

KIA e-Niro MJ 22 (das letzte Jahr des „guten alten“ Niro, gebaut von 12/18 bis 4/22). 1.11.25 km

So hab ich ihn im jungen Alter von gut 1 Jahr gekauft (großer Akku, max. Ausstattung, Falken Ganzjahresreifen):



Abmessungen und Daten (vgl zu ADAC: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/kia/niro/de-facelift/296381/>)

Hier die wichtigsten:

Außenabmessungen: Länge: 4,38, Breite: 1,81 / 2,04, Höhe: 1,56 Meter, Bodenfreiheit: 15,5 cm

Wendekreis: 10,6 M. Kofferraumvolumen: 451 / 1405 Liter, Gewichte: leer: 1812, max.: 2230 kg

Leistungen: Antrieb: 150/29 kW, 395 Nm, Akku-Kapazität: 67/ 64 kWh, 167 km/h, 0-100: 7,8 Sec.

Ladung: 11 kW AC an Typ-2 und 80 kW DC an CCS

Innenraumklimatisierung via Wärmepumpe.

Das Auto steht auf der gleichen technischen Basis wie der E-Soul, den ich im eigenen DL bereits beschrieben habe. Allerdings ist das Auto ganz offenbar von anderen Leuten abgestimmt worden.

Fahrverhalten:

Wo der Soul eine gefühllos leichtgängige Lenkung hat, stimmt die Abstimmung zwischen Lenkkräften und Fahrzeug-Reaktion auf Lenkwinkleingabe beim Niro recht gut. Schön direkt und immer zielgenau, aber eher auf der leichtgängig-schwach gedämpften Seite. Beurteilt mit den Falken Ganzjahresreifen und 2,7 bar rundum. Ein Tick besser als im ansich gelungenen alten Soul-EV. Allerdings sollte man auf kurvigen Fahrbahnen den Spurhalteassistenten (Knopf rechts am Lenkrad) nicht aktivieren, denn der schnippelt gerne die Kurven und schlägt ab und an Haken wie ein Karnickel. Der ist nur für Autobahnen und ähnlich gerade Strecken geeignet – zentriert dort dann

aber wirklich gut. Voraussetzung: immer vorm Losfahren links vor dem linken Knie den Spurverlassenswarner deaktivieren (laange drücken), sonst nervt der.

Auch die Abstimmung der Federn und Dämpfer stimmt einigermaßen, einzig das Wankverhalten auf „kippelig“ unebener Straße ist etwas unwirsch, ich würde erstmal vorn 2 mm dünnere Stabis probieren und ggfalls hinten anpassen, damit das Steuerverhalten sich nicht Richtung Übersteuern ändert. Mit hoher Zuladung bin ich bisher noch nicht gefahren. Sorry, falls ich hier allzu detailverliebt bin, ich hab das jahrzehntelang beruflich gemacht.

Komfort:

Alle Türen und Klappen öffnen schön weit, man stößt sich weder Knie noch Kopf und kommt auch als älterer Mensch gut rein und raus. Der höhere Soul bietet allerdings noch üppigere Kopffreiheit. Beim Öffnen der Heckklappe hat man leider sofort dreckige Finger, weil sich das Auto hinten so schnell einsaut.

Die Fahrwerksabstimmung ist für einen Koreaner gelungen. Das Auto ist nicht eine solch weiche Sänfte wie der Ioniq5, sondern eher „deutsch“ gut gehalten ohne so poltrig zu werden wie ein TeslaM3. Auch die Abrollgeräusche halten sich in Grenzen und sind für die Fzg.-Klasse durchaus gut. Einzig die ständige Piepserei nervt – Koreaner scheinen dafür wohl taub zu sein.

Der Antrieb ist frei von Geräuschen, die Karosse und der Innenraum frei von klappernden Klabautermännern, solange man nichts lose rumfliegen lässt und die Gurte der unbenutzten Sitze immer knotenfrei hängen hat. Windgeräusche sind zwar hörbar, aber im Rahmen des Normalen.

Ablagen und Fächer sind reichlich vorhanden. Leider passen keine 1L-Flaschen in die Türtaschen. Das Handschuhfach ist mit der dicken Papiersammlung der Bedienungsanleitung leider fast voll – da muss ich wohl mal aussortieren. Ich finde leider keine speziellen Halter für Einkaufswagen-Märkchen, Kuli oder Ladekarten, da ist noch Potential. Die induktiv-Ladeablage für's Handy ist ziemlich tief versenkt, man kriegt das Smartfon dort kaum raus ohne elende Fummelei. Und mein Huawei lädt dort nicht. Die Schukodose hinten zwischen den Vordersitzen liefert 230VAC bis zu 200Watt, das ist ein nettes Feature. In meinem Niro ist der Kofferraumboden abgesenkt (DIY des Vorbesitzers) ohne die dortigen Zwischenablagen, was Volumen und Höhe bringt. Darunter ist immerhin noch ein kleines Fach für Abschlepphaken, Schraubendreher und Reifen-Set. Ich habe 5 Wasserkästen laden können ohne die Rücksitzlehnen umlegen zu müssen, das ist schon gut. Da das Ladekabel im nachgerüsteten Frunk seinen Platz findet, braucht man den Stauraum unter'm doppelten Boden nicht wirklich.

Der Nasenlader ist gut positioniert, die Verschluss-Stopfen anders als beim Soul nun nicht mehr aus Gummi, sondern aus billigerem PVC. Und es ist dafür auch kein Haltehaken mehr vorhanden. Mal gespannt, wie lange die Haltestrapse brauchen, bis sie brechen und man die Kappe dann verliert. Manche Kosteneinsparungen gehören echt verboten! Der „push“ Klappenöffner aus Plastik sieht nicht dauerhaftbar aus und musste im Soul schon (auf Garantie) ersetzt werden.

Sicht:

die flachere Karosse mit aerodynamisch besserer Form als beim Soul begrenzt halt leider das vordere Fenster nach oben, sodass die Sicht auf Ampeln in meinem Fall immer mit verrenkenden Verbeugungen stattfindet – und der Sitz steht schon so weit unten, wie er nur kann. Da hilft auch das Glas-Schiebedach nicht, denn der A-Dachquerträger ist recht mächtig. Auf den ersten Blick (ohne bisher echte Messrunden) scheint dafür der Verbrauch etwas günstiger zu sein als der des e-Soul. Und der größere Kofferraum ist auch nicht zu verachten. Die Sicht nach hinten ist, gemessen am kleinen Heckfenster, überraschend ausreichend. Schräg hinten ist halt mau, wie bei fast allen Autos mit Schrägheck. Die Heckkamera zeigt, falls gesäubert, ein klares und scharfes Bild mit guten Hilfslinien, aber halt nur bei eingelegtem Rückwärtsgang. Schade, dass man den "Stern"-Knopf nicht so belegen kann, dass man damit das Bild der Heckkamera angezeigt bekommt – im Ioniq 5 geht sowas. Die A-Säulen stören weniger die Sicht als bei vielen anderen Autos mit flacher Windschutzscheibe.

Qualität:

Das Hartplastik des Lenkrads ist für meinen Geschmack zu viel Sparwille. Wenn ich hupe, will ich nicht auf hartes und glitschiges Plastik drücken. An den Türverkleidungen kann ich das ja noch hinnehmen, aber ein Hupenknopf muss unterschäumt sein und eine „stumpfe“ Haptik haben.

Die chrom-farbene Querspange des Armaturenbretts mag ja edel aussehen, aber sie spiegelt und irritiert – genauso wie das Glanzschwarz darüber auf der Beifahrerseite. Das muss für bessere Verkehrssicherheit matt sein! 😞

Die Sitzbezüge (Mischung aus Leder und Kunstleder) machen einen akzeptablen Eindruck, jedenfalls Welten besser als Teslas M3 und MY. Man kann stundenlang schmerzfrei sitzen – leider ist das keineswegs in allen Autos so. Die Lordosenstütze drückt genau dort, wo sie soll, die Verstellbereiche sind gut, wobei für meinen Geschmack der Fahrersitz gerne noch 10 – 15 mm niedriger gehen dürfte. Aber dann bliebe für die Fußspitzen des Passagiers hinter mir gar kein Platz mehr. Ansonsten sitzt man auch als Erwachsener hinten sehr gut mit hinreichendem Platz für Knie und Kopf ohne das Gefühl, wie im Tesla „wie der Affe auf dem Schleifstein“ zu hocken. Karosse passt, alles korrekt justiert. Die Aerodynamik wirft arg viel Dreck auf's Heck, ohne Heckwischer wäre man verrätzt. Die Rückfahrkamera sollte man halt immer sauber wischen, wenn man am Kofferraum ist.

Armseelig, dass man die Gasdruckfedern der Motorhaube selbst nachrüsten muss (Soul hat das) und dass in beiden Autos der Frunk fehlt. www.frunk.at nutzt diese Marktlücke sehr gut.

Bedienung:

Wie im Soul. Zusätzlich die kamera-basierte Verkehrszeichenerkennung – die (fast) immer funktioniert. Und zum Spurverlassenswarner (den abzustellen man den zugehörigen Knopf vor'm linken Knie lange drücken muß) in der rechten Lenkradspitze noch der Spurhalter, den der Soul nicht hat, weil er dort mit dem ACC immer mit läuft. Unser Soul hat ein „kleines“ HUD, das es im Niro nicht gibt. Meine Frau vermisst es im Niro, ich brauch sowas nicht. Mehr wirkliche Unterschiede zum

Soul sind mir noch nicht aufgefallen – ist folglich teils gut, teils mies, wie dort. Was halt nervt, ist die ewige Piepserei. Und nach einem (inzwischen over-the-air) Software-Update will er, dass man die neuen Bedingungen akzeptiert. Dazu muss man den 5(?) Meter langen Text im Zentralsdisplay so lange runter scrollen, bis man kurz vor einer Sehnenscheidenentzündung ist. Lesen tut da dabei kein Mensch, denn das würde sicherlich 10 Stunden in einer ungesunden Haltung brauchen. Am Ende setzt man dann sein OK und – ... -- dann kommt dieselbe Schinderei nochmal für die Datenschutzerklärung. Liebe Koreaner – sowas geht auch viiiel kundenfreundlicher!!! 😞

Verbrauch:

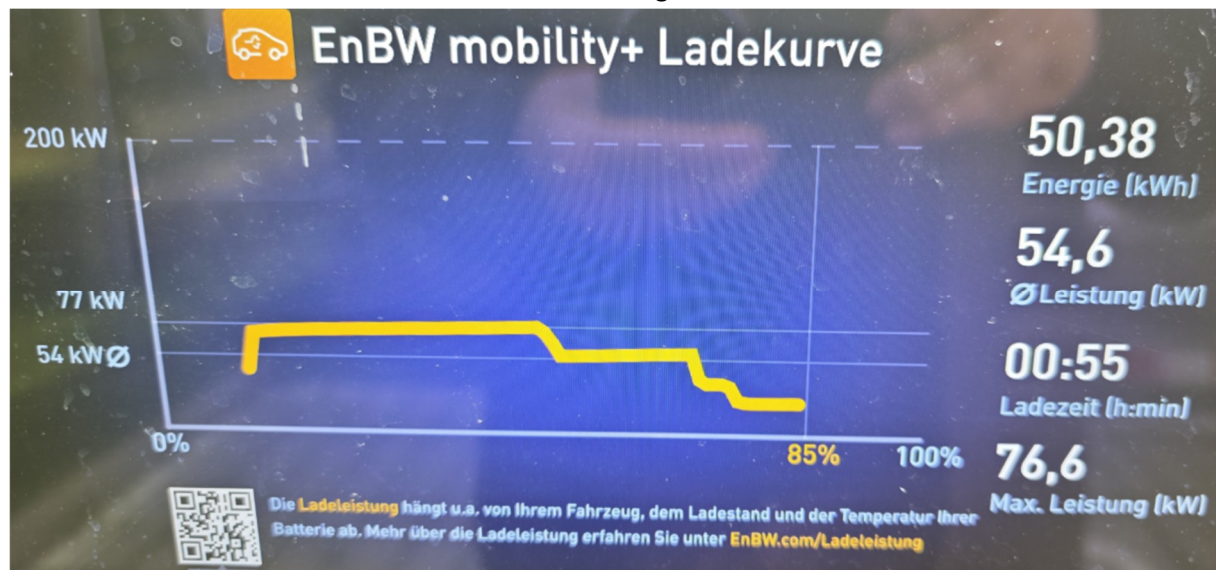


Dies war eine Überlandfahrt (Landstr/Autobahn) bei verbrauchsgünstigen ca 20 - 25°C, trocken, also optimalen Bedingungen. Aber mit A/C. Stadtverkehr kann auch mal um die 10 sein.

Außentemperaturen über 28° und unter 14°, wie auch regennasse Fahrbahnen, addieren bis zu 3 kWh, Geschwindigkeiten über 130 km/h noch mehr. Im Jahresschnitt werden mir 14,8 kWh/100km angezeigt, ich bin kein Schleicher. Angesichts dessen, dass der Niro ein vollwertiges Auto mit Langstreckeneignung ist, verbraucht er echt wenig. Da der Akku über 64 kWh Nettokapazität verfügt, kann man bei guten Bedingungen mit einer Ladung über 500 km weit kommen. Weniger als 380 km Reichweite hatte ich nie. Sprich: Urlaubsfahrten plant man mit Ladepausen (45 min) alle 350 – 400 km. Winters und bei nassem Wetter halt 60 km eher. Ja, die Ladeleistung von max 77 kW ist nicht so dolle, dafür entlastet das die Akkuzellen, damit sie lange halten.

Mein (gebraucht gekaufter) Niro hatte nur den Ladeziegel dabei, nicht aber das optionale Kia Typ-2-Ladekabel. Gut so, denn die Spiralkabel von www.teuschtech.de sind besser und billiger. Wenn man mit dem leistungsschwachen Ziegel mit 2,3 kW lädt, landen davon ca 1,8 kW im Autoakku, denn bei niedrigen Ladeleistungen fallen die hohen Grundverluste deutlich ins Gewicht. Lädt man mit der 11kW-Wallbox via Typ-2-Kabel, bleiben dem Auto davon etwa 10 kW. Dann bringt eine Stunde Laden 80 bis 100 km Fahrtstrecke. Ladestart winters bei kaltem Akku bedeutet etwas höhere Ladeverluste.

Ladekurve Ende Oktober bei eine meiner seltenen Langstreckenfahrten bei 9°C:



Klar, moderne, insbesondere 800V-Akkus lassen sich schneller beladen. Aber dieser einzige Wehrmutstropfen des alten Niro ist gar nicht so bitter. Denn er bleibt bis ca 50% bei vollen 77 kW.

Die Falken Ganzjahresreifen machten die ersten 2 Winter einen guten Eindruck – vielleicht überwinde ich damit ja meine Abneigung gegen solch einen Kompromiss. Ansich fahre ich bisher winters und sommers jeweils die besten Reifen, die zu bekommen sind, bin da - wohl beruflich bedingt - etwas anspruchsvoll. Update 2025: die Falken sind mir zu laut und im Nassen etwas zu rutschig. Für den Sommer habe ich nun sehr gute Michelin (Serie vom Kona) und winters auch Michelins. Das Gute an Niro/Soul/Kona: deren Reifendimension ist am Markt sehr weit verbreitet, deshalb kostet Ersatz vergleichsweise wenig Geld.

Der Niro bereitet im Alltag kaum Kopfzerbrechen. Reichweitenängste kennt man damit nicht. Das einzig schlimme an Kia ist das unterirdische Kundenverständnis des Importeurs. Wenn man eine der jährlichen Inspektionen nur um ein paar Tage versäumt, ist die ansich toll klingende 7-Jahres-Garantie verfallen. Man bekommt aber oft monatelang keinen Termin und wartet selbst auf simpelste Ersatzteile monatelang (mussten wir beim Soul leider erfahren). Wenn ich da was zu sagen hätte, würde ich heftig aufräumen. Dieser „Service“ ist ein wichtiger Grund, keinen Kia zu kaufen. Schade um die ansich guten Autos. Mir tun da auch die Händler leid. Allerdings höre ich von etablierteren Marken ähnlichen Ärger.

Der Vorbesitzer hat meinem Niro einen selbst gebauten Frunk eingebaut, der leider nicht das üppige Volumen des großen von www.frank-at hat. Mal gespannt, wie lange ich mit dem kleinen auskomme Für den Ladeziegel und ein Spiralkabel reicht er. Wer noch keinen hat: www.frank.at.

Reifendrucksensoren: RDKS ALCAR by Schrader P D2 V2 S2A112

... noch lange nicht fertig... ☺ Updates vom Nov. 25.