PR-Paris 2018:New Kia e-Niro-d Safenwil, 2.10.2018

**Neuer vollelektrischer Kia e-Niro bietet hohe Alltagstauglichkeit, emissionsfreien Antrieb und 485 Kilometer Reichweite**

* **Hochleistungsfähige 64-kWh-Lithium-Polymer-Batterie ermöglicht Reichweite von 485 Kilometern pro Ladung (WLTP-Kombizyklus)**
* **e-Niro kombiniert einen effizienten Elektroantrieb mit dem Platzangebot und der Alltagstauglichkeit eines Crossovers**
* **Innovative Technologien helfen, Energie zu sparen und zurückzugewinnen**
* **Umfangreiches Sortiment an fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen erhältlich**
* **Ergänzt die klimafreundliche Niro-Crossover-Modellreihe, die bereits den Niro Hybrid und den Plug-in-Hybrid umfasst**
* **Seit 2016 weltweit 200'000 Fahrzeuge verkauft; 65'000 davon in Europa**
* **Europäischer Verkaufsstart Ende 2018\*\***

Mit dem rundum neuen Kia e-Niro kommt der erste vollelektrische Crossover des südkoreanischen Autobauers in den europäischen Handel. Das Modell kombiniert eine Reichweite von 485 Kilometern mit bestem Fahrvergnügen, einem markanten Design, einer hohen Alltagstauglichkeit und einem emissionsfreien Antrieb. Damit ist es eines der leistungsfähigsten Elektrofahrzeuge, die weltweit auf dem Markt erhältlich sind.

Als vollelektrischer Crossover nimmt der Kia e-Niro eine einzigartige Position auf dem Markt ein. Er überzeugt durch intelligentes Packaging, grosse Zweckmässigkeit und eine hohe Reichweite. Käufer profitieren zudem von verschiedenen bordeigenen EV-Technologien, neuen Sicherheitsfunktionen und einem herausragenden Aussen- und Innendesign.

Emilio Herrera, Chief Operating Officer bei Kia Motors Europe, kommentiert dies so: «Die Kombination aus coolem Crossover-Design und fortschrittlichen Antriebssträngen überzeugt. Dies zeigen auch die Absatzzahlen: Im Jahr 2017 wurden in Europa über 33'000 Einheiten verkauft, bislang sind es 2018 bereits mehr als 30'000 Fahrzeuge. Damit gehört der Niro zu unseren Bestsellern. Wir gehen davon aus, dass der europäische Jahresabsatz 2018 auf 200'000 Einheiten anwächst und bis Ende 2022 an der Marke von einer Million Fahrzeugen kratzt. Auch der Crossover-Markt dürfte in den kommenden Jahren expandieren. Der e-Niro zeigt ganz klar, welche Fortschritte Kia dahingehend gemacht hat, komfortable und praktische Fahrzeuge zu bauen, die viel Fahrspass bieten und im Bereich Klimaneutralität vorausfahren.»

Das neue Modell wird neben der Hybrid- und der Plug-in-Hybrid-Variante angeboten, von denen seit ihrer Einführung im Jahr 2016 bereits mehr als 200'000 Einheiten abgesetzt wurden. Allein in Europa wurden mehr als 65'000 der Hybrid-Crossover verkauft.

Der e-Niro ist nach dem Soul EV das zweite weltweit verkaufte Elektrofahrzeug aus dem Hause Kia. Das neue Modell kommt in ausgewählten europäischen Märkten Ende 2018\*\* in den Handel. Vor dem offiziellen Verkaufsstart präsentiert Kia die europäische Spezifikation des e-Niro im Oktober am Pariser Autosalon 2018.

**Aussendesign**

**Futuristisches, an die e-Niro-Konzeptstudie 2018 angelehntes Design**

Der in den Kia-Design-Zentren in Kalifornien (USA) und Namyang (Korea) konzipierte e-Niro kombiniert die Zweckmässigkeit und Ästhetik eines Crossovers in einer schlanken, aerodynamischen Karosserie mit Oberflächen von subtiler Eleganz. Das Fahrzeug zeigt, dass Käufer von Elektrofahrzeugen nicht auf emotional ansprechendes Design und hohe Alltagstauglichkeit verzichten müssen, wenn sie mehr Effizienz auf der Strasse benötigen.

Der e-Niro unterscheidet sich von der Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Variante durch verschiedene exklusive Designmerkmale. Angelehnt an die e-Niro-Konzeptstudie, die an der Consumer Electronics Show 2018 in Las Vegas vorgestellt wurde, basiert das Aussendesign des Fahrzeugs auf einem «Clean and High-Tech»-Ansatz. Im futuristischen und aerodynamischen Tigernasengrill verbirgt sich der Ladeanschluss mit Niro-Logoprägung. Neu gestaltete Lufteinlässe und pfeilförmige LED-Tagfahrleuchten wurden mit blauen Akzenten kombiniert, durch die der e-Niro noch stärker auffällt.

Der geschlossene Tigernasengrill ist im neu gestalteten vorderen Stossfänger untergebracht. Damit gewinnt das Fahrzeug nicht nur an Aerodynamik, sondern unterstreicht auch die Zugehörigkeit zur Modellfamilie. Die Front betont so den eleganten und zweckmässigen Charakter des Fahrzeugs.

In der Seitenansicht unterstreichen die schnittige Charakterlinie, die leicht konischen Heckscheiben und die robusten Schweller das Profil des Fahrzeugs, das mehr Raum für die muskulösen Radläufe lässt. Der e-Niro fährt mit 17-Zoll-Leichtmetallfelgen im Diamantschliff-Design mit Zwei-Ton-Lackierung vor, hinter denen das regenerative Bremssystem von Kia untergebracht ist.

Der Stossfänger am Heck besitzt ähnliche blaue Akzente wie die Front des Fahrzeugs. Für die LED-Heckleuchten wird auf die kühne Lichtsignatur zurückgegriffen, die bereits bei der Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Variante zum Einsatz kam.

Der e-Niro ist in zehn aktuellen Lackierungen erhältlich: Die Palette umfasst kühnere Nuancen ebenso wie neutrale Töne, die gut mit den blauen Akzenten an der Karosserie harmonieren. Die Farbgestaltung betont das umweltfreundliche Design des Modells.

**Innendesign**

**Modernes Interieur kombiniert eigene Elektroantriebstechnologien mit der Zweckmässigkeit eines Crossovers**

Im Innenraum des Kia e-Niro trifft modernes Design auf ein hohes Platzangebot und Technologien, die den emissionsfreien Antriebsstrang ergänzen. Das Interieur unterscheidet sich durch neue Funktionen und Designelemente von anderen Niro-Modellen.

Die neue Mittelkonsole fällt sofort ins Auge: Durch den vollelektrischen Antrieb entfällt der Bedarf für Gangschaltung und Getriebekulisse. Die neue Shift-by-Wire-Schaltung nutzt erstmals einen Drehknopf zur Steuerung des Getriebes. Der Drehknopf sitzt auf einer eigenen äusserst ergonomischen Konsole, die sich vom Fusse der mittleren Armlehne aus erstreckt. Neben der Getriebesteuerung sind auch die Regler für die elektronische Feststellbremse, die Sitzheizung und -belüftung, die Lenkradheizung sowie der Fahrmoduswähler, die Parksensoren und die «Auto-Hold»-Bremsfunktion des Niro auf der Konsole untergebracht. Da Letztere ohne Kardantunnel auskommt, konnten die Designer bei Kia einen grösseren Stauraum am Fusse der Mittelkonsole vorsehen.

Das Armaturenbrett spiegelt das Aussendesign auch im Inneren wieder: mit hellblauen Akzenten um die. Die Sitzbezüge kombinieren Textil und Kunstleder, Vollkunstleder oder Echtleder. Farblich sind sie jeweils in Schwarz oder Dunkelgrau gehalten. Darüber hinaus gibt es ein eigens für den neuen e-Niro entwickeltes Farbschema mit schwarzen Bezügen und strahlend blauer Nahtgebung. Auch hier werden die bereits vom Aussendesign bekannten Akzente noch einmal eingesetzt. Bei Fahrzeugen mit Leder- oder Kunstlederausstattung erhalten die perforierten Sitzbezüge ein strahlend blaues Inlay, das die blauen Akzente im Interieur und an der Karosserie des Fahrzeugs erneut aufgreift.

Die Mittelkonsole wird neu in Stimmungslicht getaucht: Das in sechs Farben – Weiss, Grau, Bronze, Rot, Grün und Blau – erhältliche System sorgt für eine sanfte Beleuchtung. Auch die Türen des e-Niro sind in glänzendem Schwarz mit blauen Akzenten gestaltet. Dies betont die futuristische Atmosphäre im Inneren des Niro. Die Ablage am Fusse der Instrumenteneinheit hat eine rutschfeste gummierte Fläche, auf der das Smartphone des Fahrers abgelegt werden kann. Auf Wunsch kann die Ablage mit einer optional erhältlichen kabellosen Ladestation aufgerüstet werden.

Kernstück des Armaturenbretts ist die 7,0-Zoll-Touchscreen-Benutzerschnittstelle (HMI), über die sich verschiedene Funktionen für das neue Elektrofahrzeug aus dem Hause Kia steuern lassen. Die HMI gibt Auskunft über nahe gelegene Ladestationen und die verbleibende Ladung bzw. Reichweite. Sie zeigt an, wie lang die Fahrtstrecke ist und wie viel CO2 im Vergleich zu einem Benziner einer ähnlichen Grösse bislang (kumuliert) eingespart wurde. Über die HMI kann der Fahrer eine ungefähre Abfahrtszeit für die nächste Fahrt einstellen, so dass das Fahrzeug auf eine eingestellte Temperatur vorheizen kann. Das Lademanagement sorgt für eine intelligente Verwaltung des Energieflusses zur Batterie, was deren Lebensdauer verlängert.

Auf dem ebenfalls 7,0 Zoll grossen Farb-LCD-Display werden aktuelle Fahr- und Ladeinformationen angezeigt. Das System berücksichtigt den Fahrstil des Fahrers und gibt an, wie viel Prozent einer Strecke mit einer «ökonomischen» Fahrweise zurückgelegt werden. Fahrer, die es vorziehen, den niedrigen Schwerpunkt und die sofortige Beschleunigung zu geniessen, können zudem ablesen, wie viel Prozent einer Strecke mit einer «dynamischen» Fahrweise zurückgelegt wurden.

Auf dem Armaturenbrett leuchtet eine Kontrollanzeige, wenn die Batterie aufgeladen wird bzw. voll aufgeladen ist. So kann der Besitzer den Ladestatus des Fahrzeugs auf einen Blick bewerten.

Der Niro erhielt schon bei seiner Einführung 2016 die neue Plattform, auf der verschiedene fortschrittliche Antriebsstränge montiert werden können. Die Einführung des batterieelektrischen Antriebsstrangs hat daher nur minimale Auswirkungen auf das Packaging und die Vielseitigkeit des Modells. Das bedeutet, dass der e-Niro bereits aufgrund seines Designs eine grössere Zweckmässigkeit und Vielseitigkeit verspricht als viele andere Elektro- und Hybridfahrzeuge. Der Radstand von 2'700 mm stellt sicher, dass alle Insassen von grosszügiger Beinfreiheit profitieren. Gemeinsam mit dem Crossover-Design sorgt dies für ein noch beeindruckenderes Raumgefühl. Mit einer Breite von 1'805 mm und einer Höhe von 1'560 mm garantiert das Fahrzeug maximale Kopf- und Schulterfreiheit im gesamten Innenraum. Dank seiner Länge von 4'375 mm bietet der e-Niro – mit einem Kofferraumvolumen von 451 Litern (VDA) – deutlich mehr Platz als vergleichbare Plug-in- und EV-Modelle. Unter dem Kofferraum befindet sich ein weiteres Aufbewahrungsfach, in dem sich beispielsweise das Ladekabel bequem unterbringen lässt.

**Antrieb**

**485 Kilometer Reichweite vom vollelektrischen Antrieb der nächsten Generation**

Der Kia e-Niro sollte das von einem Crossover inspirierte Design mit einer hohen Reichweite, einem emissionsfreien Antrieb und grossem Fahrvergnügen kombinieren. Die Umsetzung dieses Konzepts gelang dank eines fortschrittlichen, von Kia eigens für seine Elektrofahrzeuge entwickelten Elektroantriebs, der sich neue Produktionstechnologien zunutze macht .

Der e-Niro ist eine überzeugende Alternative zu kompakten Crossovern, die mit traditionellen Benzin- oder Dieselverbrennungsmotoren angetrieben werden. Aufgrund der Emissionsfreiheit und der äusserst geringen Unterhaltskosten ist das Modell für kurze Strecken und das tägliche Pendeln zur Arbeit prädestiniert.

In Europa kommt der Niro mit einer leistungsfähigen 64-kWh-Lithium-Polymer-Batterie auf den Markt. Diese erreicht im WLTP-Kombizyklus pro Ladung eine Reichweite von 485 Kilometern – ohne CO2 auszustossen. Im WLTP-Testzyklus «Stadtverkehr» fuhr der elektrische Niro 615 Kilometer weit. Auf Wunsch können Käufer ihren e-Niro auch mit einer 39,2 kWh starken Lithium-Ionen-Polymer-Batterie ausstatten. Diese bietet mit einer Ladung eine Reichweite von bis zu 312 Kilometern im WLTP-Kombizyklus. An einer 100-kW-Schnellladesäule dauert es lediglich 42 Minuten, um die Batterie des e-Niro von 20 auf 80 Prozent aufzuladen.

Modelle, die mit der für Langstrecken vorgesehenen 64-kWh-Batterie ausgestattet sind, besitzen einen 150-kW-Motor (204 PS), der ein Drehmoment von 395 Nm auf die Strasse bringt. Damit sprintet der e-Niro in nur 7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die serienmässig angebotene 39,2-kWh-Batterie ist mit einem 100-kW-Motor gepaart (136 PS). Auch dieser erzeugt ein Drehmoment von 395 Nm. In dieser Variante beschleunigt der e-Niro in 9,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Wie der Niro Hybrid und der Niro Plug-in-Hybrid ist auch die neue vollelektrische Variante ein Frontantriebler.

**Technologien und Funktionen**

**Energiegewinnung und vorausschauende Fahrerassistenzsysteme**  
Der Kia e-Niro verfügt über verschiedene Technologien, mit denen sich die Batterieeffizienz optimieren und die Reichweite des Fahrzeugs erhöhen lassen.

Mithilfe seines Systems zur Bremsenergierückgewinnung kann der Niro beispielsweise kinetische Energie einfangen und die Batterie beim Ausrollen oder Abbremsen aufladen. Der «Eco Driving»-Fahrassistent (Eco DAS) gibt dem Fahrer zudem intelligente Hinweise für eine noch effizientere Fahrweise. Eco DAS umfasst zwei Assistenten: den Ausroll-Assistenten (*Coasting Guide Control*, CGC) und den vorausschauenden Energieeffizienz-Assistenten (*Predictive Energy Control*, PEC). Indem sie dem Fahrer vorschlagen, wann er das Fahrzeug ausrollen oder abbremsen sollte, helfen diese Systeme, die Reichweite zu maximieren.

CGC weist den Fahrer auf den richtigen Zeitpunkt hin, den Fuss vom Gaspedal zu nehmen, um im Leerlauf auf eine Kreuzung zuzurollen, sodass sich die Batterie während der Ausrollphase aufladen kann. Durch das Festlegen eines Fahrziels im Navigationssystem wird CGC automatisch eingeschaltet. Über ein Symbol in der Instrumenteneinheit und ein dezentes akustisches Signal gibt das System dem Fahrer in bestimmten Geschwindigkeitsbereichen zu verstehen, wann er das Auto ausrollen lassen sollte.

Auch wenn für einen Elektromotor kein Getriebe benötigt wird, sind dennoch Schaltwippen aus Metall hinter dem Lenkrad angebracht. Damit kann der Fahrer zwischen drei Stufen der Energierückgewinnung umschalten. Je höher die vom Fahrer gewählte Stufe ist, desto mehr Energie wird vom regenerativen Bremssystem zurückgewonnen.

Die elektrische Feststellbremse des Niro lässt sich über einen Knopf auf der neuen Mittelkonsole steuern. Der Fahrer kann diese manuell aktivieren, nachdem das Fahrzeug zum Stehen gekommen ist. Beim Losfahren wird die elektrische Feststellbremse automatisch deaktiviert.

Im e-Niro ist zudem eine Batterieheizung verbaut, die die Batterie isolieren und aufwärmen soll, wenn das Fahrzeug an der Ladestation steht. Damit lassen sich negative Auswirkungen winterlicher Temperaturen ausgleichen.

Der e-Niro verfügt ferner über eine fortschrittliche Wärmepumpe, die der Klimaanlage und anderen elektrischen Systemen Wärmeenergie entzieht. Anstatt die Beheizung des Innenraums allein über die Batterieleistung vorzunehmen, kann die Wärmepumpe die entzogene Energie recyceln, um die Effizienz des HLK-Systems zu verbessern. Das System besteht aus Kompressor, Verdampfer und Kondensator. Es beheizt das Interieur effizienter, indem es den dafür von der Batterie benötigten Strom minimiert und so die Gesamtreichweite des e-Niro erhöht.

Der e-Niro ist zudem mit einem Fahrmoduswähler ausgestattet, durch den der Fahrer das Fahrerlebnis selbst beeinflussen kann. Je nachdem, ob der Normal-, Eco- oder Sportmodus ausgewählt wurde, passt «Drive Mode Select» den Lenkaufwand und den Charakter des Antriebs an: Im Eco-Modus fährt der e-Niro durch die Begrenzung von maximalem Drehmoment und Motorhöchstleistung besonders stromsparend. Auch das Ansprechverhalten beim Beschleunigen und die Lenkeingaben werden angepasst.Der normale Modus eignet sich am besten für alltägliche Fahrten, da hier die dem Antriebsstrang eigene Effizienz und Leistung mit direktem Ansprechverhalten und Lenkeingaben kombiniert wird. Der Sportmodus intensiviert das Ansprechverhalten und erlaubt maximale Beschleunigung. Zudem wird die Lenkung starrer, um Fahrereingaben direkter umzusetzen. Damit kann das agile Handling des e-Niro voll ausgekostet werden.

**Fahrverhalten, Handling und NVH**

**Niedriger Schwerpunkt mit Einzelradaufhängung sorgt für stabiles Fahrverhalten und Handling**

Der Kia Niro war von Beginn an für den Hybrid- und EV-Markt konzipiert. Sein Fahrverhalten und Handling sind daher von Hause aus auf vollelektrische Antriebsstränge ausgelegt.

Die Batterie befindet sich tief unten in der Karosse, zwischen den beiden Achsen. Dadurch liegt der Schwerpunkt des Crossovers sehr weit unten, was sonst nur bei einer Limousine oder einem Sportcoupé zu erwarten ist. Mit der relativ breiten Spur bietet der Niro dem Fahrer maximale Stabilität und Fahrvergnügen auf windigen Strassen. Das Wanken bei Kurvenfahrten ist minimal. Das Fahrzeug besitzt eine Einzelradaufhängung, die hohe Stabilität und sofortiges Handling ermöglichen soll. Kleinere Vibrationen, wie sie beim Fahren bei hohen Geschwindigkeiten über schlechte Untergründe auftreten können, werden herausgefiltert.

Die regenerativen Bremsen des e-Niro – 305 mm Durchmesser vorne, 300 mm hinten – gewährleisten ein gleichmässiges, lineares Abbremsen und ein gutes Bremsgefühl. Die dabei gewonnene kinetische Energie wird genutzt, um die Batterie schon während der Fahrt wieder aufzuladen.

Durch den vollelektrischen Antrieb besticht der Niro bei geringen Geschwindigkeiten durch das ruhige Fahrgeräusch. Der Luftwiderstandsbeiwert des e-Niro ist mit 0,29 Cd sogar noch niedriger als bei den Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Varianten (0,30 Cd). Windgeräusche werden reduziert, die aerodynamische Effizienz maximiert. Letztere wird auch durch die Windschutzscheibe aus Verbundglas, die Haube über den vorderen Scheibenwischern, speziell profilierte Aussenspiegelgehäuse und bündig an der Karosserie montierte Abdeckungen für die Bohrungen des Dachgepäckträgers zusätzlich verstärkt. Fahrgeräusche werden auch durch die hochisolierenden starren Buchsen im vorderen Hilfsrahmen, hochfesten Stahl in den hinteren Radläufen (zur Verringerung hochfrequenter Vibrationen am Heck) und zusätzliche Schalldämmungsmaterialien in den A- und B-Säulen verringert.

**Sicherheit**

**Fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme**

Der e-Niro ist nicht nur aufgrund seines Antriebs innovativ. Er unterstützt den Fahrer auch mit verschiedenen fortschrittlichen Assistenzsystemen aus dem Hause Kia, die das Unfallrisiko in verschiedenen Fahrsituationen und Szenarien verringern.

Das Fahrzeug ist serienmässig mit dem von Kia entwickelten Fahrzeugstabilitäts­management (*Vehicle Stability Management*, VSM) ausgestattet, das auch während des Bremsvorgangs und in der Kurve für maximale Stabilität sorgt. Erkennt VSM einen Traktionsverlust, helfen die elektronische Stabilitätskontrolle (*Electronic Stability Control*, ESC) und die elektromotorische Lenkkraftunterstützung dem Fahrer, die Kontrolle über das Fahrzeug wiederzugewinnen.

Weitere im e-Niro verbaute Systeme zur aktiven Gefahrenvermeidung sind das Auffahrwarnsystem (*Forward Collision-Avoidance Assist*, FCAA) mit Fussgängererkennung, die adaptive Geschwindigkeitsregelung (*Smart Cruise Control*, SCC) mit Stop-&-Go-Funktion, der Fernlichtassistent (*High Beam Assist*), der Müdigkeitswarner (*Driver Attention Alert*, DAA) und der teilautomatisierte Spurhalteassistent (*Lane Following Assist*, LFA). LFA ist ein Level-2-autonomer Spurhalteassistent, der im fliessenden Verkehr vorausfahrende Fahrzeuge und Strassenmarkierungen erkennt, um das Fahrzeug – insbesondere auf der Autobahn – sicher in der Spur zu halten. Das durch Radarsensoren gestützte System regelt Beschleunigungs-, Brems- und Lenkvorgänge so, dass das Fahrzeug einen sicheren Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhält. Der teilautomatisierte Spurhalteassistent funktioniert bei Geschwindigkeiten zwischen 0 und 180 km/h.

**Garantie und Fertigung**

**Verkaufsstart Ende 2018\*\* mit 7-Jahres- bzw. 150'000-km-Herstellergarantie**

Der neue Kia e-Niro geht im zweiten Quartal 2018 im koreanischen Kia-Werk Hwasung in Produktion. In ausgewählten europäischen Ländern steht er ab Ende 2018 zum Verkauf. Gemäss dem Qualitätsversprechen von Kia wird er serienmässig mit der einzigartigen 7-Jahres- bzw. 150'000-km-Herstellergarantie angeboten. Die Garantie erstreckt sich auch auf die Batterie und den Elektromotor.

– Ende –

**Hinweise für Redaktoren**

\* Alle in dieser Pressemitteilung enthaltenen Technischen Daten gelten vorbehaltlich der weiteren Entwicklung und Zulassung. Die Reichweiten wurden mit Hilfe des WLTP-Testverfahrens (*World Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) ermittelt. Änderungen sind ausdrücklich vorbehalten.

\*\* Verkaufsstart in der Schweiz: Geplant für 2019

**KIA e-NIRO – TECHNICAL SPECIFICATIONS (EUROPE)**

**Body and chassis**

Five-door, five-seater all-electric crossover, with steel and aluminium unitary construction bodyshell. An electric motor drives the front wheels via a single-speed reduction gear set, powered by a lithium-ion polymer battery pack.

**Powertrain**

Electric motor

Type Permanent magnet AC synchronous motor

Voltage 356 V (long) / 327 V (standard)

Max power 204 ps (150 kW) @ 3,800 – 8000 rpm (long-range)

136 ps (100 kW) @ 3,800 – 8000 rpm (standard)

Max torque 395 Nm (291.5 lb ft) @ 0 – 3,600 rpm (long-range)

Max torque 395 Nm (291.5 lb ft) @ 0 – 2,400 rpm (standard)

Long-range battery pack

Type Lithium-ion polymer

Voltage 356 V

Energy 64 kWh

Capacity 180 Ah

On-board charger 7.2 kW

Energy density (cell) 250 Wh / kg

Standard battery pack

Type Lithium-ion polymer

Voltage 327 V

Energy 39.2 kWh

Capacity 120 Ah

On-board charger 7.2 kW

Energy density (cell) 250 Wh / kg

**Suspension and damping**

Front Fully-independent by subframe-mounted MacPherson struts, coil springs and gas-filled shock absorbers, with anti-roll stabiliser bar

Rear Fully-independent by subframe-mounted double wishbones, coil springs and gas-filled shock absorbers, with anti-roll stabiliser bar

**Steering**

Type Electric motor-driven rack-and-pinion power steering

Steering ratio 13.3:1

Turns, lock-to-lock 2.57

Turning circle 5.3 metres

**Brakes**

Front 305 mm ventilated discs

Rear 300 mm solid discs

Parking brake Electronic parking brake

**Wheels and tyres**

Standard Alloy 17-inch, 215/55 R17 tyres

Spare Tyre mobility kit

**Dimensions (mm)**

Exterior

Overall length 4,375 Overall width 1,805\*

Overall height 1,560 Wheelbase 2,700

Front overhang 885 Rear overhang 790

Ground clearance 155

*\*excluding door mirrors*

Interior

1st row 2nd row

Head room 1,018 957

Leg room 1,059 914

Shoulder room 1,423 1,400

Hip room 1,364 1,228

**Luggage capacity (litres, VDA)**

Behind second row 451

Behind first row 1,405

**Weights (kg)**

Long-range Standard

Curb weight (max) 1,791 1,646

Curb weight (min) 1,737 1,592

Gross weight 2,230 2,080

**Performance and range**

Long-range Standard

Top speed (kph) 167 155

0-to-100 kph (sec) 7.8 9.8

Max vehicle range 485 km 312 km

Energy consumption 149 Wh / km 142 Wh / km

OCTOBER 2018

**Über Kia Motors Europe**

***Kia Motors Europe (KME) ist die europäische Vertriebs-, Marketing- und Servicegesellschaft der Kia Motors Corporation (KMC), die ihren Sitz in Frankfurt hat und 30 Märkte in Europa abdeckt.***

**Über die Kia Motors Corporation**

*Die Kia Motors Corporation (www.kia.com) stellt qualitativ hochwertige Fahrzeuge für Junggebliebene her, wurde 1944 gegründet und ist der älteste Fahrzeughersteller Koreas. Pro Jahr werden von Kia rund 3 Millionen Fahrzeuge in vierzehn Fertigungs- und Montagewerken in fünf Ländern produziert und dann über ein Vertriebs- und Händlernetz in etwa 180 Ländern verkauft und betreut. Kia hat weltweit über 51'000 Mitarbeitende und setzt mehr als 47 Milliarden US-Dollar pro Jahr um. Das Unternehmen ist Hauptsponsor der Australian Open, stellt der FIFA – dem Veranstalter der FIFA Fussball-Weltmeisterschaft™ – als offizieller Partner Fahrzeugmodelle zur Verfügung und ist offizieller Partner der UEFA Europa League, des weltweit grössten Clubwettbewerbs im Profi-Fussball. Der Markenslogan der Kia Motors Corporation – «The Power to Surprise» – steht für die globale Verpflichtung des Unternehmens, die Welt mit aufregenden und anregenden Erfahrungen zu überraschen, die die Erwartungen übertreffen.*

*Weitere Informationen über Kia Motors und unsere Produkte finden Sie in unserem Global Media Center auf* [www.kianewscenter.com](http://www.kianewscenter.com)**.**