



26-2023 / 29.06.2023

FAHRBERICHT · Kia Niro EV



ÜBER MICH
Matthias Brügge

Wohnort
Hamburg-Osdorf

Verkehrsanbindung
Acht Fußminuten zur S-Bahn, ebenso lang die Fahrt zur A 7

Laden
Nächste Ladesäule in 700 m, oft besetzt

Nutzungsprofil
Pendeln, Hobby, Familienleben
Lieblingsauto Audi A2 Open Sky

Fotos:
Auto Bild (12),
Getty Images

BEZIEHUNGS-ALLTAG



„DAS FAST PERFEKTE E-FAMILIENAUTO“

Viele Stärken, gute Reichweite, kaum Schwächen: Der Kia Niro EV würde sich gut als fünftes Familienmitglied bei uns einfügen.

Wenn ich in eines der E-Autos in der AUTO BILD-Testwagengarage steige, stört mich meist irgendwas. Entweder fühlt sich das Auto top an, aber Platz und Reichweite sind zu klein (Mini Cooper SE). Oder Reichweite und Schnellladefähigkeit sind super, aber das Auto wäre mir zu groß (Kia EV6). Oder das Auto hat die richtige Größe und bietet ausreichend Reichweite, aber der fehlende Tacho und die zu nachlässige Verarbeitung stören mich (Tesla Model 3).

Beim Kia Niro EV ist das alles anders, denn das Auto fühlt sich genau richtig an. Das beginnt bei der Größe und endet bei der alltagstauglichen Reichweite.

BERUHIGENDE REICHWEITE
Denn schon beim Einsteigen in den voll geladenen Niro macht eine dreistellige Zahl im Display gute Laune: 463 Kilometer sind drin in dem nicht mal randvollen Akku, das beruhigt. Auch wenn niemand mehr die Ladestopps vor der Fahrt suchen und sie gezielt ansteuern muss, über 400 Kilometer am Stück fahren zu können, ändert die Sichtweise aufs E-Auto. Ich habe auf der ersten Teilstrecke nur 160 Kilometer vor mir. Also komme ich theoretisch hin und zurück, ohne nachzuladen.

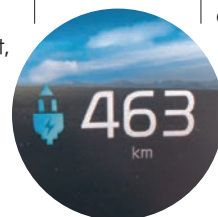
AKZEPTABLES LADEN
Das mache ich natürlich nicht, denn der kluge E-Autofahrer lädt nicht, wenn er muss, son-

▲ **Stämmiger Auftritt, unkonventionelles Gesicht:** Hinter der mittigen Klappe steckt die Ladedose.

▼ **Diese Zahl beruhigt ungemein:** Am Stück ist eine 463-km-Strecke drin, reicht für mich.

dem wenn er kann. In großen Städten kann man sich darauf verlassen, dass schon eine Ladesäule frei ist. Eine Lade-App verrät die Details, mein 13-jähriger Filius übernimmt bereitwillig die Handy-Navigation. Gern lade ich an 11-kW-Stationen und nicht zwingend am Schnelllader, denn zum einen ist das Schnellladen meist besonders teuer, zudem ist langsames Laden auf Dauer sanfter zum Akku, erhöht dessen Lebensdauer.

Für meine 700-Kilometer-Tour habe ich zwei Ladestopps eingelegt: Ein Shopping-Stopp dauert knapp drei Stunden und bringt 30 kWh, 48 Minuten bei einem Schnellladestopp weitere 31 kWh bei einer ▶



Kia Niro EV

Leistung 150 kW (204 PS) · Akkukapazität 64,8 kWh · L/B/H 4.420/1.825/1.585 mm
Kofferraum 475-1.392 l · 0-100 km/h 7,8 s · Spitze 167 km/h · Verbrauch (WLTP)
16,2 kWh/100 km · Preis ab 47.590 Euro



Mit dem Frontlader ist man auf nachsichtige Ordnungshüter angewiesen, wenn man zum Laden mal entgegen der Fahrtrichtung parken muss.



ALLTAGS-BEZIEHUNG



◀ **Der Niro besteht den Kotflügeltest:** Das Ersatzteil vom Verwerter passt quer hinein (es ist für einen Volvo V40).



▶▶ **Warum ist die drahtumrandete Abdeckung der Hutablage so dünn?**

Weil sie sich dreimal verdreht zusammenlegen lässt. Sehr clever!



◀ **Das silberne lackierte Seitenteil** setzt einen tollen Akzent, unbedingt beim Konfigurieren ankreuzen!

Leistung von 46,7 kW. Insofern stört mich die eher übersichtliche Schnellladeleistung des Niro EV von 80 kW nicht. Nur auf einer Urlaubsfahrt könnte das begrenzte Ladetempo eine zügige Fahrt verzögern. Aber das wäre für mich kein Killerkriterium beim Kauf des Autos, ich hab nichts zu nölen.

PENDELN UND HOBBY
Insbesondere weil das E-SUV für ein Auto dieser Größe recht sparsam mit Strom umgeht. In der Stadt sind bei moderatem Tempo im Eco-Modus 12 kWh/100 km Verbrauch drin. Bei Autobahntempo kommt man mit 20 kWh aus, das ist akzeptabel. Vier nicht allzu große Personen haben massig Platz, der Kofferraum ist ausreichend für drei Fechttaschen oder einen ganzen Kofflügel. Test bestanden, Niro, du kannst Familien- wie auch Schrauberauto sein! Allerdings

Umschaltbare Bedienung
Per Touch lässt sich die Bedienleiste umschalten zwischen Navi und Radio-/Media-Nutzung (o.) oder Klimaanlage/Lüftung – gilt auch für die Drehknöpfe!

finde ich die elektrisch betätigte Heckklappe bei einem Auto dieser Größe unnötig. ■

FAZIT

Mir gefällt ganz viel am Niro, nicht ganz so sehr sein Abrollverhalten. Die 17-Zöller mit 55er-Querschnitt lassen ihn grobschlächtig laufen. Ist der Kia Niro EV nun das perfekte Familienauto? Kia, wenn ich mir was wünschen dürfte, dann wäre es ein Auto im Niro-Stil – aber als Kombi.

BEZIEHUNGSSTATUS

Pendeln	Fürs Alleinfahren zu groß, aber geringer Verbrauch	♥♥♥♥♥
Langstreckenfahrt	Reichweite gut, Schnellladen ginge schneller	♥♥♥♥♥
Hobby	Wer keinen Hochdachkombi braucht, kommt klar	♥♥♥♥♥
Familienleben	Das Votum aller vier Brüggles: Daumen hoch!	♥♥♥♥♥

♥♥♥♥♥ = perfekt, ♥♥♥♥ = harmonisch, ♥♥♥ = eingefahren, ♥♥ = abgekühlt, ♥ = kritisch

KURZ GESAGT

Was sagen die Nachbarn, wenn ich damit vorfahre?
Der würde mir gefallen, wie groß ist die Reichweite?
Warum würde ich das Auto meinem besten Freund empfehlen?
Der hat, was du brauchst, was er nicht hat, brauchst du nicht.

Was bleibt mir im Gedächtnis?
Die unaufdringliche Art des Autos wie auch das etwas zu ruppige Fahrgefühl.

EINFACH MAL GRÖßER DENKEN

Der Kia Niro war schon von Geburt an ein Alternativer. Auch die zweite Generation kommt nun wieder ausschließlich mit grünem Antrieb – und deutlich coolerer Optik.



Das Design ist mutig und selbstbewusst, dazu großzügig und gleichzeitig minimalistisch im Innenraum.



Kaum ein anderer Hersteller fährt so konsequent auf dem Grünstreifen wie Kia. Aktuell stehen 17 Modellvarianten mit elektrifiziertem Antrieb in der Garage der Koreaner. Lohn der Strom-Initiative: Hinter Tesla steht Kia auf Platz zwei unter allen E-Anbietern in Europa und verbucht satte 19 Prozent Wachstum in Deutschland. Da ist wirklich Spannung unterm Dach.

Mit dem Niro der zweiten Generation kommt nun ein Geselle hinzu, der schon von Geburt an ein Alternativer war. Bereits den ersten Niro (ab 2016) gab es als Hybrid, Plug-in Hybrid und ab 2019 auch als vollelektrischen EV. Diese drei Antriebe stehen jetzt wieder in den Preislisten.

Während sich beim klassischen Hybrid auf der Antriebsseite nicht viel getan hat, notieren wir für den Plug-in Hybriden

eine größere Batterie (11,1 statt 8,9 kWh) und eine rein elektrische Reichweite von bis zu 65 Kilometern. Genauer anschauen aber wollen wir uns den Niro EV. Schließlich erwartet Kia einen Verkaufsanteil des Stromers von 70 Prozent.

Niro II steht auf Kias dritter Generation der K3-Plattform. Er ist etwas gewachsen, Länge jetzt 4,42 Meter, plus 6,5 Zentimeter. Auch der Radstand legt leicht zu auf nunmehr 2,72 Meter (plus 2 Zentimeter), was das ohnehin schon gute Raumangebot, vor allem auf der Rückbank, nochmal verbessert.

Optisch vollzieht der Niro einen deutlich größeren Sprung. Das Design ist nicht nur komplett neu, sondern auch viel cooler und mutiger als bisher. Der kantigere Look orientiert sich sowohl am Showcar Habaniro als auch am größeren Bruder Sportage.

Vom Habaniro erbt der neue Niro EV die gezackte Linie des Tagfahrlichts, abgeleitet von einer Herzschlagkurve. Kia nennt dieses Stilelement entsprechend Heartbeat-Signatur.

Am Puls der Zeit schnüffelt auch die nun neu interpretierte Tiger-Nose. Die breite C-Säule ist auf Wunsch farblich abgesetzt und lässt den Fahrtwind durchströmen. Je nach Markt gibt es neun verschiedene Außenfarben und 32 Farbkombinationen.

Der Kofferraum mit höhenverstellbarem Ladeboden fasst nun 475 Liter (plus 24 Liter), da passt von Urlaubsgepäck bis zur Schwiegermutter so einiges rein. Richtig clever: Die flexible Kofferraumabdeckung lässt sich origamiartig zusammenfalten und fährt in einer kleinen Tasche mit. Im Nebenjob dient sie auch als Sonnenschutz. ▶

DAS DESIGN IST NICHT NUR KOMPLETT NEU, SONDERN AUCH VIEL COOLER UND MUTIGER ALS BISHER.

Vorne finden wir einen 20 Liter-Stauraum, Frunk genannt, der die Ladekabel aufnimmt. Ein Vehicle-to-Device-Adapter dient als 220 Volt-Steckdose (bis zu 3 kW), versorgt Handys mit frischem Saft oder bringt den Ghettoaster am Baggersee in Feierlaune. Getränke und Partyzelt bis zu 750 Kilo darf der neue Niro erstmals auch an den Haken nehmen.

Innen ist so ziemlich alles neu, was man sieht und anfasst. Die Vordersitze sind nun 30 Prozent schlanker, dadurch fühlen sich die Hinterbänker nicht mehr so eingepfercht. Viel erinnert hier an den großen Elektro-Bruder EV6. So die beiden 10,25 Zoll großen Displays, oder das darunter liegende, doppelt belegbare Control Display, das per Touch zwischen Infotainment und Klimafunktion wechselt. Software-Updates erfolgen künftig „Over the Air.“

Es sind natürlich reichlich dienstbare Assistenten an Bord, und auch das grüne Gewissen fährt immer mit. Der Dachhimmel des neuen Niro besteht aus 56 Prozent recycelten Papierfasern, die Sitzbezüge aus Bio-Polyurethan mit Anteilen aus Eukalyptusblättern.

Wirklich nachhaltig scheint auch die Verarbeitung. Alles passt, nichts klappert. Bei niedrigerem Gewicht soll die Karosserie durch Einsatz von hochfesten Stählen deutlich an Steifigkeit gewonnen haben, zudem Geräusche besser dämmen.

Daumen hoch nach den ersten Testkilometern. Gerade im nahezu lautlosen E-Antrieb nerven Abroll- und Windgeräusche ja meist doppelt. Nicht so beim neuen Niro EV. Das kompakte SUV rollt wirklich auffällig leise dahin. Überhaupt lässt der Bursche seine Insassen in Ruhe.

DIE VERARBEITUNG SCHEINT WIRKLICH NACHHALTIG. ALLES PASST, NICHTS KLAPPERT.

Er nervt selbst im Sport-Modus (es gibt noch das Evo-, Komfort- und Snow-Programm) nicht mit übertriebener Härte, will er doch Familien möglichst kommod von A nach B bringen und keine Rennen gewinnen. Obwohl ganz schön Power in dem Kompaktpaket steckt. Mit 150 kW/204 PS bleibt die Leistung gleich, was immer für einen veritablen Vortrieb reicht. Auf Tempo 100 spurtet der Niro in 7,8 Sekunden. Nach einem Bummelzug auf Familienausflug fühlt sich das wirklich nicht an.

Die Batteriekapazität steigt leicht von 64 auf 64,8 kWh, die maximale Reichweite um 8 auf 463 Kilometer. In der City rollen Sparfüchse über 600 Kilometer mit einer Ladung – sagt Kia. Auch ziemlich klug: Um die Ladezeit zu verkürzen, lässt sich der Akku vorkonditionieren. ▶



Der neue Kia Niro EV ist mit technologisch fortschrittlichen Funktionen ausgestattet, die für eine umfassende Konnektivität sorgen.





Mit seinem schlanken, markanten Äußeren, der Motorhaube, die die charakteristische „Tigerface“-Front betont und den LED-Tagfahrlichtern, in Form einer Herzlinie, erregt der neue Kia Niro EV schnell Aufsehen.

Heißt: Der Fahrer gibt ins Navi-System ein, wann und wo er aufladen will und kommt dort dann bereits mit der optimalen Batterietemperatur an. Im besten Fall soll der Niro so in 45 Minuten seine Zellen von 10 auf 80 Prozent aufladen können.

So fährt der Niro EV unterm Strich mit einem ziemlich attraktiven Gesamtpaket an den Start. Komfortabel, leise, umweltfreundlich und nicht zu teuer. Er kostet 47.590 Euro, abzüglich der Innovationsprämie von 9.570 Euro. Dazu gewährt Kia weiterhin sieben Jahre Garantie, auch auf die Batterie. Wer demnächst Grün wählt, sollte Kia auf dem Stimmzettel haben.

Tomas Hirschberger ■

**KOMFORTABEL,
LEISE,
UMWELTFREUNDLICH UND
NICHT ZU
TEUER.**

TECHNISCHE DATEN

KIA NIRO EV

L/B/H: 4,4 m x 1,83 m x 1,57 m
 Radstand: 2,72 m
 Kofferraumvolumen: 475 bis 1.392 Liter
 Antrieb: Frontantrieb mit einem Elektromotor
 Systemleistung: 150 kW/204 PS
 Maximales Drehmoment: 255 Nm
 Getriebe: Eingang-Automatikgetriebe
 Batteriekapazität: 64,8 kWh
 Beschleunigung von 0-100 km/h: 7,8 s
 Vmax: 167 km/h
 Stromverbrauch: 16,2 kWh/100 km (WLTP kombiniert)
 Max. Reichweite: 460 km (WLTP)
 Preis: 47.590 Euro



GUTE FAHRT IST TEUER

Klar, sie passen nicht in jedes Fahrprofil, unsere drei **KOMPAKTEN E-AUTOS**. Trotzdem sind Cupra Born, Kia Niro EV und Renault Megane E-Tech mit ihren rund 60 Kilowattstunden fassenden Akkus keine Verzichtserklärung an die automobilen Grundbedürfnisse mehr. Preislich sind sie sogar eher ein Luxusgut.



Fotos: Hans-Dieter Saufert

Es ist ja fast schon langweilig geworden: kein nächtliches Betteln um Strom, weil der örtliche Typ-2-Lader ausgefallen ist.

Keine Mikro-Reichweiten mehr, keine kalten Winter wegen schwächerer Eco-Heizungen. Die Elektromobilität ist auf dem Weg zum Mainstream, Infrastruktur und Fahrzeugangebot bedienen die Bedürfnisse der Kunden

immer besser. In der Kompaktklasse wollen Cupra Born, Kia Niro EV und Renault Megane E-Tech einen einfachen Einstieg bieten.

DYNAMIKER MIT DIGITALISIERUNGSSCHWÄCHEN
Zunächst mal bietet der Cupra Born aber einen einfachen Einstieg. In leicht erhöhter Sitzposition thront man in seitenhaltstarken Optionssitzen

auf dem 58 Kilowattstunden fassenden Akku. Von dort blickt man auf ein stark digitalisiertes Cockpit mit der bekannt umständlichen touchbasierten Bedienung. Auch beim Born fiel das System einmal vollständig aus und die Airbag-Leuchte brannte während des gesamten Testzeitraums.

Immerhin ist das optionale Head-up-Display groß, löst

scharf auf und bringt praktische Augmented-Reality-Inhalte in die Frontscheibe. Qualitativ kann der Cupra mit seinem vielen Hartplastik nicht vollständig überzeugen.

Dafür überzeugt er auf der Straße, auf jeder Strecke und jeder Fahrbahnbeschaffenheit. Hauptgrund: das Adaptivfahrwerk (925 Euro), das trotz straffer Grundabstimmung noch immer sanft federt, ▶



23-2022 / 12.10.2022

VERGLEICHSTEST · Cupra Born, Kia Niro EV, Renault Megane E-Tech

CUPRA



SCHNELL VERSTELLT
Mittels auffälliger Lenkrad-tasten können die Fahr-modi schnell gewechselt werden.



Ladevolumen
385/1.267 Liter



MINIMALISMUS Nicht immer ist weniger mehr: Der Mangel an haptischen Bedienelementen erschwert die Handhabung, vor allem am Lenkrad. Das hakelige Infotainment läuft noch nicht zuverlässig, kann aber verlässlich Routen mit Ladestopps planen. Bequemer Fond mit ausreichend Kopf- und Kniefreiheit und ordentlich dimensionierter Kofferraum mit verstellbarem Ladeboden und Durchlade.

KIA



DREH MICH, FAHR MICH
Die Fahrstufenwahl im Kia geschieht mit einem runden Drehregler auf der Mittelkonsole.



Ladevolumen
475/1.412 Liter



MIX AUS ALT UND NEU Touchscreen und kapazitive Tasten treffen auf traditionelle Schalter. Die Bedienung im ordentlich verarbeiteten Kia gelingt einfacher als im Cupra, ist aber nicht überall perfekt gelöst. Routen mit Ladestopps müssen eigenständig geplant werden. Geräumigster Fond im Vergleich und praktischster Kofferraum mit tiefer Ladekante, verstellbarem Boden und kleiner Erweiterung unter der Fronthaube.



VERGLEICHSTEST · Cupra Born, Kia Niro EV, Renault Megane E-Tech

BEURTEILUNG

	CUPRA BORN	KIA NIRO EV INSPIRATION	RENAULT MEGANE E-TECH EV60 220 TECHNO
ANTRIEB			
Motor	permanentreggter Synchron-Elektromotor, hinten quer, Lithium-Ionen-Batterie	permanentreggter Synchron-Elektromotor, vorn quer, Lithium-Ionen-Polymer-Batterie	fremderreggter Synchron-Elektromotor, vorn quer, Lithium-Ionen-Batterie
max. Leistung	170 kW/231 PS	150 kW/204 PS	160 kW/218 PS
max. Drehmoment	310 Nm	255 Nm	300 Nm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	167 km/h	160 km/h
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Kraftübertragung	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Getriebe	feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung
KAROSSERIE			
Länge/Breite/Höhe	4.324/1.809/1.540 mm	4.420/1.825/1.570 mm	4.199/1.860/1.505 mm
Radstand	2.766 mm	2.720 mm	2.685 mm
Batteriekapazität	58 kWh	64,8 kWh	60 kWh
Kofferraum	385-1.267 Liter	475-1.412 Liter	389-1.332 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/-	300/750 kg	500/500 kg
Serienbereifung	215/50 R 19 T	215/55 R 17 V	215/45 R 20 T
Testwagenbereifung			
Reifentyp	235/40 R 20 Y Michelin Pilot Sport EV	215/55 R 17 V Continental EcoContact 6	215/45 R 20 Y Michelin Pilot Sport 4S
MESSWERTE			
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s	7,6 s	7,6 s
Zwischenspur 60-100 km/h	3,5 s	3,6 s	3,5 s
80-120 km/h	4,7 s	4,7 s	4,6 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	33,7 m	36,2 m	35,6 m
Innengeräusch bei 100 km/h	67 dB(A)	67 dB(A)	66 dB(A)
bei 130 km/h	70 dB(A)	71 dB(A)	69 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	15,5 kWh	16,2 kWh	16,1 kWh
Testverbrauch	25,1 kWh	22,0 kWh	24,4 kWh
Reichweite	239 km	318 km	270 km
Achslast vorn/hinten	913/923 kg	968/759 kg	960/737 kg
Testwagenleergewicht	1.836 kg	1.727 kg	1.697 kg
Zuladung	444 kg	473 kg	461 kg
Wendekreis links/rechts	10,0/10,0 m	11,1/11,0 m	10,7/10,6 m
AUSSTATTUNG			
Airbags			
Kopf vorn und hinten	Serie	Serie	Serie
Seiten vorn/hinten	Serie/-	Serie/-	Serie/-
Einparkhilfe vorn und hinten	Serie	Serie	Serie
Head-up-Display	1.040 Euro	1.290 Euro	-
LED-Scheinwerfer	Serie	Serie	Serie
Metall-Lackierung	680 Euro	620 Euro	750 Euro
Navigationsystem	1.425 Euro	Serie	Serie
Wärmepumpe	Serie	Serie	Serie
PREIS/KOSTEN			
Preis ¹⁾	40.750 Euro	47.590 Euro	50.100 Euro
Wertverlust ²⁾	14.500 Euro	17.000 Euro	18.000 Euro
möglicher Rabatt ³⁾	k. A.	14 %	7 %
Finanzierung ⁴⁾ Jahreszins	k. A.	4,99 %	4,99 %
Leasing ⁵⁾ Anzahlung	k. A.	k. A.	k. A.
monatliche Rate	k. A.	k. A.	k. A.
Steuer pro Jahr ⁶⁾	0 Euro	0 Euro	0 Euro
Versicherung HK/TK/VK	16/20/18	16/21/23	15/18/19
Haftpflicht (50 % Prämie)	559 Euro	559 Euro	531 Euro
Teilkasko	436 Euro	484 Euro	324 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	877 Euro	1.344 Euro	978 Euro
Fixkosten pro Jahr	1.436 Euro	1.903 Euro	1.509 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	579/178 Euro	766/290 Euro	752/255 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	46,3/14,2 Cent	61,3/23,2 Cent	60,2/20,4 Cent
Inspektionsintervall	30.000 km/2 Jahre	15.000 km/1 Jahr	30.000 km/1 Jahr
Garantie			
Technik/Lack	2/3 Jahre	7/5 Jahre	2/3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilität	unbegrenzt	3 Jahre	2 Jahre

¹⁾ vor Abzug von 9.570 Innovationsprämie; ²⁾ bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15.000 km/Jahr); ³⁾ laut MeinAuto.de; ⁴⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15.000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ⁵⁾ Kilometerleasing (15.000 km/Jahr); ⁶⁾ steuerbefreit bis 2030.

ordentlich dämpft und den Aufbau stets im Griff behält. Die Lenkung arbeitet leichtgängig und vermittelt ausreichend Gefühl. Der 170-kW-Motor treibt den Born zackig aus dem Startblock und erlaubt in der sportlichen ESP-Stellung sogar leichtes Übersteuern. Gleichzeitig bremsst der Spanier mit Abstand am besten, auch dank seiner breiten Optionsbereifung. Insgesamt ist der Cupra eher Dynamiker als Effizienzwunder. Trotz eines ordentlichen cW-Werts von 0,27 ist er nur Nummer drei bei Verbrauch und Reichweite. Bei ruhiger Fahrweise sind 300 Kilometer gerade so möglich, im Test reicht es nur für deren 239, trotz der gut funktionierenden automatischen frontradarbasierten Rekuperation. Dafür lädt er am schnellsten, ohne rekordverdächtige Werte zu produzieren – in der Spitze mit 135 kW und von 10 auf 80 Prozent SOC in 37 Minuten.

PRAKTISCHER KOMFORTKÖNIG MIT EINER SCHWÄCHE
Der Kia Niro EV hat da noch rund neun Minuten Standzeit vor sich. Er lädt in der Spitze mit nur 80 Kilowatt und lässt sich somit viel Zeit am Schnelllader. Trotzdem verdient das Antriebspaket viel Lob, denn obwohl es noch in großen Teilen auf dem des seit Ende 2018 gebauten Vorgängers basiert, glänzt der Niro trotz seiner kastigen Karosserie (cW= 0,29) mit der klar besten Effizienz und einer Reichweite von über 300 Kilometern, die bei ruhigem Gasfuß nahe an die 400-Kilometer-Marke heranwächst.

Er rekuperiert klassisch mit via Paddel verstellbaren Modi. Sein Fahrwerk federt dabei sehr gemütlich und neigt auch zu kleineren Aufbaubewegungen, während die Lenkung mit ihrem diffusen, gummiartigen Rückstellmoment schon früh

klarmacht, dass der Niro kein Kurvenkratzer ist. Vielmehr begleitet er unauffällig durch den Alltag, bietet am meisten Platz im Kofferraum und im Fond, ein praktisches Fach unter der Motorhaube für die Ladekabel und einen verstellbaren Ladeboden. Zwar ist die Ergonomie mit der etwas überhöhten Sitzposition, die den Fahrer etwas zu weit von den Bedieneinheiten und dem Touchscreen in der Mittelkonsole entrückt, etwas eigenartig, dafür beschert sie dem Niro eine gute Übersicht. Apropos Bedienung: Die braucht im Niro etwas Eingewöhnung, läuft aber zuverlässig dank des zumeist fixen Systems, das in den etwas unübersichtlichen Einstellungs-menüs über eine praktische Suchfunktion verfügt.

Der ordentlich abgestimmte Spurhalter kann über eine separate Taste deaktiviert werden; die Klimabedienung und Direktwahltasten für den Screen wechseln sich via Knopfdruck in einer kapazitiven Leiste unterhalb der Luftausströmer ab. Was dem Niro fehlt? Mehr Ladepower, ein Schuss Fahrdynamik und konkurrenzfähige Bremswege.

WAS NEUES VOM MASSEN-ELEKTRISIERER

Mit dem Zoe brachte Renault schon früh die E-Mobilität einem breiten Publikum nahe. Da liegen die Erwartungen für den neuen vollelektrischen Megane natürlich hoch. Und während er sie beim Bremsen durchaus erfüllt und mit kompakten Ausmaßen und einem erfreulich „niedrigen“ Gewicht von unter 1.700 Kilogramm auffällt, kosten ihn ein paar Faktoren eine bessere Platzierung. Wenngleich er ein ähnliches Kofferraumvolumen wie der Cupra bietet, muss Gepäck über eine hohe Ladekannte in ein tiefes Fach eingeladen werden.





23-2022 / 12.10.2022

VERGLEICHSTEST · Cupra Born, Kia Niro EV, Renault Megane E-Tech



EINE FRAGE DER RASANZ Bei der Beschleunigung kommt der Cupra den Achterbahnen im Erlebnispark Tripsdrill in Cleebrohn noch am nächsten. Kia Niro EV und Renault Megane E-Tech spürten etwas gemächlicher, aber keinesfalls langsam.

RENAULT



UNRUND, ABER OFFEN
Das eckige Lenkrad erschwert das Rangieren, bietet aber freie Sicht auf das Tachodisplay.



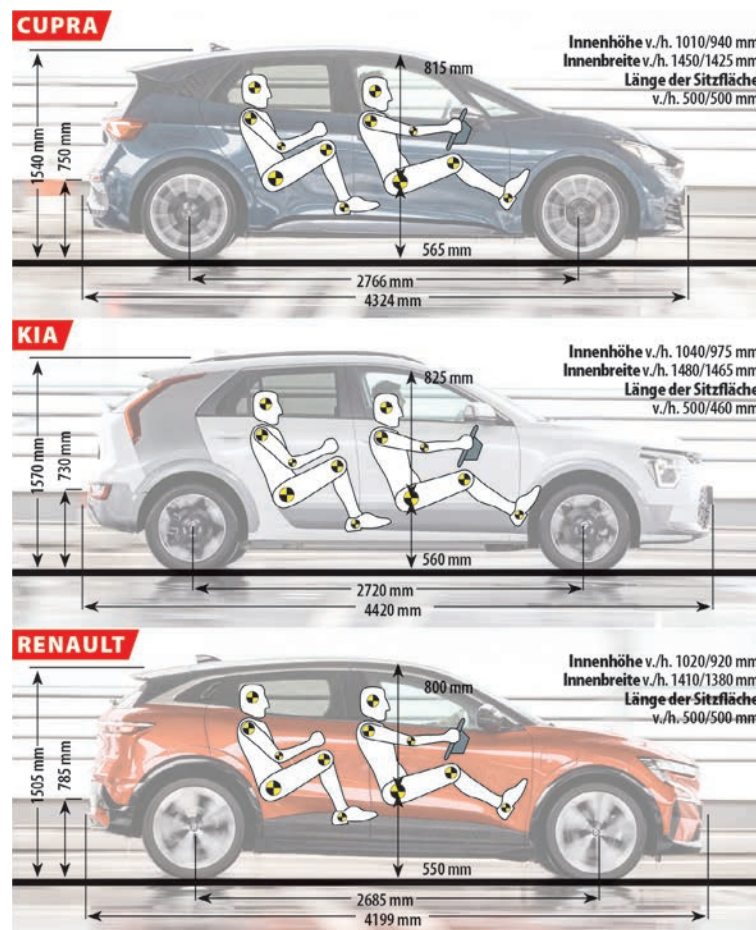
Ladevolumen
389/1.332 Liter.



DIGITAL GENIAL Gelungenes Infotainment mit einfacher, jedoch immer noch ablenkender Touch-Bedienung, flüssiger Darstellung und blitzschnellen Rechenzeiten. Ordentliche Materialien, aber zum Teil mäßige Verarbeitung mit scharfen Plastikkanten und unsauberer Passungen. Ausreichend groß, aber schlecht zugänglicher und nutzbarer Kofferraum mit hoher Ladekante. Eher zweckfreier Kameraspiegel. ▶

VERGLEICHSTEST · Cupra Born, Kia Niro EV, Renault Megane E-Tech

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK



Ein verstellbarer Ladeboden ist optional erhältlich, war aber im Testwagen nicht verbaut. Der Fond ist eine enge Höhle, in die man sich eher einfädelt als komfortabel einsteigt. Eine Reihe weiter vorn sitzt es sich deutlich besser auf bequemen Sitzen vor zwei großen Displays und einem eher eckigen Lenkrad, das über klassische Bedienelemente verfügt. Das neue Google-basierte Infotainment ist dabei ein kleiner Lichtblick inmitten immer komplexer zu bedienender Touchsysteme. Es bietet große Symbole, flache Menüs, viele Direktwahl-Optionen und eine blitzschnelle Sprachsteuerung, die über eine Einblendung auch zeigt, was das System von der Spracheingabe versteht. Für die Navigation kommt Google Maps zum Einsatz, das auch über eine sehr gute Routenplanung mit Ladestationen verfügt.

Etwas wackeliger gibt sich der Megane beim Fahren. Das Fahrwerk dämpft grundsätz-

lich ordentlich trotz der großen 20-Zöller, wirkt aber stets sehr geschäftig und bringt immer etwas zu viel Bewegung ins Chassis. Auch die Lenkung kann sich nicht so richtig zwischen Direktheit und vornehmer Zurückhaltung entscheiden, sodass die Verbindung zwischen Handflächen und Vorderachse immer etwas störanfällig ist. Der Motor wird im Gegensatz zu denen von Cupra und Kia über eine bestromte Spule fremderregt und braucht keine seltenen Erden für Permanentmagnete. Bei Reichweite und Effizienz liegt der Renault zwischen Cupra und Kia. Er kommt zwar bei ruhiger Fahrweise deutlich über 300 Kilometer weit, aber nicht an den Niro heran. Mit bis zu 120 kW Ladeleistung lädt er in 38 Minuten von 10 auf 80 Prozent.

WENIG PREISWERTE OPTIONEN

Ausgerechnet der frühzeitige elektrische Massenmobilisierer

schreibt auf seinen E-Kompakten das größte Preisschild. Mit 50.100 Euro in der Techno-Ausstattung kommt der Megane hier am teuersten, unter 46.600 Euro ist er mit dem großen Akku nicht zu haben.

Der Kia kommt hingegen ausschließlich als fast vollausgestatteter Inspiration für 47.590 Euro. Einzig der Cupra kann auch mit weniger Ausstattung ab 40.750 Euro geordert werden, landet aber mit vergleichbaren Extras auf gleichem Preisniveau. Über seine sieben Jahre Garantie kann der Kia den Cupra am Ende noch ausstechen. Trotzdem zeigen alle drei, dass sie zwar voll alltags-taugliche Stromer sind, aber mit ihrer Preisgestaltung und der teilweise vorherrschenden Vollaustattungspolitik selbst abzüglich der Umweltprämie längst nicht für die breite Masse finanzierbar sind. Die Absenkung der Förderung macht sie sogar wieder zum Luxusgut. Carl Nowak ■

BEURTEILUNG

	CUPRA	KIA	RENAULT	
PLATZ	24	28	22	MAX. 40 PUNKTE
Größter Kofferraum, geräumigster Fond: Der Kia Niro nutzt seine üppigeren Außenmaße perfekt aus und zeigt sich familientauglich. Der Cupra verfügt ebenfalls über ein ordentliches Raumangebot. Der kürzere Megane ist innen deutlich beengt.				
KOMFORT	42	42	39	MAX. 60 PUNKTE
Den flauschigeren Federungskomfort des Kia kontert der Cupra mit seinen großartigen Sitzen. Der Renault glänzt mit den niedrigsten Innengeräuschen, verliert aber etwas Anschluss durch seine schlechtere Verarbeitung und sein Fahrwerk.				
HANDHABUNG	24	27	24	MAX. 30 PUNKTE
Gut bedienbares Infotainment, kompakte Abmessungen - vieles spricht für den Renault. Leider geriet er äußerst unübersichtlich und unpraktisch, sodass er den kastigeren Kia ziehen lassen muss. Der Cupra verliert vor allem bei der Bedienung.				
FAHRLEISTUNGEN	26	25	25	MAX. 30 PUNKTE
Alle drei fahren in etwa gleich schnell und bieten eine ähnlich gute Elastizität. Einzig im Sprint kann sich der dynamischere Cupra einen kleinen Vorteil erarbeiten. Insgesamt bewegen sich alle drei auf einem hohen Beschleunigungsniveau.				
FAHRVERHALTEN	40	37	36	MAX. 60 PUNKTE
Mit ausbalanciertem Fahrwerk und präziser Lenkung fährt der Cupra hier der Konkurrenz davon. Der Kia fährt sicher, hat die beste Traktion auf Nässe, lenkt aber äußerst taub. Der Renault fährt sich etwas undefiniert, jedoch ebenfalls sehr sicher.				
SICHERHEIT	43	39	39	MAX. 50 PUNKTE
Zweieinhalb Meter vor dem Kia kommt der Cupra bei der Bremsung aus 100 km/h zum Stehen. Der Renault bremst ordentlich, verliert aber weitere Punkte durch seine schlechte Rundumsicht. Als Einziger bietet der Born keinen Knieairbag.				
UMWELT	16	17	16	MAX. 30 PUNKTE
Dank seiner vorzüglichen Effizienz sichert sich der Kia einen kleinen Vorsprung auf die Konkurrenz, den er aber noch im gleichen Kapitel mit seiner etwas antiquierten Ladeleistung fast verspielt. Wirkliche Schnelllader sind aber alle drei nicht.				
TESTERGEBNIS	215	215	201	MAX. 300 PUNKTE
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Fahrzeuge.				
KOSTENWERTUNG	53	60	47	MAX. 150 PUNKTE
Der Kia holt sich über seinen geringeren Verbrauch und seine sieben Jahre Garantie den Sieg. Zwar kommt er ausschließlich in einer teuren, aber gut ausgestatteten Linie, bleibt jedoch preislich bei vergleichbarer Ausstattung auf dem Niveau des Cupra. Der Megane verliert über seinen hohen Preis spürbar den Anschluss. Mehr als zwei Jahre Garantie bieten weder Cupra noch Renault, auf die Batterien werden jeweils acht Jahre oder 160.000 Kilometer gewährt.				
GESAMTERGEBNIS	268	275	248	MAX. 450 PUNKTE
2. PLATZ	268	275	248	
1. PLATZ		275		
3. PLATZ			248	

FAZIT

Mit dem Niro EV bietet Kia einen effizienten und vor allem sehr praktischen Stromer. Der Cupra fährt dynamischer, nervt aber mit seiner Bedienung. Der Renault macht eigentlich nichts wirklich falsch, kann aber nur mit seinem Infotainment wirklich glänzen.



KIA LEGT NACH

Der Kia Niro kommt auch in der zweiten Generation wieder in drei Antriebsvarianten: Hybrid, Plug-in und Elektro. Wir drehten eine Runde mit dem Vollzeitstromer.

Text: Stefan Cerchez / Fotos: Kia/Even Mellum



Reichweite könne man nicht genug haben, lautete das Credo vieler E-Pioniere. Der frühere Kia e-Niro kann für sich verbuchen, gemeinsam mit seinem Konzernbruder Hyundai Kona eines der ersten gleichermaßen alltagstauglichen wie erschwinglichen Modelle gewesen zu sein, die mit Real-Reichweiten um die 400 Kilometer viele E-Skeptiker überzeugen konnten.

Zugänglich: Doppel-Ladeanschluss vorn mittig wie beim Vorgänger.

Zudem erleichterte der Kia den Umstieg, weil er in Sachen Interieur und Bedienung eine gelungene Mischung aus alter und neuer Auto-Welt darstellte. Digitalinstrumente und Touchscreen? Ja, gerne, aber bitte mit vielen Tasten drum herum. Kia-Fahrer, die von einem anderen Modell der Marke wechselten, fühlten sich hier schnell zu Hause.

Nun gibt es die nächste Niro-Generation, die wie der Vorgänger mit drei Varianten aufwartet: dem motorseitig unveränder-

FAHRBERICHT · Kia Niro EV

ten Hybrid (141 PS), dem erstärksten Plug-in Hybrid (183 PS) und der E-Version (204 PS), die nun auf den Namen Niro EV hört und nur mehr mit dem großen 64,8-kWh-Akku und unverändert 80 kW Ladeleistung lieferbar ist.

E-BONUS GLEICHT PREISE AN

Preislich rangiert das Niro-Trio zwischen 30.690 (Hybrid) und 39.990 Euro (EV). Zieht man jedoch die aktuell noch geltenden Fördersätze ab, rangieren sie auf ähnlichem Niveau. Das macht vor allem den E-Kauf interessant, zumal Kia auch die Batterie in sein siebenjähriges Garantierversprechen einschließt (oder bis 150.000 km).

Betrachtet man die technischen Daten des neuen Niro, fällt auf, dass er sich äußerlich weiter an die Größenvorgaben des Vorgängers hält und trotz neuer K-Plattform nur wenige Zentimeter in Länge und Breite zulegt. Hier gab es ohnehin kaum Handlungsbedarf, schon die erste Generation bot ordentliche Platzverhältnisse sowie ein alltagstaugliches Kofferraumvolumen von bis zu 475 Litern. Hier übertrumpft der

Stromer seine Schwestermodelle, denn ohne Tank und zweite Batterie bleibt mehr Platz fürs Gepäck. Zudem gibt es noch ein Kabelfach unter der Fronthaube.

WENIGER ZUG, MEHR KOMFORT

Die Leistungsangabe des permanenten Synchronmotors liest sich mit 150 kW unverändert, doch das maximale Drehmoment wurde auf 255 statt bisher 395 Nm zurückgenommen – wovon die Pneu mit geringerem Verschleiß profitieren dürften. Dennoch erreicht der Neue bei Antritt und Toppspeed dieselben Werte wie der Vorgänger.

Zudem präsentiert sich der Elektro-SUV bei der Ausfahrt merklich gereift: etwa mit einer durchaus komfortablen Fahrwerksauslegung, die aber im Gegensatz zum bisherigen e-Niro auch Agilität und Kurvenwilligkeit fördert. Der EV profitiert zudem von einer präziseren Lenkung und einer ebenfalls verbesserten Geräuschdämmung.

Definitiv auf dem neuesten Stand befindet sich auch die Interieur-Gestaltung, an der die

Modernisierung des Niro für die Insassen deutlich wird. Das Cockpit präsentiert sich nun mit einer großen Displayfläche und zwei integrierten Anzeigen für Fahrdaten und Infotainment.

Trotz der konsequenten Entrümpelung finden aber noch genügend Direktwahl-Elemente ihren Platz, darunter auch die aus dem EV6 bekannte variable Tastleiste für Klimasteuerung und Multimedia inklusive zwei-

er Drehregler. Schade nur, dass die Koreaner im Fahrzeug-Interieur immer noch viel Hartplastik einsetzen.

Insgesamt ergibt sich aber ein ausgewogenes Bild für den neuen Kia Niro: Bewährte Elektrotechnik trifft auf modernes Design und ein verfeinertes Fahrverhalten. Und die Reichweite (WLTP: 463 km)? Sollte definitiv für den Alltagseinsatz genügen. ■

ECO-TIPP

Kia hat den Niro an den richtigen Stellen verbessert, nur bei der Ladeleistung wäre noch etwas Luft nach oben. Platzangebot und Kofferraumvolumen bleiben – wie schon beim Vorgänger – erstwagentauglich.

TECHNISCHE DATEN

	in kW (PS)	150 (204)
Systemleistung		
0-100 km/h	s	7,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	167
Akkukapazität	kWh	64,8
Ladeoptionen AC/DC	kW	11/80
Verbrauch	kWh/100 km	15,9
Reichweite	km	463
Kofferraumvolumen	Liter	475-1.392
Grundpreis	ab Euro	39.990

Werksangaben

Aufgefrischt: Ähnliche Grundform, aber neue Details wie die C-Säule in Kontrastfarbe.



Übersichtlich: Cockpit mit Doppelbildschirm und reduzierter Tastenzahl.

