

## Euro NCAP Test 2022: **NIO eT7**

### Fünf Sterne für den NIO eT7

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 den Oberkörper und das Becken zusätzlich seitlich. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagssystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist sehr gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene bis auf den Pfahlanprall sehr gering bis gering, für Kinder sehr gering. Es sind ISOFIX-

Halter an den beiden äußersten Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der NIO eT7 ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.



Der NIO eT7 im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

### Insassenschutz für Erwachsene: 91 %

Die Fahrgastzelle des eT7 blieb beim versetzten Frontalcrashtest stabil. Die Dummymesswerte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. NIO wies nach, dass Insassen unterschiedlicher Größe und in verschiedenen Sitzpositionen ein ähnliches Schutzniveau geboten wird. Der Schutz war für alle kritischen Körperbereiche des Beifahrers gut. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenrollenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der eT7 bei einem Frontalaufprall ein aggressiver Unfallgegner sein würde, was zu einer Abwertung führte. Bei der Prüfung gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugsbreite war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut, der eT7 erzielte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl.

Im Seitencrashtest wurden alle kritischen Körperteile gut geschützt. Beim aggressiveren seitlichen Pfahlauftprall wurde der Schutz des Brustkorbs des Fahrers auf der Grundlage der vom Dummy gemessenen Rippenkompressionen als gering eingestuft. Die Kontrolle der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper bei einem Seitenauftprall auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) wurde als ausreichend eingestuft. Der eT7 verfügt über eine Gegenmaßnahme (Zentralairbagssystem), um Verletzungen von Insasse zu Insasse bei solchen Aufprallereignissen in der ersten Sitzreihe abzumildern. Das System schnitt im Euro NCAP-Test gut ab und schützte die Köpfe der Insassen gut.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckauftprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der eT7 verfügt über ein modernes e-Call-System, das im Falle eines Unfalls die Rettungsdienste alarmiert, sowie über ein System, das automatisch die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden.

## **Insassenschutz für Kinder: 87 %**

Der eT7 bot sowohl den 6- als auch den 10-jährigen Dummies bei den Tests im versetzten Frontalaufprall und mit der seitlich eindringenden Barriere einen guten Schutz für alle kritischen Körperregionen und erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines nach hinten gerichteten Kindersitzes auf diesem Sitzplatz zu ermöglichen. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der eT7 ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß eingebaut und untergebracht werden.

## **Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 73 %**

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers war überwiegend gut oder ausreichend. Der Stoßfänger bot den Beinen des Fußgängers an allen Teststellen guten Schutz, der Schutz des Beckens war jedoch überwiegend schwach oder ungenügend. Das autonome Notbremssystem (AEBS) des eT7 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, wobei in den meisten Testszenarien Kollisionen vermieden wurden.

## **Sicherheits-Assistenten: 95 %**

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des eT7 hat bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut abgeschnitten. Ein Gurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig auf den Vorder- und Rücksitzen angebracht. Das Fahrzeug ist mit einem System zur Erkennung von Fahrermüdigkeit ausgestattet. Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen ein.

Ein Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung und der Fahrer kann wählen, ob er den Begrenzer selbst einstellt oder das System dies automatisch tun lassen will. Der Geschwindigkeitsbegrenzer hat jedoch bei einer der Testgeschwindigkeiten die Genauigkeitsanforderungen von Euro NCAP nicht erfüllt, so dass für diesen Teil des Systems keine Punkte vergeben wurden. NIO hat Euro NCAP mitgeteilt, dass alle Fahrzeuge eine überarbeitete Software erhalten werden, um die Genauigkeit des Systems zu verbessern.

### Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.  
Test und Technik  
81360 München  
E-Mail [tet@adac.de](mailto:tet@adac.de)  
[www.adac.de](http://www.adac.de)

Euro NCAP  
[www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)



**NIO ET7**  
Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant



91%

Child Occupant



87%

Vulnerable Road Users



73%

Safety Assist



95%

## SPECIFICATION

Tested Model

NIO ET7, LHD

Body Type

- 4 door saloon

Year Of Publication

2022

Kerb Weight

2379kg

VIN From Which Rating Applies

- all ET7's

Class

Executive

## SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
<b>FRONTAL CRASH PROTECTION</b>			
Frontal airbag	●	●	—
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✗	✗	—
<b>LATERAL CRASH PROTECTION</b>			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✗
Side pelvis airbag	●	●	✗
Centre Airbag	●	●	—

Euro NCAP © NIO ET7 Nov 2022 2/18

## SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

---

		Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION				
Isofix/i-Size	—	✗	●	
Integrated CRS	—	✗	✗	
Airbag cut-off switch	—	●		—
SAFETY ASSIST				
Seat Belt Reminder	●	●	●	

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✗
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	●
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

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



## ADULT OCCUPANT

Total 34.8 Pts / 91%

GOOD

ADEQUATE

MARGINAL

WEAK

POOR

## Frontal Impact

13.8 / 16 Pts

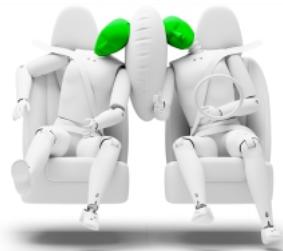


Mobile Progressive Deformable Barrier

Full Width Rigid Barrier

## Lateral Impact

15.5 / 16 Pts



Side Mobile Barrier

Side Pole

Far-Side Excursion

Occupant Interaction

## Rear Impact

3.6 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

**ADULT OCCUPANT**

Total 34.8 Pts / 91%

 GOOD   
  ADEQUATE   
  MARGINAL   
  WEAK   
  POOR

Rescue and Extrication		2.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant	
Advanced eCall	Available	
Multi Collision Brake	Available	

**Comments**

The passenger compartment of the ET7 remained stable in the frontal offset test. Dummy readings indicated good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. NIO demonstrated that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Protection was good for all critical body areas of the passenger. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the ET7 would be an aggressive impact partner in a frontal collision, and the score was penalised accordingly. In the full-width rigid barrier test, protection of all critical body areas was good and the ET7 scored maximum points in this part of the assessment. In the more aggressive side pole impact, protection of the driver's chest was rated as marginal, based on dummy readings of rib compressions. 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 found to be adequate. The ET7 has a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. The system performed well in Euro NCAP's test, with good protection of occupants' heads. 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 also indicated good whiplash protection. The ET7 has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash and a system which automatically applies the brakes to prevent secondary collisions.

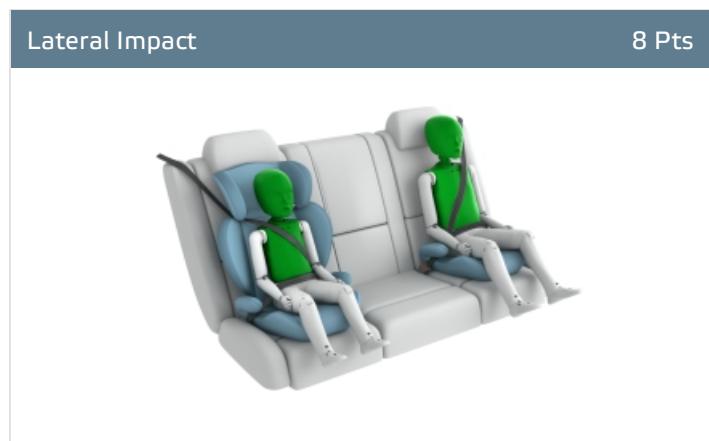
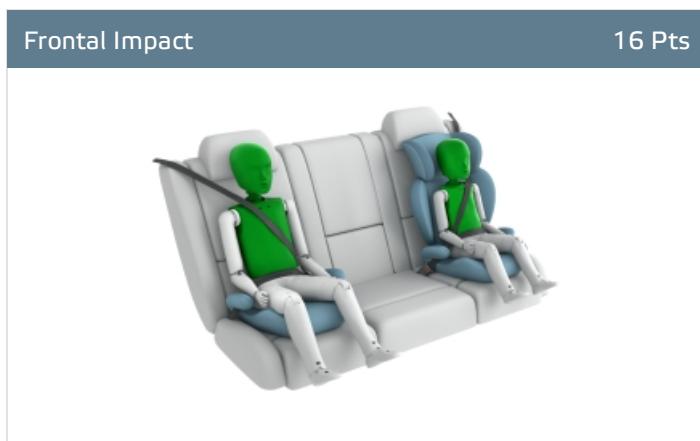
**CHILD OCCUPANT**

Total 43 Pts / 87%

 GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Crash Test Performance based on 6 &amp; 10 year old children

24.0 / 24 Pts

Restraint for 6 year old child: *Cybex Solution Z Isofix*Restraint for 10 year old child: *Osann Flux plus***Safety Features**

7.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✗	●	✗
i-Size	✗	●	✗
Integrated CRS	✗	✗	✗

● Fitted to test car as standard

○ Not on test car but available as option

✗ Not available

## CRS Installation Check

12.0 / 12 Pts

● Install without problem● Install with care● Safety critical problem✖ Installation not allowed

## ■ i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl &amp; 2wayFix (i-Size)

Maxi Cosi 2way Pearl &amp; 2wayFix (i-Size)

BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)

BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



## ■ ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)

Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)





## CHILD OCCUPANT

Total 43 Pts / 87%

## ■ Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix &amp; EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)



**CHILD OCCUPANT**

Total 43 Pts / 87%

	Seat Position			
	Front	2nd row		
		PASSENGER	LEFT	CENTER
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZI Kid X2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZI Flex FIX i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZI Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	—	●	—	●
Cybex Solution Zi-Fix (ISOFIX)	—	●	—	●
Maxi Cosi CabrioFix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi CabrioFix & EasyFix (Belt)	●	●	●	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Cybex Solution Zi-Fix (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem

● Install with care

● Safety critical problem

✖ Installation not allowed

— Not available

**Comments**

The ET7 provided good protection for all critical body regions of both the 6 and 10 year dummies in the frontal offset and side barrier tests, and 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. All of the child restraint types for which the ET7 is designed could be properly installed and accommodated.



## VULNERABLE ROAD USERS

Total 39.5 Pts / 73%

 GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

## Pedestrian

24.6 / 36 Pts



Head Impact	16.4 Pts
Pelvis Impact	2.2 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

## Vulnerable Road Users

14.9 / 18 Pts

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



## VULNERABLE ROAD USERS

Total 39.5 Pts / 73%

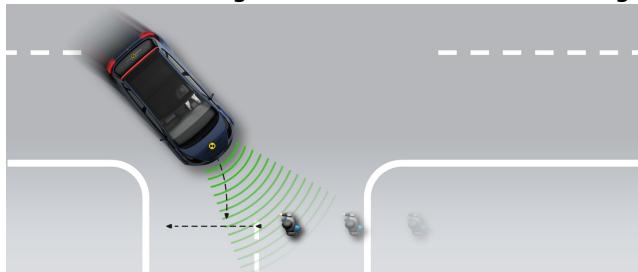
## AEB Pedestrian

## ■ Day time

Vehicle reversing into standing pedestrian



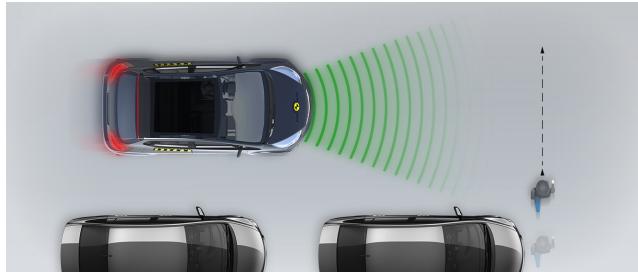
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



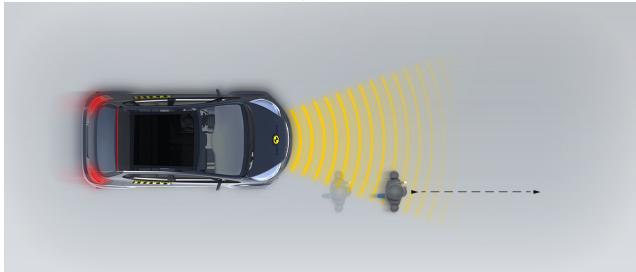
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles



Adult along the roadside



## ■ Night time

Adult crossing the road



Adult along the roadside





## VULNERABLE ROAD USERS

Total 39.5 Pts / 73%

## AEB Cyclist

 7.8 / 9 Pts

Cyclist from nearside, obstructed view



Approaching a crossing cyclist



Cyclist along the roadside



## Comments

Protection of the head of a struck pedestrian was predominantly good or adequate. The bumper offered good protection to pedestrians' legs at all test locations but protection of the pelvis was predominantly weak or poor. The autonomous emergency braking (AEB) system of the ET7 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, with collisions avoided in most test scenarios.

**SAFETY ASSIST**

Total 15.2 Pts / 95%

**Speed Assistance**

System Name	Speed Assistance System
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

**Occupant Status Monitoring**
> **Seatbelt Reminder**

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

Pass  
 Fail  
 — Not available

> **Driver Monitoring**

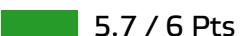
System Name	DMS
Type	direct eye monitoring
Operational From	20 km/h

 **SAFETY ASSIST**

Total 15.2 Pts / 95%

**Lane Support**
 **3.5 / 4 Pts**

System Name	Lane Support System	
Type	LKA and ELK	
Operational From	65 km/h	
<b>PERFORMANCE</b>		
Emergency Lane Keeping		GOOD
Lane Keep Assist		MARGINAL
Human Machine Interface		GOOD

**AEB Car-to-Car**
 **5.7 / 6 Pts**

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

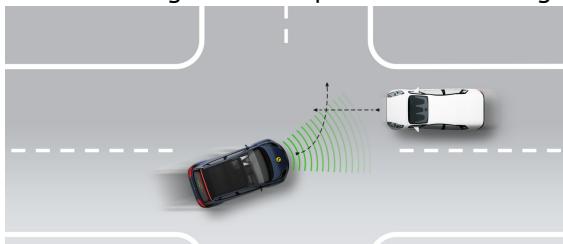


## SAFETY ASSIST

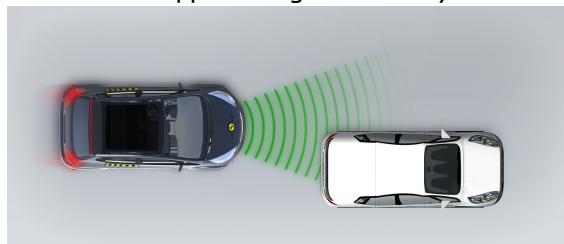
Total 15.2 Pts / 95%

## ■ Autobrake function only

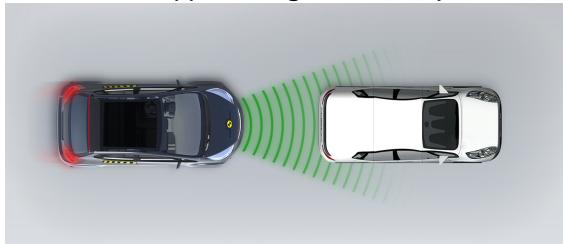
Car turning across the path of an oncoming car



Approaching a stationary car



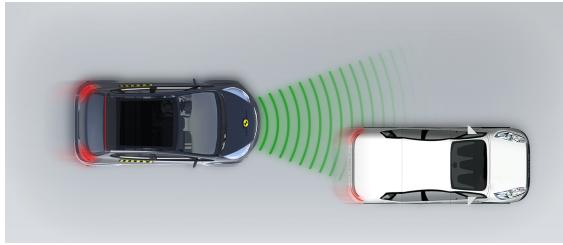
Approaching a stationary car



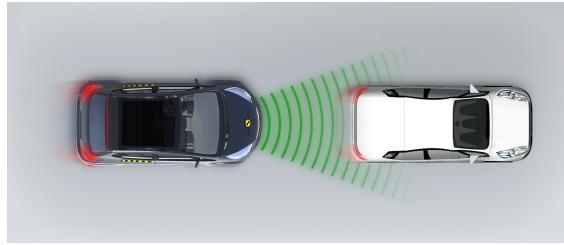
Approaching a stationary car



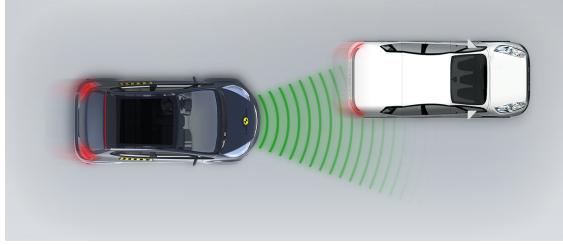
Approaching a slower moving car



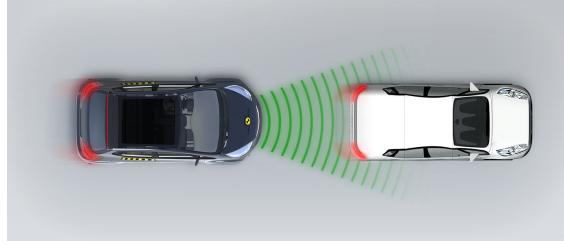
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



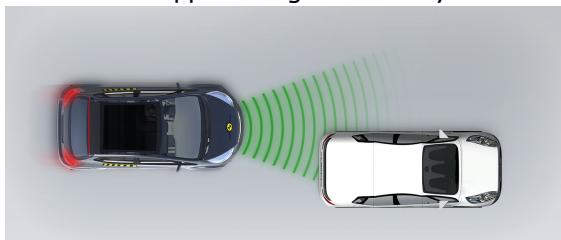


## SAFETY ASSIST

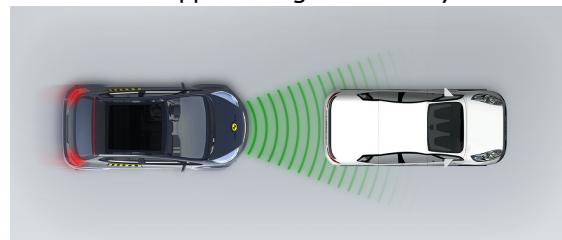
Total 15.2 Pts / 95%

## ■ Driver reacts to warning

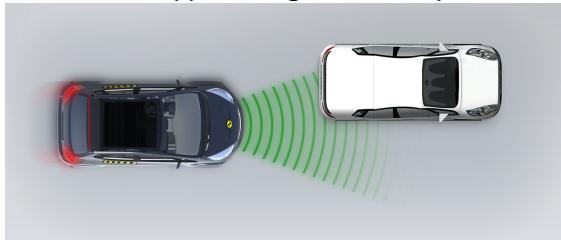
Approaching a stationary car



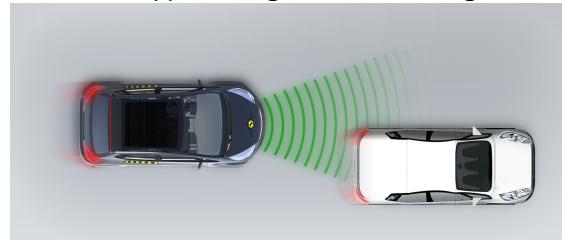
Approaching a stationary car



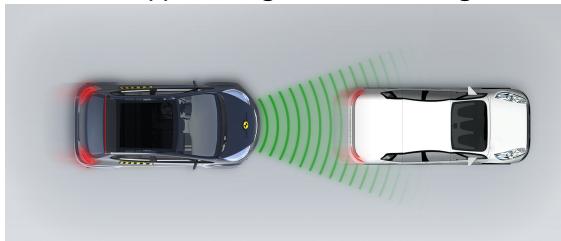
Approaching a stationary car



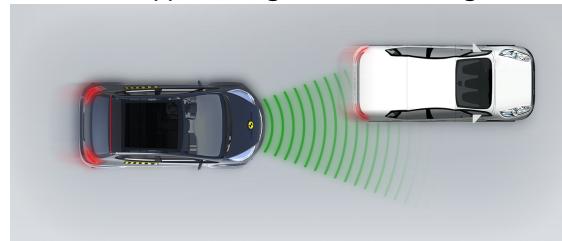
Approaching a slower moving car



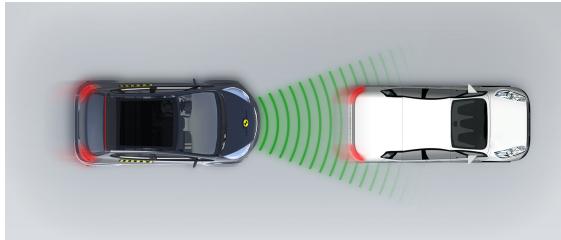
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car





## SAFETY ASSIST

Total 15.2 Pts / 95%

## Comments

The ET7's autonomous emergency braking (AEB) system performed well in tests of its reaction to other vehicles. 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. 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. A speed assistance system detects the local speed limit and the driver can choose to set the limiter or let the system do so automatically. [However, the speed limiter failed Euro NCAP's accuracy requirements at one of the test speeds and that part of the system was not rewarded. NIO have informed Euro NCAP that all cars will receive revised software to improve the accuracy of the system.

## RATING VALIDITY

---

### Variants of Model Range

Body Type	Engine	Drivetrain	Rating Applies	
			LHD	RHD
4 door saloon	PEV *	4 x 4	✓	-

\* Tested variant

### Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
November 2022	Rating Published	2022 ★★★★★	✓