



KIA e-Niro (64 kWh) Spirit

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

Als KIA den Niro 2016 auf den Markt brachte, gab es ihn zunächst nur mit Hybridantrieb - ein Benziner wurde durch einen E-Motor unterstützt. Schon damals war das besondere der Baureihe, dass es keinen reinen Verbrenner als Antriebsmotor mehr gab. Erweitert wurde die Antriebspalette dann um einen Plug-In-Hybriden und schließlich vor kurzem um einen reinen Elektromotor samt großer Batterie. Letztere Variante ist in zwei Leistungsstufen und mit zwei Batteriegrößen verfügbar. Im Test trat die Version mit stärkerem E-Motor mit der großen 64-kWh-Batterie an. ^

Zunächst fällt auf, dass man gegenüber den anderen Antriebsoptionen keine Einschränkungen hinnehmen muss, der e-Niro ist genauso praktisch und geräumig. Dank etwas höher bauender Karosserie hat man einen bequemen Zustieg und der Kofferraum ist absolut alltagstauglich, weil das große Batteriepack zwischen den Achsen im Fahrzeugboden angebracht ist. Dadurch ergibt sich ein recht niedriger Schwerpunkt, was prinzipiell positiv für das Fahrverhalten ist. So federt der e-Niro kommod über alle möglichen Straßen. Dagegen sind fahrdynamisch die vergleichsweise schmalen Reifen etwas hinderlich, da sie nicht so viel Seitenführungskraft aufbauen können - gefährlich wirds natürlich nicht, denn das ESP regelt auf Nummer sicher. Auch das hohe Leergewicht von fast 1,8 Tonnen trägt dazu bei, dass dem Elektroauto eher die gemütliche Gangart liegt, auch wenn die üppige Leistung des Motors ihn zu Höherem berufen würde.

Der Innenraum ist nett eingerichtet und verständlich gestaltet, aber im Detail nicht besonders hochwertig. Man musste angesichts des teuren Antriebs und der großen Batterie eben irgendwo sparen. An der Funktionsausstattung wurde jedenfalls nicht gespart, denn der e-Niro ist als Spirit wirklich reichlich mit Komfort- und Sicherheitsextras ausgestattet. Allerdings hat das alles auch seinen Preis - der für die Testvariante liegt deutlich über 45.000 Euro. Für ein Auto der Kompaktklasse mehr als üppig. Zumal man für diesen Preis fast zwei Einstiegs-Niro mit klassischem Hybridantrieb kaufen kann. **Konkurrenten:** u.a. BMW i3, Hyundai Kona Elektro, KIA e-Soul, Opel Ampera-e.

- + angemessenes Platzangebot, umfangreiche Serienausstattung, sehr gute Fahrleistungen, gute Reichweite für E-Auto, lange Garantien
- teils recht einfach gemacht im Innenraum, hoher Anschaffungspreis, keine Anhängelast zugelassen, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★★★★

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Die Karosserie des e-Niro hat KIA ordentlich gefertigt, hier unterscheidet sich das Elektro-Modell nicht von anderen KIA- oder Hyundai-Modellen. Die Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten weitgehend gleichmäßig und insgesamt schmal verlaufen. Leider sind die Türenrahmen noch immer aus mehreren Teilen zusammengesetzt, daher sieht man an den Kanten unschöne Schweißnähte. Der Unterboden ist aufwendig verkleidet und wird von der großen Batterieplatte dominiert, nur der Bereich dahinter rund um die Hinterachse könnte noch Optimierung vertragen. Der Innenraum gefällt durch sein aufgeräumtes und unaufgeregtes Design, über die teilweise einfachen Materialien

3,6 Alltagstauglichkeit

Die 64-kWh-Batterie des e-Niro kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist dabei, das Kabel mit Typ 2 Stecker kostet 287 Euro extra - angesichts von deutlich über 40.000 Euro Fahrzeugpreis wirkt das schon sehr kleinlich. Beide Kabel haben allerdings keinen sinnvollen Verstaurot. Sie finden zwar unter dem doppelten Kofferraumboden Platz, dieser Ort ist aber schlecht bis gar nicht zugänglich, wenn Gepäck im Kofferraum liegt. Das Laden mit 230 V dauert etwa 31 Stunden (von 0 auf 100 Prozent). An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung ca. 15 (bei 4,6 kW) bis 9,5 Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller gehts mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung auf 80 Prozent dauert dann 75 Minuten an einer 50 kW-Ladesäule bzw. rund 55 Minuten an einer 100 kW-Ladesäule. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 395 km - für ein Elektroauto ein sehr guter Wert. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) auch Reichweiten um 500 km möglich sind. Es ist eine Dachlast von 100 kg erlaubt, die sich an den Dachschienen gut befestigen lässt. Die noch moderate Außenlänge von 4,38 m und der

3,0 Licht und Sicht

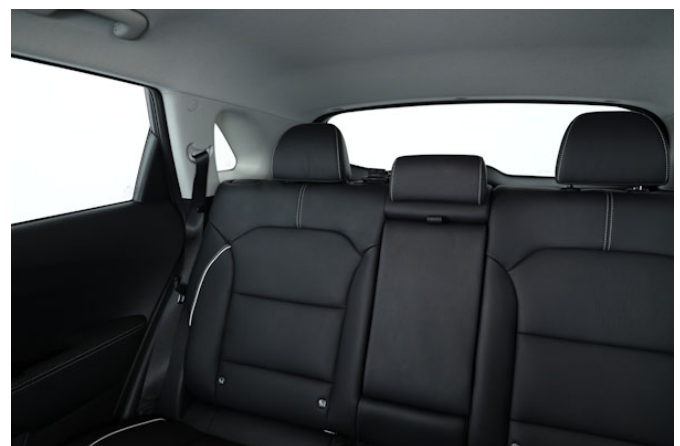
Die Enden des Crossover-Modells kann man recht gut überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem e-Niro allerdings nur eine ausreichende Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen, die den Blick nach hinten und schräg hinten beeinträchtigen. Die etwas erhöhte Sitzposition hilft, den umgebenden Verkehr besser zu

kann dieses aber nicht ganz hinwegtäuschen; so ist beispielsweise der Dachhimmel eine Billigversion ohne schönen Stoffüberzug. Fein gemacht dagegen, weil mit weichen Oberflächen versehen, sind die Oberseiten des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen. So oder so, die Verarbeitung ist jedenfalls tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube muss umständlich angehoben und über einen Haltestab fixiert werden - Gasdruckfedern wie im e-Soul von KIA wären deutlich praktischer.

Wendekreis von 11,0 m machen den e-Niro für die Stadt recht gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,04 m (inkl. Außenspiegel) nicht zu üppig aus. Der Ladestecker am e-Niro wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass er den Stecker freigibt, sobald der KIA geladen ist - dann kann der nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Anhängelast ist keine zugelassen, somit auch keine Anhängerkupplung verfügbar. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden. Das im e-Niro verbaute Ladegerät nutzt nur eine der drei Phasen des Wechselstromnetzes; damit dauert eine Vollladung der großen 64 kWh-Batterie sehr lange, da an einer 11 kW-Wallbox nur mit maximal 4,6 kW und an einer 22 kW-Wallbox mit maximal 7,2 kW geladen werden kann - überdies ist Letzteres aufgrund einer Schiefasterzeugung im Stromnetz nicht ohne weiteres zulässig. Besser wäre ein zwei- oder dreiphasiges Ladegerät im Auto.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - immerhin der auf der Fahrerseite verfügt über einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen, auch ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; Kurvenlicht oder eine Abbiegelichtfunktion gibt es leider nicht. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt "schattieren". Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (z.B. beim Aufschließen am Stauende) kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der e-Niro baut etwas höher als beispielsweise ein KIA Ceed, das bietet Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 52 cm über der Straße in günstiger Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch etwas höher und ist nicht besonders 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 Fahrzeugneigung halten sie

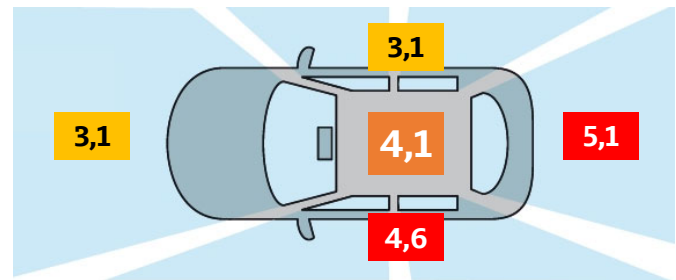
3,2 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung noch zufriedenstellende 280 Liter. Unter dem Kofferraumboden kann man in mehreren Fächern weitere etwa 55 Liter verstauen. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 410 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 660 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.175 Liter Volumen verfügbar.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

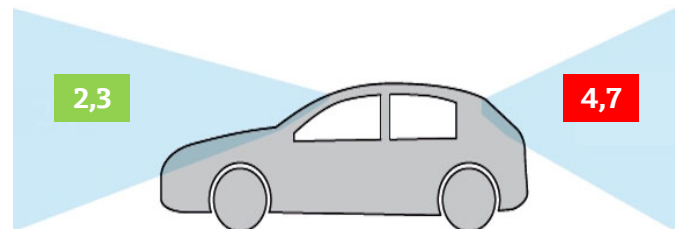
Rundumsicht

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.



nur in den Rastpositionen zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der e-Niro in der Spirit-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.



280 l Gepäck fasst der Kofferraum des e-Niro.

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Die Klappe lässt sich leicht anheben, einzig das Schließen würde im Alltag einfacher funktionieren, wenn die Griffmulde in der Innenverkleidung ergonomisch sinnvoller gestaltet wäre. Als Gepäckraumabdeckung dient ein Rollo - das lässt sich leicht bedienen, noch praktischer wäre es aber, würde es mit der Heckklappe automatisch angehoben. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladedekante liegt aber ziemlich hoch, fast 75 cm über der Straße ist schon auf dem Niveau von SUVs oder Geländewagen; das

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Auch der mittlere Gurt macht keine Umstände, weil er direkt am Rücksitz befestigt ist. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen; empfehlenswert ist daher, die Gurthalterungen an den Seiten zu nutzen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist von vorn aus einfach, vom Kofferraum aus braucht man dafür schon viel Geschick und lange Arme. Es gibt rechts seitlich ein abgedecktes Fach, Netze oder dergleichen sind nicht verbaut, auch einen Taschenhaken

Gepäck muss beim Beladen weit angehoben werden. Immerhin entsteht innen keine zu große Stufe, der Absatz liegt bei knapp 5 cm. Die Heckklappe öffnet 1,85 m hoch, damit sollten erst große Menschen auf ihren Kopf achten müssen, um sich nicht zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich links ausgeleuchtet - das ist zu wenig, weil dann unpraktisch, wenn im Ladeabteil schon Gepäck liegt und dieses das Licht abdeckt.

sucht man vergebens; die Staufächer unter dem Kofferraumboden fassen in der Summe etwa 55 Liter. KIA verbaut vier Verzurösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können - die Ösen sind nicht Teil des herausnehmbaren Bodens, sondern direkt am Fahrzeug befestigt, so dass auch schwere Gegenstände sicher fixiert werden können.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet KIA nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

2,5 INNENRAUM

2,3 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 (Taste in der Mitte) liegt gut zur Hand und ist weitgehend selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme - was dem klassischen Motorstart entspricht - erfolgt über einen Knopf am Armaturenbrett, der je nach Sitzposition und Statur vom Lenkrad etwas verdeckt wird. Das Kombiinstrument besteht aus einem großen Monitor, seitlichen Balkenanzeigen und zahlreichen Kontrollleuchten; die Grafiken sind gut verständlich und die Anzeigen einwandfrei ablesbar. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit genug oben und noch gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich; es bietet viele Einstellmöglichkeiten. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. KIA denkt an die Fahrsicherheit: detaillierte Fahrzeugeinstellungen im Bordcomputer-Menü sind während der Fahrt nicht möglich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der

Fahrbahn abgewendet werden muss.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen,



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

müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim e-Niro in der Spirit-Ausstattung haben die Koreaner alles an Multimedia-Ausstattung serienmäßig verbaut, was für das Modell lieferbar ist. Die bei anderen Elektrofahrzeugen wie dem e-Soul von KIA oder IONIQ von Hyundai angebotenen Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-Apps sind noch nicht dabei. Die Serienausstattung umfasst ein Radio mit DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Freisprechanlage wie auch das Navigationssystem samt kostenfreier Kartenupdates für sieben Jahre. Die integrierte Sprachsteuerung kann die heute üblichen Standards, man kann aber

auch die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen, für die Koppelung sind Android Auto und Apple CarPlay dabei. Es gibt mehrere USB-Anschlüsse (1x Daten, 2x Laden), der AUX-Anschluss wurde gestrichen. Für die Rückbank gibt es eine 230 V-Steckdose. Einen Stromanschluss im Kofferraum gibt es leider nicht. Das Navigationssystem berücksichtigt auch Echtzeit-Verkehrsinformationen, wenn eine Datenverbindung über das Handy zur Verfügung steht. Basis für die Verkehrsinfos und weitere Live-Services ist eine Kooperation mit TomTom.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für fast 2,10 m große Menschen

ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse angemessen. Man hat ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.

3,0 Raumangebot hinten

Der e-Niro bietet angemessen Platz auf der Rückbank - solange es sich nur zwei Erwachsene bequem machen wollen; bei dreien wird es aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter auch etwas über 1,85 m große Leute sitzen - wobei Beinfreiheit reichlich zur Verfügung steht und lediglich die Kopffreiheit einschränkend wirkt. Das Raumgefühl hinten ist insgesamt in Ordnung.

3,4 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der e-Niro 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 Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind knapp bemessen und fassen bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen. Becherhalter stehen in der ausklappbaren Mittelarmlehne bereit. Die Lehnentaschen



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

sind als Netze ausgeführt. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar oder beleuchtet.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Den tieferen Schwerpunkt und das insgesamt hohe Fahrzeuggewicht spürt man im e-Niro - KIA nutzt das geschickt, um einen guten Fahrkomfort umzusetzen. Adaptive Dämpfer gibt es nicht, die gehen aber auch nicht wirklich ab. Das Fahrwerk federt im besten Sinne unauffällig. So werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, Einzelhindernisse wie auch Querfugen bekommen die Insassen nur gut gedämpft mit. Kopfsteinpflaster ist durch

Wummern im Innenraum hauptsächlich akustisch belastend, ansonsten wird es angemessen absorbiert. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk willig. Lediglich über Aufbrüche im Teer rumpelt der e-Niro, wobei auch das mehr eine akustische als eine mechanische Belastung für die Insassen ist. Auf der Autobahn ist man insgesamt entspannt unterwegs.

2,8 Sitze

Beide Vordersitze im e-Niro sind grundsätzlich unter anderem in der Höhe einstellbar - nicht selbstverständlich bei asiatischen Modellen. Für die Ausstattungslinie Spirit gibt es gegen Aufpreis eine elektrische Fahrersitzeinstellung inklusive Memory-Funktion. Damit lässt sich der Sitz auch in der Neigung justieren und besitzt zusätzlich eine elektrisch einstellbare Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt; Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Für die Zielgruppe des e-Niro passen die Sitze aber gut, zumal Annehmlichkeiten wie Sitzheizung vorn Serie sind, in Verbindung mit dem Leder-Paket sogar Sitzlüftung vorn und zusätzlich Sitzheizung hinten verbaut werden. Die Mittelarmlehne

kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die Armauflagen in den Türen sind vorne wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum eigenen Seitenhalten - das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel etwas zu spitz. In der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am Dachhimmel an und muss mit einem recht engen Fußraum zurechtkommen.

2,7 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 beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat KIA einen ordentlich Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 68,1 dB(A)

- das ist ein zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen. Im Detail betrachtet erklärt sich der Wert beim e-Niro, denn es fehlt beispielsweise Dämmung in den Radhäusern, die Abrollgeräusche der Reifen mildert, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall schlucken könnte. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche dann bei Autobahntempo auf.

2,7 Klimatisierung

In allen Ausstattungslinien ist eine Einzonen-Klimaautomatik Serie, ab Vision auch Lenkradheizung und Sitzheizung vorne. Vision und Style haben zusätzlich die sehr empfehlenswerte Wärmepumpe an Bord, die mit vergleichsweise geringem Energieverbrauch den Innenraum in gewünschter Weise temperieren kann (für Basisausstattung gegen Aufpreis). Bei der höchsten Ausstattungslinie Spirit sind die hinteren Scheiben

stärker getönt. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Sitzlüftung für die Vordersitze sowie Sitzheizung für die äußeren Rücksitze sind Bestandteil der optionalen Lederausstattung. Für die Passagiere auf der Rückbank gibt es Lüftungsdüsen zwischen den Vordersitzen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Bis zu 150 kW bzw. 204 PS leistet der Elektromotor und gibt ein maximales Drehmoment von 395 Nm ab - diese Leistung ist trotz des hohen Fahrzeuggewichts von fast 1,8 Tonnen klar zu spüren, besonders die spontane Reaktion beeindruckt. Vom Stand weg wird das Drehmoment kurz gezügelt, um das Material zu schonen - trotzdem beschleunigt der e-Niro in

weniger als einer Sekunde von 15 auf 30 km/h. Hat er sich erst in Bewegung gesetzt, gibt es kein Halten mehr. Von 60 bis 100 km/h - ein typischer Überholvorgang - vergehen nur 3,9 Sekunden. Erst über 120 km/h lässt die ungestüme Leistung spürbar nach, bis dann bei "echten" 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.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der e-Niro 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. An die Bedienung über ein großes Drehrad hat man sich zügig gewöhnt, dann klappt das Umschalten sogar ohne hinzusehen. Die vier Rekuperationsstufen (0 bis 3) kann man im Menü, aber auch ganz praktisch 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.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der e-Niro bietet eine insgesamt noch gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder. Das hohe Gewicht wirkt dämpfend und sorgt für eine gewisse Trägheit. 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 eine leichte Lastwechselreaktionen, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der kompakte e-Niro gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Die Traktionskontrolle arbeitet sehr feinfühlig und nutzt die Regelungsvorteile des Elektroantriebs; insbesondere bei Nässe bekommt

der Koreaner seine enorme Kraft über die Vorderräder aber kaum auf die Straße.

Im ADAC Ausweichtest präsentiert sich der Koreaner nicht wirklich dynamisch, was auch an den Reifen mit begrenzter Seitenführungskraft liegen dürfte. So quitiert der e-Niro das erste Anlenken mit Untersteuern, wobei im Lastwechsel dann das Heck nach außen drängt. Das ESP stabilisiert den Wagen effektiv, dabei wird aber stets recht deutlich Geschwindigkeit abgebaut. Daher sind auch keine hohen Durchfahrtschwindigkeiten möglich. Unter dem Strich eine sichere, aber wenig dynamische Abstimmung.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle gut, sie bietet eine angemessene Rückmeldung und vermittelt ein passendes Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten noch etwas ausgeprägter sein, ansonsten kann man im Alltag entspannt und unaufgeregt unterwegs sein. Die Zielgenauigkeit gefällt und ist auch auf kurvigen Landstraßen angemessen. Die Lenkung hat KIA insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 2,7 Umdrehungen erforderlich.

2,5 Bremse





⊕ Für eine Elektroautobremse, die auch teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des e-Niro sehr gut abgestimmt. Man hat zwar ein etwas synthetisches Gefühl, im Alltag ist die Bremse aber sehr gut dosierbar, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Radbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Für moderate Bremsungen kann man das linke Paddel am Lenkrad ziehen und halten, dann wird die maximale Rekuperation aktiviert. Muss der e-Niro so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein noch gutes Ergebnis.

1,9 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Spirit-Ausstattung ist die Sicherheits- und Assistenzausstattung sehr umfangreich - alles, was verfügbar ist, bringt der e-Niro Spirit sogar serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personen-erkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkungseingriff. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Überdies umfasst die Spirit-Ausstattung einen Stauassistenten. Warum ausgerechnet die Verkehrszeichenerkennung über Kamera nicht verfügbar ist, bleibt wohl KIAs Geheimnis; dem Fahrer werden nur Limits aus dem Kartenmaterial angezeigt. 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der "normale" Niro als Hybrid bzw. Plug-In-Hybrid konnte im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm sehr gute 91 Prozent der maximalen Punkte erzielen - für die Variante mit Sicherheitspaket, welches beim e-Niro Spirit Serie ist (Test August 2016). Die Elektro-Variante des Niro sollte einen ähnlich guten Sicherheitsstandard aufweisen. Der e-Niro hat serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags verbaut; für den Fahrer steht zusätzlich ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von etwas über zwei Metern einen guten Schutz, die hinteren Kopfstützen reichen zwar nur für etwa 1,70 m große Personen, ihr Abstand

zum Dach ist aber gering genug, so dass der Dachhimmel auch noch eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann. 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.

⊖ Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie bei beladenem Kofferraum sehr schlecht zu erreichen.

2,6 Kindersicherheit

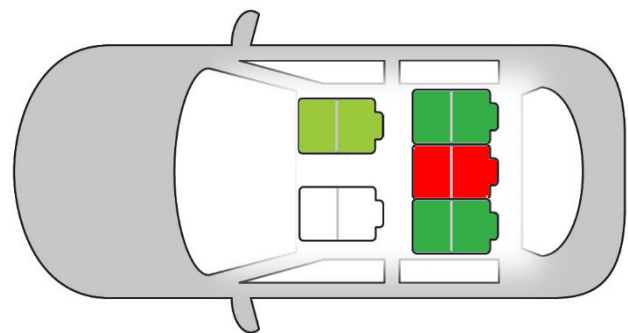
Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es 80 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Kindersicherheit für den Standard-Niro. Die äußeren Rücksitze eignen sich gut zur Befestigung von Kindersitzen; das gelingt praktisch über Isofix inklusive i-Size-Freigabe oder mit den Gurten. Die Gurtgeometrie ist für die meisten Sitze passend, um eine stabile Befestigung zu erreichen; es empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Probemontage durchzuführen. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Der Beifahrersitz eignet sich auch gut für Kindersitze, bietet aber keine Isofix-Halterung. Um Babyschalen entgegen der Fahrtrichtung einbauen zu dürfen, lassen sich die Airbags der Beifahrerseite über einen Schlüsselschalter deaktivieren.

⊖ 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.

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)

3,0 Fußgängerschutz

Der Standard-Niro hat nur eine mäßig gute Bewertung im Fußgängerschutz erhalten. Die Randbereiche der Motorhaube links und rechts sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Die Vorderkante der Front ist dagegen gut entschärft. Der e-Niro gibt bei niedrigen Geschwindigkeiten ein gut hörbares, aber nicht zu aufdringliches Geräusch von sich, um Fußgänger auf sich aufmerksam zu machen. Das lässt sich

zwar abschalten (deaktiviert dann auch das dominante Piepsen beim Rückwärtsfahren), ist nach jedem Zündungswechsel aber wieder aktiviert (default on). Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, so dass ein Zusammenstoß verhindert oder zumindest dessen Folgen abgeschwächt werden können.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,1 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 1-

phasiger Ladung mit 32 A; um die 64-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 72,3 kWh benötigt. Der e-Niro gehört damit bezüglich des Verbrauchs zu den

Effizienteren unter den Elektroautos.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den e-Niro mit der 64 kWh-Batterie eine Reichweite von rund 395 km. Aus den 18,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von nur 99 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 50 Punkte.

1,9 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

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 12,5, außerorts bei knapp 20 und auf der Autobahn bei etwa 22 kWh/100 km. Der e-Niro ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 500 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

einem Stromverbrauch von 18,1 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 79 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der e-Niro 41 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der KIA aber sehr gut da, weil er 91 Punkte insgesamt erzielt und damit volle fünf Sterne erhält.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ KIA bietet den Niro in Deutschland als Hybrid-, als Plug-In-Hybrid- und als reine Elektro-Variante an. Der e-Niro ist ab 35.290 Euro erhältlich, allerdings mit der kleineren Batterie, dem schwächeren Motor und einer nicht geizigen, in einigen wichtigen Punkten aber lückenhaften Ausstattung. Weit interessanter ist da die Variante mit der größeren Batterie und mittlerer Ausstattung - und schon steht mindestens 42.790 Euro auf dem Preisschild. Im Falle der Top-Ausstattung des Testwagens sind es sogar an die 45.000 Euro. Dann ist die Ausstattung aber auch wirklich umfangreich und enthält alles wichtige und interessante für die E-Mobilität. Von allen genannten Preisen kann man aktuell immerhin 4.000 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 2.000 Euro) als Elektroautoprämie abziehen. An Kfz-Steuer werden jährlich 68 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nicht ganz günstig, die Haftpflicht liegt bei 20, Teilkasko ebenfalls bei 20 und die Vollkasko bei 24 - freilich ginge es auch noch deutlich teurer. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen

können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Vorderreifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; KIA gibt hier wie auf das ganze Auto sieben Jahre Garantie bis 150.000 km. Für das Auto ist dies lang, für die Batterie nur Mittelmaß; Hyundai beispielsweise garantiert immerhin acht Jahre bis 200.000 km, dass die Hochvolt-Batterie fit bleibt - vor allem diese lange Laufleistung ist selten bei der Konkurrenz und damit eine vertrauensbildende Maßnahme. Andererseits steht im Kleingedruckten, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet - basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 398 km muss man beim KIA einen Abfall der Reichweite auf 279 km akzeptieren, ehe der Garantiefall eintritt. Wie auch Hyundai verbaut KIA aber ein aufwendiges Thermomanagement, um die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 GDI Hybrid Edition7 DCT6	1.6 GDI PlugIn- Hybrid Edition7 DCT6	e-Niro (39,2 kWh) Edition7	e-Niro (64 kWh) Edition7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1580	4/1580	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	104 (141)	104 (141)	100 (136)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/1000	265/1000	395/1	395/1
0-100 km/h [s]	11,5	10,8	9,8	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	172	155	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	15,3 kWh E	15,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	86	29	-	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/20	20/24/20	20/24/20	20/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	32	62	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	611	640
Preis [Euro]	26.990	33.990	34.290	38.090

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

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug, Permanetmagnet-Synchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	150 kW/204 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	395 Nm bei 1 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.375/1.805/1.560 mm
Leergewicht/Zuladung	1.812/418 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	451/1.405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Batteriekapazität	64 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Korea, Hwasung

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,0 m
EcoTest-Verbrauch	18,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 99 g/km)
Reichweite	395 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	280/660/1.175 l

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

Betriebskosten	90 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	445 Euro
Monatliche Gesamtkosten (incl. Steuerbefreiung)	710 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung, ohne Steuerbefreiung) ¹	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/20		
Basispreis e-Niro (64 kWh) Spirit	44.790 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.157 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.994 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. ¹ 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/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

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/1.490 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	600 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Oktober 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer