



KIA Niro EV (64,8 kWh) Inspiration

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Der Hyundai-Konzern hat mit seinen drei Automarken mittlerweile so einige spektakuläre Elektroautos ins Rampenlicht gestellt. Ob Hyundai Ioniq 5, Genesis GV 60 oder Kia EV6 - die koreanischen Angebote weisen mit ihrer 800-Volt-Technik selbst manch deutlich teureren Konkurrenten in die Schranken, vor allem bei bei Ladepower, Fahrdynamik und Preis-Leistungs-Verhältnis. Dass es auch neben den strahlenden Top-Modellen noch spannende elektrische Alternativen gibt, kann man bei so viel Aufmerksamkeit glatt übersehen. Schließlich taugt auch der neue vollelektrische Kia Niro EV - den es mit nahezu voller Ausstattung für 47.590 Euro gibt - uneingeschränkt als familientaugliches Alltagsauto. Es ist geräumig, komfortabel und solide verarbeitet. Und weil es ihn derzeit nur in der Inspiration-Variante gibt, sind sowohl Abstandsregeltempomat als auch das große Navi, etliche Sicherheitsassistenten und eine induktive Ladeschale serienmäßig an Bord. Im Gegensatz zum Vorgänger e-Niro darf der Niro EV jetzt 750 kg schwere Anhänger an den Haken nehmen. Beim Fahren ist das Kompakt-Crossover sogar effizienter als die größeren Boliden. Mit voller Batterie kommt man in der Praxis tatsächlich über 400 km weit. Allerdings liegt die maximale Ladeleistung der 64,4-kWh-Batterie bei 80 kW. Zum Vergleich: Der Kia EV6 zieht an einer Schnellladesäule schon mal 240 kW. Die Ladung auf 80 Prozent dauert im Niro etwa 45 Minuten. Hier hätte man für ein knapp 50.000 Euro teures Auto sicher mehr erwartet. Angesichts der opulenten Ausstattung und der Kia-typischen Sieben-Jahres-Garantie relativieren sich die Anschaffungskosten etwas. **Konkurrenten:** Hyundai Kona Elektro, Peugeot e-2008, Renault Megane E-Tech, Volvo XC40 Recharge.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn, einfache Bedienbarkeit, ausgewogenes Fahrwerk, sehr umfangreiche Serienausstattung, großzügige Garantie
- ⊖ einfache Materialien im Innenraum, Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten, fehlender Einklemmschutz für hintere Seitenscheiben

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Niro hat Kia sehr ordentlich gefertigt. Der Unterboden ist umfassend verkleidet und wird von der großen Batterieplatte dominiert, die nicht zusätzlich verkleidet ist. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design. Der einfach gehaltene Materialmix ist sehr ordentlich verarbeitet und trägt zum soliden Charakter des

3,3 Alltagstauglichkeit

Die 64,8-kWh-Batterie des Niro EV kann man serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) laden. Ein Ladekabel mit Typ-2-Stecker liegt serienmäßig dabei und passt in die Ablage unterhalb des Kofferraumbodens. Das Laden über 230 V dauert mehr als 30 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung 6,5 Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, hier akzeptiert der Niro EV bis 80 kW; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann etwa 45 Minuten. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von 413 km – für ein Elektroauto der unteren Mittelklasse ein sehr guter Wert. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) auch Reichweiten von mehr als 400 km möglich sind. Es ist eine Dachlast von 100 kg erlaubt, die sich an den praktischen Dachschienen gut befestigen lässt. Die Stützlast beträgt großzügige 100 kg, somit lassen sich auch zwei E-Bikes bedenkenlos transportieren. Die moderate Außenlänge und der Wendekreis von 11,2 m machen ihn für die Stadt recht gut geeignet, nur die üppige Breite von fast 2,06 m (inkl. Außenspiegel) stören da etwas. Der Ladestecker am Niro wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass er den Stecker freigibt, sobald der Niro geladen ist – dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

2,9 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Niro EV eine ordentliche Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – immerhin der auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es

Koreaners bei. Nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen. Die Motorhaube wird von zwei Dämpfern gehalten.

⊖ Der Dachhimmel wirkt angesichts des hohen Gesamtpreises etwas minderwertig.

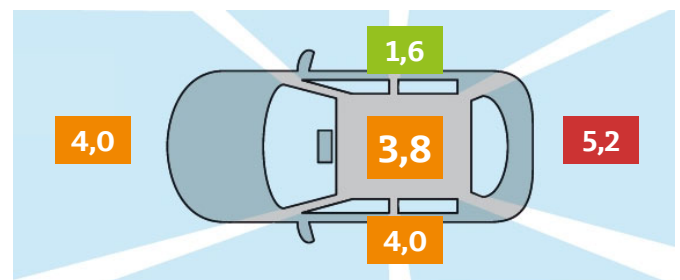
⊖ Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

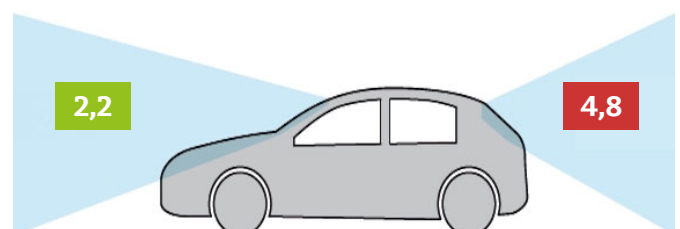
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



diese Funktion nicht. In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Einen Remote-Parkassistenten gibt es im Paket. Ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es allerdings nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Niro EV baut ein wenig höher als beispielsweise ein Ceed aus dem gleichen Hause, das bietet gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch etwas höher und ist nicht gerade schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorne wie hinten in drei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer

2,8 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung überschaubare 347 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 442 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 747 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.227 Liter Volumen verfügbar.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

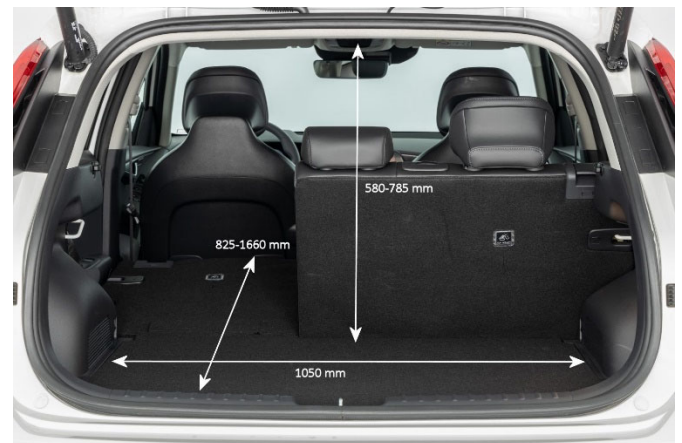
Eine sensorgesteuerte elektrische Heckklappe ist beim Kia Niro EV serienmäßig verbaut. Die Gepäckraumabdeckung lässt sich unter dem Kofferraumboden verstecken. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt ausreichend aus, sie liegt bei 76 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also kräftig angehoben werden. Der variable Kofferraumboden befindet sich zwischen 4,5 und 17 cm unter der Ladekante. Die Heckklappe öffnet gut 1,90 m hoch – selbst größere Personen können also bequem ein- und ausladen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet. Die Gepäckraumabdeckung ist sehr billig ausgeführt. Weder dämmt sie Geräusche, noch taugt sie als Ablagefläche.

aus. Der Fernlichtassistent ist serienmäßig, kann jedoch andere Verkehrsteilnehmer nicht gezielt schattieren. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen.

Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kia Niro EV in seiner Inspiration-Ausstattung serienmäßig an Bord, das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum des neuen Nio EV ist mit 347 Liter Volumen deutlich gegenüber dem Vorgängermodell (280 Liter) gewachsen.



Die 76 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Seitlich im Kofferraum gibt es jeweils ein

Staufach, unter dem Kofferraumboden versteckt sich zusätzlich ein 15 l großer Stauraum. Kia verbaut vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können. Unter der vorderen Haube befindet sich ein zusätzliches Staufach mit eigener Klappe, das 16 Liter fasst.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Das Drehrad zur Fahrtrichtungswahl bzw. für den Leerlauf oder die Parkposition liegt gut zur Hand und ist selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme – was dem klassischen Motorstart entspricht – erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf vorn auf der Mittelkonsole. Das serienmäßige volldigitale Kombiinstrument überzeugt nicht nur mit einer hohen Auflösung, auch die Ablesbarkeit von Instrumenten ist hervorragend. Die Instrumente sehen zudem sehr edel aus und wechseln abhängig vom gewählten Fahrmodus ihr Design. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik – letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind. Die Bedienung der Klimatisierung ist recht umständlich, da es dafür kein separates Bedienfeld gibt. Stattdessen muss auf der berührungsempfindlichen Bedieneiste unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen zunächst das Lüftungssymbol

angewählt werden, erst dann werden die zuvor erkennbare Beschriftung der Schnellwahltasten ausgeblendet und es erscheinen die Symbole und Beschriftungen der Klimatisierung. Die beiden Drehregler, die zuvor für die Lautstärke und zum Scrollen bzw. für die Senderwahl zuständig waren, werden zur Temperaturregelung umfunktioniert. Das Bedienfeld ist zudem etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weiter von der Fahrbahn abgewendet werden muss.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums ist gut, die Materialanmutung der Fahrzeugklasse angemessen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt nur wenig Anlass zur Kritik.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim Kia Niro EV in seiner Inspiration-Ausstattung haben die Koreaner eigentlich alles an Multimedia-Ausstattung serienmäßig verbaut, was für das Modell lieferbar ist. Dazu gehört auch ein Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen und Integration der Ladestopps in die Routenführung. Auch die Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-App sind dabei. Die Serienausstattung umfasst obendrein ein Radio mit digitalem

Empfang (DAB+), eine Bluetooth-Freisprechanlage, die Smartphone-Integration via Android Auto und Apple CarPlay sowie eine induktive Ladeschale. Es gibt mehrere Standard-USB- und USB-C-Anschlüsse (zwei vorn, zwei hinten in den Sitzlehnen). Einen Stromanschluss im Kofferraum gibt es leider nicht. Einzig das Harman/Kardon-Soundsystem mit acht Lautsprechern kostet 590 Euro extra.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für knapp 2,00 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für mehr als 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für einen Kleinwagen sogar recht großzügig, die üppige Außenbreite des Niro hat das aber schon angedeutet. In jedem Fall hat man ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reichen Beinfreiheit für 2,05 m und Kopffreiheit für bis zu 1,90 m große Insassen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng.

3,1 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Kia Niro EV in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind zumindest ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind sehr schmal und fassen bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen. Zusätzlich gibt es zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Unterwegs mit dem Kia Niro spürt man, dass der Koreaner voll auf Komfort ausgelegt ist. Das führt in engen Kurven zwar zu leichten Aufbaubewegungen, mindert aber kaum den insgesamt ausgewogenen Eindruck. Der niedrige Schwerpunkt, der durch die schwere Unterflurbatterie erzeugt wird, wirkt sich ebenfalls positiv auf das Fahrverhalten aus. Innerorts spricht die Federung auf wellige Fahrbahn sehr gelassen an, auch Einzelhindernisse werden angemessen geschluckt, selbst Kanten

spüren die Insassen nur mild. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk willig. Auf der Landstraße ergibt sich ein guter Federungskomfort, wellige Fahrbahn wird gut geschluckt. Über fiese Aufbrüche schaukelt der Kia hinweg. Auf der Autobahn ist man insgesamt entspannt unterwegs, wobei das Nachschwingen bei höheren Geschwindigkeiten etwas die Souveränität mildert.

2,6 Sitze

In der Ausstattungslinie Inspiration sind die Vordersitze elektrisch verstellbar, der Fahrersitz besitzt eine elektrische Zweibein-Lordosenstütze. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Der Testwagen ist obendrein mit dem Relax-Paket samt Memory-Funktion, Sitzklimatisierung und Sitzheizung hinten ausgestattet.

Hinten sitzt man weniger bequem, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Zudem ist die Bank etwas zu weich gepolstert. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel suboptimal. Auf dem Mittelsitz möchte man ohnehin nur kurz sitzen.

3,5 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht gerade unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt bei allen Autos also darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Kia offensichtlich gespart, denn bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 71,6 dB(A) – das ist für

Autos mit Verbrennungsmotor schon nur noch ausreichend und für ein Elektroauto eher enttäuschend. Im Detail betrachtet verwundert es aber nicht, denn so fehlt beispielsweise Dämmung in den Radhäusern, die Abrollgeräusche der Reifen lindern würde, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall schlucken könnte. Der Motor und die Antriebseinheit selbst ist nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche dann bei Autobahntempo auf.

2,1 Klimatisierung

In der derzeit einzig lieferbaren Inspiration-Ausstattung sind eine Zweizonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung sowie Sitzheizung vorne inbegriffen. Ebenfalls ist eine Wärmepumpe an Bord, die mit vergleichsweise geringem Energieverbrauch den Innenraum in gewünschter Weise temperieren kann. Dazu sind die hinteren Scheiben stärker getönt. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit

auch keine Umluftautomatik. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze ist im Relax-Paket enthalten.

⊖ An den mittleren Lüftungsdüsen am Armaturenbrett können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden. Für die Fondinsassen gibt es nun immerhin Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet 150 kW/204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 255 Nm ab. Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von über 1,7 t sorgt der kräftige E-Antrieb im Niro für durchaus sportliche Fahrleistungen. Vom Stand weg wird das Drehmoment etwas reduziert, um das Material zu schonen. Trotzdem beschleunigt der Niro EV in einer Sekunde

von 15 auf 30 km/h. Hat er sich erst in Bewegung gesetzt, beschleunigt der Niro unbeeindruckt weiter. Von 60 bis 100 km/h vergehen nur 3,6 Sekunden. Erst über 120 km/h lässt die Leistung spürbar nach, bis dann bei 167 km/h der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck

an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Kia Niro EV kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die vier Rekuperationsstufen (0 bis 3) kann man für jeden Fahrmodus (Sport bis Eco) im Menü vordefinieren, ganz praktisch aber auch über die Paddels am Lenkrad einstellen; hält man das Linke Paddel gedrückt, wird die maximale Rekuperation

ausgelöst – sie ist bis zum Stillstand aktiv und hält dann auch das Fahrzeug an. So kann man über weite Strecken ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Eine weitere Möglichkeit ist die Auto-Rekuperation: In diesem Modus nutzt das System die Informationen vom Frontradarsensor und wählt die Rekuperationsstufen automatisch nach Bedarf und vorausfahrendem Verkehr. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Niro EV bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Kia nur wenig. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar leichte Lastwechselreaktionen, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Niro gutmütig und sicher beherrschbar. Im ADAC Ausweichtest

quittiert der Koreaner das erste Anlenken mit leichtem Schieben über die Vorderräder. Das ESP regelt anschließend nur soviel wie notwendig und das zudem dezent und effektiv. Der Stromer schiebt im Konterschwing leicht über alle vier Räder und bremst sich so ab, für Stabilität sorgen dabei die ESP-Eingriffe. So bleibt der Wagen gut beherrschbar, auch weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

2,5 Lenkung

Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle recht ordentlich, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sein. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, bei höheren

Geschwindigkeiten und geringen Lenkwinkeln sind ab und an leichte Korrekturen erforderlich, um eine präzise Linie zu halten. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,7 Umdrehungen erforderlich.

2,5 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kia Niro EV 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein guter Wert im Klassenvergleich. Das Bremsgefühl ist im Alltag nicht schlecht, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der Scheibenbremsen haben die

Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Für moderate Bremsungen kann man das linke Pedal am Lenkrad ziehen und halten, dann wird die maximale Rekuperation aktiviert.

1,7 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Kia Niro EV in der Inspiration-Version sehr umfangreich – vieles bringt er bereits serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkungseingriff. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Das DriveWise- und Technologie-Paket umfasst zudem einen Spurwechselassistenten, den Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und ggf. automatisch bremst. Ordert man das Paket, verfügt das SUV auch über eine Ausstiegswarnung. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Dem ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm wurde der Niro mit Verbrennungsmotor unterzogen; für den Niro EV ist mit einem ähnlichen Ergebnis zu rechnen. Für die Insassensicherheit gab es 91 Prozent der Punkte, das ist ein gutes Resultat (Stand September 2022). Der Wagen bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags – weitere Airbags sind ein Knieairbag auf der Fahrerseite sowie ein Mittenairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,00 m einen guten Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Die beiden äußeren Fondkopfstützen lassen sich nicht weit genug ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,65 m große Personen. Die mittlere Kopfstütze ist noch kürzer, zudem sitzt man auf dem Mittelsitz etwas höher, wodurch die Kopfstütze allenfalls für Kinder eine Schutzfunktion hat. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie bei beladenem Kofferraum sehr schlecht zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2,5 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Kia Niro im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 84 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht eingeschränkt. Grundsätzlich empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können insgesamt problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz haben nur die vorderen elektrischen Fensterheber, die hinteren Fenster müssen ohne diese Absicherung auskommen.

2,8 Fußgängerschutz

Der Niro erhält für den Fußgängerschutz 75 Prozent der Punkte. Die Randbereiche der Motorhaube und vor allem die A-Säulen bergen ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für Passanten bei einem Zusammenstoß.

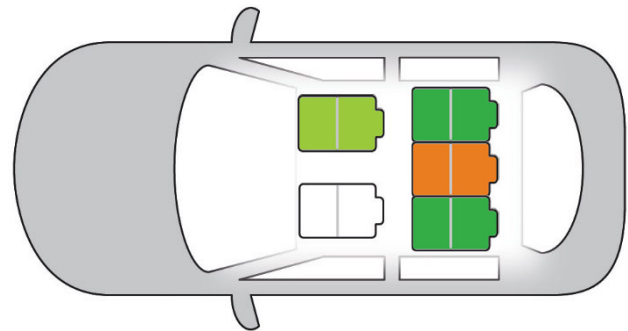
1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,9 kWh pro 100 km ermittelt. Damit ist der Kia Niro EV sparsam unterwegs. Die Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste; um die 64,8-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 74,0 kWh

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger. Darüber hinaus ist der Kia Niro EV mit einem akustischen Fußgängerwarnsystem ausgestattet, das bis ca. 30 km/h Fußgänger und Radfahrer mit futuristischen Geräuschen auf sich aufmerksam macht.

1,6 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit

benötigt. Aus den 17,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 90 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh; 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 53 von 60 möglichen Punkten.

einem Stromverbrauch von 17,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 73 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Kia Niro EV im Bereich Schadstoffe 44 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe kommt der Niro EV somit auf 97 Punkte und schafft somit ein Fünf-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

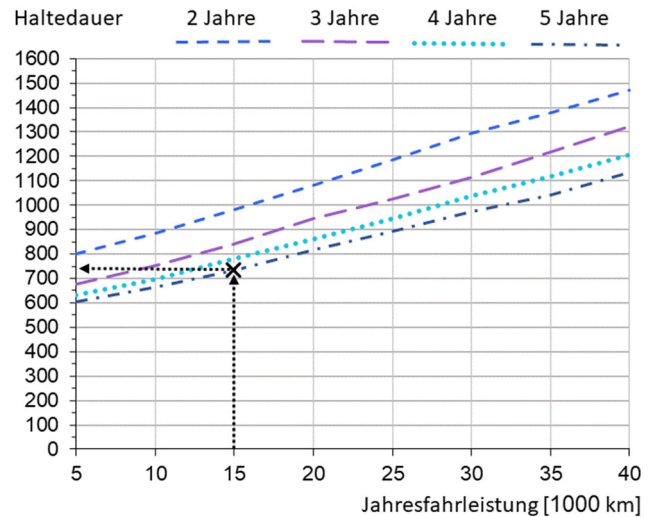
2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Will man mit dem Niro elektrisch unterwegs sein, erweist sich als erste große Hürde der Kaufpreis: für das gut ausgestattete Inspiration-Modell mit der 64,8-kWh-Batterie verlangt Kia 47.590 Euro. Davon kann man aktuell 9.000 Euro (6000 € brutto und 3000 € netto) Elektroautoprämie abziehen. Als Kfz-Steuer werden 62 Euro fällig – aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung gehen in Ordnung, die Kosten halten sich noch im Rahmen. Die Ausgaben für die Wartungen sollten trotz des jährlichen Wartungsintervalls (oder 15.000 km) überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Der muss bisher mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen könnte. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Kia gibt hier sieben Jahre Garantie bis 150.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 734 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 GDI Hybrid DCT6	1.6 GDI PlugIn-Hybrid DCT6	EV (64,8 kWh)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1580	4/1580	-/-
Leistung [kW (PS)]	104 (141)	134 (183)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/4000	265/4000	255/0
0-100 km/h [s]	10,4	9,6	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	168	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	3,4 l S	1,3 l S	16,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	79	29	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/22	18/24/22	16/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	32	32	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	636	635	739
Preis [Euro]	30.690	36.690	47.590

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	50 kW
maximales Drehmoment	255 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,9 kWh/100km / 413 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	64,8 kWh/ n.b.
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	74,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% Batt. gelb & "Batt. niedrig", 5% "Batt niedrig, jetzt laden", 0% Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja, AC
Position der Ladeklappe	Vorne Mitte
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

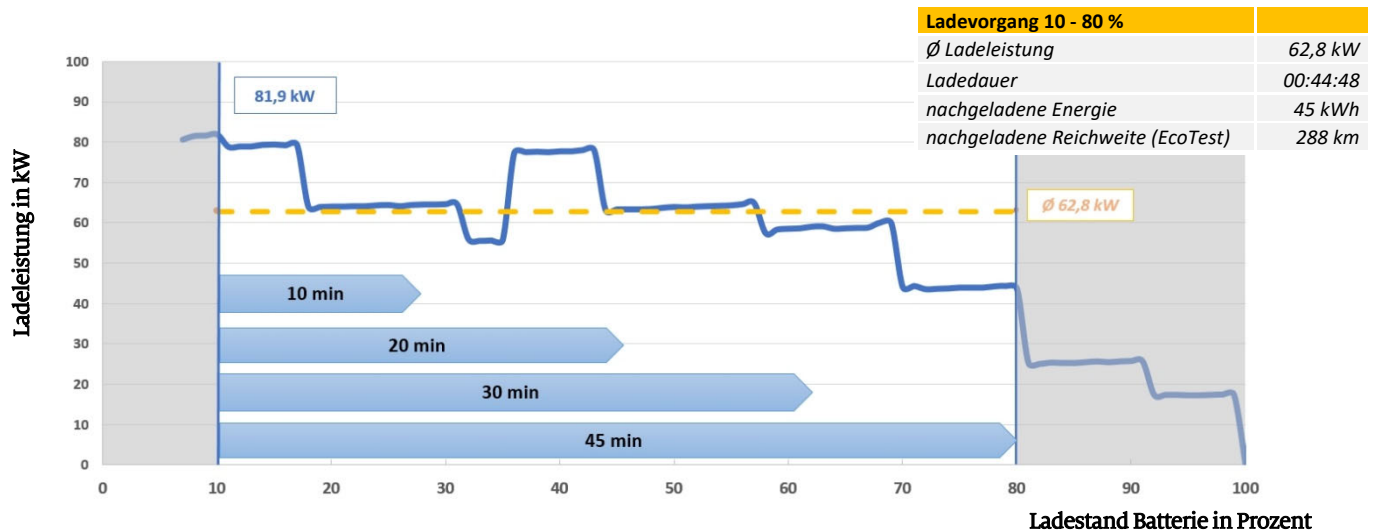
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja 3 LED Balken am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	53 - 32 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	53 - 10 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	18 - 6,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 72 kW	-

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanent erregter Synchronmotor	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	255 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.420/1.825/1.570 mm
Leergewicht/Zuladung	1.757/443 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475/1.392 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	300/750 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität	64,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea/Hwaseong

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6Q
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	17,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 90 g/km)
Reichweite	410 km
Innengeräusch 130 km/h	71,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.728/472 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	347/747/1.227 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	110 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	461 Euro
Monatliche Gesamtkosten	734 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/21		
Basispreis Niro EV (64,8 kWh) Inspiration	47.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.450
Km-Stand bei Testbeginn	km
Auffälligkeiten/Mängel	Keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	1.290 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.190 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.090° Euro
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	765 Euro
Metalllackierung	620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,5
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/Ecotest	1,2
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	0,7
Federung	2,6	Schadstoffe	1,6
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Oktober 2022
Test und Text: Markus Schönfeld