

# Mit Strom unterwegs

**RENAULT MEGANE E-TECH EV 60 220 HP**  
160 kW/218 PS, 160 km/h, 18,5 kWh/100 km,  
46.600 Euro

**POLESTAR 2 STANDARD  
RANGE SINGLE MOTOR**  
170 kW/231 PS, 160 km/h, 19,3 kWh/100 km, 46.725 Euro

**CUPRA BORN**  
170 kW/231 PS, 160 km/h,  
19,4 kWh/100 km, 40.750 Euro

**KIA NIRO EV**  
150 kW/204 PS, 167 km/h,  
17,0 kWh/100 km, 47.590 Euro

**Nein, diesmal sind es keine sündteuren Elektro-Exoten:  
In diesem Test treten brave Alltags-Stromer gegeneinander an.  
Der Plan: Prüfen was der neue Kia Niro EV gegen Cupra Born,  
Polestar 2 und Renault Megane E-TECH ausrichten kann**

[ TEXT Elmar Siepen FOTOS Daniela Loof ]



Tacho-Display im Smartphone-Format, Zentral-Bildschirm mit sehr guter Auflösung

Cupra



Fensterheber mit Umschalttaste für die Fondfenster



Auswahl vorkonfigurierter Fahrmodi am Bildschirm



Je nach Stromquelle sind bis zu 120 Kilowatt Ladeleistung möglich



Die Sitze sind die besten im Test – samt Massagefunktion



Das große Glasdach erhellt den Innenraum und kostet 1040 Euro extra

Geringe Batteriekapazität und hoher Verbrauch erfordern häufiges Laden



Noch sind viele Fragen zur Zukunft der E-Mobilität nur unzureichend geklärt. Werden künftig genügend Schnellladesäulen zur Verfügung stehen? Hält das Stromnetz stand, wenn dereinst hunderttausende E-Autos über Nacht am Stecker hängen? Wird es überhaupt genug regenerativ erzeugten Strom geben, wenn die Stromerflotte eine Millionenaufgabe erreicht hat? Nur so wird ja die E-Mobilität bekanntlich zur sauberen Sache. Fragen über Fragen, die sukzessiv positiv beantwortet werden dürften, sofern nicht lebensferne Polit-Ideologien die Oberhand gegenüber klugen Ingenieurs-Ideen gewinnt. Die Automobilhersteller scheinen da zuversichtlich. Wie sonst wäre das wachsende Angebot an Stromern zu erklären? Weil Vater Staat und Hersteller mit Prämien kräftig mithelfen, gelangen Elektro-Autos auch zunehmend in Regionen, wo sie für das Budget von Otto-Normalverbrauchern erreichbar werden. Dafür stehen die Koreaner schon länger, wie der Kia e-Niro zeigt, dessen Nachfolger nun als Niro EV am Start steht und sich der internationalen Konkurrenz stellen muss.

**Karosserie**

Gegenüber seinem Vorgänger ist der Niro um 45 Millimeter auf 4,42 Meter gewachsen. Damit passt er, wie das Gros seiner Testrivalen, immer noch in die Kompaktklasse. Nur der Polestar 2, ein Vertreter von Volvos Elektro-Tochter, tendiert mit gut 4,60 Metern Richtung Mittelklasse. Überraschenderweise bietet seine Schrägheck-Karosserie aber zumindest vorn am wenigsten Platz. Im Fond am engsten ist es dagegen im Renault, dessen Architektur, wie die des Cupra, an die fünf-türiger Kompaktwagen erinnert, wodurch die Passagiere nach dem Einsteigen den Kopf einziehen müssen. So beschert schließlich der Koreaner mit seinem SUV-artigen Aufbau seinen Fahrgästen das beste Raumgefühl, ordentliche Übersichtlichkeit inklusive. Am anderen Ende würde der Renault rangieren, besäße er nicht einen Innenspiegel mit Heckkamera-Display, das eine freie Sicht auf das Geschehen hinter dem Auto gewährt. Geht es ans Beladen setzt sich der Niro EV abermals in Szene: 475 bis 1392 Liter Gepäck-

raum plus einem 20 Liter fassenden Fach unter der vorderen Haube bleiben in diesem Test unerreich. In Sachen Praktikabilität stehen beim französischen Stromer ein recht tief liegender Kofferraumboden und eine störende Stufe im Ladeboden im Soll, die sich nach Umklappen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne zeigt. Hinsichtlich der Bedienung nervt der Born mit unpraktischen Slider-Tasten im Lenkrad und für die Temperaturregulierung sowie einem Touchscreen, der sich mitunter von Eingabebefehlen völlig unbeeindruckt zeigt. Die Menü-Gliederung ist ebenfalls nicht auf Anhieb selbsterklärend. Das gilt auch für den Renault mit seinen verstreut erscheinenden Bedien-Icons. Wer sich hier etwa unter dem Fahrzeugsymbol in das



*An der Schnellladesäule lädt der Kia Niro EV mit nur 72 kW*

Menü „Einstellungen“ verirrt, findet sage und schreibe elf untereinander aufgelistete Unterpunkte, die beim Lesen während der Fahrt viel Aufmerksamkeit binden. Prima im Polestar 2: große Bedienelemente, die auch auf schlechter Fahrbahn leicht zu treffen sind, eine Top-Sprachbedienung und ein Google-basiertes Navi, das bei der Zielführung neben Ladesäulen und dem Ladebedarf bis zum Ziel auch die Bezahlmöglichkeiten für den Strom vor Ort anzeigen kann. Perfekt! Vorbildliches leisten auch die Koreaner, in diesem Fall auf dem Feld der Sicherheitsausstattung. So bietet der Niro EV eine nahezu unüberschaubare Assistenz-Armada: Einen Ausstiegs-Helfer (Serie), der beim Türöffnen vor von hinten herannahendem Verkehr >

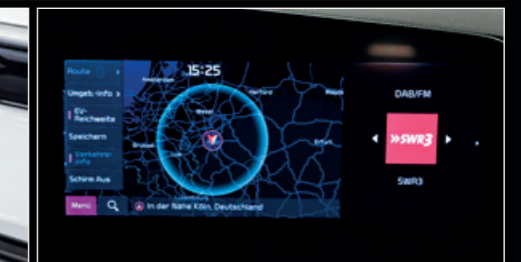


Digitale Instrumente im Analogstil erleichtern die Ablesbarkeit. Drehknopf als Fahrshalter

Kia



Spezialstecker für die Stromabgabe, etwa an E-Bike-Akkus



Reichweitendarstellung auf der Navikarte per Radius



Eine Sitzbelüftung gibt es im Relax-Paket für 1090 Euro



Multi-Controllerleiste für diverse Fahrzeugfunktionen



Der Fond des Koreaners vermittelt den Passagieren das beste Raumgefühl



Seltener an der Ladesäule als die Konkurrenten dank einer Reichweite von 381 Kilometern

# Vergleichstest · Elektro-Autos



## Technik

	<b>CUPRA BORN (58 kWh)</b>	<b>KIA NIRO EV</b>	<b>POLESTAR 2 STANDARD RANGE SINGLE MOTOR</b>	<b>RENAULT MEGANE E-TECH EV 60 220 HP</b>
E-Motor	Permanenterregte Synchronmaschine (hinten)	Permanenterregte Synchronmaschine (vorn)	Permanenterregte Synchronmaschine (vorn)	Fremderregte Synchronmaschine (vorn)
Leistung	170 kW/ 231 PS (Boostfunkt.)	150 kW/204 PS	170 kW/231 PS	160 kW/218 PS
Max. Drehmoment	310 Nm	255 Nm	330 Nm	300 Nm
Batterie	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen-Polymer	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Spannung/Kapazität (netto)	270-459 V / 62 kWh (58 kWh)	358 V / k.A. (64,8 kWh)	400 V / 69 kWh (67 kWh)	360 V / k.A. (60 kWh)
Max. Ladeleistung DC/AC	120 kW / 11 kW	72 kW / 11 kW	130 kW / 11 kW	130 kW / 22 kW
Getriebe / Antrieb	Konstantübersetzung / Hinterrad	Konstantübersetzung / Vorderrad	Konstantübersetzung / Vorderrad	Konstantübersetzung / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, rundum: adaptive Dämpfer (opt.) Stabi.; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	10,7/10,6 m	11,4/11,3 m	12,3/12,2 m	10,9/11,0 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Trommeln; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 215/50 R 19	rundum: 215/55 R 17	rundum: 245/45 R 19	rundum: 195/60 R 18
Testbereifung	rundum: 235/40 ZR 20 Y	rundum: 215/55 R 17 V	rundum: 245/45 R 19 V	rundum: 215/45 ZR 20 Y
Reifen	Michelin Pilot Sport EV	Continental Eco Contact 6 Q	Michelin Pilot Sport 5	Michelin Pilot Sport 4 S

## Messwerte

<b>GEWICHTE</b>				
Leergewicht Werk/Testwert	1763/1845 kg	1682/1720 kg	1865/1932 kg	1708/1690 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	2280/415 kg	2200/480 kg	2390/458 kg	2158/468 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	-/-	750/300 kg	1500/750 kg	900/900 kg
Dachlast/Stützlast	-/-	100/100 kg	75/90 kg	80/80 kg

## FAHRLEISTUNGEN

0- 50 km/h	2,6 s	3,4 s	3,1 s	3,5 s
0-100 km/h	6,7 s	7,6 s	7,4 s	7,5 s
0-150 km/h	14,6 s	15,6 s	15,5 s	15,1 s
Höchstgeschwindigkeit <sup>1</sup>	160 km/h	167 km/h	160 km/h	160 km/h
Handling	1 : 46,6 min	1 : 49,7 min	1 : 48,2 min	1 : 48,9 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	65,5 km/h	62,9 km/h	64,4 km/h	61,8 km/h

## BREMSWEG

aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,4 / 34,4 / 71,4 m	9,3 / 37,5 / 81,4 m	8,7 / 34,5 / 80,8 m	8,8 / 35,5 / 78,8 m
aus 100 km/h warm	33,4 m	36,6 m	35,5 m	36,3 m

## INNENGERÄUSCHE

Standgeräusch <sup>2</sup>	40 dB(A)	40 dB(A)	40 dB(A)	40 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	59 dB(A)	57 dB(A)	59 dB(A)	57 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	65 / 69 dB(A)	64 / 70 dB(A)	65 / 69 dB(A)	65 / 70 dB(A)

## VERBRÄUCHE

Test	19,4 kWh/ 100 km	17,0 kWh/ 100 km	19,3 kWh/ 100 km	18,5 kWh/ 100 km
WLTP	15,5 kWh/ 100 km	16,7 kWh/ 100 km	16,7 kWh/ 100 km	16,1 kWh/ 100 km
Minimal	16,2 kWh/ 100 km	13,8 kWh/ 100 km	16,1 kWh/ 100 km	15,1 kWh/ 100 km
CO <sub>2</sub> (lt. Test / WLTP) <sup>3</sup>	71 / 0 g/km	62,2 / 0 g/km	70,6 / 0 g/km	67,7 / 0 g/km
Reichweite Test / Maximal	298 / 358 km	381 / 469 km	347 / 416 km	324 / 397 km

<sup>1</sup> Werksangabe; <sup>2</sup> Umgebungsgeräusche; <sup>3</sup> äquivalent gemäß deutschem Strommix (401 g CO<sub>2</sub>/kWh);

## Ausstattung/Preise

Grundpreis	40.750 €	47.590 €	46.725 €	46.600 €
<b>TESTWAGEN-OPTIONEN</b>				
Antrieb	-	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-	-
Fahrwerk	1790 € <sup>1</sup>	-	-	-
Lenkung	-	-	-	-
Reifen	<sup>1</sup>	-	-	1350 € <sup>3</sup>
Sitze	1800 € <sup>2</sup>	-	-	-
AUFPREIS / UMWELTPRÄMIE	3590 / -9570 €	0 / -9570 €	0 / -9570 €	1350 / -9570 €
<b>BEWERTETER PREIS</b>	<b>34.770 €</b>	<b>38.020 €</b>	<b>37.155 €</b>	<b>38.380 €</b>

<sup>1</sup> adaptives Fahrwerk inkl. Hochleistungsbereifung 235/40 ZR 20 auf 8 x 20; <sup>2</sup> Cupra Dinamica Pack, unter anderem mit Sportschalensitzen, pneumatisch einstellbarer Lendenwirbelstütze und Massagefunktion; <sup>3</sup> 215/45 ZR 20 auf 8 x 20

## Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

Werkstattkosten <sup>1</sup>	338 €	440 € <sup>2</sup>	k.A.	400 € <sup>2</sup>
Rabatt <sup>3</sup>	k.A.	13 % / 6187 €	k.A.	6,5 % / 3029 €
WV nach 4 Jahren <sup>4</sup> / 20.000 km p.a.	57,2 % / 23.309 €	57,6 % / 27.412 €	49,7 % / 23.222 €	62,5 % / 29.125 €

<sup>1</sup> Wartungskosten pro Jahr einsch. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; <sup>2</sup> ADAC-Schätzung; <sup>3</sup> Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten; <sup>4</sup> ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

## Versicherung/Steuern pro Jahr

HP / VK / TK Typklassen	16 / 18 / 20	18 / 22 / 19	18 / 25 / 25	15 / 19 / 18
HP / VK / TK Kosten	387 / 464 / 246 €	438 / 669 / 223 €	438 / 883 / 503 €	363 / 518 / 199 €
Steuer	0 €	0 €	0 €	0 €

warnt, einen Abbiegeassistenten (Serie), einen Autobahnassistenten II (opt.), der den Sicherheitsabstand selbstständig vergrößert, falls der Hintermann zu dicht auffährt, oder der Insassen-Alarm (Serie), der vor zurückgelassenen Kindern auf den Fondsitzen warnt, findet man in dieser Klasse selten.

## Fahrkomfort

Einzig der Spanier rollt mit optional adaptiven Dämpfern zum Test, seine Konkurrenten vertrauen auf unregelmäßige Fahrwerke. Nicht die schlechteste Entscheidung, wie sich später noch zeigen wird. Bereits auf den ersten Metern zeigt der Cupra einen recht geschmeidigen Umgang mit Asphaltverwerfungen, kann dabei aber eine straffe Grundnote nicht verber-



*Mit gut 4,60  
Meter Länge  
ragt der  
Polestar 2  
fast in die  
Mittelklasse*

gen. Diese äußert sich beispielsweise beim Überfahren von welligem Kopfsteinpflaster in steten zitterigen Karosseriebewegungen. Davon bleiben die Passagiere seines koreanischen Konkurrenten verschont, denn der Niro legt im Umgang mit schlechten Fahrbahnen deutlich mehr Sanftmut an den Tag. Was ihm unter die Räder kommt, verehrt auch ohne elektronische Regelung weitgehend in seinen Feder-Dämpfer-Elementen, ohne die Insassen zu belästigen. Allenfalls Fräskanten werden deutlich und auch akustisch wahrnehmbar weitergeleitet. Apropos Geräusch: Speziell der Polestar informiert auf Schlaglochpisten das Fahrpersonal mit teils poltrigen Geräuschen über seine Feder-Dämpfer-Arbeit und absorbiert Fahrbahnunebenheiten währenddessen eher hemds->



Hochwertige Verarbeitung und leicht erlernbare Bedienung am Fahrerarbeitsplatz

**Polestar**



Ladedose mit Taste für manuelle Steckerentriegelung



41 Liter Zusatz-Stauraum unter der vorderen Haube



Der Rekuperationsgrad lässt sich am Touchscreen einstellen



Praktisch: Zielführung mit detaillierter Angabe zu Ladestopps



Je nach Körperstatur reichen die Kopfstützen des Polestar 2 zu weit nach vorn

Die in China produzierte Fließheck-Limousine besticht mit schnörkellosem Design



ärmelig. Da stößt es hier und zittert dort, was deutlich darauf hinweist, dass ihm die Souveränität seiner vorgenannten Konkurrenten fehlt. Beachtlich: Vollgepackt bis an die Zuladungsgrenze rollt er demgegenüber spürbar geschmeidiger ab und hält Asphaltmängel besser von der Besatzung fern, ohne jedoch an die Qualitäten des Born und des Niro EV heranzureichen.

Der Renault schließlich zeigt im Fahrkomfort zwei Gesichter. Auf Fahrbahnebenheiten federt er einerseits sensibel an, hat aber andererseits Mühe, Bodenwellen und Schlaglöcher so zu verarbeiten, dass das Bordpersonal davon unbehelligt bleibt. Im Gegenteil: Voll Beladen werden die Insassen vor allem im Fond auf Rüttelpisten kräftig durchgeschüttelt. Buch lesen oder am Tablet arbeiten? Zwecklos! Derlei würde unabhängig davon auch durch die mäßige Sitzposition eingeschränkt, denn die Passagiere sitzen im Fond mit stark angewinkelten Beinen. Beispielhaft im positiven Sinne ragen hier der Spanier und der Koreaner heraus. Beim Platz nehmen auf den Vordersitzen heimst der Cupra dank ordentlicher Polsterung, einer ausziehbare Schenkelaufklappung und der optionalen Massagefunktion abermals die größten Sympathien ein.

**Motor / Getriebe**

Während Cupra, Kia und Polestar auf permanenterrregte Synchronmaschinen setzen, installiert Renault im Megane E-TECH eine fremderregte Synchronmaschine. Diese kommt bei der Herstellung ohne seltene Erden aus, was ihre Produktion günstiger und umweltfreundlicher macht. Eine permanenterrregte Synchronmaschine hat allerdings den höchsten maximalen Wirkungsgrad. Die Leistungsspektren der Testkandidaten bewegen sich zwischen 150 kW (204 PS) im Niro EV und 170 kW (231 PS) im Polestar 2 und im Cupra Born. Der Born erreicht eine Maximal-Leistung übrigens per Boost-Funktion und hält sie über 30 Sekunden. Das reicht, um ihn bei der Beschleunigungsmessung nach vorn zu katalytieren: Nur 6,7 Sekunden vergehen bis zur 100-km/h-Marke. Für diese Übung benötigt der Kia fast eine Sekunde mehr. Doch darf

der Koreaner mit 167 km/h etwas schneller rennen als seine Konkurrenten, die bei 160 km/h abgeregelt werden. Da die Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsreichen deutschen Autobahnen einen zunehmend theoretischen Wert hat, reichen die Fahrleistungen der Testkandidaten im Alltag aus. Beeindruckend ist dagegen die Zugkraft, die alle vier Kandidaten – elektromotortypisch – beim Tritt aufs Strompedal umgehend spüren lassen. Zwar bietet der Polestar mit 330 Nm das höchste Drehmoment, ist aber bei der Kraftentfaltung wegen seines hohen Gewichts eher mit dem schwächsten des Quartetts, dem Niro EV, vergleichbar. Dieser benötigt von allen Wettbewerbern am wenigsten Strom. Sein Testver-



*Mit einem bewerteten Preis von 34.770 Euro ist der Born der Günstigste*

brauch liegt bei 17,0 kWh auf 100 Kilometern, was im Verbund mit seiner Batterie-Nettokapazität von 64,8 kWh die höchste Reichweite im Testfeld ergibt: 381 Kilometer.

Davon kann der Cupra-Pilot nur träumen. Der Stromspeicher des Born bringt es nur auf 58 kWh, so sind infolge des höchsten Testverbrauch von 19,4 kWh nur 298 Kilometer möglich, und mit sehr zurückhaltendem Strom-Fuß auch nur 358 Kilometer (Kia: 469, Polestar: 416, Renault: 397 Kilometer). Abhilfe schüfe die optionale 77-kWh-Version, die aber 5700 Euro mehr kostet. Nähert sich die Reichweite dem Ende, lässt sich der Renault an der Stromtankstelle mit bis zu 22 kW Wechselstrom laden, während die Konkurrenten hier nur mit maximal 11 kW „betankt“ werden >



Hightech: großzügige Bildschirm-landschaft, aber teils gewöhnungsbedürftiger Bedienung

**Renault**



Fremderregte Synchronmaschine ohne seltene Erden



Umschaltbar: Innenspiegel mit Rückfahrkamera-Bild



Extravagant, aber nicht unbedingt praktisch: ausfahrbare Türgriffe



Kleine Lenkradpaddel zum Einstellen der Rekuperation



Wenig Oberschenkelaufklappung: Fond-Passagiere sitzen mit angewinkelten Beinen

Der Megane E-TECH steht auf der neuen CMF-EV-Plattform des Konzerns



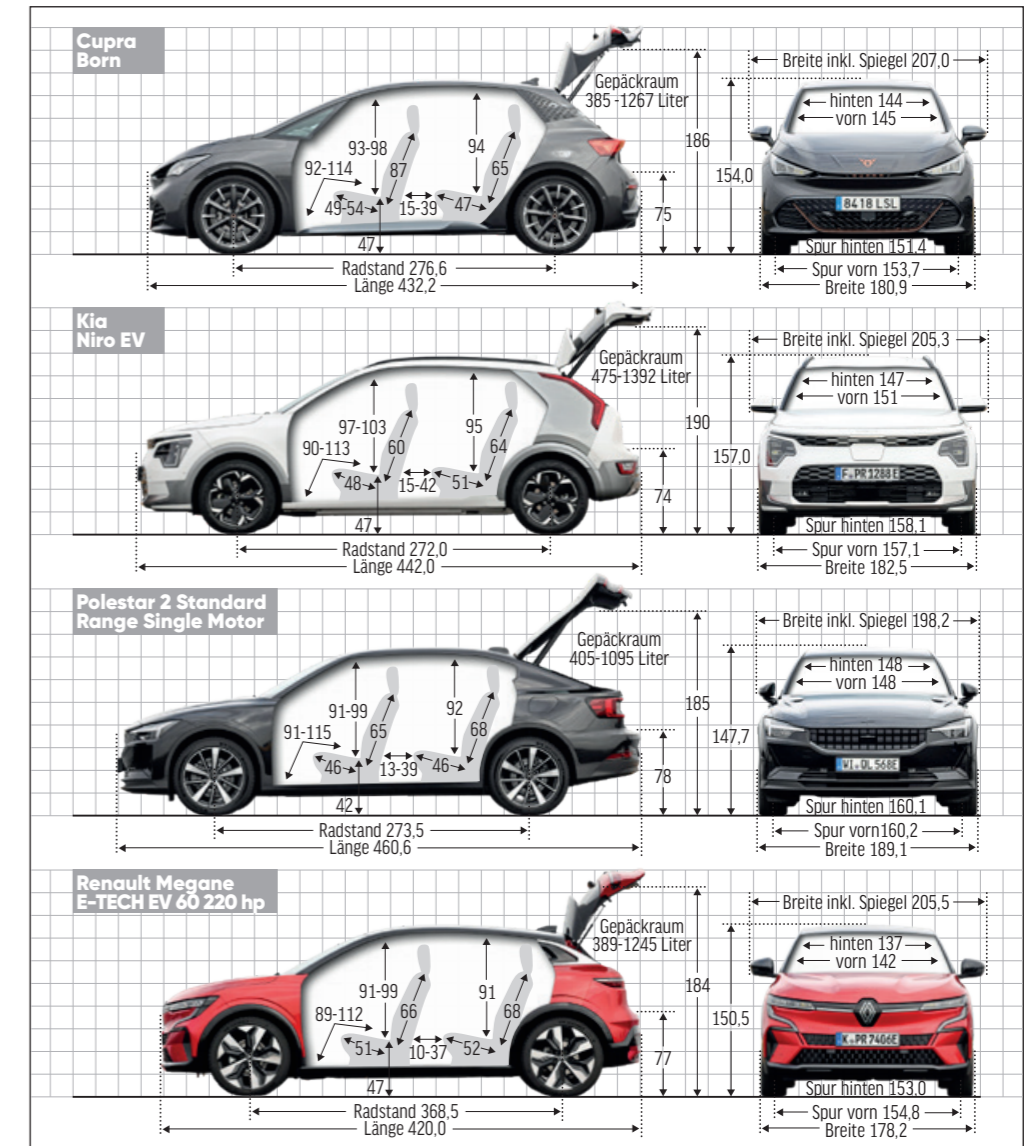


Mit Rücksicht auf die Reichweite werden die Testkandidaten bei 160 km/h abgeregelt. Einzig der Kia darf 167 km/h schnell sein



Alle Abmessungen im Überblick

Alle Maße in cm



können. An der Schnellladesäule brauchen Kia-Kunden Geduld, denn der E-Niro lädt Gleichstrom mit höchstens 72 kW Ladeleistung. Der Cupra erreicht bis zu 120, Polestar und Renault 130 kW.

**Fahrdynamik**

Um es gleich vorwegzunehmen: Dem sportlichen Habitus der Marke Cupra wird auch der Test-Born gerecht. Mit seiner serienmäßigen Progressiv-Lenkung folgt er überaus spontan den Richtungsvorgaben seines Piloten und wirkt entsprechend lebhaft. Dank der montierten „Hochleistungsberiefung“ samt der adaptiven Dämpfern (im Paket für 1790 Euro) stellt er eine gute Traktion und ein hohes Querbeschleunigungspoten-

zial zur Verfügung, was ihm zu den schnellsten Handling- und Slalom-Zeiten verhilft. Das ist alles Stoff für gehobenen Fahrspaß, gleichzeitig bei diesem Testwagen aber auch nur die halbe Wahrheit, denn der Born hat eine sehr lebhaft Hinterachse, die je nach Lenkwinkel und Lastzustand eine ausgeprägte Übersteuertendenz an den Tag legt. Diese rechtzeitig einzufangen, ist normalerweise Aufgabe des ESC (ESP), das in der Testwagenkonfiguration (Bereifung und Fahrwerk) auch vollständig deaktivierbar ist. Rollt man nun das elektronische Fangnetz ein, was im öffentlichen Straßenverkehr tunlichst unterbleiben sollte, keilt die Hinterachse bei Lastwechseln

**Connectivity**

**Cupra:** Multimedia-technisch setzt der Born auf die aus dem VW ID.3 bekannten Systeme. Die Möglichkeit zur Smartphone-Integration ist serienmäßig an Bord. Das Gleiche gilt für eine Freisprecheinrichtung. Die Steuerung erfolgt über einen etwas unübersichtlich gestalteten 12,0-Zoll-Touchscreen. Wer sich beim CUPRA Connect-System seines Born registriert, kann einige Dienste über eine integrierte Internetverbindung kostenlos nutzen. Für diverse Apps und das Webradio gilt das nicht. Diese sind kostenpflichtig zu ordern.

**Polestar:** Der Chinese mit Volvo-Technik bietet ein Android-basiertes Infotainment-System inklusive Google-Assistent, Google Maps und Google Play Store, das über ein hochauflösendes 11,15 Zoll-Mitteldisplay gesteuert wird. Für den guten Ton sorgt ein High-Performance Audio-System mit 250 Watt Leistung. Im Preis enthalten ist eine integrierte e-SIM, die eine konstante Internetverbindung gewährleistet. Die Google-Service-Konnektivität ist für drei Jahre kostenlos. Beeindruckend im Alltag: die schnelle Rechenleistung.

**Kia:** Der neue Niro EV kommt serienmäßig mit der Nutzungsmöglichkeit diverser Online-Dienste zum Kunden. Dazu zählen Verkehrsinformationen in Echtzeit, Gefahrenwarnungen, Wettervorhersagen oder Parkplatz-Informationen. Auch hier ist die Smartphone-Kopplung über Android Auto beziehungsweise Apple CarPlay aufpreisfrei. Ein Navigationssystem kostet ebenfalls nichts extra. Es wird über einen 10,25 Zoll-Bildschirm bedient und mit einem siebenjährigen Karten-Update stets auf dem aktuellsten Stand gehalten.

**Renault:** Die Telefon-Anbindung im Megane E-TECH funktioniert kabellos. Das serienmäßige OpenR link-System für die Multimedia-Thematik wird über einen 9,0-Zoll-Touchscreen gesteuert. Ein Navigationssystem ist an höhere Ausstattungslinien gebunden – in diesem Fall ab der Linie Evolution ER. Dort ist es serienmäßig und basiert auf Google Maps. Praktisch: Auf längeren Reisen kalkuliert das System nötige Ladestopps mit ein. Eine Telefon-Freisprecheinrichtung ist ebenfalls standardmäßig, induktives Laden ab Evolution ER an Bord.

in Kurven je nach Lenkwinkel und Tempo recht heftig aus. Der folgende überraschende Heckschwenk erfordert blitzschnelles Gegenlenken und kann leicht in einem Dreher münden. Zweifelsohne gibt es Autos, die sich im Grenzbereich wesentlich gutmütiger benehmen. Immerhin schafft es der Cupra, trotz seiner mäßig dosierbaren Bremse die kürzesten Bremswege zu realisieren. Der Neuzugang unter den kompakten Stromern zeigt sich weit weniger sportlich und absolviert Kurvenpassagen mit deutlich mehr Seitenneigung. Das große Manko des Kia ist allerdings seine mäßige Traktion. Leistungseinsatz am Kurvenscheitelpunkt lassen die Vorderräder vergeblich schar-

rend um Haftung ringen. Obendrein sind seine Bremswege die längsten des Testquartetts. Dennoch verkneift er sich tückische Fahrwerksreaktionen. Über eine gutmütige Abstimmung freuen sich auch Polestar 2-Piloten. Dessen Lenkung arbeitet zwar mit vergleichsweise großen Lenkwinkeln, und an der Haftgrenze setzt moderates Untersteuern ein, trotzdem fühlt er sich schwerfälliger an als Born und Niro EV. Das trägere Einlenken und das sanfte Eindrehen des Hecks beim Stromwegnehmen in Kurven macht ihn sehr berechenbar. Der Megane E-TECH ist da deutlich lebhafter unterwegs, er setzt vorgegebene Richtungswechsel sehr spontan um. Allerdings >

kommt der Aufbau dabei über Gebühr in Bewegung, was zu Lasten der Fahrpräzision geht. Gerät der Franzose dann in den Regelbereich des ESC, reagiert dieses eher ruppig. In Sachen Abstimmung hat der Renault also eindeutig Luft nach oben.

## Umwelt / Kosten

Die derzeit noch happigen Batterie-kosten sorgen bei Elektro-Fahrzeugen für ein immer noch ziemlich hohes Preisniveau. Die Umweltprämie von Herstellern und Vater Staat in Höhe von jeweils 9570 Euro lässt die Preise aber deutlich schmelzen.

Wider Erwarten verlangt der Renault den höchsten finanziellen Einsatz. Der Franzose kostet inklusive der testrelevanten Extras 38.380 Euro, das sind immerhin 3610 Euro mehr als für den Günstigsten im Quartett, den Cupra Born.

Auf lange Sicht freuen sich Polestar-Besitzer über den geringsten Wertverlust. Mit 23.222 Euro ist aber binnen vier Jahren auch hier der Gegenwert eines gut ausgestatteten Kleinwagens abzuschreiben. Ansonsten profitiert bei den laufenden Kosten der Spanier in der Summe von der günstigsten Typklasseneinstufungen. Allen Kandidaten gemein ist dagegen die zehnjährige Steuerfreiheit für Elektro-Autos.

Bekanntermaßen verlangen E-Mobile nach weniger Wartung als Verbrennerfahrzeuge. Da der ADAC aufgrund einer unzureichenden Datenlage keine Berechnungen für den Polestar anstellen konnte, wurde dieser Punkt auch nicht bewertet. Am Ende ist es schließlich der Kia Niro EV, der mit seiner Siebenjahres-Garantie der Konkurrenz im Kostenkapitel auf und davon stromert.

## FAZIT

Elmar Siepen



*Der neue **Kia Niro EV** stellt eine gelungene Weiterentwicklung des Themas kompakte Stromer dar. Viel Platz, eine umfangreiche Ausstattung, der niedrigste Verbrauch, die höchste Reichweite und der beste Komfort lassen ihn eifrig Zähler sammeln. Dennoch reicht es nur für den zweiten Platz, denn der Testsieger **Cupra Born** zieht in der Fahrdynamik, – hier insbesondere mit den kürzesten Bremswegen – und dem niedrigeren bewerteten Preis an ihm vorbei. Der **Polestar 2** macht einen äußerst soliden Eindruck und glänzt mit der besten Qualität und ordentlicher Bedienung. Er darf sogar bis zu 1500 Kilogramm schwere Anhänger ziehen. Doch seine knapp geschnittene Karosserie vereitelt einen besseren statt des dritten Platzes. Bleibt der **Renault Megane E-TECH** als fahrsicheres und ansprechend designtes Auto. Mit Feinschliff im Detail wäre mehr als der vierte Platz drin.*



	Renault	Kia	Polestar	Cupra
WLTP-Verbrauch	15,5 kWh	16,7 kWh	16,7 kWh	16,1 kWh
Min. Verbr. Test	16,2 kWh	13,8 kWh	16,1 kWh	15,1 kWh
Reichw. Test / maximal	298 km / 358 km	381 km / 469 km	347 km / 416 km	324 km / 397 km

**Testverbrauch** 19,4 kWh 17,0 kWh 19,3 kWh 18,5 kWh



## Gesamtbewertung

### KAROSSERIE

	Renault	Kia	Polestar	Cupra	
Raumangebot vorn	100 <sup>1</sup>	76	78	72	75
Raumangebot hinten	100	62	65	58	52
Übersichtlichkeit	70	42	44	38	46
Bedienung/Funktion	100	81	88	90	78
Kofferraumvolumen	100	34	46	34	34
Variabilität	100	37	36	33	23
Zuladung/Anhängel.	50/30	19	24	33	27
Sicherheitsausstatt.	150	83	94	90	86
Qualität/Verarbeitg.	100/100	145	145	155	142

**KAPITELWERTUNG** 1000 579 620 603 563

### FAHRKOMFORT

	Renault	Kia	Polestar	Cupra	
Sitzkomfort vorn	150	139	129	127	129
Sitzkomfort hinten	100	75	74	68	67
Ergonomie	150	76	82	76	68
Innengeräusche	50	35	37	35	34
Geräuscheindruck	100	75	76	77	75
Klimatisierung	50	42	47	43	43
Federung leer	200	128	138	122	124
Federung beladen	200	124	135	126	117

**KAPITELWERTUNG** 1000 694 718 674 657

### MOTOR/GETRIEBE

	Renault	Kia	Polestar	Cupra	
Beschleunigung	150	122	116	117	116
Höchstgeschwindigk.	130	35	39	35	35
Getriebeabstufung Schaltung	100	96	96	100	98
Kraftentfaltung	50	46	45	45	48
Laufkultur	100	100	100	100	100
Verbrauch	300	268	272	268	270
Reichweite elektrisch	20	12	15	14	13
Reichweite gesamt	100	10	18	15	12
Laden/Tanken	25	10	8	11	11
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	10	10	10	10

**KAPITELWERTUNG** 1000 709 719 715 713

### FAHRDYNAMIK

	Renault	Kia	Polestar	Cupra	
Handling	150	88	76	82	79
Slalom	100	68	55	62	49
Lenkung	100	84	81	80	81
Geradauslauf	50	38	39	40	38
Dosierbarkeit der Bremse	30	19	20	21	19
Bremsweg kalt	150	106	75	105	95
Bremsweg warm	150	116	84	95	87
Traktion	100	50	42	46	46
Fahrsicherheit	150	127	139	140	145
Wendekreis	20	14	11	6	13

**KAPITELWERTUNG** 1000 710 622 677 652

**EIGENSCHAFTSWERTUNG** 4000 2692 2679 2669 2585

### KOSTEN/UMWELT

	Renault	Kia	Polestar	Cupra	
Bewerteter Preis <sup>2</sup>	675	177	164	167	163
Wertverlust <sup>3</sup>	50	15	12	15	12
Ausstattung	25	23	23	23	22
Multimedia	50	33	35	37	33
Garantie/Gewährst.	50	33	50	31	33
Werkstattkosten <sup>4</sup>	20	-	-	-	-
Steuer	10	10	10	10	10
Versicherung	40	37	34	32	36
Kraftstoff	55	50	52	51	51
Emissionen	25	21	22	21	22

**KAPITELWERTUNG** 1000 399 402 387 382

**GESAMTWERTUNG** 5000 3091 3081 3056 2967

## PLATZIERUNG

1 2 3 4

<sup>1</sup> max. erreichbare Punktzahl, <sup>2</sup> inkl. Testwagen-Optionen, <sup>3</sup> ermittelt durch DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), <sup>4</sup> keine Wertung, da die Daten für den Polestar noch nicht vorliegen