
Fahrbericht Nio EL7: Alles dran, alles drin

Von Frank Wald, cen

Nio macht Tempo. Nach der Oberklasselimousine ET7 hat der chinesische E-Auto-Hersteller jetzt die Bestellbücher für den kürzeren Tesla-Model-3-Konkurrenten ET5 geöffnet. Vorher aber noch startet in diesen Tagen das Elektro-SUV EL7, das Modellen wie Audi e-Tron, Mercedes EQE SUV oder BMW iX mit digitaler Intelligenz, Edel-Ambiente und nahezu kompletter Ausstattung in die Parade fahren will. „Für uns gibt es nur ein Segment und das ist Premium“, sagt Nios deutscher General Manager Ralph Kranz. Und davon zeugen nicht nur die Preise.

Stolze 73.900 Euro rufen die Chinesen für ihr Mittelklasse-SUV auf – ohne Batterie. Wie bei der Limousine stehen zur Wahl ein 75-kWh-Akku mit 391 Kilometer WLTP-Reichweite sowie eine 100-kWh-Variante, die im Idealfall 509 Kilometer weit tragen soll, für die dann noch einmal 12.000 Euro respektive 21.000 Euro zu zahlen sind. Macht unterm Strich also 85.900 Euro oder 94.900 Euro. Alternativ lassen sich die Energiespeicher aber auch für 169 Euro oder 289 Euro im Monat mieten. Wem das alles zuviel Zahlenwerk ist, kann sich auch für ein Abomodell entscheiden, mit fixen Laufzeiten (12 bis 60 Monate) ab 1299 Euro oder monatlich flexibel ab 1669 Euro.

So oder so, nur mit der Mietoption lässt sich die eigentliche Nio-Neuheit nutzen: der mobile Batteriewechsel, bei dem ein leerer Akku automatisch in gut fünf Minuten gegen einen vollen ersetzt werden kann. Zwar gibt es von diesen Power Swap Stations (PSS) hierzulande zurzeit erst zwei, doch verspricht Nio, bis Ende des Jahres in Europa 120 davon entlang der Haupt-Transitstrecken zu errichten. Der deutsche Geschäftsführer sieht in dieser Technologie ein großes Eroberungspotenzial für seine Hauptklientel, die vielfahrenden Firmen- und Flottenfahrer, die dem Thema Elektroauto noch ablehnend gegenüber stehen. „Die wollen so wenig wie möglich tanken und entsprechend auch nicht laden“, sagt Kranz. „Ich bin überzeugt, dass wir mit einem Netz solcher Swap-Stations dieser Zielgruppe einen ganz neuen Zugang geben.“

Und nicht wenige werden dabei positiv überrascht sein. Denn tatsächlich bietet der Allrad-Stromer Technik und Komfort vom Feinsten, zeigt mit seinem reduzierten Design souveränes Understatement, auch wenn es längst nicht so markant ausfällt wie etwa bei den koreanischen Marken. Was nicht heißen soll, dass das 4,91 Meter lange, 1,99 Meter breite und 1,72 Meter hohe Elektro-SUV nicht Eindruck macht. Die geschlossene „Haifischnasen“-Front zitiert die Tesla-Optik, darin integriert schmale LED-Scheinwerferbänder. Etwas unschön ins Auge fallen hingegen die Beulen am Dach auf, in denen hochauflösenden Kameras für die Assistenzsysteme und kommende autonomen Fahrfunktionen stecken. Auch der dafür notwendige Langstrecken-LiDAR in der Mitte erinnert trotz der aerodynamisch angepassten Form an ein Taxi-Anzeige. Die Seitenansicht wirkt flächig und geschlossen, ohne störende Sicken, dafür mit bündig versenkten Türgriffen, die ausfahren, sobald sich der Fahrer mit der Schlüsselkarte nähert. Das Heck wird von einem durchgehenden, schmalen LED-Band unterteilt.

Zwischen den Achsen streckt sich der EL7 auf 2,96 Meter, wodurch im Fünfsitzer vorne wie hinten ein großzügiges Raumgefühl und viel Platz für die Beine entstehen. Auch fürs Gepäck räumt das SUV standradmäßig 570 Liter, 658 Liter mit abgesenktem Kofferraumboden und 1545 Liter bei umgelegten Rücksitzlehnen frei. Darüber hinaus darf der Allrad-Stromer auch noch bis zu zwei Tonnen schwere Wohnwagen und Anhänger an den elektrisch ausfahrbaren Haken nehmen.

Auch an der Interieurgestaltung erkennt man den kalifornischen Ideengeber, wenn auch in deutlich besserer Materialauswahl und Qualitätsanmutung. Der Anspruch der Designer, ein „Second Living Room“, ein zweites Wohnzimmer zu schaffen, ist durchaus gelungen. Bequeme Lounge-Sitze, 14-fach elektrisch verstellbar, serienmäßig beheiz- und belüftbar sowie mit Massagefunktion ausgestattet. Der Beifahrersitz mit ausfahrbarer Beinauflage surrt auf Tastendruck zu einer flachen Liege. Die belebten Polster und Bezüge können selbstverständlich auch in vegan geordert werden, Ablagen und Blenden bestehen aus

nachwachsendem Rattan. Was man berührt, fühlt sich gut und hochwertig an. Originell gemacht ist der Gangwahlhebel, der sich als Walze mit geriffeltem Aufsatz harmonisch in der ansteigenden Mittelkonsole wegdekoriert.

Umso präsenter ragt darüber der 12,8 Zoll große AMOLED-Bildschirm hervor, über den – wie beim kalifornischen Vorbild – so gut wie alle Fahrzeugfunktionen gesteuert werden. Leider aber auch mit bekannten Nickeligkeiten. Etwa, wenn zur Lenkradverstellung die vielen Ebenen des Menüs durchforstet werden müssen, bevor man nach vier Klicks die entsprechenden Einstellungen am Lenkrad vornehmen kann. Doch immerhin scheint die Bedienung im Großen und Ganzen logisch aufgebaut und geht mit der „trial-and-error“-Methode nach einigem Ausprobieren ganz flott von der Hand.

Allerdings sollte man sich beim Herumfummlen nicht von „Nomi“ erwischen lassen. Die kugelige Interface-Einheit mit dem Strichmännchen-Gesicht auf dem Armaturenräger lässt einen nicht aus den künstlichen Augen, tadelt bei länger abschweifenden Blick konzentriert zu bleiben, warnt vor Tempoübertritten und hat beständig irgendetwas anzumerken. Dagegen fehlen ihr die Worte, will man etwa etwas über die Umgebung wissen, welches Wetter man auf der Strecke oder am Zielort zu erwarten hat oder wo es etwas zu essen gibt. Höflich, aber ahnungslos, möge man „die Frage doch bitte anders formulieren“ oder meldet „sich bei nächsten Mal gerne wieder“. Doch beim nächsten Update „Over-the-Air“ kann sich das schon wieder anders anhören.

Schließlich liegt hinter dem vorlauten Mädel ein neuronales Netzwerk, das mit einem Zentralrechner namens ADAM verbunden ist, der pro Sekunde acht Gigabyte verarbeitet. Das KI-Superhirn verfügt über 48 CPU-Kerne mit einer Gesamtrechenleistung von sieben Tesla-FSD-Systemen, die der US-Elektroautopionier fahrlässigerweise immer noch als „Autopilot“ verkauft. Fürs automatisierte Fahren ist der EL7 damit jedenfalls jetzt schon besser gerüstet als ein Tesla es je war. Doch bis dahin hält der Fahrer das Lenkrad noch selbst in der Hand. Und das mit wachsender Freude.

Denn der 180-kW-Permanentmagnetmotor vorne und der 300-kW-Induktionsmotor hinten summieren eine maximale Leistung auf 480 kW (652 PS), was zusammen mit dem Spitzendrehmoment von 850 Nm einen phänomenalen Antritt und nicht minder beeindruckende Beschleunigungswerte beschert. Aus dem Stand katapultiert sich der immerhin gut 2,4 Tonnen schweren Trumm in sportwagenähnlichen 3,9 Sekunden auf Tempo 100. Bei 200 km/h wird elektronisch abgeregelt. Wobei, so richtig sportlich fühlt sich das nicht an. Dafür wirkt der massige Wagen in schnelleren Kurven einfach nicht behände genug, scharrt trotz Allradantrieb hie und da mit den Hufen, auch wenn er die Kehren mit Hilfe der feinfühlig ansprechenden, elektronischen Dämpfer am Ende berechenbar durchheilt. Noch besser beherrscht der große SUV aber die lange Gerade, wo Luftfederung und aufwändige Isolierung im Wagen für majestätische Laufruhe sorgen. Auf kleinerem Raum in der Stadt hinterlassen der für einen Stromer ungewöhnlich große Wendekreis von 12 plus Metern und gut drei Meter Radstand hingegen eher einen ungelungenen Eindruck. Und wo wir gerade beim Meckern sind, gibt es noch einen Makel zu vermelden: Die Akkus nuckeln im AC-Modus nur mit 11 kW und auch am DC-Schnelllader geht es bei der kleinen Batterie nur mit maximal 140 kW, bei der großen gar nur mit 126 kW etwas träge voran. Da sind die deutschen Wettbewerber allesamt – zumindest auf dem Papier – flotter unterwegs.

Eines allerdings ist anders als bei der hiesigen Hochpreis-Konkurrenz. Für den Nio EL7 gibt es keine Optionsliste, weil ab Werk so gut wie alles dabei ist. Egal ob Leder, Head-up-Display, Luftfederung, „das größte Panorama-Schiebedach der Branche“, Ambientelicht, 1000-Watt-Dolby-Panorama-Soundanlage mit 23 Lautsprechern oder die komplette Assistenz-Armada. Nur die beiden Lackierungen „Airspace Blue“ und „Southern Star“ kosten noch 1680 Euro extra. So gesehen könnte der Nio EL7 dann doch wieder fast als Premium-Schnäppchen durchgehen. (Frank Wald/cen)

Daten Nio EL7

Länge x Breite x Höhe (m): 4,91 x 1,99 x 1,72

Radstand (m): 2,96

Antrieb: 2 E-Motoren, Allradantrieb, 1-stufiges Reduktionsgetriebe

Systemleistung: 480 kW / 652 PS
Max. Drehmoment: 850 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.
Energieverbrauch (WLTP): k.A.
CO₂-Emissionen (WLTP): 0 g/km
Batteriegröße: 100 kWh
Reichweite (WLTP): 509 km
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2366 kg / k.A.
Kofferraumvolumen: 570-1545 Liter
Basispreis: 73.900 Euro (ohne Batterie)
Batteriekauf: 21.000 Euro
Batteriemiete monatlich: 289 Euro

Bilder zum Artikel



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



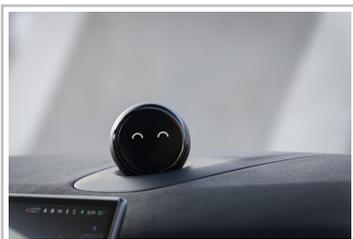
Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



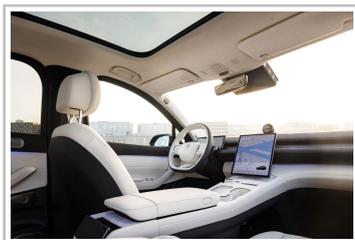
Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio



Nio EL7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nio
