



## XPeng P7 Performance AWD

Fünftürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (348 kW / 473 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 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 2024 mit drei Modellen vertreten. Neben den beiden SUV G6 und G9 tritt der P7 als dynamisch gezeichnete Limousine an. Obwohl er hierzulande erst seit letztem Jahr erhältlich ist, wurde er auf dem chinesischen Heimatmarkt bereits 2020 eingeführt. Er verfügt deshalb im Gegensatz zu G6 und G9 nicht über die 800 V-Batteriespannung, ermöglicht dennoch schnelles DC-Laden. Im Test geht es von 10 bis 80 Prozent in 27 Minuten, die integrierte Laderoutenplanung funktioniert ordentlich, dazu gibt es eine Batteriekonditionierung. Der Verbrauch kann sich sehen lassen; mit 20,3 kWh/100 km schafft der P7 im ADAC Ecotest bis zu 450 km. Als getestete Performance-Variante mit Allradantrieb überzeugt der 348 kW/473 PS starke Stromer mit seinen Fahrleistungen und einem dynamischen Fahrverhalten. Darüber hinaus ist der serienmäßige Umfang an Komfort- und Sicherheitsausstattung groß, wenngleich die Funktionsqualität vor allem im Bereich der Fahrassistenten weit hinter der deutscher Hersteller zurückliegt. Mit einigen Herstellern gleich hat der XPeng sein ablenkungsintensives Bediensystem, das nahezu vollständig auf haptische Tasten verzichtet und on top mit teils kruden Übersetzungen aufwartet. Verbesserungspotenzial gibt es auch in Sachen Kofferraumvariabilität. Ebenfalls negativ fällt die Dosierbarkeit des Bremspedals auf, hier mangelt es an Rückmeldung und Definition. Das Einmaleins eines soliden Elektroautos beherrscht der noch aktuelle P7 Performance zu einem Preis ab 58.600 Euro. Für Interessenten wichtig: In China wird der P7 bereits als Facelift P7i angeboten, zudem wurde ein komplett neuer Nachfolger namens P7+ bereits auf dem Pariser Autosalon präsentiert. **Konkurrenten:** u.a. BYD Seal, Hyundai Ioniq 6, Nio ET5, Tesla Model 3, VW ID.7.

- +** gute Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung serienmäßig, attraktiver Preis
- unausgereifte Fahrassistenzsysteme, ablenkungsintensives Bediensystem, schlechte Kofferraumvariabilität, mäßige Dosierbarkeit der Bremse

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **k.A.**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,3</b>
	Stadtverkehr	<b>4,1</b>
	Senioren	<b>3,1</b>
	Langstrecke	<b>2,4</b>
	Transport	<b>3,8</b>
	Fahrspaß	<b>1,8</b>
	Preis/Leistung	<b>k.A.</b>

Ecotest ★★★★★

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem recht guten Niveau. Die Karosserieteile stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Allerdings trüben die stellenweise recht großzügigen Spaltmaße den Qualitätseindruck etwas. Zudem klappern die Fensterscheiben im heruntergelassenen Zustand beim Schließen der Türen. Der Kofferraum ist großflächig mit Stoff ausgekleidet, doch die Ladekante ist aus einfachem Hartplastik und damit kratzempfindlich. Öffnet man die Frontklappe, blickt man auf einen vollverkleideten Vorderwagen. Die Haube wird durch zwei Dämpfer offengehalten, was in dieser Klasse als selbstverständlich vorausgesetzt werden darf. Der Unterboden ist großflächig verkleidet, und schafft damit die Basis für eine gute Aerodynamik. Die Verarbeitung des Innenraums ist weitgehend gut. Allerdings knarzt die Kunststoffblende unterhalb des Zentralmonitors bei beherrztem Anfassen und auch der Monitor selbst, wenn man seine Hand zum Abstützen auflegt. Außerdem haben sowohl der

Innenspiegel als auch die Kopfstütze leichtes Spiel und sind damit nicht so solide montiert, wie man es sich wünscht. Schlecht entgratete Kanten lassen sich im Innenraum ebenfalls finden, aber nur dort, wo man im Alltag nicht regelmäßig hin fasst. Die Materialqualität im Innenraum ist gut, aber sticht in puncto Preis-Leistung nicht hervor wie noch im Xpeng G9. Die oberen Bereiche von Instrumententafel und Türen sind durchgehend weich unterschäumt, im unteren Bereich kommt einfach wirkendes Hartplastik zum Einsatz. Auch beim mit Stoff ausgekleideten Handschuhfach. Die Dachsäulen sind wie der Himmel durchgehend mit Stoff bezogen, das ist vorbildlich, da optisch schön und akustisch ideal. Die silbernen Lautsprecher-Abdeckungen in den Türen sind aus Metall, die Sitzmittelbahnen mit Nappaleder bezogen - von Seiten der Materialität bewegt sich der P7 mit dem Premium Sitz- und Audiopaket an einigen Stellen auf gehobenem Niveau, die besondere Finesse fehlt ihm aber.

### 3,9 Alltagstauglichkeit

Der viertürige XPeng P7 verfügt über vier vollwertige Sitzplätze sowie einen mittleren Notsitz im Fond. Die maximale Zuladung beträgt beim 2.150 kg schweren Testwagen 420 kg - für vier Personen samt Reisegepäck dürftig. Die maximale Dachlast liegt bei 75 kg, eine Reling gibt es nicht; gleiches gilt für eine Anhängerkuppelung. Während sich die Länge mit knapp 4,90 m im gerade noch vertretbaren Rahmen bewegt, ist die Breite von 2,13 m vor allem im Stadtverkehr und beim Parken eine Herausforderung. Der Wendekreis von 12,0 m geht in Sachen Manövrierbarkeit in Ordnung. Die Reichweite gibt XPeng mit 505 km an - gemessen nach dem gesetzlich vorgeschriebenen WLTP-Verfahren. Im deutlich praxisgerechter gestalteten Messverfahren des ADAC-ecotest (Klimatisierung an, zusätzlicher Autobahn-Anteil) erreicht der P7 eine Reichweite von etwa 455 km - im Konkurrenzumfeld ein durchschnittlicher Wert. Die Nickel-Mangan-Cobalt-Batterie des P7 Performance (Nettokapazität: 82,7 kWh, Bruttokapazität: 86,2 kWh, 400 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 41 und 72 Stunden und geht mit hohen Ladeverlusten einher. An einer geeigneten Wallbox benötigt man für die Vollladung 8,5 Stunden. Deutlich schneller geht es an einer

leistungsstarken DC-Ladesäule. Im Test schafft der P7 den Hub von 10 bis 80 Prozent in schnellen 27 Minuten. Während die Ladeleistung in den ersten 10 Prozent noch recht niedrig ausfällt, hält der P7 seine maximale Ladeleistung von etwa 183 kW von 20 bis 45 Prozent und baut dann stufenweise wieder ab. Die durchschnittliche Ladeleistung beim gemessenen Hub beträgt 143 kW. Sind die Temperaturen winterlich bzw. die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung nicht erreicht, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. XPeng hat deshalb eine Batterieheizung implementiert. Für das DC-Laden wird sie entweder manuell aktiviert oder, sobald eine Schnellladesäule als Navigationsziel hinterlegt. Eine bestätigende Anzeige über das Aufheizen oder die aktuelle Temperatur des Hochvoltspeichers gibt es nicht.

⊖ Der Ladeport kann nur via Schlüssel, App oder Infotainment geöffnet werden, am Port selbst gibt es keine Möglichkeit. Zudem gibt es am Ladeanschluss keine Anzeige, die den Ladestatus visualisiert. Ab Werk kommt der P7 mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Wagenheber, ein Radmutterenschlüssel sowie ein vollwertiges Ersatzrad sind nicht verfügbar.

### 3,0 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt nur ausreichend. Die Frontklappe ist lang, das Ende lässt sich nicht einsehen, allenfalls abschätzen. Die schmale Heckscheibe steht sehr schräg und der Abschluss ist ziemlich hoch, weswegen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schwer erkennen lassen. Abhilfe schafft hier neben den serienmäßigen Einparkensensoren ein 360-Grad-Kamerasystem. Darüber hinaus erleichtert der teilautonome Einparkassistent das Einfädeln in Parklücken. Die Rundumsicht ist noch ausreichend, die breiten D-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken das Blickfeld ein - immerhin gibt es noch kleine Zusatzfenster zwischen den C- und D-Säulen. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer verfügen über eine automatische Leuchtweitenregulierung und einen statischen Fernlichtassistenten, der das Abblendlicht bei Gegenverkehr aktiviert. Die Fahrbahnausleuchtung nachts ist gut, allerdings offenbart das Abblendlicht ein deutliches Streulicht, was zur Eigenblendung bei Nebel führen kann. Zudem gibt es keine adaptiven Lichtfunktionen, keine Scheinwerferreinigungsanlage, und auch ein optionales Matrix-LED-System ist nur bei der Konkurrenz erhältlich. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht, darüber hinaus 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.

### 2,8 Ein-/Ausstieg

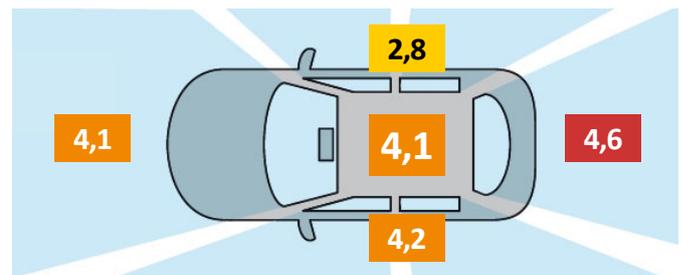
In einer Hinsicht wird der P7 seiner Ambition als dynamische Limousine schon mal gerecht: Die Sitzhöhe liegt mit 42 cm über der Straße gemessen recht niedrig. Auch die Wangen der Sitzflächen sind recht ausgeprägt, dazu sind die Schweller breit, was den Einstieg in Summe erwartbar nicht so einfach gelingen lässt wie in ein höheres SUV. Der Zustieg zur zweiten Sitzreihe wird durch die abfallende Dachlinie, den breiten Schweller und den schmalen Ausschnitt im Fußraum limitiert und suggeriert ebenfalls eher Sport-, denn Chauffeurs-Limousine. Im Kontrast dazu stehen die Türen, welche mit dem Premium-Paket über Softclose verfügen und damit sanft zuziehen. Haltegriffe am Himmel gibt es nur auf den Außenplätzen der zweiten Sitzreihe. Die Zentralverriegelung wird



Die Rundumsicht ist noch ausreichend, die breiten D-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken das Blickfeld ein

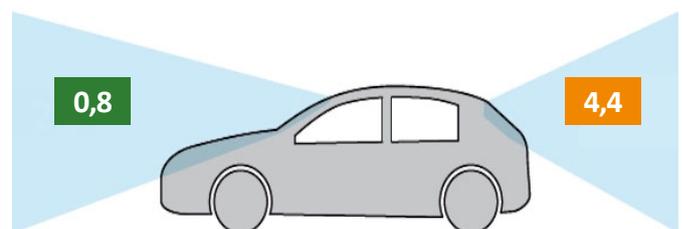
#### Rundumsicht

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



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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 Türgriffe sind versenkt und fahren beim Aufschließen aus.

## 2,8 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen beträgt 390 l - für eine Stufenhecklimousine der Mittelklasse ein ordentlicher Wert. Alternativ kann man bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitzlehnen um und nutzt den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bietet der P7 Platz für 770 l.

## 3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

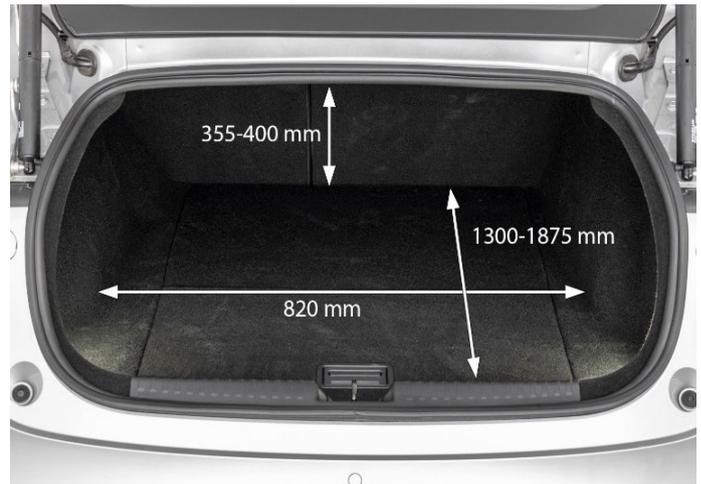
Die serienmäßig elektrisch betätigte Heckklappe lässt sich auch mit einem Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen und schließen. Sie öffnet leider trotz der annähernden Fließheckform nicht inklusive der Heckscheibe, und gibt damit eine nur limousinentypisch kleine Öffnung frei. Dazu kommt die hohe Bordwand von 9 cm, welche vor allem das Ausladen von gewichtigen Gegenständen erschwert. Legt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine Stufe von etwa 10 cm zum Ladeboden. Darüber hinaus ist das Gepäckabteil mit nur einer zentralen Innenleuchte spärlich beleuchtet.

⊖ Das Heckklappenschloss ist zwar mit Kunststoff ummantelt, steht jedoch deutlich ab und birgt damit ein Verletzungspotenzial.

## 3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch klappbar, dies gelingt allerdings nur von der zweiten Reihe aus und nicht im Ladeabteil. Beim Zurückklappen muss auf die seitlichen Gurte geachtet werden, um sie nicht einzuklemmen. Außerdem lässt sich die Lehne inklusive der Kopfstützen nicht umklappen, wenn der Fahrersitz ganz nach hinten gestellt ist.

⊖ Die Elektro-Limousine bietet, anders als mancher Konkurrent, keinen Stauraum unter der vorderen Haube (Frunk). Dies ist beim als E-Auto entwickelten P7 besonders ärgerlich, da ein Typ-2-Ladekabel nicht einmal unter dem Ladeboden Platz findet und damit zu Lasten des Stauraums im ohnehin knapp bemessenen Kofferraum untergebracht werden muss. Zudem ist es um die Ablagen im Kofferraum schlecht bestellt: Es gibt weder Seitenfächer noch Verzurrösen für das Anbringen eines Netzes



Das Standardvolumen beträgt 390 l. Klappt man die Rücksitzlehnen um und nutzt den Stauraum bis zur Fensterunterkante, bietet der P7 Platz für 770 l.



Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch klappbar. Erfreulich ist die recht niedrige Ladenkante von 69 cm.

und auch einfache Taschenhaken findet man nicht. Der klappbare Kofferraumboden ist nicht der Rede wert, hier passt gerade mal das Not-Set für die Reifenreparatur drunter.

## 3,0 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, der aber zu weit vom Fahrer entfernt ist. 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 der Außenspiegel. 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. Das Lenkrad lässt sich immerhin noch manuell verstellen. Eine 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 Nebelleuchte 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



Die Bedienung erfolgt weitestgehend über den Touchscreen. Teilweise muss man sich für häufig benötigte Interaktionen durch Untermenüs quälen.

dimensioniert sind. Tadellos sind hingegen die grafische Darstellung und die Reaktionsschnelligkeit des Displays, die Erreichbarkeit ist in Ordnung. Verbesserungspotenzial gibt es 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.

### 1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Wie in dieser Fahrzeugklasse üblich ist der P7 mit einem Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen (online) und der Integration der Ladestopps in die Routenplanung ausgestattet, wobei die Ladestopps einzeln manuell bestätigt werden müssen. Das optionale Lautsprechersystem von Dynaudio verfügt über 22 Lautsprecher 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. Unter der Mittelkonsole befinden sich je ein USB-A- und USB-C-Anschluss, ebenso für die Fondpassagiere. Zudem lässt sich das Smartphone über die gut erreichbare induktive Ladeschale auf der Mittelkonsole mit Strom versorgen, Freisprechen und Audiostreaming klappt via Bluetooth. Beim Testwagen ist die erweiterte Sprachsteuerung nur in englischer Sprache verfügbar (mittlerweile gibt es ein OTA-Update in

deutscher Sprache), zudem gibt es kein Apple CarPlay und Android Auto. Über die XPeng-App kann der Fahrer auf zahlreiche Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand) sowie -funktionen (u. a. Standklimatisierung) auch aus der Ferne zugreifen. Sowohl das Infotainment als auch das gesamte Fahrzeug unterstützen Over-the-Air-Updates. Sollte der P7 von mehreren Fahrern genutzt werden, lassen sich Profile anlegen. Allerdings gibt es keinen Schutz durch ein Passwort oder einen Fingerabdrucksensor. 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.

### 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Fahrer zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Personen über zwei Meter Körpergröße reichen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich nicht allzu groß aus, Fahrer und Beifahrer kommen sich aber keineswegs zu nahe, was nicht zuletzt an der

wichtigen Mittelkonsole liegt. Das serienmäßige Panorama-Glasdach lässt viel Licht in den Innenraum - angesichts des dunklen Dachhimmels und der hohen Seitenlinie auch notwendig. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit an.

### 3,6 Raumangebot hinten

Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, fällt die Beinfreiheit hinten großzügig aus. Für den Kopf bietet der P7 infolge der coupéhaften Dachlinie weniger Platz, spätestens ab 1,85 m nimmt man Kontakt zum Dach auf. Zudem finden die Füße unter den Vordersitzen keinen Platz und der Kopf der Fondinsassen befindet sich direkt neben der C-Säule. Das Panorama-Glasdach reicht weit nach hinten und sorgt dadurch für einen lichtdurchfluteten Innenraum - allerdings auch, wenn man das nicht möchte. Eine Jalousie gibt es leider nicht.



Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, fällt die Beinfreiheit hinten großzügig aus. Für den Kopf bietet der P7 infolge der coupéhaften Dachlinie weniger Platz, spätestens ab 1,85 m nimmt man Kontakt zum Dach auf.

### 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich auf das asymmetrische Umklappen der Rücksitzbank, verschieben oder in der Neigung verstellen lässt sie sich nicht. In der ersten Reihe kann der P7 mit zahlreichen Ablagen aufwarten. Das Handschuhfach verfügt über eine Beleuchtung, ist aber recht klein bemessen und weder abschließ- noch klimatisierbar. Die Mittelkonsole bietet unter der Armauflage ein praxistaugliches Fach, die Abdeckung lässt sich sowohl zum Fahrer als auch zum Beifahrer hin öffnen. Ebenfalls in der Mittelkonsole befindet sich die gut erreichbare induktive Ladefläche sowie zwei Becherhalter. Letztere bieten aber schmalen Getränke Dosen keinen ausreichenden Halt. Unter der Mittelkonsole

befindet sich eine offene Ablage, die allerdings nicht optimal zu erreichen ist. Die Türfächer bieten vorn Raum für 1-l-Flaschen, hinten sind sie dafür zu klein. Die Becherhalter in der ausklappbaren hinteren Mittelarmlehne sind recht flach und bieten deshalb nur eingeschränkten Halt. Weiteren Stauraum bieten die geschlossenen Lehnentaschen der Vordersitze.

## 2,4 KOMFORT

### 2,6 Federung

Der P7 ist mit einem konventionellen Stahlfeder-Fahrwerk mit einer Doppelquerlenker-Konstruktion an der Vorderachse und einer Mehrlenkerachse hinten ausgestattet. Die adaptive Dämpferregelung ist dem Topmodell "Wing Edition" vorbehalten, ein Luftfahrwerk gibt es erst beim großen SUV G9. Nichtsdestotrotz gelingt dem P7 ein angemessener Fahrkomfort, der einen guten Kompromiss aus Komfort und Verbindlichkeit schafft. Auf Landstraßen arbeitet das Fahrwerk solide und hält zumindest die meisten

Fahrbahnschäden von den Insassen fern. Innerorts und bei Einzelhindernissen kommt das Fahrwerk mit seinen schweren 19-Zoll-Rädern und niedriger Reifenflanke an seine Grenzen, der Komfort bleibt in Summe dennoch ordentlich. Auf der Autobahn macht das Fahrwerk seine Arbeit solide, einzig in Geschwindigkeitsbereichen nahe der Höchstgeschwindigkeit könnte der Chinese - gemäß dem Anspruch einer sportlichen Limousine - noch satter auf der Fahrbahn liegen.

### 2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze des P7 sind serienmäßig elektrisch einstellbar und bieten zudem eine Memory-Funktion auf beiden Plätzen. Der

Einstellumfang beinhaltet neben den Grundeinstellungen (Längs, Höhe, Lehne) auch eine elektrische Einstellung der Sitzneigung auf

der Fahrerseite, die Kopfstützen sind fix mit der Lehne verbunden. Zudem verfügt der Fahrersitz serienmäßig über eine elektrische Vier-Wege-Lendenwirbelstütze, der Beifahrersitz verfügt über keine. 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 und der

Seitenhalt gut. Die Wangen der Sitzflächen sind etwas stärker ausgeformt, die Rückenlehnen lassen mehr Spielraum. Die Konturen der Rücksitze sind ebenfalls komfortabel gestaltet, wenngleich der Seitenhalt erwartungsgemäß niedriger ausfällt. Per se sitzt man hinten komfortabel gepolstert, allerdings steht der recht spitze Kniewinkel dem ansonsten guten Sitzkomfort entgegen. Der Mittelsitz ist schmal und taugt damit nur als Notsitz.

## 1,8 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im P7 ist zumeist sehr niedrig, einzig unter Last vernimmt man ein leichtes Sirren von den E-Motoren und die Fahrgeräusche könnten noch einen Tick besser gedämmt sein. Der gemessene Innengeräuschpegel von 64,0 dB(A) bestätigt

den subjektiven Eindruck und bescheinigt dem XPeng ein gutes Ergebnis. Windgeräusche treten nicht über Gebühr hervor und sind gut isoliert.

## 2,0 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. Die Passagiere im Fond werden über Ausströmer in der Mittelkonsole (mit Drehrädchen) und unter den Vordersitzen mit Frischluft versorgt. Der P7 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 mit dem optionalen Launch-Paket eine

Sitzbelüftung für die Vordersitze. 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. Zudem könnte die Klimaautomatik leiser arbeiten, mitunter ist sie deutlich zu vernehmen.

# 0,8 MOTOR/ANTRIEB

## 0,6 Fahrleistungen

⊕ Der P7 Performance kommt mit je einem Elektromotor an der Vorder- und Hinterachse. Vorn ist ein stromerregter und hinten ein permanenterregter Motor verbaut. Zusammen bringen es die beiden E-Maschinen auf eine Leistung von 473 PS/348 kW und beschleunigen ihn, trotz des hohen Leergewichts von knapp 2,2 t, innerhalb von 4,1 s aus dem Stand auf Tempo 100 (Herstellervorgabe). Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in sehr schnellen 2,0 s, von 80 auf 120 km/h geht es in ebenfalls beeindruckenden 2,5 s. Von 15 auf 30 km/h,

beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt er in 0,7 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 200 km/h elektronisch abgeregelt. Wie zu erwarten ist der P7 Performance mit seinem Allradantrieb und den leistungs- und drehmomentstarken E-Motoren sehr gut motorisiert, was sich im Alltag auch genauso potent anfühlt.

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche - nur ein leichtes Surren der Elektromotoren ist zu vernehmen. Die beiden E-Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, geben ihre Leistung gleichmäßig sowie spontan ab und schieben den P7 auch im oberen Geschwindigkeitsbereich mit Nachdruck voran.

## 0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der P7 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den gut positionierten Wählhebel an der

Lenksäule hat man sich schnell gewöhnt. Die Rekuperationsstufen müssen umständlich über das Zentraldisplay eingestellt werden, auch hierfür gibt es keine haptischen Tasten. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autoholdfunktion, welche über ein Durchdrücken des Bremspedals aktiviert wird.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des XPeng P7 ist grundsätzlich gut, allerdings stellt er seine Ambitionen, eine Sportlimousine zu sein, doch recht deutlich zur Schau. So neigt der chinesische Stromer beim ADAC-Ausweichtest zum Übersteuern und muss mit geschärften Sinnen durch den Ausweichparkour dirigiert werden. Die Lenkung ist zwar direkt, gibt aber wenig Feedback über den Haftzustand, was die Sache zusammen mit den knapp 2,2 t Lebergewicht erschwert. Generell zeigt der P7 geringe Aufbaubewegungen und vermittelt so die gewünschte Verbindlichkeit einer dynamischen Limousine.

Zupft man energisch am Lenkrad, setzt der P7 dies in eine deutliche Richtungsänderung um, stabilisiert sich aber zügig wieder. Geht man in einer schnell durchfahrenen Kurve abrupt vom Fahrpedal, quittiert der XPeng dies mit einer leichten Lastwechselreaktion, die auch beim Betätigen der Bremse in der Kurve auftritt. Nichtsdestotrotz gerät er dabei nicht aus der Contenance. Der Geradeauslauf wie auch die Traktion sind gut - letzteres ist dem Allradantrieb zu verdanken.

### 2,8 Lenkung

Die Lenkung des P7 arbeitet synthetisch und gibt nur wenig Rückmeldung über den Lenkwinkel und den Haftzustand der Vorderräder. Gewöhnt man sich an das eher gefühllose Lenkverhalten, gelingt es dennoch den P7 präzise zu steuern. Die Mittellage lässt sich nur ordentlich erfüllen, zudem stören die hohen Bedienkräfte bei

Autobahnfahrt, die zwar Stabilität suggerieren, aber den P7 bei Spurwechseln oder langgezogenen Kurven unwillig wirken lassen und wenig echtes Fahrgefühl transportieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

### 2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der P7 nach 35,1 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter bis ordentlicher Wert. Allerdings ist das Ansprechverhalten der Bremse

gewöhnungsbedürftig. Vor allem in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen offenbart das Bremspedal anfänglich viel "Leerweg", zudem ist der Druckpunkt nicht sauber zu treffen.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der P7 nahezu alles an Bord, was aktuell auf dem Markt der aktiven Sicherheit erhältlich ist. Doch eines vorweg: Die Funktionsqualität einzelner Assistenten offenbart 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, sowohl bei Fahrzeugen als auch Fußgängern und Fahrradfahrern. 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 P7 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. 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.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der XPeng P7 87 Prozent und volle fünf Sterne für seine Insassensicherheit erzielen (Test 10/2023). 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 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen nur für 1,75 m große Insassen weit genug ausziehen, allerdings kann der Dachhimmel eine stützende Funktion übernehmen. Die Sitzbelegungserkennung zeigt auf allen Sitzplätzen die Belegung und den Anschnallstatus und ermahnt dementsprechend sich anzururten. Mit Hilfe der E-Call-Funktion wird bei einem Unfall

## 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	Serie
	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)

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

## 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. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze fixieren, zumindest mit dem Gurt; XPeng gibt hier in der Betriebsanleitung deutliche Einschränkungen an. Gleiches gilt für den hinteren Mittelsitz, zudem eignet er sich im Test auf Grund der sehr ungünstig positionierten Anlenkpunkte nur sehr eingeschränkt für Montage eines Kindersitzes. 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 für jede Tür einzeln ein- und ausschalten.

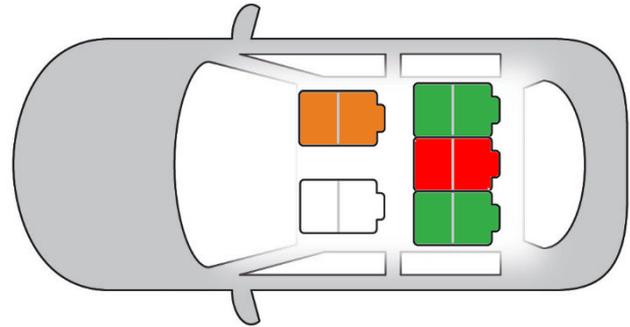
## 2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der XPeng P7 im Kapitel Fußgängerschutz 81 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 10/2023). Ein Notbremsassistent mit Personen- und

schlecht zu erreichen. Darüber hinaus erschweren versenkte Türgriffe bei der Bergung die Rettung der Insassen. Die mittlere Fondkopfstütze bietet weniger Schutz, diese kann nicht so weit herausgezogen werden wie die äußeren.

## 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)

# 1,5 UMWELT/ECOTEST

## 1,0 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,3 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). Um die netto 82,7 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden,

werden auf Grund der internen Ladeverluste (Wandlung von AC- auf DC-Strom) 93,0 kWh benötigt. Aus dem Ecotest Verbrauch von 20,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 101 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 50 von 60 möglichen Punkten.

## 2,0 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 20,3

kWh/100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 82 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der XPeng P7 Performance 40 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 die Elektro-Limousine auf 90 Punkte, was gerade noch fünf von fünf Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

# k.A. AUTOKOSTEN

## Monatliche Gesamtkosten

Der XPeng P7 startet in der günstigen Variante mit Heckantrieb zu einem Preis von 49.600 Euro. Der P7 Performance ist das mittlere Modell und startet ab 58.600 Euro, der Testwagenpreis liegt auf Grund der kurzen Optionsliste bei 59.500 Euro. In Anbetracht der Größe und Ausstattung ist der P7 beinahe günstig - allerdings muss man Abstriche bei den mittelmäßigen Fahrassistenzsystemen und weiteren Details machen. Um der Marke den Start in Deutschland zu erleichtern, gibt es zum Testzeitpunkt das optionale Premium Sitz- und Audiopaket (Nappaledersitze, Highend-Lautsprechersystem, Sitzbelüftung) 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 23 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	P7 Long Range	P7 Performance AWD
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	203 (276)	348 (473)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	440/0	757/0
0-100 km/h [s]	6,7	4,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,8/16,8 kWh E	19,2/19,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/29/25	19/29/25
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	49.600	58.600

### Aufbau

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	9,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	181/358/358
• Dachlast/Anhängelast [kg]	35/-
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	9,27
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	60,9
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	127

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://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	348 kW/473 PS
Maximales Drehmoment	757 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,2 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,24
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.888/1.896/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	2.140/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440/915 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Stützlast/Dachlast	n.b./75 kg
Batteriekapazität (netto)	82,70 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)	2,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R 19 102W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	12 m
Ecotest-Verbrauch	20,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 101 g/km)
Reichweite	455 km
Innengeräusch 130 km/h	64,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	2150/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/770/770 l

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.03.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.460 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.300 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

XPeng P7 Performance AWD

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	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	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Januar 2025

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	348 kW(473 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	348 kW
maximales Drehmoment	757 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,3 kWh/100km/458 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	86,2 kWh/82,7 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	93,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/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	60 km RRW, Batt. gelb
30 km RRW, Batt. rot; 1 % "Batterie gefährlich niedrig. Fahren Sie vorsichtig."	
Leistungsreduzierung	
Notfallstrecke bei Neustart	

### LADEMÖGLICHKEITEN

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

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 203 V, 10 A	-
Typ2	dreiphasig, 230 V	-

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

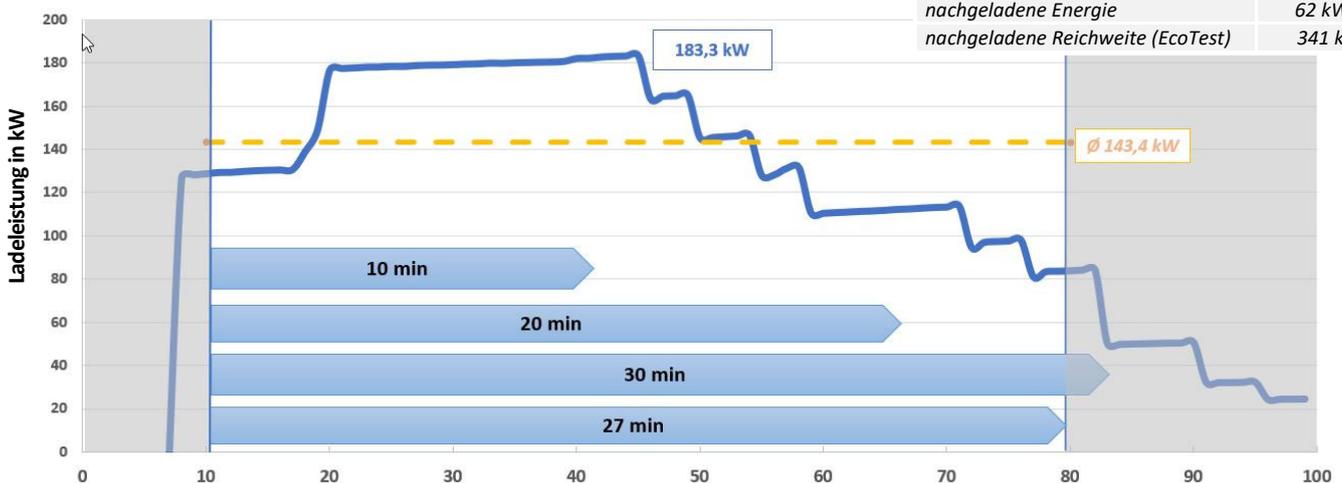
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW, A, V
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	71,5 - 40,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	71,5 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22,5 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 175 kW	27 min

\*10 bis 80%

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE

