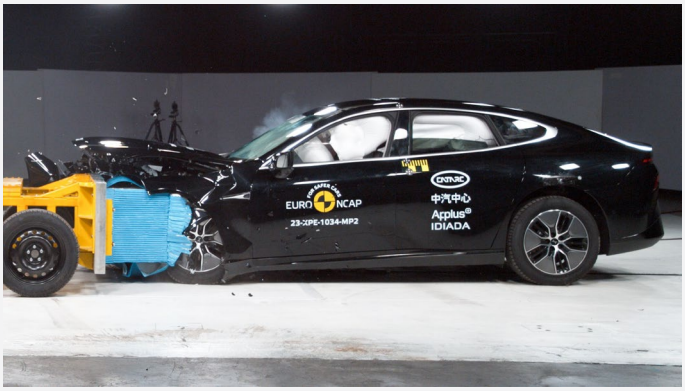
Euro NCAP Test 2023:
XPENG P7

Fünf Sterne für den XPENG P7



Der XPENG P7 im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags seitlich den Oberkörper und das Becken. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene sehr gering bis mittel, für Kinder sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung und Top-Tether-Ankerpunkten. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der XPENG P7 ist mit einem autonomen Notbrems-Assistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem, mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer und einem Aufmerksamkeits-Assistenten serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 87 %

Die Fahrgastzelle des P7 blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummy-Messwerte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. XPENG wies nach, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition ein ähnliches Schutzniveau geboten wird. Der Schutz aller kritischen Körperbereiche war für den Beifahrer gut, der Schutz des Brustkorbs des Fahrers wurde auf der Grundlage von Dummymessungen der Kompression jedoch als gering eingestuft. Die Analyse der Verzögerung des entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und die Bewertung der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der P7 bei einem Frontalaufprall ein gutmütiger Unfallgegner sein würde. Beim Crash gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite wurde der Schutz der Brust für den Fahrer auf Grundlage der Druckbelastung am Dummys als gering eingestuft. Ansonsten war der Schutz beider Dummys in diesem Test gut.

Beim Seitencrashtest war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut oder ausreichend, beim seitlichen Pfahlanprall erzielte der P7 die volle Punktzahl mit gutem Schutz aller kritischen Körperbereiche. Die Kontrolle der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) war mäßig. Der P7 verfügt über eine Gegenmaßnahme (Zentralairbagsystem), um Verletzungen von Insasse zu Insasse bei solchen Aufprallen zu vermeiden, diese hat im Euro NCAP-Test gut abgeschnitten.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab einen geringen Schleudertrauma-Schutz. Der P7 verfügt über ein fortschrittliches e-Call-System, das im Falle eines Unfalls die Rettungsdienste alarmiert. Das Fahrzeug verfügt auch über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden.

Insassenschutz für Kinder: 81 %

Sowohl beim versetzten Frontalaufprall- als auch beim Seitencrashtest wurden alle kritischen Körperbereiche der beiden Kinderdummys gut geschützt, der XPENG P7 erhielt in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes in dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags.

Der P7 ist nicht mit einem System zur Erkennung der Anwesenheit von Kindern ausgestattet. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der P7 ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß installiert und im Fahrzeug untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 81 %

Der Schutz des Kopfes eines anprallenden Fußgängers oder Radfahrers war überwiegend gut oder ausreichend, nur an den steifen A-Säulen wurden schlechte Ergebnisse erzielt. Der Schutz von Becken, Oberschenkel, Knie und Schienbein war an allen Prüfpunkten gut, der P7 erzielte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des XPENG P7 kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Bei den Tests zur Reaktion auf Fußgänger und Radfahrer schnitt das System gut ab. Auch bei der Reaktion auf Motorradfahrer hat das AEB-System in allen Tests gut abgeschnitten und die volle Punktzahl erreicht.

Sicherheits-Assistenten: 78 %

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des XPENG P7 schnitt bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut ab, obwohl es bei Frontalcrashszenarien nicht punkten konnte. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem Gurtwarnsystem auf den Vorder- und Rücksitzen ausgestattet und verfügt über ein System zur Erkennung von Aufmerksamkeitsdefiziten des Fahrers, wie z. B. Müdigkeit und lange Ablenkung, bei der sich der Fahrer nicht auf die Fahraufgabe konzentriert. Kurzzeitige Ablenkung oder die Nutzung des Telefons erkennt das System nicht.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, und der Fahrer kann wählen, ob das System den Begrenzer automatisch einstellen soll.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

XPENG P7

Standard Safety Equipment

2023



Adult Occupant 87%

Child Occupant 81%

Vulnerable Road Users 81%

Safety Assist 78%

SPECIFICATION

Tested Model	XPENG P7 80kW electric, LHD
Body Type	- 4 door saloon
Year Of Publication	2023
Kerb Weight	2020kg
VIN From Which Rating Applies	- all XPENG P7s
Class	Large Family Car

Version 161023

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	–
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✖	✖	–
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✖
Side pelvis airbag	●	●	✖
Centre Airbag	●	✖	–

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	–	✖	●
Integrated CRS	–	✖	✖
Airbag cut-off switch	–	●	–
Child presence detection	–	✖	✖
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

Version 161023

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	●
Cyclist Dooring Prevention	●
AEB Motorcyclist	●
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●
Fatigue / Distraction Detection	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 161023

ADULT OCCUPANT

Total 35.0 Pts / 87%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Frontal Impact 14.0 / 16 Pts



Mobile Progressive Deformable Barrier





Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact 15.3 / 16 Pts



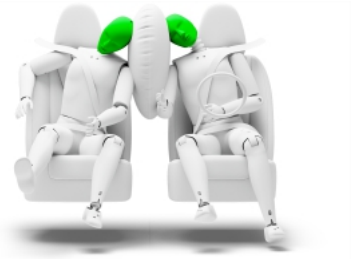
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact 3.2 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 161023

ADULT OCCUPANT

Total 35.0 Pts / 87%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	2.5 / 4 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Available
Submergence Check	Non-compliant

Comments

The passenger compartment of the P7 remained stable in the frontal offset test. Dummy numbers showed good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. XPENG showed that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Protection of all critical body areas was good for the front passenger but the driver's chest protection was rated as marginal, based on dummy readings of compression. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the P7 would be a benign impact partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, chest protection was again rated as marginal for the driver, based on dummy readings of compression. Otherwise, protection of both dummies was good in this test. In the side barrier test, protection of all critical body areas was good or adequate and, in the side pole impact, the P7 scored full points with good protection of all critical boday areas. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was marginal. The P7 has a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts and this performed well in Euro NCAP's test. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats indicated marginal whiplash protection. The P7 has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash. The car also has a system which applies the brakes after an impact, to avoid secondary collisions. XPENG demonstrated that if the car entered water, the doors, if locked, could be opened within two minutes of power being lost but did not demonstrate the duration for which windows would remain functional.

Version 161023

CHILD OCCUPANT

Total 40.0 Pts / 81%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children — 24.0 / 24 Pts

Frontal Impact — 16 Pts



Lateral Impact — 8 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer Kidfix i-Size*
Restraint for 10 year old child: *Graco Booster Basic*

Safety Features — 4.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✖	●	✖
i-Size	✖	●	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖
Top tether	✖	●	✖
Child Presence Detection	✖	✖	✖

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

CRS Installation Check — 12.0 / 12 Pts

i-Size	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
	✖	✖	●	✖	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 161023

CHILD OCCUPANT

Total 40.0 Pts / 81%

Isofix	Seat Position				
	Front		2nd row		
			Left	center	Right
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Seatbelt Attached	Seat Position				
	Front		2nd row		
			Left	center	Right
	✖	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	✖	●	●	●	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 161023

CHILD OCCUPANT

Total 40.0 Pts / 81%

Comments

In both the frontal offset and side barrier tests, good protection was provided to all critical body areas for both child dummies, and the XPENG P7 scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. The P7 is not equipped with a 'child presence detection' system. All of the child restraint types for which the P7 is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 161023

VULNERABLE ROAD USERS

Total 51.5 Pts / 81%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

VRU Impact Protection

25.7 / 36 Pts



Pedestrian & Cyclist Head	7.7 Pts
Pelvis	4.5 Pts
Femur	4.5 Pts
Knee & Tibia	9.0 Pts

VRU Impact Mitigation

25.8 / 27 Pts

System Name	Forward Collision Warning
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	4 km/h

PERFORMANCE |

AEB Pedestrian

8.7 / 9 Pts

Scenario	Day time	Night time
Car reversing into adult or child		—
Adult crossing a road into which a car is turning		—
Adult crossing the road		
Child running from behind parked vehicles		
Adult along the roadside		

— Currently not tested

AEB Cyclist

7.8 / 8 Pts

Scenario	Day time
Approaching cyclist crossing from behind parked parked vehicles	
Turning across path of an oncoming cyclist	
Approaching a crossing cyclist	
Approaching a cyclist along the roadside	

Version 161023

VULNERABLE ROAD USERS

Total 51.5 Pts / 81%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Cyclist Dooring Prevention

0.3 / 1 Pts

Scenario	
Dooring a passing cyclist	sudden opening prevention"

AEB Motorcyclist

6.0 / 6 Pts

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a stationary motorcyclist		
Approaching a braking motorcyclist		
Turn across the path of an oncoming motorcyclist		—

— Currently not tested

Lane Support Motorcyclist

3.0 / 3 Pts

Scenario	Day time
Changing lane across the path of an oncoming motorcyclist	
Changing lane across the path of an overtaking motorcyclist	

Comments

Protection of the head of a struck pedestrian or cyclist was predominantly good or adequate with poor results recorded only on the stiff windscreen pillars. Protection of the pelvis, femur, knee and tibia was at good at all test locations and the P7 scored maximum points in this part of the assessment. The autonomous emergency braking (AEB) system of the XPENG P7 can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system performed well in tests of its response to pedestrians and cyclists. Likewise, the AEB system performed well in all tests of its response to motorcyclists and scored full points.

Version 161023

SAFETY ASSIST

Total 14.2 Pts / 78%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Speed Assistance

2.5 / 3 Pts

System Name	MSLA, ISLA
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	Intelligent ACC (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

1.7 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

1.0 / 1 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	●

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

0.7 / 2 Pts

System Name	Driver Status Monitoring
Type	Direct eye monitoring
Operational From	20 km/h
Fatigue	Drowsiness and Sleep
Distraction	Long Distraction

Version 161023

SAFETY ASSIST

Total 14.2 Pts / 78%

Lane Support

2.5 / 3 Pts

System Name	Lane Departure Assistance
Operational From	60 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

7.5 / 9 Pts

System Name	Forward Collision Warning
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	4 km/h
Sensor Used	camera and radar

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a car crossing a junction		
Approaching a car head-on		—
Turning across the path of an oncoming car		—
Approaching a stationary car		
Approaching a slower moving car		—
Approaching a braking car		—

— Currently not tested

Version 161023

SAFETY ASSIST

Total 14.2 Pts / 78%

Comments

The autonomous emergency braking (AEB) system of the XPENG P7 performed well in tests of its reaction to other vehicles, although it did not score points in the head-on scenarios. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats and the car is equipped with a system to detect driver fatigue, such as drowsiness and long distraction, where the driver is not focussed on the driving task. The system does not recognise short distraction or phone use. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane and also intervenes in some more critical situations. The speed assistance system identifies the local speed limit, and the driver can choose to allow the limiter to be set automatically by the system.

Version 161023

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine & Transmission	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
4 door saloon	Electric	RWD Long Range*	4 x 2	✓	✓
4 door saloon	Electric	AWD Performance	4 x 4	✓	✓
4 door saloon	Electric	Wing Edition	4 x 4	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
October 2023	Rating Published	2023 ★★★★★	✓

Version 161023