



Nio EL6

De kleinste en toch groot(s)

Autotest | Het nieuwe merk Nio heeft een duidelijke boodschap: het is premium. Het doet daarom niet aan compromissen en heeft geen kleine, bescheiden of simpele auto's in het leveringsprogramma. Toch is de minst grote SUV van Nio het meest populaire model in China. En daarom komt de EL6 nu ook naar Nederland!

Vraag in China naar een "EL6" en men zal zeggen het model niet te kennen! Daar heet de auto namelijk "ES6" en dat staat voor "electric SUV". In Europa maakt Audi echter bezwaar tegen het gebruik van de letters "ES" in de naam van een auto. In Europa is de auto daarom "EL6" genoemd. "EL" staat, bij gebrek aan beter, voor "electric lifestyle".



De ES6/EL6 behoort tot de tweede generatie auto's van Nio. In China heeft Nio ervaring opgedaan met de eerste generatie modellen. Alle modellen van de tweede generatie worden ook geëxporteerd.

Een grote SUV

Omdat alle Nio's in Europa van de tweede generatie zijn, bedienen ze zich ook allemaal van dezelfde huisstijl. Het lijnenspel van deze grote SUV is minimalistisch met een bijna futuristische uitstraling. De strakke lijnen worden alleen onderbroken door een waar arsenaal van sensoren rondom. De EL6 is qua omvang vergelijkbaar met de Audi e-tron, Lexus RX en Kia Sorento. In vergelijking met Nio's eigen EL7 is de EL6 7 cm korter en 2 cm lager.



Ondanks de riante afmetingen telt de EL6 geen zeven, maar vijf zitplaatsen. Die zitplaatsen zijn allemaal zeer ruim, met daar achter nog eens een flinke bagageruimte. Let op dat de EL6 andere stoelen heeft dan de andere modellen van Nio. De hoofdstoelen zijn daarom minder goed verstelbaar en leveren geen bijdrage aan de veiligheid voor lange bestuurders.

Uitrusting

Ook in het interieur is de vormgeving minimalistisch. Nio gaat in die opzet heel ver, want op het dashboard zijn zelfs geen luchtroosters of luidsprekers zichtbaar. Een dashboardkastje is helaas geheel afwezig. Alleen indien absoluut noodzakelijk worden functies met knoppen bediend. Verder verloopt alle bediening via het beeldscherm en via "Nomi".

Centraal op het dashboard staat een robotje dat letterlijk luistert naar de naam "Nomi" en bij het noemen van de naam het gezicht richt op de spreker. Nomi kent verschillende gezichtsuitdrukkingen en begroet de bestuurder stevast en overenthousiast bij

het instappen. Ondanks de veelbelovende opzet is Nomi niet slimmer dan spraakgestuurde assistenten van andere autofabrikanten. Dit is absoluut geen AI, maar slechts patroonherkenning. Ook het audio-, communicatie- en navigatiesysteem is goed, maar niet significant beter dan gemiddeld.

Op één punt laat Nio het geheel afweten: Apple CarPlay en Android Auto worden niet ondersteund. Dus worden binnenkomende berichten niet uitgesproken en is het niet mogelijk om een antwoord te dicteren. Na het afspelen van een podcast valt het systeem stil en moet de bestuurder een parkeerhaven zoeken om daar op de telefoon een volgende aflevering te kiezen.



Nio is naar eigen zeggen beter dan de rest als het gaat om zelfrijdende functies. In China zou de EL6 in staat zijn om geheel zelfstandig te rijden. Omdat dat in Europa niet is toegestaan, zijn die functies hier echter niet geactiveerd. Het systeem beperkt zich daarom tot assisteren bij remmen, sturen en gasgeven en doet dat in de praktijk goed. Tijdens de proefrit viel op dat de computer wegwerkzaamheden herkent en dan aangeeft extra op de menselijke bestuurder te vertrouwen. Zo hoort het! Goed om te weten: omdat alle sensoren en rekenkracht aanwezig zijn, kan de EL6 ook in Europa met een software-update tot volledig zelfrijdende auto worden gemaakt.

Weggedrag

Zoals eerder aangegeven bedraagt het verschil tussen

het topmodel van Nio, de EL7, en deze EL6 slechts een paar centimeter. Bovendien bedienen beide auto's zich van dezelfde techniek. Het echte verschil zit daarom in het karakter. De EL7 is bedoeld als vlaggenschip en daarom heeft de fabrikant er alles aan gedaan om de auto een statig karakter te geven. Dat zit in het onderstel (met luchtvering), de zithouding en de fijnregeling van de techniek. De EL6 is bedoeld als rijdersauto, waarbij de bestuurder meer is betrokken bij het rijden. Daarom heeft de EL6 stalen veren, zij het met instelbare schokdempers.



De EL6 voelt in de praktijk veel minder kolossaal dan het uiterlijk doet vermoeden. Het onderstel is stevig, zonder dat de auto oncomfortabel is op slecht wegdek. Vanwege de uitzonderlijke breedte en de lange wielbasis is de EL6 van nature stabiel. De besturing is niet licht of zwaar, maar precies goed. Omdat het mechaniek zo mooi in balans is, is tijdens de testperiode zelden reden geweest om voor de extra comfortabele of extra sportieve modus te kiezen. Het was namelijk altijd goed!

Elektrische auto

De EL6 wordt aangedreven door dezelfde combinatie van batterij, omvormer en elektromotoren als de andere modellen van Nio. Daarom bedraagt het motorvermogen standaard 490 pk / 700 Nm. En dat is ook voor de EL6 meer dan genoeg om venijnig snel te kunnen zijn. Ook de standaard EL6 moet daarom worden vergeleken met de snelste uitvoeringen van

soortgelijke SUV's van de concurrentie.



De EL6 is naar keuze leverbaar met een batterij met een capaciteit van 75 of 100 kWh. Voor deze test is gereden met die laatste en die biedt zowel in theorie als praktijk een actieradius van ruim 500 km (testverbruik schommelde tussen 17 en 22 kWh per 100 km). Wanneer bij langer dan een half uur parkeren stevast worden opgeladen, is het nauwelijks nog nodig om op het resterende bereik te letten. Uiteraard kan de EL6 snelladen, maar dat is voor deze test niet gedaan.

Wat Nio uniek maakt is namelijk de mogelijkheid om accu's te wisselen. Inmiddels telt Nederland negen zogenaamde "Power swap stations". Daar wordt het gehele accupakket zo snel gewisseld, dat een tussenstop zelfs minder tijd in beslag neemt dan het tanken van benzine of diesel! Die luxe went zo snel, dat in de periode dat de EL6 te gast was bij de redactie alleen is gewisseld en nooit is opgeladen.

"Ondanks het feit dat de EL6 slechts tot de tweede generatie modellen van Nio behoort, zijn de bouwkwiteit, ergonomie en techniek van hetzelfde niveau als van de gevestigde orde"



Conclusie

Wat is de meerwaarde van Nio's tweede zeer grote SUV? Het karakter. De EL7 is bedoeld als topmodel en heeft daarom een statig karakter. De EL6 is iets minder groot en heeft een dynamisch karakter, waardoor de bestuurder meer betrokken is bij het rijden.

De meerwaarde boven soortgelijke SUV's van andere merken zit in de prijs en de batterijwissel. Nio's unieke mogelijkheid om een batterijpakket onderweg razendsnel te wisselen is zeker bij intensief gebruik echt een meerwaarde.

Op het moment van schrijven is de Nio EL6 enkele tienduizenden euro's goedkoper dan soortgelijke elektrische auto's van andere merken. Ondanks het feit dat de EL6 slechts tot de tweede generatie modellen van Nio behoort, zijn de bouwkwaliteit, ergonomie en techniek van hetzelfde niveau als van de gevestigde orde. Ondanks het feit dat de EL6 Nio's "kleinste" SUV is, heeft de auto daarom toch een groots karakter. ■



Specificaties

Nio EL6

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

485 x 221 x 170 cm
292 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

n.b.
750 kg
1.200 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

100 kWh
579/1430 l
265/45R21

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

490 pk @ 0 rpm
700 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

4.5 sec.
200 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

529 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 76.900,-
€ 67.900,-