Pressespiegel

Aktuelle Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen

NÜRNBERGER Nachrichten 08.12.2018

FAHRBERICHT · Kia e-Niro

Vom Hybrid-Modell unterscheidet sich der e-Niro durch einen geschlossenen Kühlergrill und blaue Zierelemente.

Läuft auch Langstrecke

Ein dünnes Angebot kann immer weniger als Begründung für die Kauf-Zurückhaltung in Sachen E-Auto herhalten. Kia etwa schickt jetzt den alltagstauglichen e-Niro los.

Klimaschädliche SUVs? Nicht immer. Den Kia Niro gibt es ausschließlich mit alternativen Antrieben. Zum Hybriden und Plug-in-Hybriden gesellt sich jetzt eine rein elektrische Variante, die ab April ausgeliefert wird.

Der e- Niro ist in zwei Ausbaustufen mit je 395 Nm Drehmoment erhältlich: Die kleinere mit 39,2-kWh-Batterie leistet 100 kW/136 PS und erbringt (WLTP-Messung) eine Reichweite von 289 km. Das stärkere Modell mit 64-kWh-Akku und 150 kW/204 PS schafft sogar die Langstrecke von 455 km.

Die Preisgestaltung zeigt freilich auf, dass Elektromobilität noch immer eine verhältnismäßig kostspielige Angelegenheit ist: Der „kleinere" e- Niro startet bei 34.290 Euro, die stärkere Ausbaustufe bei 38.090 Euro. Zum Vergleich: Den Hybriden gibt es bereits ab 25.390, den Plug-in ab 32.750 Euro.

Als Stromer ist der e-Niro aber dennoch ein interessantes Angebot. Schon allein der vernünftigen Größe wegen: Auf 4,38 m Länge kommen fünf Personen bequem unter, der Kofferraum (451 bis 1.405 l) übertrifft das des Hybriden sogar.

Über einen runden Drehschalter werden die Fahrstufen angesteuert, mittels Lenkradwippen lassen sich zudem fünf Rekuperationslevels einstellen. Das stärkste erlaubt „One-Pedal-Driving": Sobald der Fahrer den Fuß vom „Gaspedal" nimmt, verzögert der Wagen so stark, dass er von alleine zum Stehen kommt. Auch die Arbeit mit den verschiedenen Fahrmodi beeinflusst über das Fahrverhalten auch den Aktionsradius.

Standardmäßig kommt der e-Niro mit CCS-Stecker.

Beim Ampelstart macht der e-Niro zügig die Sause, in 7,8 Sekunden zoomt er auf 100 km/h und erreicht 167 km/h Spitze. Bei der 39-kWh-Variante lauten die Werte 9,8 Sekunden und 155 km/h.

Standardmäßig fährt der e-Niro mit einem CCS-Anschluss vor, er kann also mit bis zu 100 kW schnellladen, dann ist die Batterie in gut 50 Minuten von 20 auf 80 Prozent Ladezustand gebracht. An der 7,2-kW-Wallbox sind knapp sechs Stunden einzukalkulieren.

Der Kia e-Niro wird in drei Ausstattungslinien angeliefert, bereits das Basismodell bringt u. a. ein Audiosystem mit, ferner Smartphone-Integration, Klimaautomatik, Frontkollisionswarner, Rückfahrkamera und Stauassistent. Ausbaufähig ist das beispielsweise ferner durch LED-Scheinwerfer, Sitzventilation oder ein Vorheizsystem für die Batterie.

Hyundai-Kia ist derzeit so gut wie der einzige Hersteller, der alle elektrischen Antriebsformen vorhält, in Gestalt des Hyundai Nexo sogar ein Brennstoffzellenmodell. 2021 wird auch die Marke Kia ihr Angebot entsprechend aufstocken.

Ulla Ellmer ■

Frankfurter Allgemeine ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND 11.12.2018

TECHNIK UND MOTOR · Kia e-Niro

Noch einer, der elektrisiert

Ab April 2019: Kia e-Niro

So langsam kommen sie, die Elektroautos: Der Kia e-Niro kann bereits bestellt werden, erreicht am 6. April 2019 die Händler und kostet, die Prämie eingerechnet, weniger als 30.000 Euro.

Dafür gibt es ein immerhin 4,38 Meter langes frontgetriebenes SUV mit einem Kofferraumvolumen von 451 Litern, 100 kW Leistung (136 PS) und einer Reichweite von 290 Kilometern.

Wer sich für die 150-kW-Variante entscheidet, bekommt nicht nur mehr Leistung, sondern auch eine große Batterie mit 64 statt 39,2 kWh und eine Reichweite von 455 Kilometern – nach dem neuen WLTP-Zyklus. Der Preis steigt um rund 4.000 Euro. Aber selbst mit der besten Ausstattung als Spirit kostet der elektrische Niro nur knapp mehr als 40.000 Euro, wenn man den Umweltbonus von 4.380 Euro abzieht. Die deutschen Angebote für den neuen, rein elektrischen Automarkt von Daimler, Porsche und Audi sind zugegeben eine Nummer größer, kosten aber so wie der Jaguar I-Pace mindestens 80.000 Euro und weit darüber hinaus.

Der neue Kia kommt im Kleid des Niro, der bisher als Hybrid- und Plug-in-Fahrzeug angeboten wird und in diesem Jahr in Europa knapp 50.000 Mal verkauft worden ist. Die Technik unter dem Blechkleid teilt er sich mit dem elektrischen Hyundai Kona, der aber wiederum eine Nummer kleiner ist. Kia gehört zum koreanischen Hyundai-Konzern, gebaut werden Niro und Kona in separaten Fabriken auf der Halbinsel.

Die Batterie ist flüssigkeitsgekühlt, sitzt im Wagenboden und nimmt so keinen Platz weg und lässt sich in einer Dreiviertelstunde an einer Schnellladestation wieder auffüllen (von 20 Prozent bis 80 Prozent Ladezustand). Der gleiche Vorgang dauert an einer Wallbox zuHause knapp sechs Stunden. Ein leerer Akku sollte an einer Wallbox in gut acht Stunden wieder fit sein. Hängt der Niro am Netz, kann er vortemperiert werden, die Ladezeiten lassen sich ebenfalls programmieren. Daran, dass dies mit einer App überwacht werden kann, arbeitet Kia noch.

Beide Leistungsstufen bieten stattliche 395 Newtonmeter Drehmoment. Der 150-kW-Niro spurtet in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, die schwächere Variante braucht zwei Sekunden länger. Die Höchstgeschwindigkeit ist jeweils auf knapp 170 oder 160 km/h begrenzt.

Stolz ist Kia auf den niedrigen Durchschnittsverbrauch von nur 15,9 kWh auf 100 Kilometer. Im Stadtverkehr, wo ein Elektroauto durch das ständige Rekuperieren Vorteile genießt, sind nach dem WLTP-City-Zyklus sogar 615 Kilometer Reichweite drin.

Boris Schmidt ■

Der nächste Stromer: Kia e-Niro.

auto motor sport online · 06.12.2018

PROBEFAHRT · Kia e-Niro

So weit kommt der Elektro-SUV Kia e-Niro im Alltag

Mit dem e-Niro wird das Elektroauto auch für Normalverdiener sexy. Der e-SUV von Kia hat tüchtig Temperament, über 400 Kilometer Reichweite und ist bezahlbar. Wir waren auf einer ersten Probefahrt.

Beim Thema Elektro-Auto gab es bislang eine Zweiklassengesellschaft: Freudlose Spargeräte mit mäßiger Reichweite, Typ Kassengestell. Und sündteure Luxus-Granaten, die zwar richtig Gaudi machen, aber in erster Linie solvente Käufer ansprechen, welche bei einem Auto im Grunde als allerletztes über Verbrauchskosten nachdenken müssen.

Elektro-SUV ab 34.290 Euro

Das wollte einst Tesla mit dem Model 3 ändern, doch zum angekündigten Preis von 35.000 Dollar kann man den Mittelklasse-Tesla bis heute nicht kaufen.

Doch nun kommt Kia. Gemeinsam mit Konzernschwester Hyundai wurde die Plattform des Niro entwickelt und konsequent elektrifiziert. 204 PS E-Motor, ein Akku mit 64 kWh Kapazität, 455 km Reichweite und ein Basispreis von 38.090 Euro. Und genau den haben wir auf einer ersten Testfahrt ausprobiert, auf anspruchsvollem Geläuf, im bergigen Hinterland der Côte d'Azur.

Fahren, ohne Rücksicht auf Verluste

Die Reichweite ist bei E-Autos bis heute die beherrschende Thematik. Niemand will auf dem Weg zur Arbeit oder ins Kino mit leerer Batterie am Straßenrand stranden. Genau das darf man jedenfalls mit dem e-Niro zu den Akten legen. Am Flughafen steige ich in den Testwagen, 422 km zeigt die Reichweitenanzeige, ab geht es. Und im Gegensatz zu früheren Ausfahrten mit Elektro-Autos nehme ich heute genau Null Rücksicht, fahre den Wagen, wie ich ein ganz konventionell mit einem Verbrenner angetriebenes Auto fahren würde.

Zurückhaltend im dichten Verkehr, lustig auf der freien Bahn, engagiert auf der folgenden kurvigen Bergstrecke. Hier kommt das erste Aha-Erlebnis: Die beruhigende Reichweitenanzeige im linken Instrument macht das bislang übliche E-Auto-Geschleiche obsolet und findet folgerichtig kaum Beachtung. Man kann auch mal nur aus Spaß an der Freude etwas fester durch die Kurve, muss nicht bei jeder Bergabstrecke im Kopf schon die Rekuperation berechnen. Und auch ein flottes Überholmanöver, üblicherweise mentales Teufelszeug für E-Auto-Sparfüchse, ist jederzeit drin.

Die Beschleunigung: ansatzlos.

Und wie! Die ansatzlose Zwischenbeschleunigung, ohne auf einen Turbolader warten zu müssen, ist das eigentliche Erlebnis. Auf der Stelle stehen beim Überholen eines bergauf keuchenden Transporter fast 400 Newtonmeter Drehmoment bereit und katapultieren den äußerlich zur Unscheinbarkeit tendierenden Crossover wie in einem Comic-Strip an dem fahrenden Hindernis vorbei. Wer als Beifahrer gerade gedankenverloren auf seinem Smartphone herumdaddelt, bemerkt allenfalls den kurzfristig sehr energischen Druck im Rücken, aber nichts von der Aktion. Die ist viel zu schnell vorbei. 7,8 Sekunden von Null auf 100 km/h verspricht Kia für die 204 PS-Version des e-Niro, klingt glaubhaft. Der Spaß ist jedoch nicht nur im nach vorne zappen erschöpft. Denn die tief verbaute und nicht eben leichte (453 kg) Batterie im Unterboden, die dem 4,3 Meter kurzen e-Niro ein herrschaftliches Gewicht von 1,8 Tonnen beschert, regelt auch die Straßenlage. Seitenneigung findet kaum statt, die Haftung in der Kurve ist beachtlich und ▸

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv.

Das Cockpit ist ganz klassisch aufgebaut. Im linken Instrument zu erkennen: Die WLTP-Reichweite der Version mit großer Batterie.

Viele Anzeigen werden in einem Zentraldisplay gebündelt.

bei jedem Druck auf das Fahrpedal geht es sofort und ansatzlos voran.

Kia e-Niro mit ausreichend Platz

Dass das Fahrwerk etwas kommoder federn und die Lenkung ein gutes Stück gefühlvoller agieren könnte, darf dennoch angemerkt werden. Kurze Unebenheiten werden etwas lustlos überpoltert. An die beachtlichen Lenkeinflüsse des Antriebs beim harschen Herausbeschleunigen aus Kurven muss man sich ebenfalls gewöhnen. Wichtiger jedoch im Alltag: Der Kia e-Niro ist erstaunlich geräumig. Vorne schränkt die Mittelkonsole die seitliche Beinfreiheit etwas ein, das geht in dieser Fahrzeugklasse nicht sehr viel besser. Hinten ist dagegen richtig Platz, auch zwei ausgewachsene Mitteleuropäer kommen sich nicht zu nahe und haben außerdem ordentlich Beinfreiheit.

Obwohl sich der Kia e-Niro letztlich also fährt wie ein sehr gut motorisierter Kompakt-SUV, gibt es natürlich dennoch konzeptbedingte Eigenheiten. Mit einem großen Drehregler wird die Fahrtrichtung bestimmt, „Gangwahl" geht ja am Thema vorbei. Ein weiterer Schalter steuert die fünf verschiedenen Fahrmodi. Beim besonders sparsamen Eco+-Modus bleibt die Klimatisierung ausgeschaltet und das Höchsttempo auf 90 km/h begrenzt, im „Sport"-Modus gibt es volle Leistung, eine etwas direktere Lenkabstimmung und für mehr Drama eine auf rot umschaltende Armaturenbeleuchtung. Besondere Bedeutung haben die beiden Lenkradpaddel: Mit ihnen lässt sich die Rekuperation einstellen. Je nach gewählter Stufe verzögert die Elektromaschine mehr oder weniger stark, im Idealfall lassen sich laut Kia bis zu 80 Prozent der üblichen Bremsleistung nur über die Rekuperation erzeugen. Dass für die volle Verzögerung jedoch dauerhaft am linken Paddel gezogen werden muss, ist etwas umständlich.

Die wassergekühlte Traktionsbatterie des Kia e-Niro lässt sich im Winter vorkonditionieren: Hängt das Auto am Ladekabel, kann auch die Batterie bei Minusgraden beheizt und damit auf optimale Betriebstemperatur gebracht werden. Für die Klimatisierung setzt Kia auf ein Wärmepumpensystem. Das hat während der Fahrt einen sofort am Reichweitenrechner ablesbaren Einfluss, mit aktivierter Heizung auf hoher Stufe sinkt diese deutlich. Eine weitere Besonderheit des Kia e-Niro ist das „intelligente" Rekuperieren. Bei gesetztem Abstands-Tempomat wird vom System bewusst so gesteuert, dass möglichst hohe Rekuperation gefahren werden kann. Gleichzeitig wird die Topographie aus dem Navigationssystem mit einbezogen und so möglichst wirtschaftlich auf Steigungen und Gefälle reagiert.

Torsten Seibt ■

FAZIT

Der Kia e-Niro kann überzeugen. Eine absolut alltagstaugliche Reichweite, genug Patz für den Einsatz als Erstwagen und ein – inklusive des E-Auto-Förderbonus – attraktiver Preis. Dazu macht der 204-PS-Motor richtig Laune und vermittelt echten Fahrspaß. Als Bonus gibt es noch die bekannte Siebenjahres-Garantie der Koreaner, welche auch für die Batterie gilt.

Der Stromer wird in Europa Anfang 2019 als e-Niro auf den Markt kommen.