



Fotos: Michael Blumenstein

Mit seiner Länge von 4,79 Metern passt der Nio ET5 Touring perfekt in die Mittelklasse.

## Premium-E-Kombi

Top-down fingen die Chinesen mit dem vorerst teuersten Modell, dem Nio ET7, an. Jetzt kommt der ET5 Touring, der erste Premium-Kombi.

**Verwöhnte Kombifreunde können** sich freuen. Zumindest die, die gern elektrisch fahren wollen und auf die eigentlichen Kombitugenden wie viel Platz im Kofferraum pfeifen. Denn Nio hat jetzt den ersten Elektrokombi im Angebot, der „gehobene“ Ansprüche in puncto Qualität und Leistung erfüllen könnte.

Fangen wir aber vorn an: Das Design des Nio ET5 Touring dürfte so fast jedem gefallen, der sich nicht der SUV-Kultur verschrieben hat. Eine klassische, flache Front wird beim Nio ET5 Touring mit einem Greenhouse kombiniert, das an die Silhouette eines Kombis erinnert, aber doch ein wenig in Richtung Shooting Brake tendiert. Shooting Brake? Das waren die „Kombis“, die beispielsweise in den 1970er- und 1980er-Jahren noch zwei Türen und einen langen Kofferraum hatten, wie der Jensen GT und der Aston Martin Virage.

Aber auch neuere Modelle wie der Ferrari FF huldigten dieser endschönen Form. Mittlerweile gibt es auch bei Mercedes schnittige Shooting Brakes wie den CLS, VW hat den Arteon im Programm und bei Genesis gibt es

den G70 – aber keiner davon ist rein elektrisch oder hat wirklich nur zwei Türen. Alle Genannten eint aber ein Motto: Schönheit vor Nutzen.

### Kleiner Kofferraum

Dass schönes Design auch Nachteile mit sich bringt, beweist (auch) der Nio ET5 Touring eindrucksvoll. Das Fahrzeug sieht klasse aus – bis auf die Beulen über der Windschutzscheibe, in denen sich die Sensoren (Radar/Lidar) für die Frontüberwachung befinden und dort angeblich ideal platziert sind. Schlanke Tagfahrleuchten und die im unbeleuchteten Zustand nahezu unsichtbaren Scheinwerfer ergeben ein Gesicht in der Menge, wengleich kaum jemand die Marke identifizieren kann.

Von der Seite fällt die Schnörkellosigkeit besonders auf. Dort stechen die orange lackierten Bremssättel hervor – macht allerdings 420 Euro extra. Schaut man auf der Fahrerseite weiter nach hinten, fällt der Ladeanschluss auf. Nicht ideal platziert, man gewöhnt sich aber daran – und beim DC-Laden an städtischen Schnellla-

dern, die längs zur Fahrbahn montiert sind, parkt man schon mal gegen die Fahrtrichtung. Am Heck erstrahlen Lichtbänder, wie bei fast allen neuen Fahrzeugen, und ein großer Spoiler verhindert das Sauberwerden in der Waschstraße.

Wer sich für einen Nio interessiert, geht entweder auf [nio.com](http://nio.com) oder in eines der derzeit drei Nio Houses in Deutschland (Düsseldorf, Berlin, Frankfurt) oder in den Nio Hub im Osten von München. Bei Letzterem ist auch eine Werkstatt mit an Bord.

Die braucht es hoffentlich nicht, frühestens zum Wechsel der Bremsflüssigkeit oder des Getriebeöls (nach 200.000 Kilometern), Kühlflüssigkeit muss nach fünf Jahren oder 100.000 Kilometern gecheckt und nach Befund getauscht werden. Nio gibt lediglich 90.000 Kilometer oder drei Jahre Garantie, das macht ein direkter Konkurrent, Genesis, besser: fünf Jahre ohne Kilometerbeschränkung.

### Bei Nio wird gewapped

Eine echte Besonderheit von Nio sind die Power-Swap-Stations. Dabei han-



**1** Eine klassische Cockpit-Gestaltung für E-Fahrzeuge: kleine Instrumententafel, großes Zentralsdisplay. **2** Die Wahl der Gänge ist etwas ungewöhnliche, denn „P“ liegt auf Daumenhöhe. **3** „Nomi Mate“ sieht putzig aus, kann aber etwas nerven. **4** Die Menüführung ist oft zu kleinteilig. Allerdings geht vieles über die Sprachsteuerung. **5** In einem Auto von 4,80 Metern ist natürlich hinten genug Platz vorhanden. **6** Die Gepäckraumleuchte kann als Taschenlampe dienen.

delt es sich um Batteriewechsel-Stationen, in denen der leer gefahrene Akku innerhalb von rund fünf Minuten vollautomatisch gegen einen vollen ausgetauscht wird. Sieben Stationen gibt es derzeit in Deutschland – in China mehr als 1.200, die laut Nio stark frequentiert seien. Nun wird es jedoch etwas kompliziert.

Wer die Stationen als Nio-Kunde in Anspruch nehmen will, muss den Wagen oder zumindest den Akku geleast haben. Das kostet (Batteriemiete) im günstigsten Fall 169 Euro (brutto) pro Monat für den Basis-Akku mit 75 kWh. Wer den 100-kWh-Akku gemietet hat (wie im Testwagen), zahlt monatlich 289 Euro für die Miete – plus die Leasingrate für den ET5 Touring, die auf nio.com mindestens 1.119 Euro brutto kostet und lediglich 1.250 Kilometer pro Monat beinhaltet.

Wer kauft, zahlt für den Nio ET5 Touring ab 39.916 Euro plus jeden Monat die erwähnten Mietpreise. Wer den Akku dazukauf, zahlt einmalig 10.084 Euro für 75 kWh (Akkugewicht 535 Kilogramm) und 17.647 Euro für 100 kWh (der Akku wiegt nur 20 (!) Kilogramm mehr). Die Batteriepreise sind übrigens bei allen Nio-Modellen identisch, da sie auch untereinander stets ausgetauscht werden können.

Kein Schnäppchen also, weshalb sich die Verkaufszahlen der bereits erhältlichen Nio-Modelle ET7, EL6 und nun ET5 in sehr überschaubaren

Grenzen halten und progressiv gestimmte Kunden vielleicht doch lieber einen Tesla wählen, der bekanntermaßen eine nahezu perfekte Ladeinfrastruktur bereithält und im Vergleich deutlich günstiger zu haben ist.

Zwar stimmen beim Nio ET5 Touring Materialqualität und Verarbeitung, doch mit einem Einstandspreis (inklusive Batterie) von mindestens 50.420 Euro tanzt der Chinese den Schuhplattler mit einem BMW i4, bekanntermaßen kein schlechtes Elektro-Automobil – wengleich (noch) kein Kombi.

### Gut gemachtes Interieur

Wer die Batterie des Nio ET5 nicht swappen will oder darf (weil er den Stromspeicher gekauft hat), bekommt einen technisch aufgewerteten Akku, der Ladeströme bis zu 180 kW ermöglichen soll. Bislang waren bei Nio nur 130 kW machbar, was mit Premium nichts zu tun hat. Immerhin ist eine automatische Vorwärmung beim Ansteuern des Ladepunkts übers Navi inkludiert – manuelles Vorwärmen ist ebenfalls möglich. Schön, dass Nio beim Ladetempo schnell reagierte.

Hat man jedoch das Wechselpaket gebucht, verabschiedet sich beim ersten Swappen der Schnelllade-Akku in der Wechselstation und man bekommt diesen wahrscheinlich kaum jemals wieder. Laut Nio dauert es etwa

ein halbes Jahr, bis alle alten Akkus in den Wechselstationen ausgetauscht wurden – das dürfte wohl optimistisch gerechnet sein. Dann aber laden auch ET7 und EL6 mit maximal 180 kW – sofern der Akkutausch im Paket gebucht ist – alles etwas kompliziert.

### Kleine Heckscheibe

Genug der Theorie, rein in den ET5. Schöne Materialien, saubere Verarbeitung und ein durchweg angenehmes Ambiente empfängt einen. Lediglich die feinen Sprengel in der Mittelkonsole irritieren das Güteempfinden. Die Sitze (Comfort-Package) sind individuell einstellbar und ziemlich komfortabel, wengleich sie nicht bei jedem Körper eine perfekte Sitzposition erbringen werden.

Luftpolster zum Verstellen der Seitenwangen gibt es indes nicht oder sie sind nicht über die Sitz-Bedienlogik einstellbar. Die integrierte Kopfstütze ist hingegen – wie fast überall – ein Ärgernis, da sie eben nicht verstellbar ist und bei Aufrechtsitzenden den Kopf in eine unnatürliche Position bringt.

Hinten gibt es ausreichend Platz, was bei einem 4,80-Meter-Auto selbstverständlich ist. Störend sind hingegen die kleine Heckscheibe und die nicht wegklappbaren Kopfstützen. Auch, dass sich die hinteren Fenster nur zu einem Drittel absen-

## Nio ET 5 Touring (100 kWh)

**Preis ab:** 57.563 €

(inkl. Batteriekauf)

Doppel-E-Motor | 360 kW/490 PS  
700 Nm | 200 km/h | 4 s

**WLTP:** 19,3–21,6 kWh/100 km

**WLTP-Reichweite:** 435–560 km  
400-Volt-Bordnetz | **AC:** 11 kW

**DC:** 180 kW

**Akkukapazität:** 75–100 kWh  
4.790 x 1.960 x 1.499 mm

**Kofferraum:** 450–1.247 Liter

**Wartung:** 30.000 km/2 Jahre

**Garantie:** 3 Jahre/90.000 km  
(Auto); 8 Jahre/160.000 km  
(Batterie)

### Empfehlenswerte Extras

**Beheizter Scheibenwischer-**  
**auflagen:** 126 Euro

**Anhängekupplung**

**(bis 1.400 kg):** 1.008 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

ken lassen, ist ein Defizit. Haltegriffe gibt es nirgends. Dafür aber einen Kleiderhaken, sobald man den Kofferraum öffnet. Der wird mit 100-prozentiger Sicherheit jedoch weniger oft benutzt, als dass die Haltegriffe vermisst werden. Immerhin sind die Verzurrösen an Bord.

### Zu viel über den Screen

Der Gangwahlhebel liegt gut zur Hand und ist sofort zu verstehen. Kaum jemand wird hingegen ohne Anleitung die Spiegel verstellen können. Das gelingt nur über das Infotainment-Menü im Zusammenspiel mit den Lenkrad Tasten. In ein Premi-

um-Automobil gehören für solche Funktionen echte Schalter, idealerweise in der Türverkleidung. Auf die paar Cent für die Plastikteile und Kabel darf es nicht ankommen. Generell vermisst man hin und wieder ein paar Schnellwahltasten.

Wer sich nicht durch die Menüs durchwühlen will, kann versuchen, ob „Nomi Mate“ einen versteht und das Verstandene wie gewollt umsetzt. Nomi Mate ist übrigens die Kugel auf dem Armaturenbrett. Damit es schön winkt, blinzelt und sanft spricht, muss man 504 Euro extra ausgeben. Ansonsten ist dort nichts, es spricht eine Männerstimme (vermutlich) und macht mehr oder weniger dasselbe, nur liebloser.

Das mögen jüngere Generationen anders sehen, das Geld sollte man besser einem guten Zweck spenden, damit hilft man in jedem Fall anderen. Das große Infodisplay ist je nach Ansicht mit Infos überfrachtet. Hier muss man wissen, wo man schnell mal den Gesamtkilometerzähler ablesen kann, sonst wird es unter Umständen ein langer Blindflug. Kleiner Tipp: Der wird unten rechts im Display angezeigt, leider aber nicht im Kombiinstrument. Das macht VW in den ID-Modellen auch nicht besser – leider.

### Detailarbeit nötig

Besser machen es die deutschen Hersteller bei der Feinabstimmung von Details wie der Tempobegrenzung. Fährt man mit denen ans Limit, wird sanft eingebremst und das Tempo gehalten. Fährt man den Nio ET5 Touring 200 km/h nach Tacho, dann ruckelt er sich die ganze Zeit in den Begrenzer, ohne je anzukommen.

Okay, 200 fährt kaum jemand auf Dauer – mit einem E-Auto schon gar nicht. Aber es zeigt, an welchen Details gespart wird. Übrigens auch am Handschuhfach. Das gibt es nicht. Dafür eine große Ablage unter der Mittelarmlehne, die als einziges Teil wirklich billig daherkommt. Immerhin ist sie beidseitig aufzuklappen.

Zurück zum Tempo und dem Thema Fahren: Das Fahrwerk des Nio ET5

Touring ist ein klassisches ohne Einstellmöglichkeiten. Und es ist ein gutes. Gerade die Dynamiker unter den Fahrern werden sich zuhause fühlen. Passend dazu gibt es einen potenten Doppelantrieb mit einem E-Motor vorn (204 PS) und einem hinten (285 PS). Zusammen ergeben sich maximal 490 PS. Richtig, maximal. Denn diese Leistung ist ausschließlich im Sport+-Modus abrufbar. Somit ist auch der irre Sprint von vier Sekunden bis Tempo 100 nur machbar, wenn man zuvor über die Taste in der Mittelkonsole den entsprechenden Modus ausgewählt hat.

Nach dem Motorstart ist stets der Comfort-Modus aktiviert, der mit rund acht Sekunden Brot-und-Butter-Werte liefert. Eine Kickdown-Funktion gibt es nicht. Schade. Gut ist das wiederum für die Reichweite. Bis zu 590 Kilometer sollen mit dem 100-kWh-Akku möglich sein. Der WLTP-Verbrauch wird mit rund 20 kWh angegeben – ein Wert, den man spielend unterbietet.

### Einziger USP des ET5 Touring

Der Nio ET5 Touring macht viele Dinge sehr gut. Besser als andere in dem Preissegment macht er jedoch nichts. Der größte Vorteil des Nio, das Tauschen der Akkus, ist vielleicht auch der größte Nachteil des Chinesen. Denn wer nicht least oder mietet, kommt eben nicht in den Genuss des Akkuswechsels. Die Leasingraten sind nach wie vor hoch und da haben etablierte Marken meist bessere Angebote. Und wer nicht in den Regionen der sieben Wechselstationen unterwegs ist, hat eh keinen Vorteil.

Das sehen vermutlich auch viele Kunden so, denn 2023 wurden lediglich 885 Nio zugelassen (von Januar bis einschließlich September). Zum Vergleich: 890 Maserati, 764 Lamborghini und 668 Bentley wurden in dem Zeitraum neu zugelassen. Im September waren es laut Kraftfahrt Bundesamt 80 Autos der chinesischen Marke, drei davon entfielen auf Flotten. Da geht noch einiges oder vielleicht irgendwann nichts mehr. *mb*