



Erinnert von aussen an das neue Tesla-Model Y: Das 4,76 Meter lange SUV-Coupé G6. Fotos: Xpeng

Dave Schneider

Wenn Sie den Namen Xpeng noch nie gehört haben, müssen Sie sich nicht sorgen – das geht den meisten Schweizern so. Das dürfte sich allerdings bald ändern, denn: Der chinesische Autohersteller ist jetzt offiziell in den Schweizer Markt gestartet. Import, Vertrieb und den gesamten Aftersales-Bereich verantwortet die Hedini Automotive Schweiz, die aktuell den Ausbau des Händlernetzes vorantreibt. «Hedini ist aktuell nur an sieben Standorten in der Schweiz», sagt Ernst Ramin, Chef von Xpeng Schweiz. «Um die gesamte Schweiz abdecken zu können, suchen wir noch externe Händler. Ende Jahr wollen wir bei zehn Händlern sein, Ende des nächsten Jahres dann bei 20.»

Xpeng wird in China etwa «Schaopang» ausgesprochen – so heisst der Gründer der jungen Marke: He Xiaopeng. Da das je nach Land kompliziert wird, will die Marke international Xpeng ausgesprochen werden, also «Expäng» auf Englisch oder bei uns eben «xpäng».

Das Elektro-Start-up aus der Millionenstadt Guangzhou wurde 2014 gegründet mit dem Ziel, die Zukunft der Mobilität mitzugestalten. «Das Niveau an Technologie in den Fahrzeugen ist der Game-Changer für die Mobilität der Zukunft», sagt Firmengründer He Xiaopeng. «Das ist die Basis und der Grundstein unseres Unternehmens.»

Seit 2019 baut Xpeng Autos, und bereits Ende 2020 hat die Marke in Europa Fuss gefasst, zunächst in Norwegen, später in weiteren Ländern. Heute ist

Xpeng bereits in 19 europäischen Märkten vertreten.

Das Unternehmen steht finanziell auf soliden Füßen, wie Markus Schrick, Chef von Xpeng Deutschland, betont: «Die beiden Börsengänge in New York und Hongkong haben knapp 4 Milliarden US-Dollar eingebracht, und zusätzlich haben wir einige grosse Investoren, etwa der chinesische Internet-Riese Alibaba.» Ausserdem hat sich Volkswagen zu fünf Prozent an der chinesischen Marke beteiligt, was weitere 700 Millionen Dollar in die Kasse gespült habe. «Mit VW entwickeln wir in China gemeinsam Fahrzeuge für China», Xpeng beschäftigt global 15'000 Mitarbeitende, 40 Prozent davon arbeiten in der Forschung und Entwicklung, von denen wiederum die Hälfte in der Software-Entwicklung arbeiten. «Da merken Sie, die Technologie hat bei uns eine starke Basis.»

Starke Investoren im Rücken

Technische Kompetenz hat das Start-up auch schon anderweitig bewiesen. «Wir entwickeln und produzieren bereits fliegende Fahrzeuge», erzählt Schrick. «Zwei davon sind bereits lizenziert, darunter der e-VTOL Landcraft Carrier.» Warum sich Xpeng gerade in diesem Bereich engagiert, erklärt der Deutschland-Chef so: «Wir wollen damit zeigen, dass wenn wir wirklich gute fliegende Shuttles entwickeln und bauen, wir mit Sicherheit auch gute fahrende Fahrzeuge bauen können.» Auch einen humanoiden Roboter namens Iron haben die Chinesen entwickelt. Er kann gehen, sprechen und mit Menschen interagieren, wie er an der IAA Mobility in München an-

Eine weitere chinesische Marke will die Schweiz erobern

Xpeng ist da Das Tech-Start-up aus Guangzhou hat schon mehrfach für Aufsehen gesorgt, nicht nur mit seinen Elektroautos. Nun sind seine Modelle auch bei uns erhältlich.



Im G9 gibt es einen dritten Bildschirm für die Beifahrerseite.

fangs September den Europäern bewiesen hat. Der Fokus des Unternehmens liegt aber auf Elektroautos – und auch in diesem Bereich geht es voran. «Xpeng mag noch jung sein, aber wir haben bis heute bereits mehr als 800'000 Elektrofahrzeuge ausgeliefert. Seit diesem Jahr verkauft Xpeng monatlich mehr als 30'000 Einheiten.»

Anfang September erfolgte der offizielle Startschuss in der Schweiz. Angeboten werden zunächst die beiden Modelle G6 und G9, ein 4,76 Meter langes SUV-Coupé und ein 4,89 Meter langer Oberklasse-SUV. Aktuell werden noch Restbestände des vergangenen Modelljahres angeboten, ab Dezember werden beide Modelle in der neuen Generation erhältlich sein. Der G6 erinnert von aussen an den neuen Tesla Model Y, genauso wie das Cockpit-Layout mit einem grossen, frei stehenden Touchscreen in der Mitte, über den fast alles bedient wird. Die Menüführung darauf ist leicht verständlich – wer schon mal ein modernes Elektroauto gefahren ist, wird auch mit dem Xpeng klarkommen. Der grosse G9 wirkt eigenständiger und ist im Innenraum betont luxuriös ausgestattet.

Attraktiv positioniert

Beide Modelle basieren auf einer eigens entwickelten 800-Volt-Plattform und können somit ultraschnell laden: Der G6 mit bis zu 451 kW, der G9 sogar mit maximal 525 kW. Das ist beeindruckend – doch braucht es dazu die entsprechend schnellen Ladesäulen, die es bei uns erst vereinzelt gibt. Im Selbstversuch an einem Ionity-Charger in München schaffte der G6

maximal 226 kW, erhielt diese Ladeleistung aber lange aufrecht, was ein gutes Zeichen ist.

Den Strom speichern Xpeng-Modelle in einem Lithium-Eisenphosphat-Akku, der ohne kritische Materialien wie Kobalt, Mangan und Nickel auskommt. Der G6 hat eine Batteriekapazität von 80 kWh und schafft damit als Hecktriebler (218 kW/296 PS) eine WLTP-Reichweite von 525 Kilometern. Im grösseren G9 ist auch eine Akku-Version mit 93 kWh erhältlich und weist als Long-Range-Version mit Heckantrieb eine Normreichweite von 570 Kilometern aus. Doch auch die starke Allradversion mit 405 kW/551 PS kommt 520 Kilometer weit.

Der erste Eindruck hinterm Steuer: Das passt alles ganz gut. In beiden Modellen ist die Lenkung nicht sehr gefühvoll, die Sitze im G6 könnten etwas mehr Support bieten, doch am Abrollkomfort und am Fahrverhalten gibt es in beiden kaum etwas zu bemängeln. Der Innenraum wirkt tadellos verarbeitet, die verbauten Materialien wirken keineswegs billig und haben eine angenehme Haptik. Der G9 glänzt mit einem sehr umfangreichen und mit hochwertigen Materialien bestücktem Innenraum und einem hohen Fahrkomfort.

Unter dem Strich ist Xpeng also eine weitere chinesische Marke, die beeindruckende Elektroautos zu einem verführerischen Preis anbieten. Der G6 startet bei 47'600 Franken, der luxuriöse G9 ist ab 59'600 Franken zu haben. Damit sind beide Modelle preislich sehr attraktiv. Ob das reicht, um auch in der Schweiz durchzustarten, wird sich zeigen.

Jetzt setzt auch Nissan auf die Retrokarte

Der neue Micra Die Japaner legen den kultigen Kleinwagen neu auf – als rein elektrischen Crossover mit viel Charme.

Renault hat mit der Elektro-Neuaufgabe des R5 voll ins Schwarze getroffen – nun bringt Nissan mit dem neuen Micra dessen niedliche Zwillingschwester auf den Markt. Die beiden sind nämlich technisch baugleich und teilen sich auch gleich das Cockpit und die gesamte Dachpartie, nur Front und Heck hat Nissan eigenständig gestaltet.

Wie die Franzosen setzen dabei auch die Japaner auf Retro-



Der neue Nissan Micra ist die niedliche Zwillingschwester des Renault 5. Foto: Nissan

Charme: Die Lichtsignatur an Front und Heck zitiert mit grossen Kreisen die Scheinwerferform der dritten Micra-Generation von 2003 – das ist gut umgesetzt und verleiht dem Kleinwagen einen eigenständigen Charakter, was auch bei der Schweizer Kundenschaft gut ankommen dürfte.

Wie der Renault 5 ist auch der neue Micra ausschliesslich rein elektrisch erhältlich. Es gibt eine Version mit 40-kWh-Akku und

einer Motorleistung von 90 kW/122 PS, die eine Normreichweite von 317 Kilometern schaffen soll, sowie eine 110 kW/150 PS starke Topversion mit grösserer Batterie (52 kWh) für 416 Kilometer. Das ist nicht gerade imposant, doch für die allermeisten Fahrten im täglichen Gebrauch völlig ausreichend. Geladen wird mit maximal 60 respektive 100 kW am DC-Schnelllader, zu Hause an der Wallbox sind 11 kW möglich. Auch

da ist der Franko-Japaner nicht gerade üppig ausgestattet.

Ob der neue Micra wie sein technischer Zwillingsbruder verkauft wird, muss sich zeigen – Nissan könnte jedenfalls ein Erfolgsmodell dringend brauchen. Die Preise starten bei etwa 28'000 Franken, die ersten Fahrzeuge sollten Ende Jahr bei den Händlern stehen.

Dave Schneider