
Praxistest Kia Niro EV: Elektrische Alternative

Von Guido Borck

Dass Kia gute Autos baut, dürfte hinlänglich bekannt sein. Auch in Sachen Elektromobilität liegt die koreanische Hyundai-Tochter mit dem EV6 sowie dem jüngst eingeführten EV9 ganz weit vorne, da beide mit einer 800-Volt-Technik antreten, die ein schnelles Laden der Batterien in etwas mehr als 20 Minuten ermöglicht. Das ist besonders lobenswert, da die vorbildliche Schnellladetechnik bei anderen Herstellern allenfalls im Luxussegment eingesetzt wird, weil sie noch recht teuer ist. Der Niro EV tritt deshalb in der kleineren und günstigeren Kompaktklasse mit einem konventionellem 400-Volt-On-Board-Charger an. Statt mit 240 kW wie beim Kia EV6, liegt die maximale Ladeleistung hier für den elektrischen Crossover bei 80 kW.

Im Vergleich zu einem Renault Megane E-Tech, der mit 130 kW den Gleichstrom saugt, oder einem VW ID.3, der sogar mit bis zu 170 kW laden kann, ist das nicht sonderlich viel. Aus diesem Grund benötigt der Kia im Idealfall mit rund 45 Minuten etwas länger, um seinen 64,8 kWh starken und vorkonditionierten Energiespeicher von zehn auf 80 Prozent zu pushen. Kein Paradewert, aber man kann gut damit leben, da die meisten Besitzer ihren Niro ohnehin zu Hause oder am Arbeitsplatz an die Wallbox anschließen. Da spielt Zeitdruck eher eine untergeordnete Rolle.

Berufspendlern sei zudem gesagt, dass der Kia in der Praxis mit einer vollen Batterie locker bis zu 420 Kilometer (460 km laut WLTP) weit kommt. Im reinen Stadtverkehr liegt der Aktionsradius sogar bei guten 600 Kilometern. Eine Ladestation sieht der Kia also eher selten. Und für besonders Eilige oder kilometerfressende Außendienstler gibt es noch den Kia EV6, der mit 46.990 Euro gerade einmal 1.300 Euro teurer ist als der Niro EV.

Im Cockpit des 4,42 Meter langen Niro EV findet man sich auf Anhieb zurecht. Der Fahrer blickt auf hochauflösende Digital-Instrumente, die je nach Fahrmodus ihr Design verändern. Der Touchscreen für das Multimedia liegt in griffgünstiger Nähe und ist ebenfalls selbsterklärend. Die Integration von Smartphones gelingt flott und über den Online-Dienst Kia Connect lassen sich viele Fahrzeugfunktionen über das Handy, wie etwa der aktuelle Ladestand, auch aus der Ferne abrufen. Eine Etage unter dem Entertainment befindet sich eine Bedieneinheit mit einer Reihe an Sensortasten sowie zwei Drehreglern. Die Regler und Knöpfe sind doppelt belegt und erlauben einen direkten Zugriff auf die wichtigsten Infotainment- und Klimatisierungsfunktionen. Die Bedienung über die Hotkeys erweist sich ebenfalls als intuitiv und einfach. Ebenso ordentlich ist die Verarbeitungsqualität des Koreaners.

Im Innenraum bietet der Kia sowohl vorne als auch hinten viel Platz. Die Sitze sind bequem und bieten selbst langbeinigen Fahrern einen guten Halt. Auch der Kofferraum ist mit 475 bis 1392 Litern großzügig bemessen. Hinzu kommt ein 20 Liter großes Fach unter der Motorhaube, in dem das Ladekabel platzsparend verstaut werden kann. Außerdem darf der Niro EV in seiner zweiten Generation jetzt 750 Kilogramm schwere Anhänger ziehen. Das war beim Vorgängermodell nicht möglich.

Die Serienausstattung ist bereits beim Basismodell Vision mit unter anderem Navigationssystem, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera oder etwa den tierfreien Ledersitzen umfangreich. In der getesteten Topvariante Inspiration kommen weitere nützliche Dinge wie unter anderem elektrisch verstellbare Vordersitze und eine sensorgesteuerte Heckklappe hinzu. Teils ab Werk, teils als Sonderausstattung verbaut sind zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, wie zum Beispiel ein Head-up-Display.

Natürlich kommt auch der Fahrspaß mit dem koreanischen Stromer nicht zu kurz. Der 150 kW (204 PS) starke Elektromotor sorgt für flotte Fahrleistungen. Bei Bedarf sprintet der Niro EV in flotten 7,8 Sekunden auf Tempo 100 und beschleunigt gleichmäßig und kraftvoll bis zur elektronisch begrenzten Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h. Darüber hinaus verfügt der Niro EV über mehrere Fahrprogramme. Wer möglichst weit kommen will, wählt den Eco-Modus, für maximale Leistung gibt es das Sport-Programm. Außerdem lässt sich

die Stärke der Rekuperation über die Schaltwippen am Lenkrad in mehreren Stufen einstellen. Das hat den Vorteil, dass mehr Energie zurückgewonnen wird und das Bremspedal seltener betätigt werden muss. Bei unserem Praxistest an kalten Wintertagen haben wir den angegebenen Verbrauchswert von nur 16,3 kW/h allerdings nicht ganz erreicht. Genau 17,4 kW/h waren es im Durchschnitt, was aber der kühlen Witterung geschuldet war. (aum/gb)

Daten Fahrzeug Kia Niro EV
Länge x Breite x Höhe (m): 4,42 x 1,83 x 1,56
Radstand (m): 2,72
Antrieb: Elektromotor, Eingang-Getriebe, Frontantrieb
Leistung: 150 kW / 204 PS bei 6000–9000 U/min
Max. Drehmoment: 255 Nm bei 0–6000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 167 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16,3 kWh
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Batteriekapazität: 64,8 kWh
WLTP-Reichweite: 460 km
Testverbrauch: 17,4 kW/h
Leergewicht / Zuladung: min. 1757 kg / max. 443 kg
Kofferraumvolumen: 475–1392 Liter
Max. Anhängelast: 750 kg
Basispreis (Vision): 45.690 Euro
Testwagenpreis (Inspiration): 47.590 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



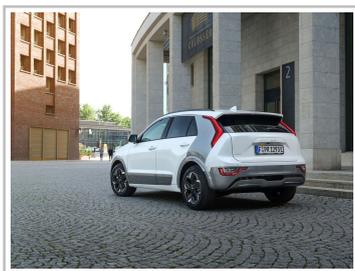
Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Foto der Woche: Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia
