

ÜBER DIE BERGE, DEM BLAUEN HIMMEL ENTGEGEN

So auffällig wie ein
Einhorn in den Alpen –
Testfahrt mit einem
Elektro-SUV aus China

Von Dirk Kunde

Was ist denn das für eine Marke?“, fragt mich der Hotelbesitzer beim Auschecken. Mein Elektroauto hat die Nacht an seiner Steckdose verbracht. Dass er meinen SUV nicht erkennt, liegt auf der Hand: Er wird nur in China verkauft. Das Modell heißt ES 8 und stammt von Nio. Das Logo: zwei silberne Bögen, Himmel und Erde. Übersetzt lautet das Firmenmotto: Der blaue Himmel kommt. Es ist eine Anspielung auf Smog in chinesischen Metropolen. Wären mehr Elektroautos unterwegs, dürfte man in den Megacitys öfter den blauen Himmel sehen.

Nio existiert seit 2014 und hat seine Zentrale in Shanghai. Das Fahrzeugdesign ist allerdings „Made in Bayern“. Rund 170 Mitarbeiter entwerfen in München-Bogenhausen das Aussehen dieser E-Oberklasse. Mein himmelblauer Siebensitzer wirkt wuchtig und hochwertig. Maßarbeit, ihn aus der Tiefgarage zu bugsieren.

Auf der Autobahn Richtung Österreich lerne ich den SUV-Komfort schätzen. Selbst bei Tempo 200 km/h gleite ich dank aktiver Luftfederung sanft dahin. Die vorderen Ledersitze sind wahlweise beheizt oder belüftet. Kleine Motoren im Sitz massieren meinen Rücken. Mein Smartphone lädt auf einer induktiven Ladefläche neben mir. Und das Panorama-Glasdach lässt angenehm diffuses Licht herein.

Rauf geht's auf den Brennerpass. Die beiden 480 kW-Elektromotoren summen kraftvoll und bringen den schweren Wagen in 4,4 Sekunden von null auf 100. Ansonsten ist meine Testfahrt eher ein Blindflug: Da Nio noch keinen Termin für den Verkauf in Europa benannt hat, gibt es kein deutschsprachiges Menü. Ich erkenne auf beiden Bildschirmen nur Zahlen: Geschwindigkeit, Energieverbrauch und Rekuperationsleistung, also die Fähigkeit des Motors, beim Bremsen Energie zurückzugewinnen und zu speichern. Alle anderen Funktionen sind für mich buchstäblich chinesisch.

Der ES 8 hat vier Kameras, fünf Radar- und zwölf Ultraschallsensoren. Damit könnte der Wagen den Abstand zum Vorfahrenden und die

Spur halten. Doch die Assistenzsysteme sind für Europa nicht zugelassen. Navigationsangaben sehe ich ebenfalls nicht, denn die Daten liefert Baidu, Chinas Google, und das kennt sich hier nicht aus. Bei einem Stopp am Kalterer See schaffe ich es immerhin, mein Smartphone per Bluetooth zu verbinden. Nun kann ich Musik über das Soundsystem mit sieben Lautsprechern hören. An der Senderwahl des Radios verzweifle ich.

Gleiches gilt für Nomi. Die sprachgesteuerte Assistentin lebt in einer beweglichen Kugel auf dem Armaturenbrett. Zwei Augen schauen mich an, sobald ich auf dem Fahrersitz Platz nehme. Spräche ich Mandarin, könnte ich Nomi ein Fahrziel

nennen, sie bitten, das Schiebedach zu öffnen, oder sie mit der Kamera über dem Rückspiegel ein Foto der Mitfahrer schießen lassen. Ich versuche es mit der Übersetzungs-App auf meinem Smartphone. Doch Nomi versteht nicht. Immerhin blinzelt sie mir verschwörerisch zu und schüttelt Rassel, sobald meine Musik läuft.

In China kostet der ES 8 umgerechnet 57 000 Euro. Die „Founders Edition“, in der ich sitze, liegt bei 70 000 Euro. Statt mit dem Wagen an eine Ladesäule zu fahren, kann man in China die leere Batterie im Bodenblech gegen eine volle tauschen. Der automatisierte Wechsel dauert drei Minuten. An den Autobahnen von Shanghai nach Peking (1210 km) gibt es acht, an der Strecke Shenzhen-Peking (2170 km) 14 Wechselstationen. Für einen einzelnen Hersteller mit zwei Modellen auf dem Markt ist das ein enormer wirtschaftlicher Aufwand. Alle anderen Hersteller haben die Idee des Batteriewechsels verworfen. Die Stationen tragen wohl auch zu den aktuellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten bei: Im Sommer musste Nio 4800 Autos zurückrufen – bei einem eingeklemmten Kabel in der Batterie bestand Kurzschluss- und damit Brandgefahr.

Nach zwei Tagen Testfahrt ist mein Eindruck vom ES 8 aber gut: Verarbeitung und Materialien reichen an den Standard europäischer Premium-Hersteller heran. Nur die Energieeffizienz enttäuscht: Auf meiner bergigen Strecke lag der Verbrauch bei 26,2 kWh pro 100 km, das macht eine Reichweite von 240 Kilometern. Auch beim Laden werde ich ausgebremst: Der ES 8 hat einen Schnellladeanschluss, der in Europa allerdings unbrauchbar ist. So lade ich über Nacht an einer langsameren Wechselstrom-Ladesäule in Kurtinig an der Weinstraße.

Bevor ich mich am Morgen auf den Rückweg mache, biegt der Wirt meines Hotels um die Ecke. Er fährt einen Tesla, und in einer seiner

Chat-Gruppen hat es sich herumgesprochen, dass in der Gegend ein Nio unterwegs sei. „Würden Sie den Wagen kurz vor meinem Hotel parken?“, bittet er mich, „ich hätte gern ein Foto.“ ✪



Aus dem
Reich der Mitte –
der Nio ES 8