



## NIO EL6 (100 kWh) (inkl. Batterie)

Viertüriges SUV der Mittelklasse (360 kW/490 PS)

Der chinesische Hersteller NIO hält das Tempo weiter hoch. Mit dem Mittelklasse-SUV EL6 präsentieren die Chinesen innerhalb von nicht einmal zwei Jahren bereits die fünfte Modellreihe für den europäischen Markt. Der Stromer ist wahlweise mit einer 75- sowie einer 100-kWh-Batterie zu haben. Die Gesamtleistung der beiden E-Motoren beträgt in beiden Fällen 360 kW/490 PS. Die Fahrleistungen fallen dementsprechend gut aus - jedenfalls sofern man den Fahrmodus Sport+ aktiviert hat, andernfalls wird die Leistung spür- und messbar reduziert. Wichtiger als die Leistungsfähigkeit ist im Alltag jedoch die Effizienz des Antriebs. Auch hier schneidet der EL6 gut ab. Im ADAC Ecotest kommt der Stromer auf einen Verbrauch von 22,1 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste. Hat man wie im Falle des Testwagens den großen Akku an Bord, kommt der NIO 460 km weit - ein guter Wert. Ist der Akku nicht gekauft (Mehrpreis: 21.000 Euro), sondern abonniert (289 Euro/Monat), kann man an einer der aktuell vierzehn Swap-Stationen den Akku innerhalb von rund fünf Minuten voll automatisiert tauschen lassen. Allerdings hat NIO mit dem weiterentwickelten 100-kWh-Akku die Ladeleistung deutlich erhöht und die Ladezeit somit signifikant reduziert (10 auf 80 Prozent SoC in 26 Minuten) - damit zählt der NIO unter den E-Autos mit 400-V-Akku-Spannung zu den schnellsten. Abgesehen davon überzeugt der EL6 mit der guten Verarbeitungs- und Materialqualität, dem gut abgestimmten Fahrwerk sowie der opulenten Komfort- und Sicherheitsausstattung. Kritik erntet der Stromer vor allem für die stark ablenkende Bedienung, die gefühllose Lenkung sowie bei den Punkten Frunk und Handschuhfach - beide fehlen nämlich schlicht. Die Frage, ob man zum lediglich sechs Zentimeter längeren und optisch nahezu identischen EL7 oder zum mehr als 20.000 Euro günstigeren EL6 greifen soll, beantwortet sich angesichts des immensen Preisvorteils von allein. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q6 e-tron, BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, Jaguar I-Pace, Tesla Model Y.

- ⊕ gute Verarbeitung, hohe Ladeleistung, sichere und ausgewogene Fahreigenschaften, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ ablenkungsstarkes Bediensystem, kein Frunk und Handschuhfach, geringe Anhängelast (1,2 t), gefühllose Lenkung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **k.A.**

### Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

## 2,3

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM**

## 1,4

**Verarbeitung**

⊕ Bei der Verarbeitung wird NIO dem Premiumanspruch der Chinesen weitgehend gerecht. Die Karosserie ist tadellos gefertigt: schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße, exakt eingefügte Anbauteile und sauber umgelegte Blechfalze künden von einer hohen Fertigungsqualität - hier lässt der EL6 beispielsweise das Tesla Model Y ziemlich alt aussehen. Das Interieur wirkt modern, wohnlich und wertig zugleich. Auch hier gibt es bis auf einige mäßig entgratete Kunststoffkanten nichts zu kritisieren. Die Materialqualität rangiert auf gutem Niveau, lediglich der Einsatz von hartem und

kratzempfindlichem Kunststoff im unteren Bereich der Türverkleidungen sowie des Mitteltunnels sind nicht Oberklasse-like. Der Dachhimmel und die Dachsäulen wirken dank des Mikrofaserbezugs besonders wertig. Störend: Die Mittelarmlehne hat etwas Spiel und gibt beim Auflegen des Arms ein unschönes Klappergeräusch von sich.

Der Unterboden ist komplett verkleidet und damit nicht nur gut geschützt, sondern auch aerodynamisch vorteilhaft gestaltet.

## 3,4

**Alltagstauglichkeit**

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 14 Wechselstationen im Betrieb, perspektivisch soll es in Deutschland bis zu 40 Stationen geben. Wichtiger Hinweis: Im Gegensatz zu den Schnellladern sind die Wechselstationen nicht rund um die Uhr, sondern derzeit von 7 bis 22 Uhr geöffnet.

Die Brutto-Akkukapazität des EL6 mit dem großen Akku beträgt laut NIO 100 kWh. Wie groß der nutzbare Anteil davon genau ist, geben die Chinesen nicht preis. In unserem Test waren für eine Vollladung samt der Ladeverluste 102 kWh (bei 11 kW AC) erforderlich. Der Stromer kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Der Ladeanschluss wurde im Gegensatz zum EL7 nicht hinter dem rechten Vorderrad, sondern hinten links platziert, was sich als die bessere Lösung herausstellt. Die Ausführung im EL7 erwies sich an Schnellladesäulen wiederholt als unpraktisch, da die Länge der dicken und wenig flexiblen CCS-Ladekabel wiederholt nicht ausreichte, um den NIO mit seinem langen Vorderwagen anzuschließen zu können. Positiv: Man muss keine Abdeckungen entfernen, um den AC- oder DC-Stecker anzuschließen.

Eine Vollladung an der Haushaltssteckdose dauert zwischen 45 und 79 Stunden (6 bis 10 A) und ergibt allein aufgrund der Dauer wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung neun Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule unter idealen Bedingungen 26 Minuten. Die maximale Ladeladeleistung beträgt dabei 187 kW und im Schnitt 157 kW - ein sehr guter Wert. Sie fällt bei

zunehmendem Ladestand erst oberhalb von 80 Prozent merklich und beträgt an diesem Punkt noch beachtliche 130 kW. Damit liegt die Ladeleistung deutlich über dem Niveau des EL7, der im Durchschnitt auf 108 kW kam und für den Ladehub 38 Minuten benötigte. Wer den EL6 nicht gekauft, sondern geleast hat, muss an den Akku-Wechselstationen aufpassen: Im EL6 ist ab Werk die neue Batteriegeneration verbaut, die die höhere Ladeleistung ermöglicht. An der Swap-Station kann man unter Umständen die ältere Akkugeneration bekommen und muss damit Einbußen der Leistung am Schnelllader hinnehmen. Sind die Temperaturen winterlich und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung ebenfalls reduziert, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Der NIO kann seine Batterie jedoch zum Schnellladen vorheizen - manuell oder durch die Eingabe einer Schnellladestation als Navigationsziel. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine höhere Ladeleistung erreicht werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs (22,1 kWh/100 km inkl. der Ladeverluste) eine Reichweite von 460 km. Wie immer ist gerade beim E-Auto die individuell erzielbare Reichweite sehr vom Fahrprofil und den Umgebungsbedingungen abhängig.

Im Gegensatz zum größeren EL7 wartet der EL6 lediglich mit einer maximalen Anhängelast von 1,2 t (EL7: 2,0 t) für gebremste Anhänger auf. Für ungebremste Anhänger beträgt die Anhängelast die üblichen 750 kg. Immerhin die Stützlast liegt bei üppi-gen 100 kg und reicht damit auch für zwei Pedelecs samt Fahrradträger aus. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen ordentliche 75 kg transportiert werden.

⊖ Mit 4,85 m Länge und einer Breite inklusive der Außenspiegel von heftigen 2,22 m macht sich der EL6 ziemlich lang und sehr breit - damit wird jeder Parkhausbesuch zur schweißtreibenden Angelegenheit. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis mit rund 12,7 m sehr groß ausfällt. Da sind insbesondere die mit einer Allradlenkung ausgestatteten

Konkurrenten deutlich wendiger.

Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, ein Pannenreparaturset ist serienmäßig – dieses kann bei größeren Reifenschäden jedoch auch nicht weiterhelfen.

## 2,4 Licht und Sicht

Die LED-Scheinwerfer sorgen nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung, daran gibt es wenig auszusetzen. Der EL6 verfügt als erstes NIO-Modell neben dem Abbiegelicht über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Das System funktioniert zuverlässig, allerdings besteht der Lichtkegel des Fernlichts aus einzelnen viereckigen Lichtsegmenten und ergibt für den Fahrer ein inhomogenes Bild, was auf Dauer ermüdend für die Augen ist. Zudem vermissen wir Kurvenlicht sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊕ Der Innen- sowie die Außenspiegel blenden bei Lichteinfall nachts automatisch ab, besitzen jedoch keinen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels.

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

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm. Am Dachhimmel findet man lediglich im Fond zwei praktische Haltegriffe - im EL7 gab es auch vorn Griffe.

Die elektrisch aus- und einfahrbaren Türgriffe sollen die Aerodynamik des SUV verbessern. Sie geben bereits bei sanfter Betätigung die Türen frei, hier kann sich speziell Mercedes mit seinem widerspenstigen ausfahrbaren Türgriffen ein Vorbild nehmen. Eine Soft-Close-Funktion der Türen gehört ebenfalls zur Serienausstattung. Im Fond stört kein Mittelunnel, was das Durchrutschen auf der Fondbank sowie das Verstauen der Füße des Mitfahrers auf dem Mittelsitz erleichtert.

## 2,2 Kofferraum-Volumen

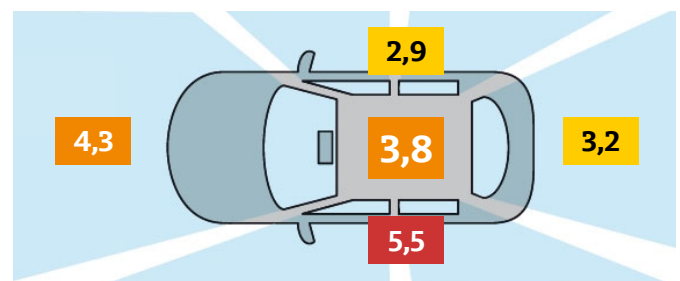
⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 395 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 605 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränke-



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

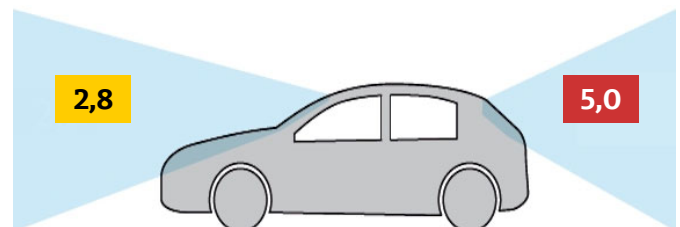
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch 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.



Wie schnell die chinesischen Hersteller lernen und Kritik annehmen, zeigt sich anhand des schlüssellosen Zugangssystems: Im Gegensatz zum EL7 besitzt der EL6 einen Schlüssel mit UWB-Technologie (ultra wideband) und bietet damit einen wirksamen Diebstahlschutz. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

kisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 815 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.525 l Volumen verfügbar.

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

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch betätigte Heckklappe lässt sich auch mit einem Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen und schließen. Die Heckklappe gibt eine große Karosserieöffnung frei und ermöglicht damit auch das Beladen mit sperrigen Gegenständen. Das Gepäckabteil selbst ist glattflächig gestaltet und damit gut nutzbar, bei umgeklappten Rücksitzlehnen steigt die Ladefläche allerdings etwas an. Mit drei LED-Lampen wird der Kofferraum sehr gut ausgeleuchtet.

⊖ Das Heckklappenschloss ist zwar mit Kunststoff ummantelt, steht jedoch deutlich ab.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, allerdings lassen sie sich lediglich vom Innenraum aus entriegeln und das Wiederaufstellen erfordert eine kräftige Hand. Zudem muss man darauf achten, die äußeren Gurte dabei nicht einzuklemmen.

Im Kofferraum findet man zumindest ein Staufach auf der rechten Seite sowie einen großen Stauraum (ca. 100 l) unter dem Ladeboden vor.

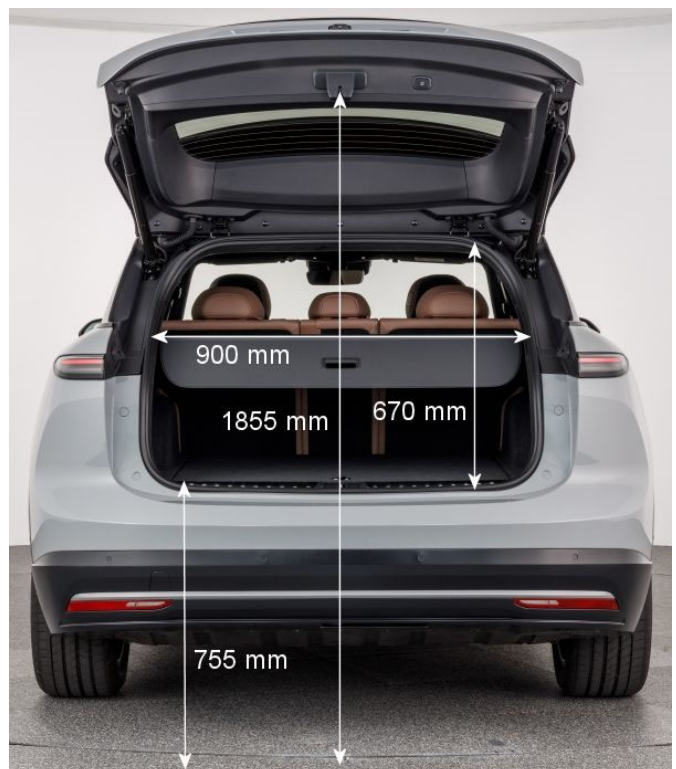
## 2,8 INNENRAUM

### 3,9 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. Zusätzlich bietet der EL6 ein Kombiinstrument, allerdings ist die verwendete Schrift recht klein und damit nicht ideal ablesbar. Für das das Zentralsdisplay lässt sich die Schriftgröße in drei Stufen verstellen. Die Menüstruktur des Bediensystems erschließt sich einem nicht auf Anhieb, und selbst nach längerer Zeit benötigt man für die Suche nach selten verwendeten Funktionen lange - wer vermutet beispielsweise das Einklappen der Außenspiegel unter dem Menüpunkt "Fahren"? Tadellos sind hingegen die grafische Darstellung und die Reaktionsschnelligkeit auf Eingabebefehle des Displays, das zudem gut erreichbar platziert ist. Als hilfreich erweist sich die frei konfigurierbare Schnellstartseite, auf der man seine favorisierten Funktionen ablegen kann. Mit dem aktuellen Softwarestand lässt sich im Kombi-



Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum des EL6 von klassenüblicher Größe.



Die ca. 76 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums recht mühsam.

instrument nicht mehr nur die Reichweite auf Basis des WLTP-Verbrauchs, sondern auch basierend - und damit realistischer - auf dem aktuellen Durchschnittsverbrauchs (wahlweise 10 oder 100 km) anzeigen. Eine Verbrauchsangabe für die zuletzt zurückgelegte Strecke oder ab dem letzten Ladevorgang gibt es wie bei zahlreichen Modellen aus China leider nicht.

⊖ 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. Der EL6 besitzt keine Taste zum Abstellen der Fahrbereitschaft, dafür muss man das Auto verlassen und abschließen - erst dann fährt etwa das Infotainmentsystem herunter und die Scheinwerfer gehen aus.

Die aktuell eingestellte Innenraumtemperatur ist zwar dauerhaft am unteren Ende 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.

## 1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Wie in dieser Fahrzeugklasse üblich ist der EL6 mit einem Online-Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen und der Integration der Ladestopps in die Routenplanung ausgestattet. 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 USB-C-Anschluss, für die Fondinsassen befindet sich je ein USB-C-Anschluss im Bereich der Mittelkonsole sowie in der Mittelarmlehne. Zudem lässt sich das Smartphone über die hervorragend erreichbare induktive Ladeschale auf der Mittelkonsole mit Strom

## 1,7 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

## 2,0 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond bietet der EL6 gute Platzverhältnisse. Limitierend ist hier die Kopffreiheit, die für Personen bis rund 1,90 m ausreicht - hier wirkt sich das serienmäßige Panorama-Glasschiebedach negativ aus. Die üppige Beinfreiheit würde theoretisch sogar bis zu einer Körpergröße von 2,20 m ausreichen, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist.

Das gute Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule etwas geschmälert. Das Panorama-Glassdach reicht weit nach hinten und sorgt dadurch für einen lichtdurchfluteten Innenraum.



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. Viele Funktionen verstecken sich in den Untermenüs des Bediensystems, zudem fehlen für Fahrlicht, Lenkrad und Außenspiegel separate Bedienelemente. Entsprechend groß ist die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

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 ausgewählte Streamingdienste (Spotify und Tidal) in das Infotainmentsystem einbinden.

bemessen, zudem lässt das große Panorama-Glassdach (Serie) viel Licht in den Innenraum.



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

## 4,0 Innenraum-Variabilität

- ⊕ Der Zugang zum Fach unter der Mittelarmlehne lässt sich mit einem Passwort sperren.
- ⊖ Ein Handschuhfach bietet der EL6 wie alle NIO-Modelle leider nicht - der Platz wird für die Ablagemöglichkeit der Beine des Beifahrers benötigt. Zwar bietet er unter der freischwebenden Mittelkonsole eine große und gut nutzbare Ablage, ein Ersatz für ein Handschuhfach ist die Ablage jedoch nicht. Die Türfächer vorn und hinten sind gut nutzbar und

ausreichend groß. Die beiden Becherhalter auf der Mittelkonsole haben keine Klemmnasen, mit denen Becher unterschiedlicher Größe sicher fixiert werden könnten. Zudem vermissen wir ein Brillenfach am Dachhimmel. Im Fond sieht es nicht viel besser aus: Zwar finden sich in der ausklappbaren Mittelarmlehne neben zwei Becherhaltern auch ein geschlossenes Ablagefach, Lehnentaschen gibt es aber gar nicht.

## 1,8 KOMFORT

### 1,9 Federung

- ⊕ Der EL6 ist mit einer adaptiven Dämpferregelung ausgestattet, die Luftfederung ist dem größeren EL7 vorbehalten. Der gebotene Federungskomfort ist gut, besonders im innerstädtischen Verkehr dürfte das Fahrwerk jedoch sensibler auf Unebenheiten reagieren. Hier machen sich die großen 20-Zoll-

Räder mit ihrem hohen Eigengewicht negativ bemerkbar. Auf Landstraßen und Autobahnen spricht das Fahrwerk sensibler an, hält den Aufbau angenehm ruhig und sorgt für einen guten Langstreckenkomfort.

### 2,0 Sitze

- ⊕ Die vielfältig elektrisch einstellbaren Vordersitze punkten trotz der straffen Polsterung mit einem guten Sitzkomfort. Sie sind gut konturiert, der Seitenhalt fällt allerdings nur durchschnittlich aus und für etwas breitere Körperstaturen ist die Sitzfläche etwas schmal geschnitten. Gegen Aufpreis bieten die Vordersitze ebenso wie die äußeren Fondsitze eine Massagefunktion mit vielerlei Programmen. Die Sitzposition ist angenehm, einzige Kritikpunkte sind die nicht in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die unbequeme obere

Armauflage in der Tür. Ungewöhnlich: Für den Beifahrer bietet das SUV gegen Aufpreis eine elektrisch ausfahrbare Unterschenkel- und Beinauflage.

Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe ist ebenfalls gut, hier lässt es sich als Fondinsasse auch auf langen Etappen gut aushalten. Die Rücksitzbank ist ordentlich konturiert und wartet mit einer guten Oberschenkelauflage auf, zudem lässt sich die Neigung der Lehnen elektrisch verstellen.

### 2,3 Innengeräusch

- ⊕ Im mit serienmäßiger Akustik-Verglasung ausgestatteten EL6 geht es angenehm ruhig zu, der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 66,4 dB(A – ein guter Wert. Während die

Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten hörbar ansteigen, ist vom E-Antrieb selbst unter Last oder beim Rekuperieren so gut wie nichts zu hören.

### 1,1 Klimatisierung

- ⊕ Das SUV bringt serienmäßig eine Vierzonen-Klimaautomatik samt - wie bei E-Autos üblich - Standklimatisierung mit. Zudem lässt sich die Luft im Innenraum ionisieren und beduften. Neben der Temperatur und der Gebläsestufe können die Fondinsassen auch die Luftverteilung (Oberkörper und/oder Füße) über ein separates Touchdisplay im Fond wählen.

Beheizbare Sitze vorn sind Serie. Ordert man das Komfort-Paket für 1.500 Euro, gibt es Lenkradheizung, belüftete

Vordersitze sowie beheizbare äußere Fondsitze. Das erweiterte Komfort-Paket umfasst zudem unter anderem belüftete Fondsitze. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt, Rollos für Seitenscheiben und Heckscheibe gibt es nicht.

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

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,1 Fahrleistungen

⊕ Um die volle Motorleistung und damit die maximale Beschleunigung abrufen zu können, muss man zuvor den Fahrmodus Sport+ auswählen. Dann stehen dem EL die volle Antriebsleistung in Höhe von 490 PS/360 kW zur Verfügung und der Stromer soll trotz des immens hohen Leergewichts von knapp 2,4 t innerhalb von nur 4,5 s aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigen. In den übrigen Fahrmodi wird die Motorleistung teils signifikant reduziert. Im Eco-Modus gibt NIO beispielsweise einen Sprintwert von 9,9 s an.

Für die Beschleunigungsmessung verwenden wir den Modus, der standardmäßig aktiviert ist - in diesem Fall der Komfort-Modus. Schließlich kann der Fahrer nicht ständig den Fahrmodus ändern, möchte er spontan zu einem Überholmanöver ansetzen. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, vergehen damit 3,6 s, von 80 auf 120 km/h benötigt der Stromer 4,2 s. Die Höchstgeschwindigkeit wird erst bei 200 km/h elektronisch abgeregelt.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – nicht einmal ein Surren des Elektromotors ist zu vernehmen. Die beiden E-Motoren ziehen vom Start weg

mit Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig sowie spontan ab und schieben den EL6 auch im oberen Geschwindigkeitsbereich mit Nachdruck voran.

### 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EL6 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 von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den kleinen

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

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

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

⊕ Der EL6 schneidet im Kapitel Fahrstabilität gut ab. Der Geradeauslauf ist gut, leidet allerdings etwas unter der um die Mittellage indifferenten Lenkung, was immer wieder leichte Lenkkorrekturen zur Folge hat. Den ADAC Ausweichtest besteht der EL6 problemlos. Das 2,4 t schwere Dickschiff verhält sich dabei zwar sicher, aber träge und wenig präzise. Das elektronische Stabilitätsprogramm arbeitet sensibel und effektiv. Dass dabei dennoch nicht allzu viel Fahrspaß

aufkommt, liegt neben dem trägen Einlenkverhalten und der ausgeprägten Wankneigung auch an der gefühllosen und indirekt übersetzten Lenkung.

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

### 3,2 Lenkung

Bei der Abstimmung der Servolenkung sollte NIO nochmals Hand anlegen. Ob das synthetische Lenkgefühl und die mangelnde Rückmeldung der fehlenden Erfahrung des jungen Unternehmens oder mit Blick auf die Zielgruppe in China und den USA bewusst gewählt wurden, ist unklar. Für den Geschmack europäischer Kunden ist die Lenkunterstützung jedenfalls zu groß, wodurch ein stark entkoppeltes Lenkgefühl entsteht.

Zudem ist die Mittellage nicht eindeutig zu erfühlen, was bei Geradeausfahrt häufige Lenkkorrekturen erfordert - das stört vor allem bei längeren Autobahnfahrten. Etwas Abhilfe schafft hier der Sport-Modus. Hinzu kommt, dass die Lenkung mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag recht indirekt übersetzt ist, was zu Lasten der Präzision und der Handlichkeit geht.

**3,1 Bremse**

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der EL6 nach 37,0 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein lediglich durchschnittlicher Wert. Besser ist es um das Pedalgefühl bestellt: Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

**1,6 SICHERHEIT**

**0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**















⊕ Der NIO EL6 bringt ein Arsenal an Fahrerassistenzsystemen serienmäßig mit und trägt einige der 33 Sensoreinheiten gut sichtbar zur Schau, wie etwa die zahlreichen Kameras sowie den mittig an der vorderen Dachkante platzierten Lidar-Sensor. Für die Sicherheit stehen u. a. ein Notbremssystem (bis 140 km/h) samt Kollisionwarner, 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 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.

⊖ Im Vergleich zu den ersten NIO-Modellen hat sich die Funktionsweise der meisten Assistenten deutlich gebessert, ohne an die Regelgüte von Konkurrenzmodellen etwa von BMW oder Mercedes heranzureichen. Dass diese nicht vorrangig von der Anzahl der verbauten Sensoren abhängt, sondern von deren Abstimmung und diese viel Erfahrung erfordert, wird beim EL6 deutlich. So zeigte beispielsweise die Verkehrszeichenerkennung des Öfteren falsche Geschwindigkeitslimits an, der Lenkassistent greift mitunter recht barsch ins Lenkrad ein und der Aufmerksamkeitsassistent geht übereifrig zu Werke: Auch wenn man den Blick nur für einen kurzen Moment von der Straße auf das Zentralsdisplay wendet, wird man von Nomi umgehend ermahnt.

**1,9 Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der NIO EL6 93 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 04/2024). Das SUV bietet Front- und Seitenairbags vorn, einen Zentralairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich bis 1,70 m Schutz. Vorn und hinten

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



werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten.

⊖ Das Warndreieck befindet sich unter dem Ladeboden und ist dort bei vollbeladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Zwar verfügt das SUV über vier Zurrösen, allerdings befinden sich diese über dem Ladeboden, wodurch ein gespanntes

### 2,3 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der EL6 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank. Das Fixieren mit dem Gurt ist ebenso problemlos möglich, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze fixieren, zumindest mit dem Gurt. Die Beifahrerairbags lassen sich über das Bordmenü deaktivieren, wonach auch dort rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden dürfen.

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.

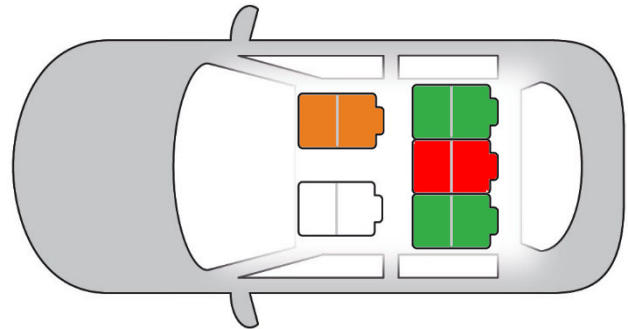
### 2,6 Fußgängerschutz

Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der Chinese mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte durchschnittlich ab. Die Fahrzeugfront ist nachgiebig gestaltet, der Bereich rund um die Windschutzscheibe sorgt allerdings für eine erhöhte

Gepäcknetz unter Umständen nicht vollständig wirken kann. Ein Gepäcktrennnetz ist für den NIO nicht erhältlich. Auf dem Mittelsitz findet sich lediglich eine starre Nackenstütze, die im Falle einer Kollision der Kopf des Insassen nur unzureichend stützen kann und damit ein erhebliches Verletzungsrisiko darstellt.

### 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)

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 1,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der NIO EL6 kommt im ADAC Ecotest auf einen Verbrauch von 22,1 kWh/100 km, woraus eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 111 g/km resultiert - dafür gibt es 46 von 60 möglichen Punkten. Die Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Damit verbraucht das

Verletzungsgefahr.

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

hochaufbauende SUV deutlich mehr als der aerodynamischere und leichtere ET5 (19,7 kWh/100 km), der über den gleichen Antriebsstrang verfügt, ist von einem für seine gute Effizienz bekannten Tesla Model Y Maximum Range AWD (21,2 kWh/100 km) jedoch nicht weit entfernt.

### 2,4 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 CO<sub>2</sub>-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 22,1 kWh/100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 90 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der EL6 im Schadstoffkapitel 36 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix

sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der

Summe kommt der Chinese auf 82 Punkte, wofür es im Ecotest vier von fünf möglichen Sternen gibt.

## k.A. AUTOKOSTEN

### k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der NIO EL6 kostet exklusive des Akkus 53.500 Euro und ist damit deutlich günstiger als der unwesentlich größere EL7, der für 73.900 Euro in der Liste steht. Bei der Wahl des Akkus - es gibt eine 75 kWh große sowie die getestete 100-kWh-Ausführung - 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 74.000 Euro. Den Mehrpreis für den besser ausgestatteten EL7 kann man sich getrost sparen, zumal der EL6 das neuere und insgesamt

harmonischere Fahrzeug ist. Der EL6 ist sehr gut ausgestattet, der nahezu voll ausgestattete Testwagen kommt auf einen Preis von 79.200 Euro.

NIO gibt eine Fahrzeuggarantie von fünf Jahren bzw. 150.000 km, auf die elektrische Antriebseinheit acht Jahre bzw. 160.000 km sowie zehn Jahre ohne Kilometerbegrenzung gegen Durchrostung. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 86 Euro, allerdings nicht vor dem Jahr 2031, bis dahin ist der Stromer von der Steuer befreit.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EL6 (75 kWh) (inkl. Batterie)	EL6 (100 kWh) (inkl. Batterie)
Aufbau/Türen	SUV/4	SUV/4
Leistung [kW (PS)]	360 (490)	360 (490)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	700/0	700/0
0-100 km/h [s]	4,5	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	21,2 kWh E	20,4 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/23	21/29/23
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86
Preis [Euro]	65.500	74.500

#### 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	22,1 kWh/100km/460 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/90 kWh
komplette Vollauffüllung mit Ladeverlusten	102,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	n.b.
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	Restreichweite 20 km "Fahrzeug aufladen, Reste Reichweite nicht ausreichend"
Leistungsreduzierung	Restreichweite 10 km "Fahrzeug aufladen, Reste Reichweite sehr gering"
	ja

### LADEMÖGLICHKEITEN

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

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

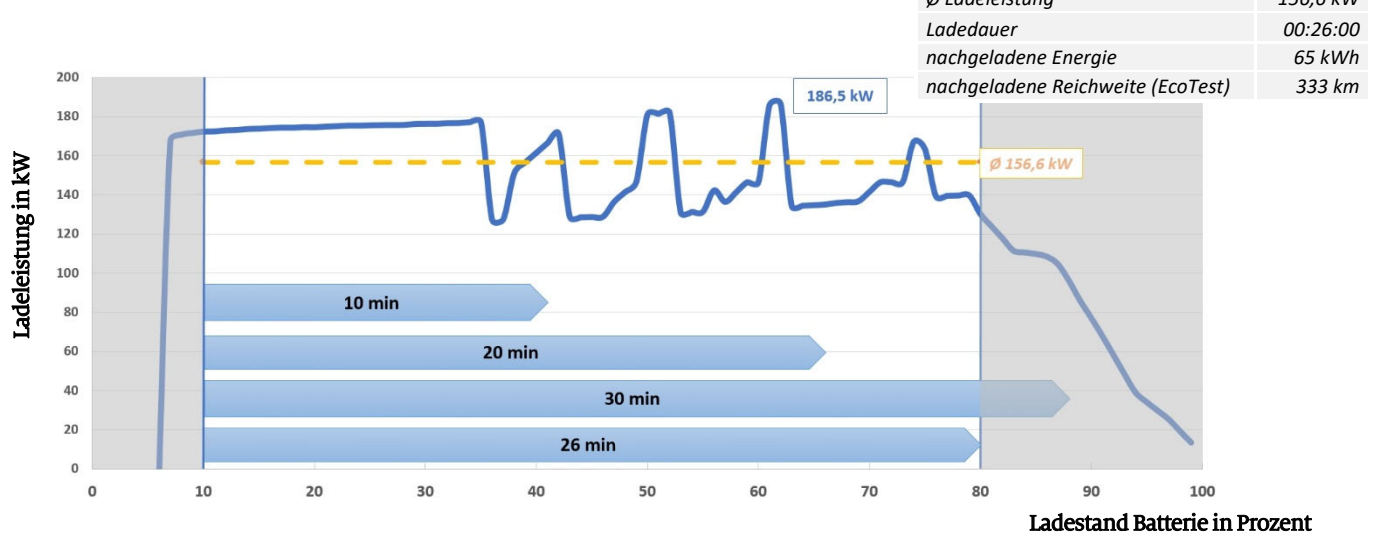
### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/10 min, A, kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

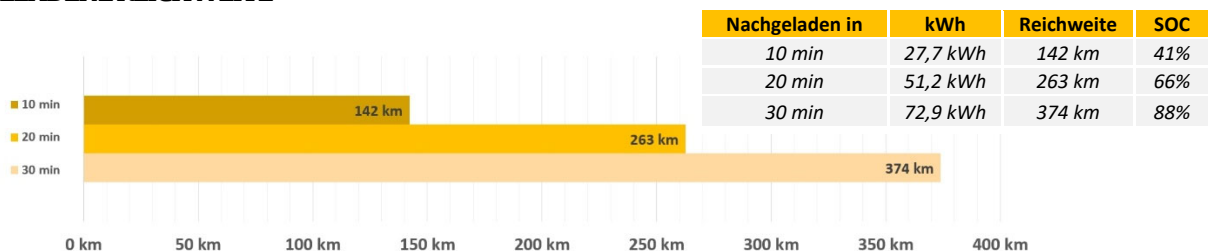
### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	78,5 - 44,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	78,5 - 14 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	25 - 9,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 180 kW	26 min

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## 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	4,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	20,4 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.854/1.987/1.703 mm
Leergewicht/Zuladung	2.235/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	597/1.430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	100 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 150.000 km/10 Jahre
Produktion	China, Anhui

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	255/50 R20 109V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3i SUV
Wendekreis links/rechts	12,7/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	22,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 111 g/km)
Reichweite	460 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.220 mm
Leergewicht/Zuladung	2.376/467 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/815/1.525 l

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.09.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	79.200 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.021 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](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.500 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	1.500 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.250 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Juni 2024

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