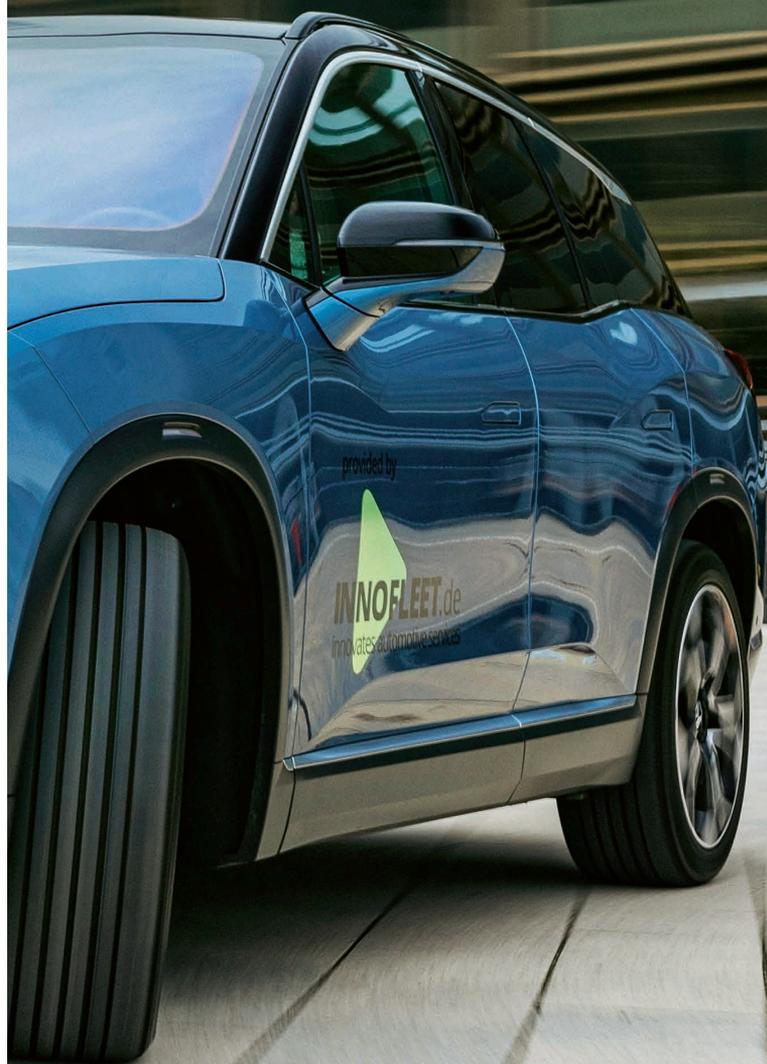


Findet Nomi



Sachen gibt's, die gibt's gar nicht: Den ersten Test eines Nio führen wir mit einem ES8 durch, der hierzulande gar nicht angeboten wird. Die chinesische E-Auto-Marke kommt aber nach Deutschland – deshalb wollen wir wissen, was den Fünfmeter-SUV neben seinem Nomi genannten Assistenz- und Überwachungsroboter sonst so auszeichnet.



Nio? Mit dem Markennamen des chinesischen Newcomers geht's doch entspannt los, zumindest löst er keine Furcht vor Aussprachekarambolagen aus. Und wenn eine Fahrt im ES8 mal nicht knitterfrei bleibt, sollte das nicht schlimmer ausgehen als in Fahrzeugen etablierter Marken, denn Euro NCAP hat ihm im September 2021 ein Fünf-Sterne-Zeugnis ausgestellt: eine 82-Prozent-Bewertung für Erwachsene, 84 für Kinder und 94 Prozent für die Assistenzsysteme.

Einfacher Name, guter Crashtest, kein Stress mit Markenrechten – läuft also bei Nio? Na ja, den Modellnamen ES8 (und ES6) findet Audi

CAR-GUIDE

SEGMENT: Hochmotorisierte Oberklasse-SUV mit Elektroantrieb
KOSTEN: In Europa nur in Norwegen erhältlich. Importpreis: 90 357 Euro
VERKAUFSTART: In Norwegen verfügbar
KONKURRENT: BMW iX xDrive50

nicht so gut, was sie mit Hinweis auf ihren S8 (und S6) beim Landgericht München angemeldet haben.

Wobei das für Deutschland kaum Relevanz hat, denn der Oberklasse-SUV wird in Europa ausschließlich in Norwegen vertrieben. Der Testwagen kam somit nicht von Nio, sondern von Innofleet, die eigentlich der Autoindustrie Vergleichsfahrzeuge anderer Marken besorgen. Gut für uns, denn bisher konnten wir einen Nio zwar fahren, aber noch nicht nach unseren Maßstäben testen. Deshalb: vielen Dank nach Ludwigsburg.

Schöne Materialien, aber ...

Dann schauen wir uns den großen E-SUV mal an. Schiefe oder große

Spaltmaße? Nö. Innen? Großer Touchscreen, sechs Sitze, massig hochwertiges Leder, Veloursdachhimmel. Nicht schlecht, und abgesehen von der starken Zimtnote aus dem voluminösen Mittelarmlehnenfach riecht es hier ganz normal nach Neuwagen. Verarbeitungs-Schmuddelstellen finden sich auch keine – nur der Übergang zwischen der dritten Sitzreihe und dem Ladeboden könnte im Detail eleganter verkleidet sein. Außerdem liegt der untere Teil des CCS-Anschlusses beim AC-Laden mangels Schutzklappe offen.

Die hohe Qualitätsanmutung fängt sich im Fahrbetrieb allerdings dicke Kratzer ein, denn sobald die Straße nicht ganz eben verläuft, geht die



Der hintere Teil der Türgriffe dreht sich aus den Türen. An den Radhäusern steckt weitere Außenbeleuchtung. Keine Matrixscheinwerfer erhältlich

Akustik steil: Fahrwerksgeräusche von beiden Achsen, hier und da mal ein Verkleidungsknarzen und ein schrilles Geräusch, wenn Steinchen in die Radhäuser prasseln. Nichts davon wird übermäßig laut, doch spätestens wenn sich all das auf ungepflügten Pisten zu einem Orchester entwickelt, wird's nervig (Laufleistung: 13000 km, somit höher, als es bei Pressetestwagen üblich wäre). Noch dazu drängt das vorgeschriebene E-Auto-Geräusch bis 30 km/h viel zu laut nach innen.

Ansonsten fällt der Komfort sehr gut aus, etwa wegen der zwar nicht sonderlich haltstarken, aber bequemen und zudem belüfteten Massagesitze vorne. Auch die Musikanlage überzeugt mit wohlabgestimmten Surround-Modi und dynamischer Wiedergabe bei mittleren Lautstärken, während der Maximalpegel und Bass-Tiefgang eher beschränkt sind. Darüber hinaus filtert die Luftfederung die meisten Fahrbahnschäden effektiv, ohne dem Aufbau dafür übermäßige Bewegungsfreiheit einzuräumen – nur auf Pflastersteinen gerät er ins Schunkeln.

Das Fahrwerk unterbindet zu große Wankbewegungen auch bei hohen

Kurventempi, die angesichts der 2485 kg Leergewicht (ohne Fahrer) beachtlich ausfallen können. Zudem zieht er in 4,7 Sekunden auf Landstraßentempo und gibt die 544 System-PS der beiden Elektromotoren ziemlich liberal frei: In engen Ecken spürst du noch gewisse Restriktionen, so wird Leistungsübersteuern verhindert – aus weiteren Kurven schießt er hingegen mit richtig Schmackes.

Ausdauer-Sprinter

Auf dem Testgelände weichen die Sprintwerte in zehn aufeinanderfolgenden Messungen nur geringfügig voneinander ab, was für eine effektive Antriebskühlung spricht. Der 100-auf-180-km/h-Wert von 8,4 Sekunden belegt auch eine leistungsgemäße Beschleunigung, denn etwa ein Porsche Taycan Sport Turismo 4S mit 530 PS schafft die Übung kaum zwei Sekunden schneller.

Das liest sich prinzipiell nach gutem Fahrspaßpotenzial, das die Lenkung allerdings stark dämpft: Zunächst überträgt sie in den Ecken keinerlei Rückmeldung, zerrt dann aber in Grenzbereichsnähe unvermittelt in die Mittellage – eine Kombination, die Vertrauen und Präzision



**35,9
Meter**

beträgt der 100-auf-0-km/h-Wert. Bei starken Bremsungen wird die Bremskraft vom Assistenten erhöht, was das ansonsten ordentliche Pedalgefühl stark trübt

stark mindert. Ansonsten verhält sich die Lenkung unauffällig, wengleich die indirekte Auslegung beim Abbiegen viel Kurbelei bedingt.

Das stört im Alltag etwas, genau wie die Logik der verschiedenen Fahrprogramme. Die volle Leistung kann nämlich ausschließlich im straffer abgestimmten Sportmodus abgerufen werden. Und nur im Individualmodus, den man bei jedem Start aus-



Nur mit Trichter: Der Wischwasserstutzen sitzt unter der Frontscheibe. Elektrischer Ladeodosendeckel





Unter dem Rückspiegelglas sitzen Sensorik und Kamera zur Fahrerüberwachung. Die Displaykugel Nomi rockt auch mal zur Musik



Rechts am Lenkrad steuert man über Tasten Bordcomputer und Audiosystem, links die Temporegelanlage

Unter dem Touchscreen sitzen Home- sowie App-Tasten und ein Lautstärkeregler. Vor der Armlehne: Induktivlader fürs Handy



Weißes Schild mit fünf schwarzen Streifen? Dann zeigt die Verkehrsschilderkennung auch über Land 254 km/h als Limit an. Der Beifahrersitz bietet eine Liegeposition plus ausfahrbare Fußstütze: Superbequem, doch ein Handschuhfach fehlt deswegen. Top: verschiebbare und sehr bequeme, aber seitenhaltarme Einzelsitze in der zweiten Reihe





„Kraft und Leistungsentfaltung begeistern durchaus, auch die Qualitätsanmutung stimmt. In dieses edle Umfeld passt das Nomi-Spielzeug-Dings eigentlich überhaupt nicht“

Jens Dralle, Ressortleiter Test & Technik



„Mich hat er mit einer guten Bedienung und einer hohen Verarbeitungsqualität überrascht. Wenn Nio das HPC-Laden noch auf einen besseren Stand bringt, ist das ein ernst zu nehmender Wettbewerber“

Jochen Albig, Leiter Testabteilung



„Der Akkutausch funktioniert tatsächlich zügig. Bei hoher Nachfrage müsste das Tauschstations-Netzwerk aber riesig sein, denn ab einer Schlange von drei, vier Autos sind starke Ladesysteme wieder schneller“

Sandro Vitale, Redakteur

wählen muss, lässt sich die in den übrigen Modi eher schwache Rekuperationsstufe ändern.

Auch die stärkste der drei Einstellungen entspricht nicht einem Einpedalmodus, ermöglicht innerorts aber selbst bergab problemlos das Halten des Tempolimits ohne Bremspedaleinsatz. Aus niedriger bis mittlerer Last setzt die Rekuperation zügig ein; wenn man jedoch aus Vollstrom lupft, dauert es deutlich länger, bis der ES8 verzögert, was speziell bei sportlicher Fahrweise stört. Sowohl hierfür als auch für die Fahrmodi wären entsprechende Software-Updates schon wünschenswert.

Der Überwachungsroboter

Das gilt mit Blick auf die fehlenden Apple-CarPlay- und Android-Auto-Schnittstellen ebenso für das übersichtlich gestaltete und zügige Infotainment. Die hohe Touchlastigkeit der insgesamt dennoch ordentlichen Bedienung entschärfen drei Direktwahltasten (Home, Apps, Fahrmodus) und sinnvolle Lenkradtasten. Darunter auch ein Favoritenknopf, der aber nur mit vier Funktionen belegt werden kann: 360-Grad-Kamera, Parkassistent, Fahrwerksabsenkung zur Beladung und das manuelle Starten der integrierten Dashcam.

Eine weitere Kamera inklusive zusätzlicher Sensorik sitzt versteckt im Rückspiegel. Die kann Selfies aufnehmen, dient primär aber dazu, die Aufmerksamkeit des Fahrers zu überwachen. Wenn man mal abgelenkt ist, dreht sich die Nomi genannte Armaturenbrett-Displaykugel zu dir und mahnt mit weiblicher Stimme zur Konzentration. Abgelenkte

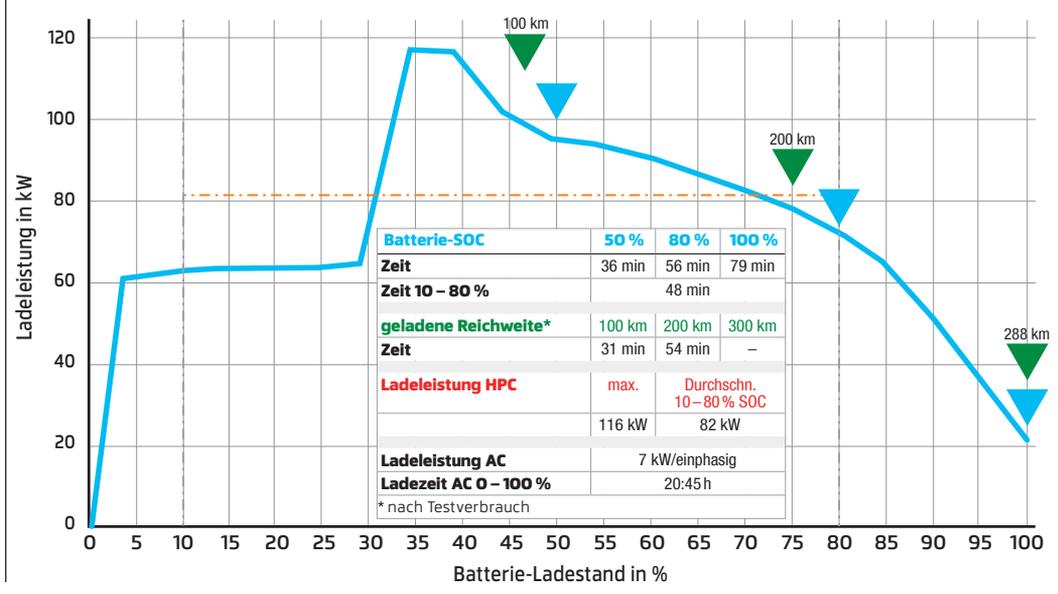
SPOTLIGHT

Da legst di' nieder

Das Ladetempo des ES8 lässt genug Zeit, um die oberbequeme Liegefunktion plus Business-Klasse-Fußablage des Beifahrersitzes ausgiebig zu nutzen.

■ Die für Reisen typischerweise empfohlene 10-auf-80-Prozent-Ladung dauert in beiden Tests fast 50 Minuten, obwohl die Akkuvorheizung vorher ebenso lange lief. Bei diesem Vorgang lädt er circa 70 kWh mit im Schnitt 82 kW. Die Maximalleistung von 116 kW wird erst nach über einer Viertelstunde erreicht. An einer 22-kW-Wallbox lädt er nur einphasig und nach wenigen Sekunden mit 5 statt 7 kW: Ein Vollhub dauert so fast 21 Stunden.

Ladekurve an der Schnellladesäule



Piloten erkennt Nomi zuverlässig, doch sie übertreibt auch gerne, weshalb der Assistent sicherlich von einigen Besitzern deaktiviert wird.

Im Norwegen-Modell versteht Nomi Englisch und auch einige Befehle, nicht jedoch solche für die Steuerung der Navigation, was am Software-Stand liegen soll. Für die Ladestationssuche fehlen Filtermöglichkeiten nach Ladeleistung, zudem erstellt das System keine Ladestopp-Planung für längere Routen. Immerhin: Die gut ablesbare Karte zeigt die gleichen Staus an wie Google Maps, will uns in der Nähe von München in Zusmarshausen jedoch

Rechts in der Station befindet sich die Werkstatt, links ein Technikraum und das Lager für zwölf Akkus

als Geisterfahrer in den Innovationspark schicken.

Akkutausch in Bayern

Dort steht Nios deutschlandweit erste Battery-Swap-Station, die im Navi schon als verfügbare Station gelistet wird. Mit Kundenfahrzeugen hat man dort Ende Oktober offenkundig und nachvollziehbarerweise noch nicht gerechnet, was bei unserem Test zwar zu Abweichungen bei der Akkubuchung führte, dann aber gut geklappt hat.

Das Konzept sieht eine Nutzung der Tauschstationen nur bei gemietetem Akku vor, was bei der in

Deutschland erhältlichen Limousine ET7 für das große 100-kWh-Paket monatlich 289 Euro kostet, während der Kaufpreis 21 000 Euro beträgt.

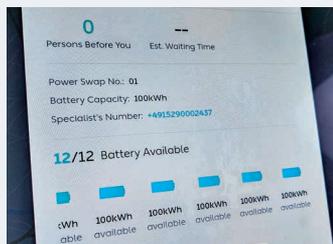
Für den bewerteten Testwagenpreis des ES8 nehmen wir den in Norwegen gültigen inklusive 100-kWh-Stromspeicher und passen die Mehrwertsteuer an: 90 357 Euro. Im skandinavischen Land kostet ein vergleichbar starker BMW iX xDrive50 etwa 12 Prozent mehr als der Nio, der eine üppige Serienausstattung bietet.

Für unseren Markt ist der Preis so irrelevant wie die Akkutauschtechnologie, weil derzeit kein Stationsnetzwerk existiert. Deshalb ignorieren

Akkuhotel statt Stromzapfsäule

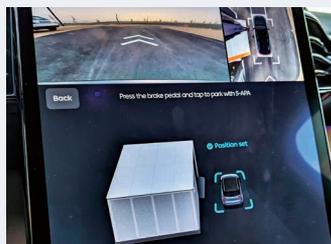
In China betreibt Nio 517 Akku-Tauschstationen, an der A 8 nun die erste in Deutschland. Die insgesamt zwölf gelagerten Batterien mit 75 oder 100 kWh werden auf 90 Prozent geladen.

1. Vorbereitung



Per Navi die Station anwählen und einen Akkutausch beantragen. Derzeit keine Warteschlange.

2. Parken



In die Box vor der Station fahren, dann lenkt der ES8 sich selbst in die Werkstatt. Der Fahrer bleibt sitzen.

3. Akkutausch



Das Infotainment fährt runter, der SUV wird angehoben. Jetzt rattert es ab und an – und das war's.

4. Ausfahrt



Wegen eines Akku-Software-Updates hat der Wechsel rund acht statt sechs Minuten gedauert.



wir diesen Faktor beim Bewertungspunkt „Dauer Energiezufuhr“, der nur die mäßige Schnellladeleistung des ES8 (siehe Spotlight) berücksichtigt. Die Reichweite beträgt bemessen am eher hohen Testverbrauch (34,0 kWh/100 km) 288 Kilometer, 367 sind bei sanftem Stromfuß drin.

Hochvariabel mit Haken

Weit überdurchschnittlich fällt hingegen die Variabilität des ES8 aus. Das Volumen des ordentlich beleuchteten Kofferraums beziffert Nio bei viersitziger Konfiguration mit 871 Litern. Dabei stellen die beiden Einzelsitze der zweiten Reihe allerdings die einzige, nicht durchgängige Barriere zum Fahrgastraum dar: Das eröffnet Spielraum für Gepäck-Tetris, doch wenn sich zum Beispiel der Inhalt einer Supermarkttasche beim starken Bremsen über den Innenraum verteilt, verliert die Nummer sofort an Charme – und im Zweifel wird's sogar gefährlich (Euro NCAP hat den Sechssitzer bewertet, Gepäck-sicherungseinrichtungen finden jedoch keine Berücksichtigung).

In der dritten Sitzreihe reicht der Kopfraum für Erwachsene kaum, die Beinfreiheit fällt hingegen akzeptabel aus. Ganz hinten passt das Ladekabel unter den aufstellbaren Kofferraumboden, ohne es dafür penibel aufrollen zu müssen.

Wenn der funktionsreiche ES8 jetzt noch bessere Ladetechnik verpasst bekäme, wäre er europatauglich und durchaus eine Alternative.

Text: Thomas Hellmanzik
Fotos: Rossen Gargolov, Thomas Hellmanzik (6)



NIO ES8

Gesamtwertung: 569 Punkte

■ Antrieb, Federungskomfort und Funktionsumfang überzeugen genau wie das große Platzangebot und die hohe Qualitätsanmutung – abzüglich der Störgeräusche auf schlechten Straßen. Hinderlich ist die zu geringe Ladeleistung, zudem sind Bremspedal und Rekuperation nicht ideal abgestimmt.



840 mm

Normsitzraum in der zweiten Reihe, wenn sich die Einzelsitze in der hintersten Position befinden. Das sind 9,5 cm mehr als im BMW iX, in dessen Fond man schon sehr gut sitzt

auto motor sport -PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Nio ES8	
KAROSSERIE			
Raumangebot	(30)	22	Viel Platz und hohe
Kofferraum	(15)	14	Variabilität durch
Zuladung	(10)	9	die Einzelsitze der
Variabilität/Funktionalität	(20)	16	zweiten Reihe. Die
Instrumente/Anzeige	(30)	24	Touchlastigkeit wirkt
Bedienung Fahrzeugfunktionen	(20)	12	sich negativ auf die
Anhängelast	(5)	1	Grundbedienung
Rundumsicht	(10)	6	aus. Schick eingere-
Qualitätsanmutung	(10)	7	richteter Innenraum.
SUMME	(150)	111	
SICHERHEIT			
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	16	Sichere Querdyna-
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(10)	0	mik und ordentliche
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(15)	14	Bremswerte, nur
Fahrstabilität auf der Straße	(15)	11	klappt die Brems-
Funktionalität Spurhalteassistent	(10)	8	dosierung bei
Licht	(15)	9	hohem Pedaldruck
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	10	kaum. Gute LED-
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	9	Scheinwerfer ohne
Pedalgefühl	(10)	5	Matrixfunktion.
SUMME	(150)	82	
KOMFORT			
Federungskomfort	(25)	16	Fahrwerk und Sitze
Sitze vorn	(15)	12	bieten guten Kom-
Sitze hinten	(10)	9	fort, auch klappt
Infotainment: Inhalte/Darstellungsqualität	(10)	8	die Bedienung für
Infotainment: Bedienung	(10)	6	ein Touchsystem
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	8	ganz gut. Nicht
Klimatisierung	(10)	9	klassengemäß: die
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	Störgeräusche auf
Geräuscheindruck	(5)	2	schlechten Straßen.
SUMME	(100)	74	
ANTRIEB			
Laufkultur	(20)	18	Bis 180 km/h sprin-
Durchzugskraft	(20)	17	tet der starke ES8
Leistungsentfaltung	(30)	25	leistungsgerecht.
Schaltung/Getriebeabstufung	(20)	15	Die Ladeleistung ist
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	9	deutlich zu gering,
Zwischenbeschleunigung	(10)	9	und für die Reich-
Reichweite	(20)	0	weite gibt's erst ab
Dauer Energiezufuhr	(15)	3	300 km Punkte.
SUMME	(150)	96	
FAHRVERHALTEN			
Handling/Fahrspaß	(30)	12	Die fast rückmel-
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	7	dungslose Lenkung
Regelintensität Stabilitätsprogramme	(20)	15	stört den Fahrspaß,
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	5	trotzdem kommt der
Lenkung	(30)	13	Nio zackig durch
Wendekreis	(10)	0	Kurven. Für das
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	13	Fahrzeugkonzept
Geradauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	überzeugt das ESP.
SUMME	(150)	73	
Eigenschaftswertung	(700)	436	
UMWELT			
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	29	Massiver 100-kWh-
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	10	Akku, lange
CO ₂ -Emission Fahrzeugfertigungsprozess	(15)	2	Transportwege und
Recyclingquote Materialien	(15)	5	ein nicht gerade
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	1	niedriger Verbrauch
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10	drücken die Bewer-
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	6	tung, die 2,5 Tonnen
Reifenverschleiß	(10)	2	auf die Reifen.
Umweltwertung	(150)	65	
KOSTEN			
Testwagenpreis	(50)	12	Der Testwagenpreis
Serienausstattung	(10)	9	hat für den deut-
Aufpreisgestaltung Optionen	(10)	7	schen Markt kaum
Wiederverkaufschancen	(10)	7	Aussagekraft, die
Festkosten für 5 Jahre	(20)	11	überaus breit gefä-
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	9	cherte Serienaus-
Energiekosten auf 100 000 km	(30)	9	stattung zeigt aber,
Garantie	(5)	4	worauf Nio setzt.
Kostenwertung	(150)	68	
Gesamtwertung	(1000)	569	

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

ANTRIEB

Permanenterregter Synchron-Elektromotor vorn, fremderregter Asynchron-Elektromotor hinten.

Leistung vorn/hinten	kW	160/240
max. Drehmoment vorn/hinten	Nm	305/420
max. Leistung	kW (PS)	400 (544)
max. Drehmoment	Nm	725
Dauerleistung	kW (PS)	120 (163)
Systemspannung	V	350
Ladeleistung Wechselstrom (Typ 2)	kW	7
Ladeleistung Gleichstrom (CCS)	kW	120

KRAFTÜBERTRAGUNG

Allradantrieb, feste Übersetzung.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Rädergröße 9,0 J x 21, Reifengröße 265/45 R 21 V, Continental MaxContact MC6.

KAROSSERIE

Sechssitziger SUV mit vier Türen.

Länge x Breite	mm	5022 x 1962
(inkl. Spiegeln) x Höhe		(2268) x 1756
Radstand	mm	3010
Spurweite vorn/hinten	mm	1668/1672
zulässiges Gesamtgewicht	kg	3099
Anhängelast/gebremst	kg	750/1500
Stützlast/Dachlast	kg	75/75
Kofferraumvolumen	l	871–1901
Batteriekapazität	kWh	100
Luftwiderstandsbeiwert	c _w	0,29

WLTP-VERBRAUCH/EMISSIONEN

WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	19,7
Fahrgeräusch	dB(A)	k.A.

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung 0–100 km/h	s	4,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	200



auto motor sport -MESSWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s	
0–50 km/h		2,2
0–80 km/h		3,6
0–100 km/h		4,7
0–130 km/h		6,9
0–160 km/h		9,9
0–180 km/h		13,1
0–200 km/h		18,1
400 m		12,8 (179 km/h)
Zwischenspur	s	
60–100/80–120 km/h		2,0/2,5

FAHRWIDERSTAND

Leistungsaufwand bei 130 km/h kW (PS) 38,9 (52,9)

BREMSWEGE

aus 100 km/h kalt	m	35,9
aus 100 km/h warm	m	36,4

INNENGERÄUSCHE

Fahrstufe D	dB(A)	
bei 80 km/h		64
bei 100 km/h		65
bei 130 km/h		69
bei 160 km/h		73
bei 180 km/h		77

TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	km/h	
80		77
100		96
130		125
160		155
180		174

FAHRVERSUCHE

Slalom 18 m	km/h	62,2
doppelter Spurwechsel	km/h	125,7

KAROSSERIE

1 Knickmaß	mm	880–1100
2 Innenhöhe vorn	mm	1030
3 Innenhöhe hinten	mm	980
4 Innenbreite vorn	mm	1570
5 Innenbreite hinten	mm	1545
6 Sitztiefe vorn	mm	520
7 Sitztiefe hinten	mm	490
8 Sitzraum	mm	740–960
Normsitzraum	mm	840
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	735
Lenkraddurchmesser	mm	380

FAHRDYNAMIKBEWERTUNG

Lenkpräzision	indirekt/direkt	◀ 0 ▶	●
Balance	unter-/übersteuernd		●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich		●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich		●

VERBRAUCH/REICHWEITE/CO₂

Testverbrauch	kWh/100 km	34,0
ams-Eco/-Pendler/-Sport (15/70/15 %)		26,7/34,2/40,3
Ladeenergie Vollladung ¹⁾	kWh	98
Ladedauer Vollladung AC ¹⁾	h	20,75
CO ₂ -Ausstoß n. Test-/Eco-Verbrauch ²⁾	g/km	136/107
Reichweite nach Test-/Eco-Verbrauch	km	288/367

UNTERHALTSKOSTEN³⁾

Steuer ⁴⁾	EURO	0,-
Haftpflicht (TK 23 R6)		477,-
Teilkasko (TK 26 R6)		175,-
Vollkasko (TK 29 R6)		1262,-
Festkosten pro Jahr		1739,-
Betriebskosten pro 100 km		27,26
Wertverlust/Jahr		11 200,-

(bei einer Haltdauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: ams)

GESAMTKOSTEN/KM⁵⁾

bei 15 000 km/Jahr		1,07/0,32
bei 30 000 km/Jahr		0,73/0,29

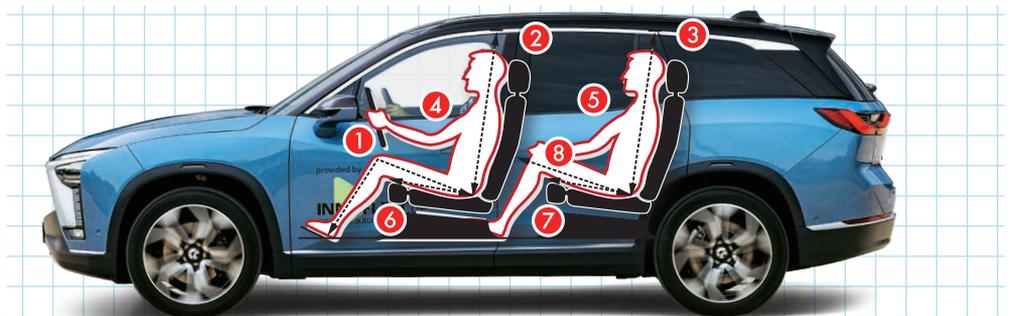
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN⁵⁾

bei 15 000 km/Jahr		1332,-/395,-
bei 30 000 km/Jahr		1837,-/736,-

PREISE

Grundpreis		90 357,-
Testwagenpreis		90 357,-

¹⁾ Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW); ²⁾ auf Basis Strommix für D mit 401 Gramm CO₂ pro kWh; ³⁾ vorläufige Angaben; ⁴⁾ steuerbefreit bis 2030; ⁵⁾ mit/ohne Wertverlust;



■ Als Vergleichsfahrzeug passt am besten der BMW iX xDrive50, der mit 4,95 Metern nur sieben Zentimeter kürzer ist, aber auch weniger Platz als der ES8 bietet. Überraschender ist jedoch, dass der Nio auch die Fahrdynamiktests etwas schneller absolviert, wobei hier die unterschiedlichen Messtage berücksichtigt werden müssen. Der BMW verbucht dafür den niedrigeren Verbrauch (30,7 zu 34,0 kWh), die höhere Reichweite (Akku: 111,5 zu 100 kWh) und die höhere Ladeleistung (195 statt 116 kW).