

# KNALL- EFFEKT?

Xiaopeng Motors, nie gehört? Dann sollten Sie mal Google fragen, denn die Chinesen sind ein Geheimtipp unter den E-Auto-Start-ups. Ob Großinvestoren und Kleinkapital-Geber aufs richtige Pferd gesetzt haben, klären wir im ersten, exklusiven Einzeltest mit der Limousine XPeng P7.



**S**chafft er's, so zu rangieren, dass der Ladeanschluss direkt am Kabel liegt? Authentifizierung per RFID-Karte, für Fortgeschrittene mit dem Smartphone oder profimäßig via Plug-and-charge? Startet der Ladevorgang auf Anhieb, oder ist Nachhilfe nötig? Ein Besuch an der Gleichstrom-Tankstelle hat immer ein bisschen was vom Gang auf dem Catwalk. Jede Radumdrehung, jeder Grad Lenkwinkel, jeder Handgriff wird ganz genau beobachtet von gelangweilt wartenden Akku-Fahrern,

deren einzige Unterhaltung Zahlen auf schlecht ablesbaren Ladesäulen-Displays sind. Und dann fährst du im XPeng P7 vor, guckst in große Fragezeichengesichter, denen die Züge vollends entgleiten, wenn von E-Motoren betriebene Scherenportale nach oben surren (na klar, wir fahren ja auch die Wing Edition mit Vollaustattung). Aber Achtung, die Vorstellung kann schnell zur Lachnummer werden, wenn die sensiblen Türsensoren ein Hindernis identifizieren, den Öffnungsvorgang prompt stop-

## CAR-GUIDE

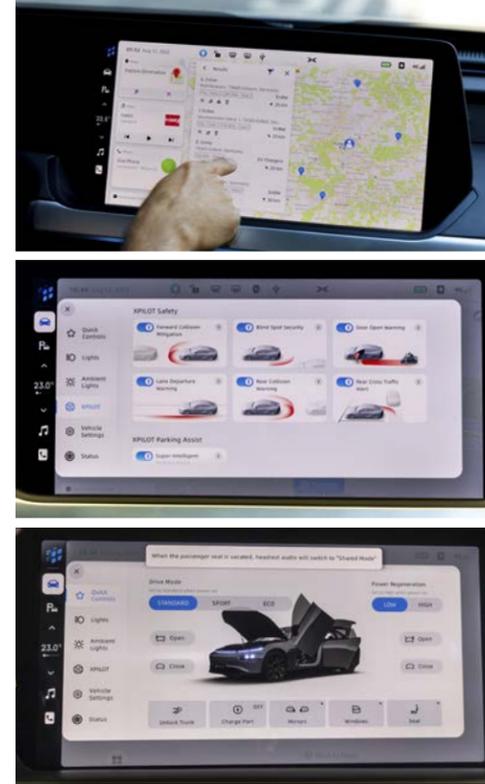
**SEGMENT:**  
Oberklasse-Limousinen  
**KOSTEN:**  
Ab 459.900 NOK  
**VERKAUFSSTART:**  
2020 in China, 2021 in Norwegen, 2022 (geplant) in Schweden, Dänemark und den Niederlanden  
**KONKURRENTEN:**  
BYD Han, Genesis Electrified G80, Lucid Air, Mercedes EQE, Nio ET7, Tesla Model S



**Wir nehmen Sie mit im XPeng P7**  
Einfach den QR-Code mit der Smartphone-Kamera scannen und dem Link folgen



**Tiefer Armaturenräger mit breiten Luftausströmern unter Metallzierleiste. Ergonomisch sinnvoll platzierter 15-Zoll-Touchscreen. Weniger sinnvoll: Warnblinkschalter im Dachhimmel**



**Akku leer und Hunger? Ladestationensuche mit allen relevanten Daten plus Gastronomie vor Ort. Bis dahin assistentengesichert unterwegs mit Unterstützung des XPilot-Systems, denn die Touch-Bedienung lenkt ab**



pen und man anschließend schon mal mit Muskelkraft nachhelfen muss, weil's nicht sofort weitergeht.

Doch keine Bange, die umgerechnet etwa 13000 Euro teuren Türen sind kein Muss, und mit wie üblich öffnenden Einstiegen ist der P7 eher unauffällig unterwegs, erinnert an eine Kreuzung aus Tesla Model S und Lucid Air mit einem Schuss Nio ET7. Ein paar Eckdaten zum Einstimmen? Stufenheck-Limousine, 4,88 Meter lang, zwei E-Maschinen, 316 kW Leistung, 83 kWh Bruttokapazität. Keine Experimente also, sondern ganz nah an den etablierten Wettbewerbern.

**Farbe, Felgen, fertig**

Allein die Bestell-Homepage der Chinesen ist ähnlich aufgebaut wie beim E-Auto-Pionier aus Austin/Texas: überschaubares Modellprogramm, ein, maximal zwei Antriebsoptionen, Polster, Farbe, Felgen, fertig. Die Sache hat allerdings einen Haken, denn aktuell verkauft XPeng europaweit nur in Norwegen Autos (Schweden, Dänemark und die Niederlande sollen in den nächsten Monaten folgen) – und das ist vielleicht auch ganz gut so. Denn bis P7 und Konsorten nach Deutschland kommen, gibt es noch einiges zu tun. Doch der Reihe nach.

Bei den Zutaten macht XPeng ebenfalls keine Experimente, lässt den netto 80 kWh Strom speichernden NMC-Akku (Lithium-Nickel-Mangan-Kobalt) vom Batterie-Giganten CATL zuliefern, verbaut an Vorder- und Hinterachse je eine permanent-



**35,5 Meter**

**Bremsweg braucht der P7 mit kalten Scheiben aus Tempo 100. Ist die Anlage warm, sind es zehn Zentimeter weniger. Der P7 liegt damit auf Augenhöhe mit BMW i4 oder Tesla Model 3**

**Scherentüren-Show an der Schnelllade-station. Die Vorstellung mit der geringen Gleichstrom-Ladeleistung ist allerdings weniger bühnenreif**

erregte Synchronmaschine (PSM; vorn: 120 kW; hinten: 196 kW), setzt die Buchse für CCS- und Mode-3-Stecker nach hinten rechts, unter eine wie beim Porsche Taycan per Knopfdruck elegant nach oben und unter die Karosserie gleitende Abdeckung. Die Bremse kommt von Brembo, die Reifen von Michelin – China-spezifisch mit verstärkter Karkasse. Gute Voraussetzungen also für diesen Test, den wir mit Unterstützung der Firma InnoFleet durchführten, ein auf die Automobil- und Filmindustrie spezialisierter Dienstleister für Benchmarking-Fahrten, Präsentationen und Medienproduktionen, der uns den über Monate ausgebuchten P7 kurzfristig zur Verfügung stellte.

Nun aber aufmachen, reinsetzen, ausprobieren und feststellen, dass die

Wing Edition nichts für enge Parklücken ist, weil die Scherentüren doch recht weit nach außen öffnen. Das beinahe knöpfchenfreie Cockpit ist so gelayoutet, dass man viel Platz und alles im Blick hat, mit flachem Armaturenräger, auf dem zwei miteinander verrahmte Querformat-Bildschirme installiert sind.

**Wie Tesla, nur besser**

Auch hier erinnern Grafiken und Schrifttyp an Tesla, jedoch serviert XPeng alle wichtigen Fahrdaten blickgünstiger direkt hinterm Lenkrad. Sämtliche Fahrzeugfunktionen steuert man über den 15-Zoll-Touchscreen rechts vom großen Zweispeichenlenkrad, sogar die Luftstromrichtung der Klimaanlage. Immerhin: Für die Bedienung von Scheibenwi-

scher, Blinker, Fensterheber und Getriebe darf man noch Hebel und Tasten bewegen, die uns alle irgendwie bekannt vorkommen. Gut so. Besser Bewährtes kopieren als dem Kunden etwas Verkünsteltes vorsetzen, was schick aussieht, im Alltag aber unpraktisch ist. So wie die Platzierung des Warnblinkknopfes, der im Fahrerblickfeld sitzen sollte statt in der Dachhimmelverkleidung.

Vielfach elektrisch einstellbare Ledersessel vorn mit Heizung und Belüftung taugen für die Langstrecke, stützen bei Querschleunigung aber nur mäßig. Praktisch ist die halbrund geformte Fahrerkopfstütze mit integrierten Lautsprechern für auf den Piloten fokussierte Navi-Ansagen oder Telefonate. Hinten bekommt man davon kaum etwas mit,



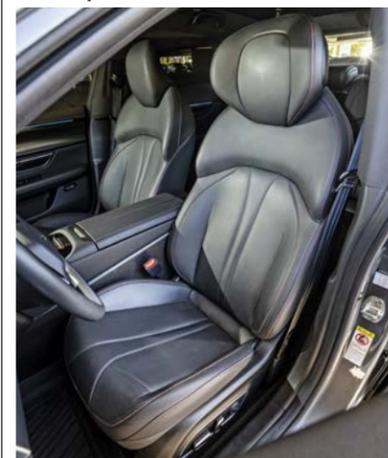
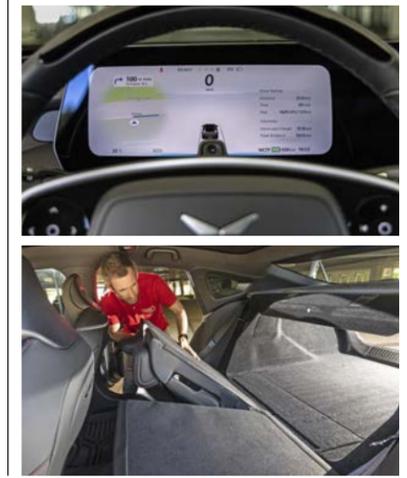
sitzt auf einer flachen und deshalb nicht optimal nutzbaren Bank, hat viel Platz hinter den Vordersitzlehnen, aber weniger unterm getönten Panorama-Glasdach. So ist das eben mit den windschlüpfigen Silhouetten ( $c_w$ -Wert: 0,236). Immerhin bleiben noch 440 Liter Kofferraumvolumen hinter dem Heckdeckel, die übliche AC-Kabelage passt ins flache Fach unter der Fronthaube.

Wechsel hinters Volant. Per Touchscreen wählt man zwischen

den drei Fahrmodi, die sich vor allem auf die Reaktion des Fahrpedals auswirken. Am besten, man klickt ins Standardprogramm, denn ein großer Dynamiker ist der gut 2,1 Tonnen schwere P7 trotz flotter Fahrten durch die Spurwechsel- und Slalomgasse nicht. Bei Ausweichmanövern schiebt die lange Limo vorhersehbar über die Vorderräder, lastwechselt sicher, frühzeitig eingefangen von der elektronischen Fußfessel.

Überhaupt steht das Thema Sicherheit bei XPeng hoch im Kurs (bei der Konstruktion des Chassis soll Porsche Engineering beteiligt gewesen sein), schließlich wachen von fünf Radar- und 14 Nahbereichssensoren sowie weiteren 14 Kameras mit Informationen gefütterte Sicherheitsassistenten (XPilot) über das aus einem steifen Stahl-Alu-Mix konstruierte Fahrzeug. Schon jetzt könnte der P7 nach Level 3 autonom fahren (in Deutschland noch nicht homologiert), Level 4 soll in naher Zukunft möglich sein. Einige Funktionen wie der Überholassistent oder die Sprachbedienung funktionieren in Europa noch nicht oder nur eingeschränkt, zumal die Software des Testwagens

**Tesla-ähnliche Display-Grafiken, im P7 aber blickgünstig hinterm Lenkrad. Asymmetrisch umklappbare Fondlehnen für mehr Stauvolumen im großflächig ausgefilzten Gepäckraum**



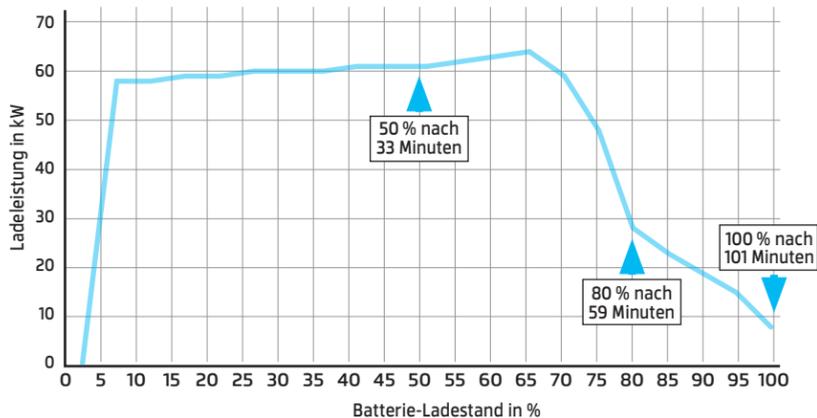
# Immer mit der Ruhe

90 kW maximale Ladeleistung sind selbst für Kleinwagen unterdurchschnittlich und zu wenig für eine Reiselimousine.

■ Bis zu 90 kW Ladeleistung sind mit dem P7 laut Hersteller an der DC-Tankstelle möglich (AC: 11 kW). Das ist ein schwacher Wert fürs Oberklasse-Segment, und im Test waren es sogar nie mehr als 63 kW – egal bei welchem SOC wir das Kabel ansteckten. 59 Minuten vergingen von 2 bis 80 Prozent

(Hersteller: 5–80 Prozent in 51 min) – und um die 100 vollzumachen, weitere 42 Minuten. Bis zum flächendeckenden Europaverkauf des P7 und weiterer Modelle (2024) wolle man mit der Ladeleistung auf dem Niveau der Klassen-Wettbewerber sein. Wir erwarten also mindestens 150 kW.

## Ladekurve an der Schnellladesäule



(2.6.0) nicht dem neuesten Stand entspricht (3.0; OTA-Updates möglich).

Doch Quellcodes sind nicht alles, uns interessiert vor allem die Hardware – und die funktioniert erstaunlich gut. Zwar dürfte das tempoabhängig servounterstützte Steuer (viel Unterstützung beim Rangieren, mehr Handmoment auf der Autobahn) direkter arbeiten und mittelsamer rückmelden, das recht straffe Fahrwerk den Aufbau mehr von der Fahrbahn entkoppeln und gelegentliches Nachschwingen verhindern, die leicht unterdämpfte Hinterachse auf Querkanten und -fugen oberklassiger

ansprechen. Doch fahrend leistet sich der P7 keine echten Patzer, bremst konstant in guten 35,4 Metern aus Tempo 100 bis zum Stillstand (warm), beweist bei beliebig oft wiederholbaren Sprintmessungen (0–100: 4,6 Sekunden) eine effiziente Akku- und Antriebskühlung, schafft im Eco-Test knapp 400 Kilometer Reichweite und im Alltag locker 300. Auch die Verarbeitungqualität des Chinesen zum attraktiven Preis stimmt (aktuell ab 459 900 Norwegische Kronen, umgerechnet etwa 47 000 Euro, für das Basismodell mit Hinterradantrieb; Testwagenpreis: 649 200 NOK), wobei

Kleines Kabel-fach unter der Fronthaube, standfeste Brembo-Bremsanlage hinter mit China-spezifischen Michelin PS4 bereifter 19-Zoll-Alufelge



**396 km**

Reichweite schafft der P7 High Performance im Eco-Test. Im Alltag sind es mindestens 300 km, wobei alle Tests bei hoher Außentemperatur und mit Klimaanlage gefahren wurden

man hier und da auf Hartplastik klopft. Auch dass der Heckdeckel nicht elektrisch aufschwingt, es dem Bremspedal an Linearität und klarem Druckpunkt fehlt, dass trotz abgedichteter Ladeklappe eine eng sitzende, bündelgesicherte Gummikappe auf dem Anschluss steckt, all das stört nicht wirklich. Nun aber zum Aber.

## Lädt langsam, plant nicht

Was beim P7 einen Mangel darstellt und ihn als Reiselimousine unattraktiv macht, ist die niedrige Ladeleistung an der DC-Tanke. 90 kW sollen laut XPeng möglich sein, im Test waren es nie mehr als 63 kW (siehe Kasten links). Um in Europa erfolgreich zu sein, müssten es mit dem 400-Volt-Bordnetz aber mindestens 150 kW sein, ganz zu schweigen von einer Routen-Ladeplanung. Aktuell meldet das Navi bloß die verbleibenden Kilometer bis zum sowie Uhrzeit und Restreichweite am Ziel – wenn die Adresse mit dem aktuellen Akku-Stand (SOC) erreichbar ist. Liegt der Ort außerhalb der Reichweite, gibt es diese spezifischen Informationen nicht, und weder warnt das System noch schlägt es Ladestopps entlang der Route vor. Auch eine permanente SOC-Anzeige im Instrumentendisplay fehlt. Jedoch haben andere E-Auto-Hersteller bereits gezeigt, dass man all diese Funktionen per Software-Update nachrüsten kann.

Wir gehen also davon aus, dass die XPeng-Modelle zum Deutschlandstart (etwa 2024) nicht mehr viel mit diesem P7-Testwagen gemein haben werden – bis auf die Scherentüren-Show an der Ladestation. Ob das für einen echten Knalleffekt am E-Auto-Markt ausreicht? Wir sind gespannt.

**Text:** Paul Englert  
**Fotos:** Hans-Dieter Seufert

Datenblatt: bitte umblättern

iV

# SAFETY FIRST.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



**DER 100% ELEKTRISCHE ŠKODA ENYAQ iV: HÖCHSTE SICHERHEIT DANK AUSGEZEICHNETER ASSISTENZSYSTEME.**

Wir freuen uns, dass unser Predictive Efficiency Assistant bei der Publikumswahl „Car Connectivity Award“ von auto motor und sport zum Besten seiner Kategorie gewählt wurde, und bedanken uns für die Auszeichnung als Sieger der Kategorie „Preis-Leistungs-Stars“.\*

Entdecken Sie ihn online auf [skoda.de/enyaq](https://skoda.de/enyaq)

\*Details zur Auszeichnung: Heft 21/22. Abbildung und Text enthalten Sonderausstattung.



Rauchende Reifen auf der entlasteten Seite gibt's nur bei deaktivierter Traktionskontrolle



ANTRIEB

Motor

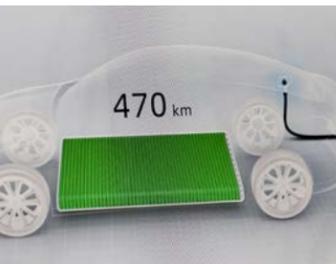
Zwei permanenterregte Synchron-Elektromotoren vorn und hinten, quer eingebaut.  
 Leistung Motor vorn 120 kW (163 PS)  
 Drehmoment Motor vorn 265 Nm  
 Leistung Motor hinten 196 kW (267 PS)  
 Drehmoment Motor hinten 390 Nm  
**Systemleistung 316 kW (430 PS)**  
 maximales Systemdrehmoment 655 Nm  
 flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie, Batteriekapazität (brutto/netto) 83/80 kWh  
 Ladesystem Wechselstrom (Typ 2) 11 kW  
 Ladesystem Gleichstrom (CCS) 90 kW  
 Systemspannung 350 V  
 Kühlsysteminhalt 18,0 l

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung;  
 Achsübersetzung vorn 8,57:1  
 Achsübersetzung hinten 8,78:1

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, 2,75 Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Rädergröße 8 J x 19, Reifengröße 245/45 R 19 W, Michelin Pilot Sport 4.



Die 80 kWh (netto) große Lithium-Nickel-Mangan-Kobalt-Batterie (NMC) von CATL trägt (noch) bis zu 90 kW Ladeleistung und kann über einen Adapter andere Geräte mit bis zu 2,2 kW laden. Voraussetzung dafür: SOC über 20 Prozent



- Fünfsitzige Limousine mit vier Türen
- 430 PS (316 kW) ► 0-100 km/h 4,6 s
- Höchstgeschwindigkeit 170 km/h
- Verbrauch 26,6 kWh/100 km

TESTWERTE

Fahrleistungen

Beschleunigung	s
0 – 40 km/h	1,6
0 – 50 km/h	2,1
0 – 60 km/h	2,5
0 – 80 km/h	3,4
<b>0 – 100 km/h</b>	<b>4,6</b>
0 – 120 km/h	6,1
0 – 130 km/h	7,0
0 – 140 km/h	8,0
0 – 160 km/h	10,2
400 m	12,9 (176 km/h)
Höchstgeschwindigkeit*	170 km/h
Zwischenbeschleunigung	
60 – 100 km/h	2,1
80 – 120 km/h	2,7

\* Werksangabe; regelt nach GPS-Messung bei 177 km/h ab

Innengeräusch

Fahrstufe	dB(A)
bei 80 km/h	61
bei 100 km/h	64
bei 130 km/h	67
bei 160 km/h	71
bei 180 km/h	71

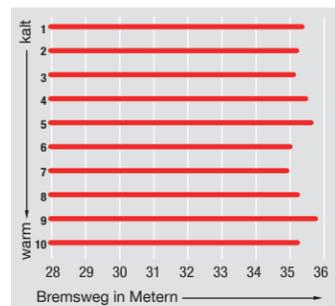
Tachometerabweichung

km/h	km/h
80/100	77/97
130/160	126/155

Bremsweg

m	m
aus 100 km/h kalt	35,5
aus 100 km/h warm	35,4

Bremsverlauf aus 100 km/h



Fahrversuche

km/h	km/h
Slalom 18 m mit TC/ESP	63,0
doppelter Spurwechsel mit TC/ESP	134,2

Fahrdynamik

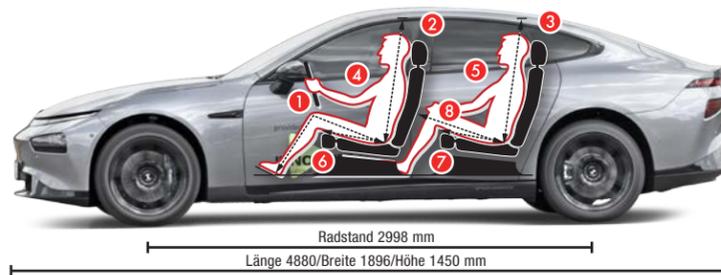
<b>Lenkung</b>		
indirekt	●	direkt
<b>Balance</b>		
untersteuernd	●	übersteuernd
<b>ESP-Eingriff</b>		
konservativ	●	sportlich
<b>Beherrschbarkeit</b>		
leicht	●	anspruchsvoll

Fahrzeugkonzept

konservativ	●	sportlich
-------------	---	-----------

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

<b>1</b> Knickmaß	915–1130 mm	<b>5</b> Innenbreite hinten	1455 mm
<b>2</b> Innenhöhe vorn	1050 mm	<b>6</b> Sitztiefe vorn	480 mm
<b>3</b> Innenhöhe hinten	920 mm	<b>7</b> Sitztiefe hinten	470 mm
<b>4</b> Innenbreite vorn	1480 mm	<b>8</b> Sitzraum	650–890 mm



Normsitzraum	740 mm
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	500 mm
Lenkraddurchmesser	375 mm
Ladekantenhöhe	680 mm
Spurweite vorn/hinten	1615/1621 mm
Wendekreis rechts/links	11,8/12,2 m
Leergewicht	2141 kg
zulässiges Gesamtgewicht	2557 kg
Zuladung	416 kg
Anhängelast/gebremst	–
Stützlast	–
Dachlast	50 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	47,8/52,2 %
Kofferraumvolumen	440 l
Luftwiderstandsbeiwert c <sub>w</sub>	0,236

VERBRAUCHSMESSUNG (IN KWH/100 KM)



BEWERTUNG ★★★★★

Ausstattung, Assistenz, Sicherheit: Die Basis stimmt. Damit der P7 konkurrenzfähig ist, braucht es noch Feinschliff, unter anderem bei Ladeleistung, Fahrwerk und Software. Deshalb gibt's nur drei Sterne.

<b>Karosserie</b>	<b>Fahrkomfort</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>Umwelt</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Viel Platz nach allen Seiten (zumindest vorn)</li> <li>Ordentliche Verarbeitung</li> <li>Gleichmäßige Spaltmaße</li> <li>Viele hochwertige Komponenten</li> <li>- Eingeschränkte Kopffreiheit im Fond</li> <li>Gemessen an der Fahrzeuglänge kleiner Kofferraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bequeme Sitze vorn mit Heizung und Klimatisierung serienmäßig</li> <li>- Etwas zu straffe, unharmonische Fahrwerksabstimmung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Sicheres Handling</li> <li>Konstante Beschleunigung</li> <li>- Etwas taube Lenkung</li> <li>Distanziertes Fahrgefühl</li> <li>Großer Wendekreis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Angemessener Stromverbrauch</li> <li>Lokal emissionsfrei</li> <li>- Akku-Herstellung/-Recycling</li> </ul>
	<b>Antrieb</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>Kosten</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Traktionsstarker Allrad</li> <li>Konstante Leistung bei permanent hoher Last</li> <li>- Geringe Rekuperationsvarianz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Viele Sicherheits-Assistenzsysteme</li> <li>Kurze Bremswege</li> <li>- Früh und nervös eingreifende Fahrerassistenzsysteme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Aktuell niedrige Preise bei umfangreicher Ausstattung</li> <li>Fünf Jahre Garantie</li> <li>- Fehlende Service-Infrastruktur</li> </ul>

Frankfurter Allgemeine

Weil ich an den Finanzmärkten nicht nur Anleger sein will, sondern Gewinner.

Jetzt die F.A.Z. abonnieren und von Märkten profitieren. Ab 30,90 Euro/4 Wochen. Mehr auf [freiheitimkopf.de](http://freiheitimkopf.de)



Freiheit beginnt im Kopf.