

---

## Praxistest Kia Niro EV: Womanizer mit Ladehemmung

Von Frank Wald, cen

Die Frage bei der Präsentation der Neuauflage des Kia Niro war mehr als berechtigt: Warum haben die Koreaner der Elektrovariante des Crossovers nicht auch gleich die 800-Volt-Ladetechnik ihres E-Flaggschiffs EV6 mitgegeben? Jetzt stehen wir mit dem Stromer in Münchberg an der A 9 und der Niro EV nuckelt mit gemächlichen 40 kW am Schnelllader, bei elf Prozent SOC und zehn Grad Außentemperatur.

Dabei kann der Niro EV laut Hersteller mit bis zu 80 kW laden. Bei spontanen Aufladeaktionen ohne Vorkonditionierung, also der thermischen Vorbereitung des Akkus durch Eingabe eines bestimmten Ladepunkts im Navigationssystem, sind die aber nicht immer drin. Hatte die Batterie Betriebstemperatur, stieg die Ladekurve tatsächlich zunächst auf den Maximalwert an, um sich kurz danach wieder auf knapp die Hälfte einzupegeln.

Dabei fasst der Energiespeicher des Crossovers knappe 65 kWh, mit der bis zu 460 Kilometer nach WLTP-Norm möglich sein sollten. Bei 80 Prozent blieben davon bei winterlichen Temperaturen meist nur um die 230 Kilometer übrig. Für die Stadt ist das selbstverständlich mehr als ausreichend, weil es auch ohne heimische Wallbox ausreichend Ladepunkte gibt, an denen – immer genügend Zeit vorausgesetzt – wenigstens mit 11 kW genuckelt werden kann.

Von solchen Ladehemmungen abgesehen, weiß der hübsche Crossover im alltäglichem Gebrauch aber zu überzeugen. Von der 63-köpfigen, internationalen Jury des Women World Car of the Year gerade erst zum Weltfrauenauto 2023 gewählt, sind Größe und Geräumigkeit des auf 4,42 Meter gestreckten Niro EV wie gemacht für den urbanen Einsatz, ob als Pendler-Shuttle, Mama-Taxi oder Einkaufswagen. Anständige 475 Liter Volumen fasst dazu das Gepäckabteil, das über eine niedrige Ladekante einfach zu beladen ist. Sind die Lehnen geklappt, werden daraus auch 1392 Liter. Praktisch: Das 20-Liter-Staufach unter der Fronthaube (Frunk), in dem die Ladekabel verstaut werden können. Weniger praktisch: Die mittige Ladeklappe, die bei einigen Schnell-Ladesäulen mit kurzem Kabel lästiges Rangieren notwendig macht.

Auch optisch wirkt der Stromer gegenüber seinem Vorgänger deutlich erwachsener und hat durch die erkennbaren Anleihen am großen SUV-Bruder Sportage mit chromgerahmtem Kühlergrill und LED-Tagfahrlicht in Form einer Herzschlagkurve an Ausstrahlung gewonnen. Ins Auge fällt ebenso die breite, farblich abgesetzte C-Säule, in unserem Fall stahlgrau-metallic lackiert (290 Euro), mit den Bumerang-Rückleuchten. Das Cockpit im Stil des EV6 wird von einem integrierten Panoramadisplays mit zwei fast nahtlos verbundenen 10,25-Zoll-Displays fürs digitale Kombiinstrument und Multimediasystem dominiert. Auf dessen Touchscreen lassen sich alle Navigations- und Infotainment-Funktionen intuitiv und selbsterklärend aufrufen. Einen direkten und schnellen Zugriff auf die wichtigsten Klimatisierungsfunktionen bietet eine Bedieneinheit mit zwei Drehreglern und einer Reihe von Sensortasten darunter. In unserem Testwagen mit optionalem Technologie-Paket (1290 Euro) – das übrigens nur in Verbindung mit einer Wärmepumpe (1000 Euro) sowie einem umfassenden Assistenzpaket (1590 Euro) zu bekommen ist – spiegelt ein brillantes Head-up-Display die wichtigsten Informationen in die Frontscheibe, was ebenso praktisch wie hochwertig erscheint.

Insgesamt bietet das Interieur ein wohnliches Ambiente mit bequemen, ergonomischen Sitzen, die elektrisch vielfach zu verstellen, beheiz- und belüftbar sind – vorausgesetzt das Relax-Paket (1190 Euro) wurde hinzugeordnet. Dann surrt auch der Beifahrersitz per Knopfdruck in eine Liegeposition. Bei den langen Ladezeiten eigentlich ein Muss. Serienmäßig ist hingegen die dazu passende Ambiente-Beleuchtung im Armaturenbrett, die für eine gemütliche Atmosphäre während der Nachfahrt sorgt. Clever sind die Details wie die integrierten Kleiderbügel in den Frontsitzlehnen, die 220-Volt-Steckdose im hinteren Mitteltunnel oder die USB-C-Ladebuchsen in den Seiten jeder Sitzlehne.

Den Antrieb übernimmt beim Niro EV ein 150 kW (204 PS) starker Elektromotor. Nicht gerade üppig angesichts der inzwischen gängigen Monsterleistungen der meisten Elektrofahrzeuge, aber im automobilen Alltag mehr als ausreichend für jede Fahrsituation. Der Standardsprint aus dem Stand auf Tempo 100 ist in 7,8 Sekunden erledigt und die Höchstgeschwindigkeit wird bei 167 km/h zugunsten der Reichweite elektronisch gekappt. Die Absenkung des maximalen Drehmoments von 395 auf 255 Nm bei der Neuauflage des meistverkauften Elektro-Kia kompensiert er durch eine konstantere, bis knapp 6000 Umdrehungen, reichende Schubkraft. An der ansatzlosen und leichtfüßigen Art, mit der der Crossover von Ampel zu Ampel surrt, lautlos durch die Spuren wedelt und auch hinterm Ortsschild jedes Überholmanöver in spielerischer Manier absolviert, ändert sich deshalb ohnehin kaum etwas. Vor allem im Sportmodus wird aus der immerhin knapp 1,8 Tonnen schweren Fuhre ein spritziger Kompaktwagen.

Das agile Handling verdankt der Stromer neben seinem konstruktionsbedingt tiefen Schwerpunkt nicht zuletzt einer leichteren, zugleich aber steiferen Karosserie. Zusammen mit der ebenfalls leichteren, weil effizienter konstruierten Batterie konnte das Gesamtgewicht so immerhin um mehr als 50 Kilogramm gesenkt werden. Und das trotz zusätzlicher Isolierung und Dämmungen, die vor allem in urbanen Gefilden für ein flüsterleises Antriebserlebnis sorgen. Wegen und dank des ständigen Stop-and-Go macht sich hier auch der Effekt des regenerativen Bremssystems, das sich via mehrstufiger Schalt paddle am Lenkrad variieren lässt, bemerkbar. Die maximale Energieausbeute wird hier im „i-Pedal“-Modus erzielt, wo schon ein leichtes Lupfen des Fahrpedals so vehement verzögert, als hätte man die Bremse getreten. In der Funktion „Smart Regeneration“ kann man es aber auch dem System überlassen, sich am vorausfahrenden Verkehr zu orientieren und je nach Fahrsituation automatisch die effizienteste Betriebsform wählen. Beim Ausrollen an der Ampel, im Schubbetrieb oder beim Bergabfahren lassen sich so einige Kilometer zurückgewinnen.

Wenn auch nicht so viele, dass die theoretischen 600 Kilometer Reichweite, die Kia für Stadtfahrten prognostiziert, erreicht werden. Auf flott gefahrenen Passagen kletterte der Verbrauch auch schon ab 130 km/h schnell mal über die 20-kWh-Marke. Unterm Strich lag unser Testwagen am Ende mit 18,3 kWh gut zwei Kilowattstunden über der angegebenen WLTP-Norm. Und bis die wieder aufgefüllt sind, braucht es wie schon erwähnt selbst am Schnelllader seine Zeit. Noch etwas länger dauert naturgemäß das Laden mit Wechselstrom über den 3-Phasen-Onboard-Charger mit 10,5 kW. Hier veranschlagt Kia rund 6 Stunden und 20 Minuten für eine 100-Prozent-Ladung, an der einphasigen Leitung mit 7,2 kW Leistung kommen noch einmal drei Stunden drauf. Außerdem beherrscht der Wagen die so genannte „Vehicle-to-Device“-Funktion. Dabei wird der Ladeanschluss des Niro EV via Adapter zur klassischen 220-Volt-Steckdose, mit der externe Elektrogeräte mit bis zu 3 kW aufgeladen oder betrieben werden können.

Allerdings ist das – wie so vieles – nicht kostenlos zu haben. Zwar bringt der Niro EV zum Preis von 47.590 Euro schon einiges an Ausstattung mit, so etwa das Navigations- und Infotainment-System, 2-Zonen-Klimaatomatik, sensorgesteuerte Heckklappe, eine induktive Ladestation für Smartphones sowie einen navigationsbasierten Abstandstempomat inklusive Stop&Go-Funktion und Autobahnassistenten, Müdigkeits- und Frontkollisionswarner plus Abbiegefunktion. Doch viele weitere Goodies wie das bereits erwähnte Head-up-Display, eine Wärmepumpe für die Innenklimatisierung, Relax-Sitze oder auch ein Remote-Einparkroboter, Soundsystem und jede Menge Assistenzsysteme sind nur über Extra-Pakete zu haben. Das Tückische daran: Die meisten Pakete bauen aufeinander auf und bedingen sich gegenseitig. Soll heißen, man bekommt sie erst, wenn zuvor andere Pakete geordert wurden. Und das kann ins Geld gehen. In unserem Fall stieg der Preis für den Testwagen auf 53.450 Euro. Dafür gibt's dann auch schon das Elektro-Flaggschiff EV6 inklusive großer Batterie – und 800-Volt-Schnellladetechnik. (cen/Frank Wald)

#### Daten Kia Niro EV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,42 x 1,83 x 1,57

Radstand (m): 2,72

Antrieb: E-Synchronmotoren, Frontantrieb, 1-stufiges Reduktionsgetriebe

Systemleistung: 150 kW / 204 PS

---

Max. Drehmoment: 255 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 167 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,8 Sek.  
Energieverbrauch (WLTP): 16,2 kWh  
CO<sub>2</sub>-Emissionen (WLTP): 0 g/km  
Batteriegröße: 64,8 kWh  
Reichweite (WLTP): 460 km  
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1757 kg / max. 443 kg  
Kofferraumvolumen: 475-1392 Liter  
Basispreis: 47.590 Euro  
Testwagenpreis: 53.450 Euro

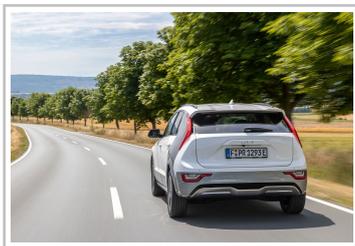
---

## Bilder zum Artikel



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



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia Niro EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---