
0-100 km/h [s]	4,0	3,6	3,2	2,9	2,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	225	270	270	270
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,1 kWh E	15,7 kWh E	16,1 kWh E	15,0 kWh E	16,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86	86	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	109.000	129.000	159.000	218.000	218.000

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	611 kW (830 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	204 kW
maximales Drehmoment	1200 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,4 kWh/100km/611 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./112 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	124,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Menü

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie: RRW 80 km Batt. orange, RRW 50 km "Nach Ladestation suchen?", RRW 12 km Batt. rot "Jetzt laden wegen niedrigem Batteriestand, Leistung reduziert", RRW 1 km "Batteriestand kritisch, Fahrzeug kann unerwartet abschalten, umgehend laden", RRW 0 km Schildkröte

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

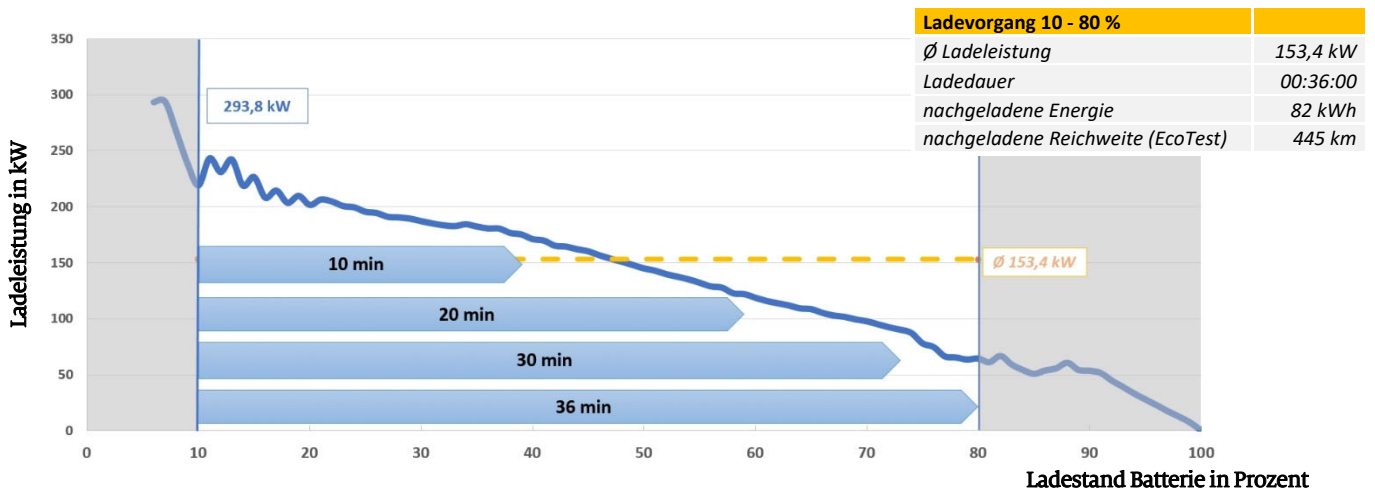
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (4 LED Blöcke am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	95,5 - 54 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	95,5 - 16,8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	30,5 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 300 kW	36 min

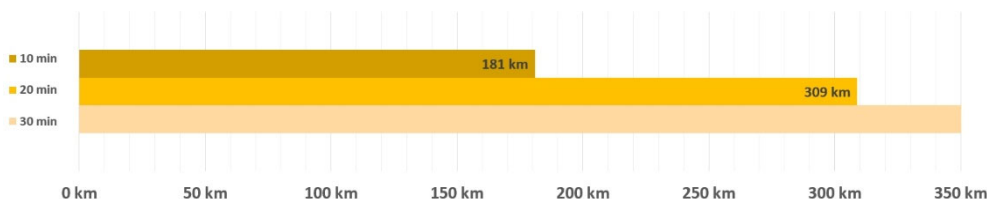
*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	33,3 kWh	181 km	39%
20 min	56,8 kWh	309 km	59%
30 min	73,7 kWh	401 km	73%



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor, vorn und hinten	
Leistung	611 kW/830 PS
Maximales Drehmoment	1200 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,197
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R20/265/40 R20
Länge/Breite/Höhe	4.975/1.939/1.410 mm
Leergewicht/Zuladung	2.435/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	627 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/74 kg
Batteriekapazität (nutzbar)	112 kWh
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre/10 Jahre
Produktion	Arizona, USA

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	HL 245/35 R21 99Y/HL 265/35 R21
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,5/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	20,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	610 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	2.380/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400 l/890 l/-

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.09.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	174.500 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.771 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 kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.000 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Februar 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutaj