

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

9.6.23 km

So hab ich ihn 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: bis 11 kW AC an Typ-2 und bis 80 kW DC an CCS

Innenraumheizung via Wärmepumpe.

Das Auto steht ja 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. Daher konzentriere ich mich in diesem Artikel meist auf die Unterschiede.

Fahrverhalten:

Wo der Soul eine gefühllos leichtgängige Lenkung hat, stimmt die Abstimmung zwischen Lenkräften und Fahrzeug-Reaktion auf Lenkwinkleingabe beim Niro sehr gut. Schön direkt und immer zielgenau. Beurteilt mit den Falken Ganzjahresreifen und 2,7 bar rundum. Nun mit den Michelin Primacy 4 ist er nochmals einen ordentlichen Schluck besser (und leiser) geworden. Somit insgesamt noch 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 dann Haken wie ein Karnickel. Der ist nur für Autobahnen und ähnlich gerade Strecken geeignet (!) – zentriert dort dann aber wirklich gut. Inzwischen schalte ich immer

nach'm Losfahren den Spurverlassenswarner/-korrigerer aus (links vom Lenkrad am Armaturenbrett 2 Sek. drücken), denn der nervt und verschwendet Strom, weil er immer wieder die elektrische Lenkung betätigt und bimmelt. Leider hab ich noch keinen Trick gefunden, den dauerhaft ausgeschaltet zu lassen. Obacht: nicht den unglücklich direkt drunter platzierten Ausschalter des ESP drücken! Die werden beide vom Lenkrad verdeckt.

Auch die Abstimmung der Federn und Dämpfer passt sehr gut, einzig das Wankverhalten auf „kippelig“ unebener Straße ist etwas unwirsch, ich würde erstmal vorn 2 mm dünnere Stabis probieren und ggffls hinten anpassen, damit das Steuerverhalten sich nicht Richtung Übersteuern ändert. Das kriegt man besser hin, aber, da nicht gänzlich legal, behalte ich das besser für mich ;). Mit hoher Zuladung bleibt er fahrsicher. Gut gemacht. 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 gelungen. Das Auto ist nicht eine solch weiche Sänfte wie der Ioniq5, sondern eher „deutsch“ gut gehalten ohne so poltrig zu werden wie ein TM3. 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. Windgeräusche sind zwar hörbar, aber im Rahmen des Normalen.

Ablagen und Fächer sind reichlich vorhanden. Es passen 0,7L-Wasserflaschen (gerade so -> somit klapperfrei) in die vorderen 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 und 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 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 leider 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!

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 Dachquerträger ist recht mächtig. Dafür ist der Verbrauch noch etwas günstiger 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 Lenkrad/Hupentopfs 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 wie im Soul) machen einen akzeptablen Eindruck, jedenfalls Welten besser als Teslas M3 und MY. Die Sitzheizung und auch die –lüftung funktionieren, wie sie sollen. Hinweis: im Eco-Fahrmodus ist die Heizleistung, wie auch die Innenraumkühlung, reduziert! 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.

Anzeigen und Bedienung:

Ähnlich Soul. Hinreichend viele Knöpfe, Platzierung teils ein Stückchen „verrückt“. Nur Sekundärfunktionen und Grundeinstellungen sind in den diversen Menüs des Touch-Displays versteckt – damit kann man leben. Der Niro hat eine kamera-basierte Verkehrszeichenerkennung – die (fast) immer funktioniert. Und zum Spurverlassenswarner (den abzustellen man im Niro den

Knopf links neben der Lenksäule 2 Sekunden lang drücken muss (im Soul nur kurz) hier noch der recht gut führende Spurhalter (Knopf auf rechter Lenkradspeiche, nur im ACC auf der Autobahn zu empfehlen), den der Soul nicht als eigenen Knopf hat, sondern ihn bei ACC von sich aus aktiviert. Dafür hat unser Soul ein HUD (HeadUpDisplay), das es im Niro nicht gibt. Meine Frau vermisst es im Niro, ich brauch sowas nicht. Mehr Unterschiede zum Soul sind mir noch nicht aufgefallen – ist folglich teils gut, teils mies, wie dort. Wie in den anderen Konzernautos hat man auch hier die variabel nutzbare Rekuperation per „Paddels“ am Lenkrad. Hat man sich daran erstmal gewöhnt, will man es nicht mehr missen. Zum Glück hat bei den Koreanern der Spartrieb nicht zu solchen Auswüchsen wie in Teslas Modellen 3 und Y geführt, wo nicht nur die gut sichtbare Tachoanzeige, sondern auch die Lenkstockhebel für den Scheibenwischer fehlen.

Die miese Spracherkennung klappt auch im Niro nur mit quietschender „Helium“-Stimme. Liebe Koreaner, als Bariton-Mann fühle ich mich diskriminiert! Naja, das Navi ist eh grenzwertig – mit mühsamer Adresseingabe-Tipperei allerdings nicht ganz so unsensibel wie mit verbalem Befehl. Man kann ersatzweise die Handy-Navi nutzen, die aber nur per Kabel mit dem Auto kommuniziert. Das alles ist etwas „gestrig“ und lieblos abgestimmt.

Verbrauch:

Rrrichtig gut! ☺☺☺.

Langstrecke teils mit Klima an, Außentemperatur 17 – 22°C, auf Autobahn mit ACC 125 km/h, dabei Wohnmobil-Windschatten nutzend, falls vorhanden, sonst entsprechend der Begrenzungen, aber eher „flüssig“: im Schnitt über 1000 km: 12,8 kWh/100km.

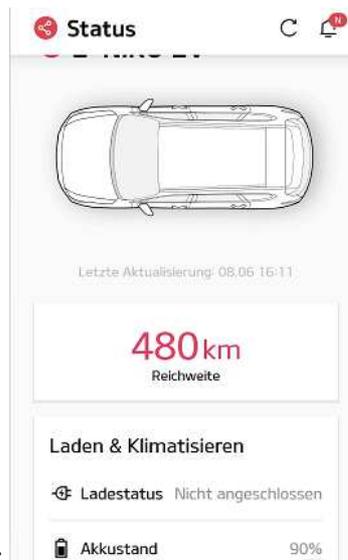
Landstraße: meine „Meßstrecke“ (B8): um die 0°C mit Heizung: 13,3 bis 13,8, um die 12-15°C: 12,4, bei um die 20 – 28°C mit Kühlung: 11,8, manchmal auch darunter (falls mich irgendein Opa auf seiner Harley aufhält) – also Reichweite sommers >>500 km, winters immerhin noch 400!

Im Münchner Stadtverkehr hab ich bei 18°C 9,9 angezeigt bekommen.

Mit den Michelin Sommerreifen bei 3,0 Bar. Das entspricht dem bisherigen Verbrauchs-Weltmeister Hyundai Ioniq pfl. Daran müssen sich die Wettbewerber messen lassen!

Alle Angaben lt Anzeige im Auto. Langzeitverbrauch lt App: 10,9. Dazu kommen natürlich noch die AC-Ladeverluste, die umso höher sind, je langsamer man lädt: 11 kW: ca 7%, 3,6 kW: ca 13%, bei einphasigem Solar-Überschußladen zwischen 1 und 3,4 kW: auch schonmal fast 20% (also im üblichen Rahmen).

Den Serien-Ladeziegel mit 2,2 kW Leistung hab ich noch nicht benutzt. Ich lade nur über 90% Füllstand kurz bevor ich ne längere Strecke fahre, ansonsten nur bis 80 oder 90%. Das lässt sich im Lademanagement (Knopf „EV“ oder App) einstellen. Außer einmal zum Testen (ja unter 4% geht er in den Schleichmodus), fahre ich ihn nicht unter 20% SOC. Damit der Akku schön lange hält. Sprich: von den netto 64 kWh nutze ich im Alltag ca 45 kWh zuliebe eines langen Labens des Akkus. Am wenigsten mag ein Lithium-Akku mit 100% Ladung herumstehen – das sollte man ihm nur sehr selten und dann nicht länger als wenige Stunden lang antun.



Screenshot meiner „UVO“-App: 480km bei 90% SOC entspricht 533 km bei voll! Das ist Spitze! Dafür müssen andere Autos einen 90 kWh-Akku herum schleppen...

In der Vergangenheit hatten manche Nutzer des Niro/Soul/Kona Probleme mit sich entleerer 12V-Bord-Batterie. Sowas kann bei längeren Standzeiten und nicht verschlossenem Auto passieren, weil dann ein kleiner „schleichender“ Verbrauch an der relativ schwachen 12V Batterie nuckelt. Daher sollte bei Standzeiten ab 3 Wochen die 12V-Batterie am Erhaltungs-Ladegerät hängen, das Auto verschlossen sein und der Fahrakku einen Ladestand (SOC) zwischen 30 und 70% haben, damit bei Wieder-Inbetriebnahme des Autos keine Probleme kommen. Ich habe immer eine kleine Powerbank im Auto liegen, die ggfls den 12V-Akku wieder aufwecken kann. Gute alte Angewohnheit aus Verbrennertagen. Mit der kann man ein Handy nachladen, einen Benziner starten und auch jedwede 12V-Batterie wieder „erwecken“.

Mein (gebraucht gekaufter) Niro hatte nur den Ladeziegel, nicht aber das optionale Kia Typ-2-Ladekabel dabei. Gut so, denn die Spiralkabel von www.teuschtech.de sind besser und billiger. Liegt schon im Frunk. Der Niro hat, wie seine Konzernbrüder Soul und Kona, einen „Nasenlader“, also den Ladeanschluss vorn. So kann man bequem vorwärts an die Ladesäule einparken und ohne viel Kabelsalat laden. Leider wurde das bei den „großen“ Autos mit 800V Ladetechnik unschön nach hinten rechts verlagert. Nicht das Einzige, was mich an den großen (und schweren) Koreanern stört.

Reifen:

Die Falken Ganzjahresreifen machen bisher 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. # Nachtrag: Sommers die Michelin Primacy „SQ“ (vom Kona) sind deutlich besser und super-leise, für den Winter (also das bisschen, was uns die Klimaleugner noch übrig gelassen haben) reichen sicherlich die Ganzjahresreifen. 3,0 Bar Luftdruck rundum rollen zwar einen Tick knochiger ab, aber sparen 0,5 – 1 kWh Verbrauch. Da die Koreaner bei diesem Auto nicht den idiotischen Designer-Trend zu immer flacheren Reifen nachgegeben haben, bleibt der Komfort immer noch Welten besser als in sowas verkorksten wie dem Tesla M3. Und nein, meine lieben Stammtisch“fach“leute, der Stahlgürtelreifen wird dann nicht „ballig“ mit Abrieb in der Reifenmitte. Die Tage der Diagonalreifen sind seit 50 Jahren vorbei. Verboten Sie der Service-Werkstatt, den

Luftdruck auf Werksvorschrift abzusenken (was die leider tun in ihrem doofen Obrigkeitsdenken).
Ich habe schon E-Niros gesehen mit den 18 Zoll Rädern des Hybrids. Vorsicht, m.W. ist das illegal.

Reifendruckensensoren: RDKS ALCAR by Schrader P D2 V2 S2A112 oder:

https://www.amazon.de/TOP-SENSOR-REIFENDRUCK-SENSOREN-S704422-2019-12/dp/B0BWV6CM3L/ref=sr_1_5?_mk_de_DE=%C3%85M%C3%85%C5%BD%C3%95%C3%91&crd=1NCNWB9DEVMT&keywords=RDKS+Kia+e-Soul&qid=1682084839&sprefix=rdks+kia+e-soul%2Caps%2C83&sr=8-5

Bremsen:

Damit die Bremsscheiben nicht verrost/gammeln: ab und an mal – wenn man aus > 100 km/h bergab ohne Autos hinter sich die Gelegenheit hat, 1) die Handbremse ziehen und bei 20 – 30 km/h wieder loslassen, gerne auch 2 – 3 mal hintereinander, der Schmodder muss ja weg. Dieselbe Vorgehensweise mit Reku in Null (rechtes Paddel) und Gangdreher auf „N“ die Fußbremse mit ca 60% von Maximalbremsung treten – das säubert auch vorn. Merkbar ist das, indem das Auto bei der nächsten Bremsung etwas giftiger auf's Pedal reagiert und wenn danach alles, was so im Auto lag, nun im Fußraum davor liegt ;). In ein BEV gehören hinten halt Trommelbremsen, das haben nur VW und Fiat begriffen. Auch bei Autoherstellern regiert oft das Halbwissen der Designer.

Zubehör:

Der Vorbesitzer meines Niro hat einen selbst gebauten Frunk eingebaut, der leider nicht das üppige Volumen des großen von www.frunk.at hat. Mal gespannt, wie lange ich mit dem kleinen auskomme. Aber immer noch besser als gar keiner.

Fahrrad-Heckträger ohne AHK:

<https://paulchensystem.net/Hecktraeger/Kia/Niro-Hybrid::3581.html>

... noch lange nicht fertig... ☺ Gerne nehme ich Ihre Erfahrungen und Anregungen auf.