



XPeng G9 Performance AWD

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (405 kW / 551 PS)

X Peng ist ein chinesisches E-Auto-Startup, das 2014 gegründet wurde und dessen Markenname sich von seinem Gründer He Xiaopeng ableitet. Dass die Marke innerhalb eines Jahrzehnts zu einem relevanten Player wurde, zeigt die jüngste Kooperation mit VW. So entwickeln die Wolfsburger zusammen mit XPeng eine E-Antriebsplattform für alle Volkswagen-Modelle, die ab 2026 auf dem chinesischen Markt angeboten werden. In Deutschland ist der Hersteller seit diesem Jahr mit drei Modellen vertreten. Im Test tritt das Topmodell der Marke namens G9, in der leistungsstärksten Ausbaustufe Performance an. Dabei überzeugt das SUV vor allem im Interieur mit guter Verarbeitung und wertiger Materialqualität. Darüber hinaus genießen die Insassen einen beeindruckenden Geräuschkomfort, der Oberklasse-Flair aufkommen lässt. Auch der Antriebsstrang hat schlagkräftige Argumente: Sportwagenähnliche Beschleunigungswerte und sehr schnelle DC-Ladeleistungen dank 800-V-Technik (knapp 350 km in 22 Minuten) sprechen für sich. Allerdings ist beim Newcomer nicht alles Gold was glänzt. So liegt die Performance der Fahrassistenzsysteme deutlich hinter den Erwartungen zurück und zeigt sich unausgereift. Dazu offenbart der Minimalismus in der Bedienung Schwächen im Alltagsgebrauch und die Lenkung hinterlässt auf der Autobahn einen unwilligen Eindruck. In Summe ist der G9, besonders zu einem attraktiven Preis von weniger als 70.000 Euro, eine spannende Neuentwicklung mit Potenzial.

Konkurrenten: u.a.: Audi Q8 e-tron, BMW iX, Mercedes-Benz EQE SUV, NIO EL7.

- +** wertige Materialqualität, schnelle DC-Ladezeiten, hoher Geräuschkomfort, gute Fahrleistungen, attraktiver Preis
- unausgereifte Fahrassistenzsysteme, ablenkungsintensives Bediensystem, Lenkung auf der BAB schwergängig, geringe Zuladung

ADAC-Urteil

AUTOTEST

2,1

AUTOKOSTEN

kA.

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 2,3 |
| | Stadtverkehr | 4,4 |
| | Senioren | 2,3 |
| | Langstrecke | 2,3 |
| | Transport | 2,2 |
| | Fahrspaß | 2,5 |
| | Preis/Leistung | kA. |

Ecotest ★★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem sehr guten Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen, die Karosserieteile stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Allerdings trübt das leichte Flattern der Haube bei Autobahngeschwindigkeit den Qualitätseindruck etwas. Zudem haben sich beim Testwagen bereits Teile der metallisierten XPENG-Schriftzüge an den Seiten abgelöst. Der Kofferraum ist seitlich mit Stoff ausgekleidet, die Ladekante ist mit wertigem Edelstahl beschlagen und schützt so vor Kratzern. Auch unter der Frontklappe kann der G9 sein Verarbeitungsniveau halten. Der Vorderwagen ist vollverkleidet und die Haube wird durch zwei Dämpfer offengehalten. Der Unterboden ist ebenfalls vollständig verkleidet, zudem sind die Radhausschalen mit Textil

ausgekleidet. Die Verarbeitung des Innenraums ist weitgehend sehr gut. Alle Bauteile sind solide montiert und wackeln auch beim beherztem Hinfassen nicht. Einen kleinen Abzug gibt es für die knarrende Kunststoffverkleidung der Mittelkonsole. Die Materialqualität im Innenraum überrascht positiv. Von der Instrumententafel über die Mittelkonsole bis hin zu den Türverkleidungen vorn wie hinten und sogar die Haltegriffe am Dach: Sämtliche Flächen sind weich unterschäumt oder mit Kunstleder bezogen. Versteckter Abstrich: Der Einsatz von Nappaleder (Launch-Paket) beschränkt sich auf die Sitzinnenflächen, der größte Teil der Sitzbezüge ist aus Lederimitat gefertigt. In Summe gelingt dem XPeng G9 ein sehr wertiges Ambiente, das sich vor der deutschen Premium-Konkurrenz keinesfalls verstecken muss.

3,5 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige XPeng G9 verfügt über vier vollwertige Sitzplätze, sowie einen mittleren Notsitz im Fond. Die maximale Zuladung beträgt knapp 400 kg - für vier Personen samt Reisegepäck dürrtig. Die maximale Dachlast liegt bei 75 kg, die serienmäßige Dachreling erleichtert den Transport. Die zulässige Stützlast der optionalen, elektrisch ausklappbaren Anhängerkupplung misst ebenfalls ordentliche 75 kg, dies reicht für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes. Auch als Zugfahrzeug eignet sich der G9: Mit eigener Bremse darf der Anhänger immerhin 1.500 kg wiegen, ohne 750 kg. Während sich die Länge mit knapp 4,90 m im gerade noch in vertretbarem Rahmen bewegt, ist die Breite von 2,20 m vor allem im Stadtverkehr und beim Parken eine Herausforderung. Hinzu kommt, dass der Wendekreis mit 12,5 m kleiner ausfallen könnte. Die Reichweite gibt XPeng mit 520 km an - gemessen nach dem gesetzlich vorgeschriebenen WLTP-Verfahren. Im deutlich praxisgerechter gestaltetem Messverfahren des ADAC-Ecotest (Klimatisierung an, zusätzlicher Autobahn-Anteil) erreicht der G9 eine Reichweite von etwa 465 km - im Konkurrenzumfeld ein durchschnittlicher Wert. Hinweis: Dieser Wert wurde unter idealen Temperaturbedingungen ermittelt (23 °C), für den Winterbetrieb ergab eine ADAC-Untersuchung (01/2024) einen gemittelten Reichweitenverlust über alle getesteten Fahrzeuge von etwa 40 Prozent. Der genaue Reichweitenverlust des G9 wurde nicht ermittelt. Die Nickel-Mangan-Cobalt-Batterie des G9 Performance (Nettokapazität: 93,1 kWh, Bruttokapazität: 98 kWh, 800 V Batteriespannung) kann serienmäßig mit Wechselstrom

(Steckertyp 2, 11 kW, dreiphasig) und Gleichstrom (Steckertyp CCS) geladen werden. Das Vollladen an der Haushaltssteckdose mit 230 V dauert zwischen 50 und 88 Stunden und geht mit hohen Ladeverlusten einher. An einer geeigneten Wallbox benötigt man für die Vollladung elf Stunden. Sind die Temperaturen winterlich bzw. die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung nicht erreicht, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. XPeng hat deshalb sowohl für das DC- als auch für das AC-Laden eine Batterieheizung implementiert. Diese wird aktiviert, sobald eine Schnellladesäule als Navigationsziel hinterlegt ist. Eine bestätigende Anzeige über das Aufheizen, oder die aktuelle Temperatur des Hochvoltspeichers, gibt es nicht.

⊕ Die DC-Ladung von 10 auf 80 Prozent schafft der G9 in sehr schnellen 22 Minuten und lädt dabei 349 km nach (Basis Ecotest-Verbrauch). Die maximale Ladeladeleistung beträgt im Test 293 kW, die durchschnittliche Ladeleistung 206 kW (s. Ladekurve vorletzte Seite). Der XPeng G9 zählt damit zu den besten Schnellladern.

⊖ Der Ladeport kann nur via Schlüssel, App oder Infotainment geöffnet werden. Am Port selbst gibt es keine Möglichkeit. Ab Werk kommt der G9 mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Wagenheber, ein Radmutternschlüssel sowie ein vollwertiges Ersatzrad sind nicht verfügbar.

2,5 Licht und Sicht

⊕ Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich, trotz der ausladenden Abmessungen sind Front und Heck dank der gerade abfallenden Enden gut einschätzbar. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der hohen Sitzposition sehr gut. Die Rundumsicht ist noch ausreichend, die breiten D-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken das Blickfeld ein. Hindernisse lassen sich vor wie hinter dem G9 auf Grund der hohen Enden schlecht einsehen. Abhilfe schafft hier neben den serienmäßigen Einparkensoren ein 360-Grad-Kamerasystem. Darüber hinaus erleichtert der zuverlässige teilautonome Einparkassistent das Einfädeln in Parklücken. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer sorgen nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung und passen sich dank Adaptivfunktionen an die Umgebung an. Zudem erweitert ein separates Abbiegelicht im Scheinwerfer den Lichtkegel, ein statischer Fernlichtassistent aktiviert das Abblendlicht bei Gegenverkehr. Im Detail kann es der G9 allerdings nicht mit der deutschen Konkurrenz aufnehmen: In dieser Fahrzeug- und Preisklasse sind sowohl Kurvenlicht als auch ein maskierender Fernlichtassistent zumindest optional erhältlich. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage. In einer Funktion ist der G9 jedoch so mancher deutschen Konkurrenz voraus: Abblendende Außenspiegel auf Fahrer- und zudem der

Beifahrerseite sind dort keine Selbstverständlichkeit mehr. Allerdings fehlt ein asphärischer Bereich, der das Sichtfeld erweitert. Weiteres: Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Spurwechsel kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht mehr angezeigt werden, was sich zum Beispiel beim Auffahren auf ein Stauende als hinderlich erweist. Das Bremslicht ist in schnell reagierender LED-Technik ausgeführt, bei aktiviertem Tagfahrlicht leuchten die Rückleuchten ebenfalls.



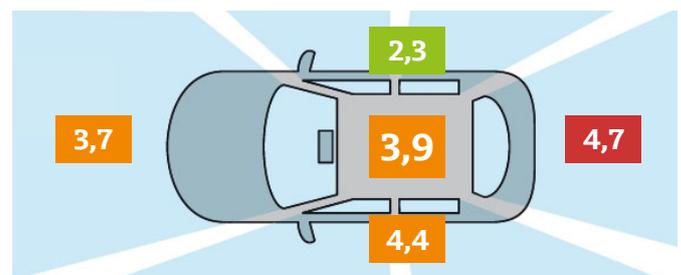
Breite Dachsäulen und nicht voll versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

1,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in die erste Reihe gelingt dank großer Türöffnungen mühelos, darüber hinaus unterstützt das Luftfahrwerk, indem es die Karosserie für den Zustieg nach unten verfährt. Die Sitzfläche liegt mit 54 cm (gemessen in der untersten Position über der Straße) in einer komfortablen Höhe. Zudem verfahren auf Wunsch sowohl das Lenkrad als auch Fahrer- und Beifahrersitz, um das Einsteigen weiter zu erleichtern. Der Einstieg in die zweite Sitzreihe profitiert ebenfalls von der großzügigen Einstiegsöffnung bis in den Fußraum. Die Zentralverriegelung wird entweder direkt am Fahrzeugschlüssel (kein Keyless-Go) oder via XPeng-App betätigt. Verbindet man sein Smartphone als digitalen Schlüssel, ist ein Ver- und Entriegeln mittels Annäherung und Entfernung möglich. Dieser Schlüssel kann zudem an registrierte Nutzer versendet werden. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offengehalten, die serienmäßige Softclose-Automatik zieht die Türen sanft zu. Haltegriffe gibt es auf allen äußeren Sitzplätzen, ausgenommen des Fahrerplatzes. Bei Dunkelheit beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld, eine Beleuchtung für den Einstiegsbereich gibt es nicht.

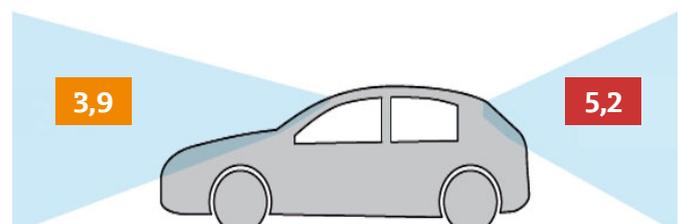
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des G9 liegt auf Klassenniveau. Er fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 445 l. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 655 l. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 885 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.605 l Stauvolumen verfügbar. Alternativ lassen sich bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Unterhalb des Ladebodens befinden sich weitere 45 l Stauraum.



Der Kofferraum fasst 445 l Gepäck und bei umgelegter Rückbank bis Dachhöhe sind 1.605 l verfügbar.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt elektrisch und auf Wunsch mittels Fußkick unter dem Fahrzeugheck, was im Test aber nur sporadisch gelang. Die Öffnungshöhe ist im Infotainment einstellbar, hilfreich bei niedrigen Parkgaragen. Ist die Heckklappe maximal geöffnet, müssen Personen über 1,85 m Körpergröße auf ihren Kopf achten - immerhin ist das abstehende Heckklappenschloss mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante befindet sich mit 74 cm auf einem erhöhten Niveau, allerdings hilft der G9 durch sein Luftfahrwerk beim Einladen, indem er das Heck absenkt. Dank einer niedrigen Bordwand von 4 cm können auch schwere Gegenstände noch recht mühelos ausgeladen werden. Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist aus geometrischer Sicht gut, allerdings fährt die Kofferraumabdeckung beim Öffnen der Heckklappe nicht automatisch ein. Zudem besitzt der aufklappbare Ladeboden keine Halterung.

⊖ Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine Stufe von etwa 10 cm und damit keine ebene Ladefläche.



Die hohe Ladekante mit 73,5 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Tätigkeit. Allerdings ist dank der Luftfederung eine Absenkung des Hecks möglich.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Umgeklappt wird sie elektrisch betätigt und ausschließlich vom Kofferraum aus. Das Aufklappen geschieht manuell vom Innenraum aus und gelingt mühelos. Die größte Ablagefläche befindet sich unter dem klappbaren Kofferraumboden, im rechten Seitenteil gibt es eine Aussparung die mit einem Netz abgetrennt ist. Darüber hinaus gibt es Taschenhaken und

Verzurrösen, an denen sich ein Gepäcknetz spannen lässt. Ein Transport- oder Schienensystem, um den Laderaum noch effizienter zu nutzen und das Ladegut zu sichern, gibt es nicht. Positiv: Der XPeng G9 besitzt einen Frunk (Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube), welcher 65 l zusätzliches Stauvolumen bietet.

2,5

INNENRAUM

3,5

Bedienung

Das Bediensystem folgt der Maxime: Mehr Software, weniger Tasten. So gibt es ein Display für das Kombiinstrument und eines für das Infotainment - haptische Bedienelemente findet man kaum. In der Konsequenz werden nahezu alle Fahrzeugfunktionen über den zentralen Touchscreen gesteuert. Die Menüstruktur des Bediensystems erschließt sich einem dank der Schnellwahltasten für Hauptfunktionen am linken Bildschirmrand recht ordentlich, allerdings wird diese für die meisten Nutzer vom Lenkradkranz verdeckt bleiben. Darüber hinaus gibt es einen Schnellzugriff (Wischgeste vom oberen Bildschirmrand) für Grundfunktionen wie dem Öffnen der Heckklappe und dem Einstellen von Außenspiegel und Lenkrad. Deren Verstellung über die Lenkradtasten verkompliziert vor allem für weniger versierte Nutzer die Bedienung, dank Memory-Funktion werden die Einstellungen aber an das jeweilige Fahrerprofil angepasst. Ein weitere Unsitte ist die Einstellung der Lichtfunktionen über das Zentraldisplay. Zwar gibt es einen Shortcut auf erster Ebene, um den Fernlichtassistenten zu betätigen, die Lichtbedieneinheit finden Nutzer aber erst im Untermenü. Muss man spontan die Nebelscheinwerfer aktivieren, oder die Lichtautomatik schaltet bei Nebel nicht auf das Abblendlicht um, sind drei Klicks im Menü notwendig. Ein separater Drehregler oder ein Lenkstockhebel, wären die bedienfreundlichere, aber eben auch kostenintensivere Lösung. Hand in Hand geht damit auch die Klimabedieneinheit, die ebenfalls vollständig im Monitor integriert ist und keine Tasten besitzt. Immerhin: Für die Sitzheizung und -belüftung sowie für Scheibenheizung und -lüftung gibt es Shortcuts am oberen Bildschirmrand, welche aber deutlich zu klein dimensioniert sind.

1,7

Multimedia/Konnektivität

⊕ Wie in dieser Fahrzeugklasse üblich ist der G9 mit einem Online-Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen und der Integration der Ladestopps in die Routenplanung ausgestattet. Das optionale Lausprechersystem von Dynaudio verfügt über 22 Lautsprecher, ist mit einer utopischen Gesamtleistung von 2.150 W angegeben und unterstützt das Audioformat Dolby Atmos. Musikinhalte in diesem Format können beispielsweise über die integrierte Apple Music-App gestreamt werden, alternativ steht die Spotify-App sowie ein Online-Radio zur Verfügung. Klanglich verspricht das Soundsystem großes, kann sich aber nicht von den Highend-Systemen anderer Hersteller abheben. In der Mittelkonsole befinden sich je ein USB-A- und USB-C-Anschluss, ebenso für die Fondpassagiere. Zudem lässt sich das Smartphone über die hervorragend erreichbare induktive Ladeschale auf der Mittelkonsole mit Strom versorgen, Freisprechen und Audiostreaming klappt via Bluetooth. Über



Die Materialauswahl im Innenraum als auch die Verarbeitungsqualität sind auf gutem Niveau. Grundsätzlich ist die Logik des Bediensystems zufriedenstellend.

Tadellos sind hingegen die grafische Darstellung und die Reaktionsgeschwindigkeit des Displays, die Erreichbarkeit ist in Ordnung. Verbesserungspotenzial gibt es zudem bei den Übersetzungen, hier findet sich an manchen Stellen noch eine eher holprige Wortwahl, gleiches gilt für die Betriebsanleitung. In der Regel versteht man aber, was gemeint ist.

- ⊕ Positiv fällt der Gangwahlhebel am Lenkstock auf: top erreichbar, logisch zu bedienen.
- ⊖ Die Taste für die Warnblinkanlage ist zu klein geraten und liegt in der Überkopfbedieneinheit schlecht erreichbar und außerhalb des Sichtfelds.

die XPeng-App kann der Fahrer auf zahlreiche Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand) sowie -funktionen (u. a. Standklimatisierung) auch aus der Ferne zugreifen - zudem können einfache Parkmanöver ferngesteuert werden. Sowohl das Infotainment als auch das gesamte Fahrzeug unterstützen Over-the-Air-Updates. Sollte der G9 von mehreren Fahrern genutzt werden, lassen sich Profile anlegen. Allerdings gibt es keinen Schutz durch ein Passwort oder einen Fingerabdrucksensor wie bei anderen Herstellern. Letzte Ziele und Telefonverbindungen lassen sich einfach löschen, wirklich differenzierte Einstellungen zur Privatsphäre (Ortung, Teilen von Fahrdaten) lassen sich nicht vornehmen - hier bieten andere Hersteller weitaus transparentere Lösungen.

- ⊖ Beim Testwagen ist die erweiterte Sprachsteuerung nur in englischer Sprache verfügbar, zudem gibt es kein Apple CarPlay und Android Auto. Beides soll mit dem Modelljahr 2025 verfügbar sein.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,90 m große Fahrer zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Personen über zwei Meter Körpergröße reichen. Die Innenbreite ist großzügig, Fahrer und Beifahrer kommen sich keineswegs zu nahe. Zudem lässt das serienmäßige Panoramaglasdach viel Licht in

den Innenraum, was insgesamt für ein luftiges Raumgefühl sorgt. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit weiter an. Die hohe Seitenlinie, die wuchtige Mittelkonsole und der dunkle Dachhimmel schmälern das subjektive Raumgefühl etwas.

1,3 Raumangebot hinten

⊕ Das Raumangebot im Fond ist sehr gut. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, findet dahinter sogar eine Person mit über 2 m Größe eine großzügige Beinfreiheit vor. Gleiches gilt für den Platz über dem Kopf. Die Innenbreite reicht für zwei Personen locker aus, für drei Insassen auf kürzeren Strecken sicherlich auch. Das subjektive Raumgefühl leidet etwas unter der hohen Seitenlinie - zudem befinden sich die Köpfe der Fondpassagiere direkt neben den C-Säulen. Pluspunkt: Das Panoramaglasdach reicht bis weit über die zweite Sitzreihe und die Ambientebeleuchtung wird auch im Fond fortgesetzt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz vor.

2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ In der ersten Reihe bieten die Türfächer ausreichend Platz für 1-l-Flaschen, dazu gibt es versenkbare Becherhalter in der Mittelkonsole. Unter der Mittelarmlehne befindet sich ein großes Fach, das zudem mit der Luft der Klimaautomatik versorgt wird. Unter der Mittelkonsole befindet sich eine offene Ablagefläche, die aber schwer zugänglich ist. In der Überkopfbedieneinheit gibt es einen praktischen Brillenhalter - leider eine Seltenheit. In der zweiten Reihe finden die Passagiere ein Fach in der klappbaren Mittelarmlehne sowie einen ausfahrbaren - etwas wackeligen - Becherhalter. In die

Türtaschen passen ebenfalls 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist ordentlich dimensioniert und beleuchtet, aber nicht abschließbar. Die Rücksitzbank lässt sich elektrisch in ihrer Neigung verstellen, aber nicht längs verschieben, um den Laderaum zu erweitern. Ein besonderes Lob verdient der G9 dafür, dass alle Tür- und Ablagefächer mit Textil beflockt sind und damit nicht nur wertig wirken, sondern auch Klappergeräusche verhindern.

1,9 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Der G9 ist mit einer Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung ausgestattet. Diese bietet auch eine Höheneinstellung, dank der sich der Aufbau um einige Zentimeter anheben und absenken lässt. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Karosserie automatisch abgesenkt, um den Luftwiderstand und damit den Verbrauch zu reduzieren. Im All-Terrain-Modus sorgt die Liftfunktion für eine verbesserte Bodenfreiheit. Der gebotene Federungskomfort ist gut, besonders im innerstädtischen Verkehr dürfte das Fahrwerk jedoch sensibler auf

Unebenheiten reagieren. Hier machen sich die großen 21-Zoll-Räder mit ihrem hohen Eigengewicht negativ bemerkbar. Auf Landstraßen und Autobahnen zeigt sich das Fahrwerk schluckfreudiger und hält die meisten Fahrbahnschäden von den Insassen fern, welliger Fahrbahnuntergrund wird manierlich vom Aufbau ferngehalten. An den erhabenen Federungskomfort der deutschen Konkurrenz kommt der G9 zwar nicht heran, dennoch ist seine Leistung Anbetracht der Preisdifferenz hervorzuheben.

1,9 Sitze

⊕ Die Sitze des G9 sind serienmäßig elektrisch einstellbar und bieten zudem eine Memory-Funktion für den Fahrersitz. Der Einstellumfang beinhaltet neben den Grundeinstellungen (Längs, Höhe, Lehne) auch eine elektrische Einstellung der Sitzneigung auf der Fahrerseite, die Kopfstützen werden manuell verstellt. Zudem verfügt der Fahrersitz serienmäßig über eine elektrische Vier-Wege-, der Beifahrersitz über eine Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze. Mit dem optionalen Launch-Paket lassen sich die Sitzfunktionen um eine elektrisch einstellbare Oberschenkelauflage für den Fahrer und im Fond, eine ausfahrbare Beinauflage und eine Vier-Wege-Lendenwirbelstütze für den Beifahrersitz sowie eine Massagefunktion auf allen vier Sitzplätzen erweitern. Allerdings: Die vielseitige und kräftige Massagefunktion beschränkt sich pro Sitz auf die Rückenlehne, die Sitzfläche

bleibt passiv. Die Mittelarmlehne ist fixiert und lässt sich nicht in Höhe oder Längsposition verstellen, für die Gurte der ersten Reihe gibt es eine Höheneinstellung. Die Kontur der Vordersitze ist körpergerecht, die Polsterung sehr komfortabel gestaltet, der Seitenhalt ist gut. Die Konturen der Rücksitze sind ebenfalls komfortabel gestaltet, dank elektrischer Lehnenneigung kann die Position der Rückenlehne stufenlos angepasst werden. Einzig der eher spitze Kniewinkel steht dem ansonsten guten Sitzkomfort im Fond entgegen. Der Mittelsitz ist zwar gut gepolstert, aber schmal und taugt damit nur als Notsitz.

1,8 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich beeindruckend gering, in dem die Aerodynamik noch keine große Rolle spielt. Dies liegt, neben der guten Geräuschisolierung durch die dicke Verglasung und den mit Textil ausgekleideten Radhausschalen, vor allem an der Bereifung. Die Pnueus vom Typ Michelin Pilot Sport EV beherbergen im Inneren eine dämmende Schaumstoffschicht, die Geräusche und Vibrationen hör- und spürbar mindert. Erst ab der

Autobahnrichtgeschwindigkeit kann der G9 seine steile Front und die damit einhergehenden Windgeräusche nicht mehr komplett von den Insassen fernhalten. Der gemessene Innengeräuschpegel von 65 dB(A) bestätigt den dennoch guten Geräuschkomfort. Kleines akustisches Defizit beim Testwagen: Ein leises Säuseln im Bereich der A-Säule ab 130 km/h. Die Motorgeräusche sind, wie für einen E-Antrieb zu erwarten, zurückhaltend bis kaum hörbar.

1,9 Klimatisierung

⊕ Die Klimaautomatik arbeitet in zwei Zonen, die Luftverteilung lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt regeln, verschiedene Intensitätsstufen für den Automatikmodus gibt es nicht. Dafür gibt es eine Ionisierungsfunktion und ein Anzeige über die Luftqualität im Innenraum. Die Passagiere im Fond werden über Ausströmer in der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen mit Frischluft versorgt. Der G9 verfügt auch über eine Standklimatisierung, diese lässt sich aber nicht im Fahrzeug, sondern nur über die App steuern. Serienmäßig beheizt sind das Lenkrad, sowie alle äußeren Sitze, zudem gibt es ab Werk eine Sitzklimatisierung. Allerdings: Wie schon bei der Massage geht XPeng nur den halben Weg und implementiert die Lüftungsfunktion nur auf der Sitzfläche. Einen schwitzigen Rücken kann die

Sitzklimatisierung also nicht verhindern. 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 kompliziert über den Touchscreen eingestellt werden und die Luftmenge lässt sich nicht anpassen. Darüber hinaus scheint der Mittelwert der Klimaautomatik verschoben: Im sommerlichen Betrieb entspricht erst die Einstellung von 26 °C dem Normalniveau von 22 °C in anderen Testwagen. Darunter wird die Klimaautomatik laut und unplausibel kalt. Zudem fällt bei starker Beanspruchung der Klimatisierung ein chemischer Geruch auf.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Um die volle Motorleistung und damit die maximale Beschleunigung abrufen zu können, muss man zuvor den Fahrmodus Sport auswählen. Dann stehen dem G9 Performance seine vollen 551 PS/405 kW zur Verfügung und beschleunigen ihn, trotz des hohen Leergewichts von 2,4 t innerhalb von nur 3,9 s aus dem Stand auf Tempo 100. Für die Beschleunigungsmessung wird der Modus verwendet, der standardmäßig aktiviert ist - in diesem Fall der Komfort-Modus. Der G9 Performance benötigt für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h 2,2 s und von 80 auf 120 km/h 2,8 s.

Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt er in 0,6 s - unbestritten Werte, die vor einigen Jahren nur Supersportler erreichen konnten. Im Eco-Modus geht es dagegen gemächlich zu, hier wird die Motorleistung signifikant reduziert. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei erst 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 G9 auch im oberen Geschwindigkeitsbereich mit Nachdruck voran.

0,8 Schaltung/Getriebe

Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der G9 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den gut positionierten, kurzen Wählhebel an der

Lenksäule hat man sich schnell gewöhnt. Es gibt vier Rekupe-
rationsstufen, die umständlich über das Zentraldisplay einge-
stellt werden. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die
Autoholdfunktion, welche über ein Durchdrücken des Brems-
pedals aktiviert wird.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der XPeng G9 liefert im Kapitel Fahrstabilität eine befriedigende Leistung ab. Der Geradeauslauf ist gut, die Lenkung zentriert ordentlich und hält das große SUV ruhig in der Fahrspur. Ein schneller Lenkimpuls, wie er zum Beispiel beim Verreißen des Lenkrads vorkommen kann, bringt den G9 aber ordentlich in Bewegung und hat eine deutliche Richtungsänderung zur Folge - nichtsdestotrotz stabilisiert er sich zügig wieder. Die Fahrdynamik ist durch die SUV-typischen Aufbaubewegungen und dem hohen Schwerpunkt erwartungsgemäß limitiert, das unpräzise Einlenkverhalten vervollständigt das Bild. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der große Chinese

dennoch recht ordentlich ab. Vor allem die ausgeprägte Untersteuertendenz kann man ihm zu Lasten legen, wohingegen das Heck von dem plötzlichen Spurwechsel erfreulich unbeeindruckt bleibt und das ESP die Fuhre sicher einbremst. Lastwechselreaktionen hat der G9 gut im Griff, das Heck beginnt bei plötzlichem Entlasten des Strompedals in der Kurve nur leicht zu drängen. Die Anfahrtraktion ist dank Allradantrieb gut, bei vollem Leistungseinsatz kann es an der Vorderachse dennoch zu kurzem Schlupf kommen (hohe Leistung/Entlastung durch Nicken).

2,9 Lenkung

Die Lenkung des G9 ist ein zweiseitiges Schwert. Sie arbeitet synthetisch, ein wirkliches Gefühl über den Lenkwinkel und die Haftverhältnisse an der Vorderachse vermag sie nicht

in die Fahrerhände zu transportieren. Nichtsdestotrotz lassen sich auch Befürworter der entkoppelten Lenkung finden, denn: Der G9 lässt sich dank niedriger Bedienkräfte mühelos, allein

mit den Fingern, durch die Innenstadt dirigieren. Auf der Autobahn hingegen einen sich die Meinungen. Hier sind die Lenkkräfte deutlich erhöht, um dem G9 mehr Spurstabilität zu schenken. Allerdings wird die Lenkung mit zunehmender Geschwindigkeit übertrieben schwergängig, die Mühelosigkeit ist passé. Zu Spurwechseln lässt sie sich noch überzeugen, doch auf langgezogenen Kurven wirkt sie unwillig und arbeitet eher gegen den Fahrer als mit ihm. Hinzu kommt, dass die Lenkung mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag recht indirekt übersetzt ist, was zu Lasten der Präzision sowie der Handlichkeit geht.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der G9 nach 35,7 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein ordentlicher Wert. Die Dosierbarkeit der Bremse ist passabel, der Übergang zwischen rekuperativer und hydraulischer Verzögerung ist kaum zu spüren. Der Rekuperationsmodus "X-Pedal" stellt die größtmögliche Verzögerungsleistung zur Verfügung und macht das Betätigen der Bremse in den meisten Fällen obsolet - bis in den Stillstand bremst der G9 aber nicht ab.

2,3 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der G9 nahezu alles an Bord, was aktuell auf dem Markt der aktiven Sicherheit erhältlich ist, doch eines vorweg: die Funktionsqualität einzelner Assistenten offenbart noch deutliches Verbesserungspotenzial. Der XPeng warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen, Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Er leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken soll der serienmäßige Abstandstempomat beitragen. Allerdings arbeitet er träge und hält selbst in der niedrigsten Einstellung einen übertrieben großen Abstand. Läuft man auf ein Hindernis auf und wechselt auf die freie Fahrspur, braucht der G9 eine Gedenksekunde zu lang, um das Tempo auf der freien Spur wieder zu erhöhen - ein richtiger Fluss kommt damit nicht zustande. Gleiches gilt für den Spurführungsassistenten mit automatischem Spurwechsel. Die Lenkung mittelt immer wieder etwas unbeholfen aus, dies können bereits Systeme im Kompaktwagen-Segment besser. Die Option eines normalen Tempomaten gibt es leider nicht, weshalb man sich mit dem etwas langsamen ACC abfinden muss. Langsam sogar im doppelten Wortsinn: Trotz einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h funktioniert der Abstandstempomat nur bis 130 km/h.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Tempolimits können automatisch übernommen werden, allerdings wurden sie im Test überdurchschnittlich häufig falsch erkannt. Hilfreich hingegen ist der Shortcut zur Deaktivierung der akustischen ISA-Warnung, dieser befindet sich, nach

einem Wisch vom oberen Bildschirmrand, auf zweiter Bedienebene. Ein weiterer Abstrich gegenüber der deutschen Konkurrenz: Ein Head-up-Display, das Blickabwendungszeiten reduzieren kann, ist auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der XPeng G9 85 Prozent und volle fünf Sterne für seine Insassensicherheit erzielen (Test 12/2023). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt das SUV immer mit. Hintere Seitenairbags oder Knieairbags gibt es dagegen nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen für 1,85 m große Insassen weit genug ausziehen. Die Sitzbelegungserkennung zeigt auf allen Sitzplätzen die Belegung und den Anschnallstatus und ermahnt dementsprechend sich anzugurten. Mit Hilfe der E-

Call-Funktion wird bei einem Unfall automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

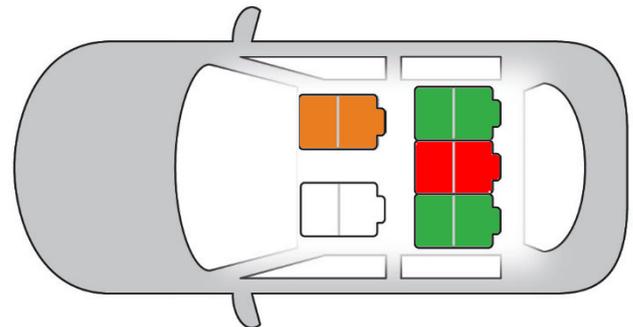
⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Darüber hinaus erschweren versenkte Türgriffe bei der Bergung die Rettung der Insassen. Ein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor dem Ladegut zu schützen kann, ist nicht erhältlich. Die mittlere Fondkopfstütze bietet weniger Schutz, diese kann nicht so weit herausgezogen werden wie die äußeren.

2,2 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. Allerdings gibt XPeng hier in der Betriebsanleitung deutliche Einschränkungen an. Gleiches gilt für den hinteren Mittelsitz, dieser verfügt zudem über ungünstige Anlenkpunkte für eine Befestigung mit dem Gurt. Die Beifahrerairbags lassen sich komfortabel und sicher 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.

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)

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der XPeng G9 im Kapitel Fußgängerschutz 78 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 12/2023). Ein Notbremsassistent mit Personen-

und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,3 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 24,5 kWh pro 100 km ermittelt - im Konkurrenzumfeld ein durchschnittlicher Verbrauch. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Legt man den gemischten

Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von 465 km. Hochgerechnet kommt der Stromer innerorts auf einen Verbrauch von 20,3, außerorts auf 25,5 und auf der Autobahn von 27,9 kWh/100 km. Um die netto 93,1 kWh fassende Batterie einmal komplett von

leer auf voll zu laden, werden auf Grund der internen Ladeverluste (Wandlung von AC- auf DC-Strom) 114,2 kWh benötigt. Aus dem Ecotest Verbrauch von 24,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 122 g pro km (Basis

deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 43 von 60 möglichen Punkten.

2,8 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 24,5 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 99 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der XPeng G9 Performance lediglich 32 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt das Elektro-SUV auf 75 Punkte, was vier Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

KA AUTOKOSTEN

KA Monatliche Gesamtkosten

Der XPeng G9 startet in der günstigen Variante mit Heckantrieb und 76 kWh-Akku zu einem Preis von 57.600 Euro. Der G9 Performance ist das leistungsfähigste Modell der Baureihe und gleichzeitig das Topmodell der Marke, er beginnt ab 69.600 Euro, der Testwagenpreis liegt bei 72.360 Euro. In Anbetracht der Größe und Ausstattung ist der G9 bemerkenswert günstig - zumal der einzige große Abstrich die mittelmäßigen Fahrassistenzsysteme sind. Um der Marke den Start in Deutschland zu erleichtern, gibt es zum Testzeitpunkt das optionale Launch-Paket (Nappaledersitze, Highend-Lautsprechersystem, Sitzmassage) kostenlos zu jeder Bestellung. Zudem setzt XPeng

nicht vorrangig auf einen Online-Vertrieb, sondern kündigt an, bis 2026 60 Händlerstandorte anbieten zu können. Aktuell werden im Online-Konfigurator 16 XPeng-Vertragshändler aufgeführt, teils große und bekannte Handelsgruppen. Dennoch ist das Werkstatt- und Händlernetz aktuell noch recht dünn und im Aufbau befindlich. Darüber hinaus lockt der chinesische Hersteller die Kunden mit langen Garantielaufzeiten: Auf das Gesamtfahrzeug gibt es sieben Jahre/160.000 km Garantie, auf die HV-Komponenten acht Jahre/160.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Standard Range | Long Range | Performance AWD |
|--|----------------|------------|-----------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Leistung [kW (PS)] | 230 (313) | 230 (313) | 405 (551) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 430/0 | 430/0 | 717/0 |
| 0-100 km/h [s] | 6,4 | 6,4 | 3,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 200 | 200 | 200 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 19,4 kWh E | 19,4 kWh E | 21,3 kWh E |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 0 | 0 | 0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | n.b. | n.b. | n.b. |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 80 | 80 | 80 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | k.A. | k.A. | k.A. |
| Preis [Euro] | 57.600 | 61.600 | 69.600 |

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

| | |
|--|-------------|
| Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]* | 10,2 |
| Nutzwert pro Tonne Leergewicht | |
| • Sitzplätze | 1,9 |
| • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] | 185/368/668 |
| • Dachlast/Anhängelast [kg] | 31/624 |
| Benötigte Verkehrsfläche [m²] | 9,47 |
| Herstellungsland | China |
| Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]** | 73,8 |
| Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]** | 147 |

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|----------------------------------|
| Asynchronmotor vorn, permanenterregter Synchronmotor hinten | |
| Leistung | 405 kW/551 PS |
| Maximales Drehmoment | 717 Nm |
| Kraftübertragung | Allrad aut. zuschaltend |
| Getriebe | Reduktionsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 3,9 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 21,3 kWh |
| CO ₂ -Ausstoß | 0 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | k.A./0,27 |
| Klimaanlage Kältemittel | k.A. |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 255/45 R21 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.891/1.937/1.670 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.340/460 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 660/1.576 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/1.500 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/- kg |
| Batteriekapazität (brutto/netto) | 98/93,1 kWh |
| Garantie Allgemein/Rost | 7 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre |
| Produktion | Guangzhou, China |

ADAC Messwerte

| | |
|---|-------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 2,2 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,7 m |
| Reifengröße Testwagen | 255/45 R21 106W |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Pilot Sport EV |
| Wendekreis links/rechts | 12,5/12,3 m |
| Ecotest-Verbrauch | 24,5 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | k.A. |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 0 g/km (WTW* 122 g/km) |
| Reichweite | 465 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 65,0 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.190 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.402/398 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 445/885/1.605 l |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 22.03.2024 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 72.360 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 3.092 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-

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

XPeng G9 Performance AWD

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|---|-----------|
| Adaptives Fahrwerk (inkl. Luftfederung) | Serie |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | Serie/- |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent (statisch) | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | -/-/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-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 (2-Zonen) | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie |
| Lenkradheizung | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-------------|
| Anhängerkupplung | 1.260 Euro* |
| Metalllackierung | Serie |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/Serie |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

21

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: August 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

| | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| maximale Leistung | 405 kW (551 PS) |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 405 kW |
| maximales Drehmoment | 717 Nm |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite | 24,5 kWh/100km / 467 km |

BATTERIE

| | |
|--|---------------------|
| Batteriegröße gesamt/nutzbar | 98/93,1 kWh |
| komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 114,2 kWh |
| Garantie/garantierte Kapazität | 8 Jahre, 160.000 km |

REKUPERATION

| | |
|--|--------|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll) | ja |
| Stufen / Einstellung | 4/Menü |

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

| | |
|--|------|
| Warnbeginn bei leerer Batterie: 60 km RRW, Batt. gelb; 30 km RRW, Batt. rot; 1 % "Batterie gefährlich niedrig. Fahren Sie vorsichtig." | |
| Leistungsreduzierung | ja |
| Notfallstrecke bei Neustart | n.b. |

LADEMÖGLICHKEITEN

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| einstellbarer Ladestopp | ja |
| regelbare Ladeleistung | ja |
| Position der Ladeklappe | Beifahrerseite hinten |
| Entriegelung Ladekabel | |

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

| | |
|--------|--|
| Schuko | |
| Typ2 | |

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

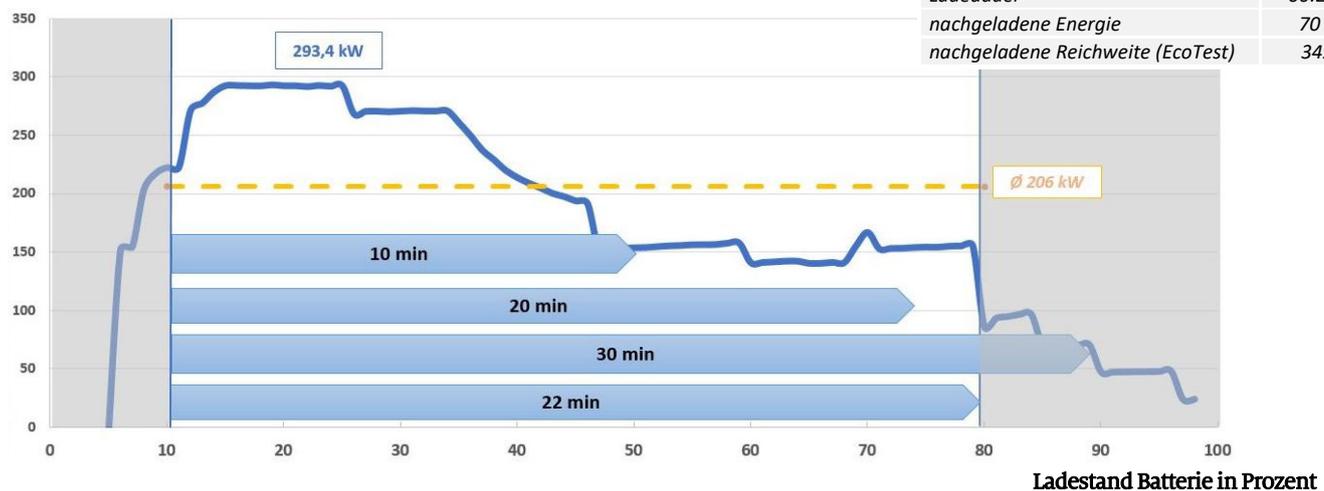
| | |
|---|---------------------|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | ja/ja |
| Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen | ja/nein |
| Anzeige momentane Ladeleistung | ja kW, A, V |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | ja am Ladeanschluss |

LADEMÖGLICHKEITEN

| Steckertyp | Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Leistung | Ladezeit |
|--------------------|-----------------------|-------------|-----------|---------------|-------------|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 10 A | 1,3 - 2,3 kW | 88 - 49,5 h |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 32 A | 1,3 - 7,4 kW | 88 - 15,5 h |
| Typ 2 | zweiphasig, 230 V, AC | | | | |
| Typ 2 | dreiphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 16 A | 4,1 - 11 kW | 28 - 10,5 h |
| DC Schnell | CCS | Serie | | bis zu 300 kW | 22 min |

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

