
Vorstellung Kia e-Niro: Verkehrte Welt

Von Peter Schwerdtmann

Das könnten harte Zeiten werden für Benzinjunkies. Denn vieles wird sich ändern, sie werden ihren Spaß an den neuen Elektroautos haben und dennoch dem Acht-Zylinder-Röhren an den Stammtischen weiter lautstark nachweinen. Den superschnellen und superteuren Tesla-Wettbewerber aus deutschen Landen trauen viele zu, dass sie begeistern werden. Aber wer rechnet schon damit, dass heute auch schon Elektroautos in der Golf-Klasse überzeugen können. Uns hat der Kia e-Niro jedenfalls überrascht.

Verkehrte Welt bietet der kompakte Crossover des koreanischen Herstellers gleich in mehrfacher Hinsicht. So werden wir uns gern daran gewöhnen, dass der Energieverbrauch in der Stadt beim Elektroauto niedriger liegt als bei Benzinern oder Dieseln. Der Wechsel von vielen Beschleunigungsphasen und ebenso häufigen Bremsphasen mit Rekuperation der Bremsenergie, ein im Stand ruhender Motor, längere Strecken des Segelns und ein insgesamt niedrigeres Geschwindigkeitsniveau schonen den Batterieinhalt. Der reicht unter Normbedingungen für 615 km innerorts und 455 km außerhalb.

Unsere Erfahrung auf den Straßen rund um Nizza und in den Bergen dort bestätigen diese Werte. Im Fahrmodus „Normal“ lag der Wert bei 14,4 kWh, bei flotten Bergpassagen im Modus „Sport“ bei 16 kWh. Wir lagen bei unserem langen Ausflug damit sogar unter den vom Hersteller genannten Normwerten. Bei Dauer-Höchstgeschwindigkeit auf einer Autobahn wird das sicher anders aussehen. Aber so verkehrt ist die Welt auch beim Elektroauto nicht. Den ICE-Zuschlag zahlt auch der Elektroautofahrer. Als Ergebnis dieses Kapitels bleibt also die Erkenntnis: Die Reichweite reicht. So mancher Pendler wird nur noch einmal in der Woche an die Steckdose müssen.

Doch wo bleibt das Fahrvergnügen? Kia hat dem 1,8 Tonner 204 PS mitgegeben. Das reicht für eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 7,8 Sekunden. Und das Drehmoment von 350 Newtonmetern (Nm), das sofort zu Verfügung steht, sorgt in der Innenstadt für ein Sprintverhalten, das auch einem Supersportwagen Respekt abringt – bis 50 km/h.

Die Kia-Techniker haben es nicht bei den Spurfähigkeiten bewenden lassen. Mit Paddels am Lenkrad lassen sich drei unterschiedlich starke Rekuperationsstufen einstellen, deren stärkste mit dem rund 0,25fachen der Erdbeschleunigung bremst. Das kombiniert mit einer ebenfalls über Paddel gesteuerten Automatik, die den Straßenverlauf kennt und den Verkehr mit Radar im Blick hat, wird das Fahrpedal seinem Namen erstmals komplett gerecht. So bretterten wir über die Serpentina und überließen das Anbremsen dem „Gasfuß“.

Nur, wer den Frontriebler noch schneller gehen lassen will, den wegen der Batterie tiefen Schwerpunkt und die beiden aufwändigen Achsen (vorn McPherson, hinten Mehrlenker) mit der echt direkten Lenkung bis an die Grenze fahren will, wird die hydraulische Bremse einsetzen und das ESP hoffentlich nicht herausfordern.

Womit wir bei den Assistenten wären. Davon hat der e-Niro reichlich zu bieten. Er hält automatisch die Spur und den Anstand zum Vordermann, auch im Stau. Er hat den Verkehr hinten ebenso im Blick. Er erkennt Hindernisse, auch Radfahrer und Fußgänger und kombiniert das mit einem Warn- und Bremssystem. Auch ein Spurwechsel-Assistent und ein Müdigkeitswarner sind an Bord. Ein Querverkehrswarner ist ebenfalls erhältlich.

Die Ausstattung lässt beim Top-Modell Spirit kaum noch Wünsche offen: Touchscreen,

Smartphone-Integration, Smart-Phone-Ladestation, Smart-Key, eine Klimaautomatik, die sich nur auf den Fahrer konzentrieren lässt, Lederausstattung gegen 1490 Euro, 17-Zoll-Felgen mit speziellen Leichtmetallrädern, Acht-Zoll-Navigation, Soundsystem, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, Sitzventilation vorn, ein Batterie-Vorheizsystem und eine Wärmepumpe für die Innenraumklimatisierung. Beim Spirit kostet nur noch eine der neun Metallic- oder Perleffektfarben Aufpreis. Bei der Basisversion „Edition 7“ und der besseren „Vision“ ist die Auswahl bei den zusätzlichen Ausstattungen längst nicht so umfangreich und so preissteigernd, wie man es etwa bei deutschen Herstellern gewohnt ist.

Soweit zu den Innereien, jetzt zum Äußeren. Der Kia e-Niro zeigt sein „e“ mit einem voll verkleideten Lufteinlass, den Kia gern als „markentypische Tigernase“ bezeichnet. Seitliche, markante Lufteinlässe sorgen für einen Luftvorhang entlang der Vorderräder. Dazwischen macht sich ein Lufteinlass über einer vorgeschobenen Unterlippe breit, der Fahrdynamik verspricht. Das gilt ebenso für die flach ansteigende Kühlerhaube mit den seitlich hochgezogenen Scheinwerfern, beides nach Art des Porsche Macan. Seitenline und Heck folgen den Vorbildern anderer Crossover. Insgesamt bleibt das Bild eines modernen Hoch-Pkw, so wie die Welt ihn zur Zeit mag, von den anderen Niro-Modellen durch das eigenständige Gesicht, die größere Höhe und ein paar Akzente in Blau abgehoben.

Der e-Niro bietet mit seinem langen Radstand von 2,70 Metern erstaunlich viel Innenraum, nicht nur für die Passagiere. Mit gut 450 Litern setzt der Kofferraum in seiner Klasse einen Maßstab, ebenso beim maximalen Laderaum von 1405 Litern. Aber Mensch geht vor Ladung. Im e-Niro findet er ausreichend Freiheit für Knie, Ellenbogen und Kopf, auch auf der hinteren Sitzbank.

Das Ambiente, das die Insassen umgibt, überzeugt mit modernem, gefälligem Design, guten Materialien und sauberer Verarbeitung. Zum Ambiente gehört in diesem Fall auch das akustische Umfeld. Man hört, dass man nichts hört, es sei denn, der Straßenbelag will sich den Insassen über die Reifen mitteilen. Der Fahrer kann sich also ganz auf die virtuelle Welt seiner Anzeigen konzentrieren. Die Inhalte der Bildschirme sind einstellbar. Sie informieren auch über Ladezustand, Fahrmodus und Verbrauch. Neben den Anzeigen und den Möglichkeiten, über Touchscreen zu steuern, bleiben dem Fahrer noch eine Menge klassischer Regler, Knöpfe und Drehsteller – zum Beispiel für das Getriebe – und eine einstellbare Ambientebeleuchtung.

Ein Blick zur Seite ordnet den Kia e-Niro ein. Vor unserer Redaktion steht zur Zeit ein Elektroauto aus demselben Segment und in derselben Preisklasse. Sein Antrieb steckt in einer Karosse, die weltweit Millionen von Freunden überzeugt. Drinnen begrüßt der einen mit einem netten Ding-Dong. Wenn dann die Scheinwerfer nach kurzem Schielen wieder nach vorn gucken, weiß der Fahrer, nun kann's losgehen. Und der Testwagen lässt es ganz ordentlich gehen, aber eben nicht lange. Seine theoretische Reichweite von 250 km schmilzt in der Praxis auf 150 km – vielleicht schon zu knapp für den Weg zum Flughafen und zurück. Also bleibt er stehen, dieser Vertreter der zweiten Generation. Immerhin ist er ein richtiger Personenwagen und keine Mikro-Plastikbüchse der Fahrzeuge der ersten Generation. Aber eine Alternative zum Privatwagen war das noch nicht. Mal sehen, was die ersten ID. bringen.

Kia aber ist schon da. Auch das ist ein Stück verkehrte Welt, wo doch die deutschen Hersteller sonst immer die Nase vorn haben. Umso genüsslicher zelebrieren die Koreaner den e-Niro, der jetzt bestellt werden kann und ab April ausgeliefert werden soll. Hier ist die Alternative zum Benziner und Diesel für alle, die nicht täglich die Republik ausmetern wollen. Und das zu einem Preis, der neben die technische Alternative die wirtschaftliche setzt. Vom Bruttopreis gehen die Zuschüsse noch ab – zur Zeit in Deutschland 4000 Euro.

Und die Stromkosten auf 100 km belaufen sich auf weniger als fünf Euro.

Angesichts der Daten und der Preise rechnet Kia nicht damit, dass sich viele Kunden für das Einstiegsmodell mit 136 PS und einer 39,2 kWh-Batterie, einer Reichweite von unter 300 Kilometern und dem Einstiegspreis von 34 290 Euro entscheiden werden. 3000 e-Niro wollen sie 2019 in Deutschland verkaufen, mehr als 95 Prozent davon mit der großen Batterie. (ampnet/Sm)

Daten Kia e-Niro Spirit 64kwh

Länge x Breite x Höhe (m): 4,38 x 1,81 x 1,56 (Dachreling 1,57)

Radstand (m): 2,70

Motor: Permanentmagnet-Synchronmaschine

Leistung: 150 kW (204 PS) von 3800 - 8000 U/min

Max. Drehmoment: 395 Nm von 0 - 3600 U/min

Batterie: Lithiumionen-Polymerbatterie, 356 V / 180 Ah

Anzahl der Zellen: 294 (3 Blöcke à 98)

Energiedichte: 141,3 Wh/kg

Nennkapazität: 64 kWh

On-Board-Charger: 230 V (AC). 1-phasig, 7,2 kW

Stecker: Typ 2 & CCS

Ladung an Haushaltssteckdose: fast 18 Stunden

7,2 kW-Ladestation (Wallbox): fast sechs Stunden

100 kW-Gleichstrom-Ladestation: 42 Minuten

Höchstgeschwindigkeit: 167 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7.8 Sek.

Durchschnittsverbrauch: 15,9 kWh

Reichweite, max.: 455 km

Durchschnittsverbrauch Stadtverkehr: 11,8 kWh

Reichweite Stadtverkehr: 615 km

Testverbrauch Normalmodus 14,4 kWh

Effizienzklasse: A+

CO2-Emissionen: 0 vor Ort

Leergewicht / Zuladung: min. 1812 kg / max. 418 kg

Kofferraumvolumen: 451–1405 Liter

Max. Anhängelast: keine Anhängelast erlaubt

Wendekreis: 10,6 m

Bodenfreiheit: 155 mm

Räder / Reifen: 7.0 J x 17 ET50 / 215/55 R 17 94W R 14

Luftwiderstandsbeiwert: 0,286

Garantie: sieben Jahre, maximal 150 000 km

Basispreis: 38 090 Euro (brutto ohne Zuschüsse)

Testwagenpreis: 42 370 (brutto ohne Zuschüsse)

Bilder zum Artikel



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



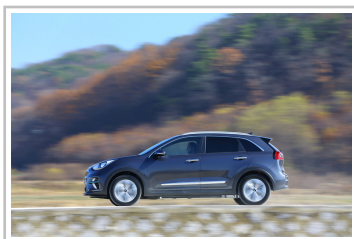
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



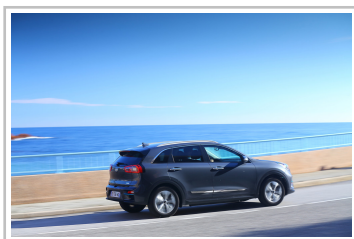
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



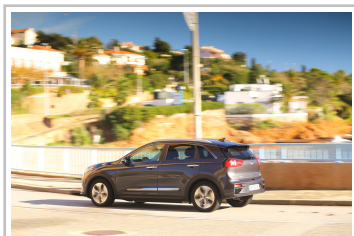
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



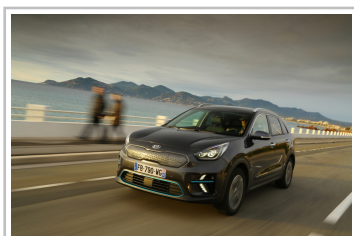
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



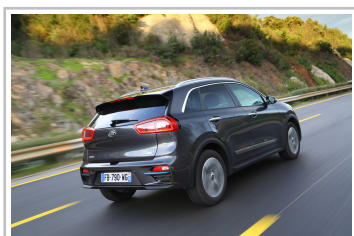
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



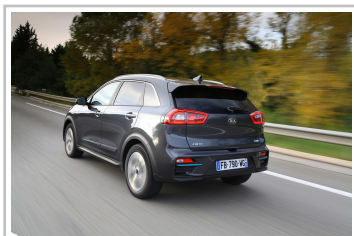
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



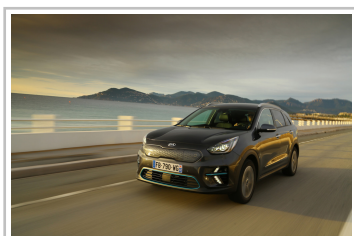
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



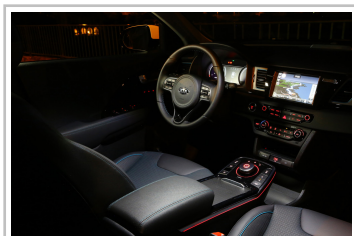
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



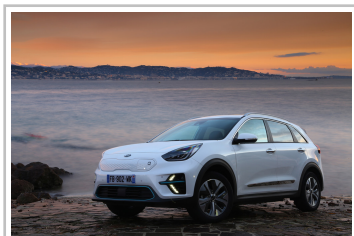
Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia e-Niro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia
