



Lupenreine E-Plattform: Der Kia PV5
Cargo kann und will nur Elektroantrieb.

ARBEITER im grauen Anzug

Neue Transporter-Marke, neues Auto – was bietet der E-Transporter Kia PV5 Cargo dem Handwerk? Das soll unser Test klären.

Autor & Fotograf **Randolf Unruh**

S

Sieh an, was steht da auf der Nachbarspur an der Ampel: sehr rot, sehr flach, sehr breit, sehr viele Auspuffrohre für einen Achtzylinder. Welch ein Kontrast: Der Kia PV5 Cargo trägt einen gedeckten Anzug in Stahlgrau-Metallic, ist im Vergleich hoch und schlank gewachsen, wenn auch für seine Klasse fast grazil. Ohne Auspuffrohre, hier bollert nichts. Automobile Sterneküche neben Eintopf? Von wegen: Der rote Bollerwagen ist von gestern, der

Kia mit E-Plattform und platter Boxernase einer für heute und morgen.

Dann mal los: Türgriffe für Handwerkerfäuste, hineinschwingen am A-Säulengriff. Drinnen dehnt sich der Raum für zwei, er wirkt dank niedriger Gürtellinie nochmals größer. Die Armaturenlage sitzt perfekt, die bequemen Sitze taugen auch auf Langstrecken. Die Materialien rundum tragen eine feste, aber angenehm genarbte Oberfläche. Hinten mündet das Fahrerhaus trotz Top-Ausstattung in einer blechernen Trennwand, das ginge besser. Krimskrums kommt in Ablagen einschließlich Schublade in der Mittelkonsole und einem Kasten zwischen den Sitzen unter. Hinter ihnen ruht das Ladekabel.

Ein Lenkstockhebel dient für den Start und die Wahl der Fahrtrichtung. Der kleine Instrumentenmonitor ist je nach Einstellung etwas überfrachtet mit Zahlen und Anzeigen. Informativ, wenn auch mit kleinen Ziffern gefüllt, sitzt der Monitor in Wagenmitte: Reichweitenverlauf, Verteilung des Stromverbrauchs zwischen Antrieb, Klimatisierung, Elektronik, Batterietemperatur – etwas für Neugierige.

SOVERÄN UND SCHNELL

Ausgestattet mit der größeren der beiden Batterien (71,2 kWh) und der kräftigeren Leistungsstufe (120 kW/163 PS) sowie zügiger Ladeleistung bis 150 kW, ist der Fronttriebler so ausgelegt, dass er nicht ungestüm, sondern zunächst sanft antritt. Im Anschluss stürmt er quicklebendig los. Das wirkt souverän und schnell, leer dauert der Standardsprint auf Tempo 100 weniger als zehn Sekunden. Ladung ignoriert der Antrieb, zeigt Biss sogar am Berg. Die Kraft lässt sich über drei Fahrmodi einstellen, die Rekuperation vierstufig. Bei 135 Sachen ist Schluss. Der Rote von der Ampel beschleunigt in halber Zeit und läuft das Doppelte – na und?

So flott er läuft, so knausrig geht der Kia mit dem Strom um: 21,6 kWh bei voller Beladung für den Testparcours inklusive Autobahn in gestrecktem Galopp – das liegt zwar knapp über der WLTP-Norm, ist aber angesichts von Winterreifen und kühler Witterung aller Ehren wert. Es beschert dem E-Transporter im gemischten Einsatz eine Reichweite von gut 300 Kilometern, auf Kurzstrecken gar 400. Unter-

stützt neben der aufpreispflichtigen Wärmepumpe durch Aerodynamik mit gekonnter Luftführung vorn, einem nahezu komplett geschlossenen Boden sowie hinten leicht abgesenktem Dach und sanft eingezogenen Wänden.

UNÜBERSICHTLICH, ABER LEISE

Beim Praxistest fallen die dicken A-Säulen auf, sie hindern sichttechnisch beim Abbiegen. Immerhin gleitet dabei der Blick über die tief angesetzten Außenspiegel hinweg. Ihnen fehlt ein Weitwinkelfeld, doch der Kia zeigt bei Einsatz des Blinkers seitenrichtig ein Kamerabild im Instrumentenbord. Wesentliche Einstellungen der Klimatisierung lassen sich per Tastendruck regeln. Unvermeidlich ist dabei der Blick aufs entsprechende Feld, prompt bestraft mit einer Ermahnung durch das Kamerasystem auf der Lenksäule – also Augen nach vorne. Beachtlich: Unterwegs ist der Kia noch leiser als von E-Transportern gewohnt, eine Folge der Akustikverglasung der Seitenscheiben.

Trotz Frostaufbrüchen der Fahrbahnen bleibt das Fahrwerk weitgehend polterfrei. Die Doppelquerlenkerachse vorn – untere Lenker gewichtssparend aus Aluminium – schluckt Unebenheiten souverän, die elektrische Lenkung arbeitet wohldosiert. Die schraubengefederte Verbundlenkerachse hinten gibt sich leer straff, aber nicht hart. Beladen geht der Kia dann tief in die Knie, wiegt sich in den Federn. Harmlos, doch die üppigen

Kia PV5 Cargo

Abmessungen (L/B/H):	4.695/1.895/1.899 mm
Radstand:	2.995 mm
Wendekreis:	11.700 mm
Laderaum (L/B/H):	2.255/1.565/1.520 mm
Breite zw. den Radkästen:	930/1.320 mm
Ladepazität:	4,4 m ³
Leergewicht Testwagen:	1.910 kg
Nutzlast:	740 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	2.650 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung:	750 kg
Zul. Zuggesamtgewicht:	3.400 kg
Batterie:	Lithium-Ionen, netto 71,2 kWh
Aufladung:	Wallbox 11 kW, Schnellladung max. 150 kW
Motor:	E-Motor 120 kW/163 PS
Getriebe:	Eingangsgetriebe, feste Übersetzung
Höchstgeschwindigkeit:	begrenzt auf 135 km/h
Verbrauch:	19,1 kWh/100 km WLTP kombiniert
CO₂-Emission:	0 g/km kombiniert
Teststrecke beladen:	21,6 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.:	17,2–36 kWh/100 km
Grundpreis:	36.811 Euro netto

Achslastreserven für ungleichmäßige Beladung möchte man nicht ausnutzen.

Dies ist das Stichwort fürs Frachtabteil. Trotz Batterie im UG liegt die Ladekante mit rund 420 Millimetern verblüffend tief. Die Schiebetür aber ist mit 775 Millimetern Durchgangsbreite zu knapp für die Palette längs, hinten verhindern Fahrwerkseinbauten rund um die Radkästen das Einladen einer Palette quer ohne Zwischenboden. Das alles spielt indes keine Rolle, wenn Handwerker Regaleinrichtungen entlang der Seitenwände nutzen.

SERIÖS UND FAIR

Kia rechnet beim Laderaum seriös mit 4,4 Kubikmetern Volumen. Das klingt auf Anhieb wenig, unterscheidet sich aber deutlich von anderen Marken, die ohne Rücksicht auf eingezogene Wände und Radkästen mit Maximalmaßen kalkulieren. Auch nicht ohne: eine fast wohnliche halbhohe Innenverkleidung, stämmige Zurrösen am Boden, sorgfältig installierte Kabelkanäle unter dem Dach, die 230-Volt-Steckdose im Heck. Hier lassen sich über einen Adapter Geräte bis maximal 3,6 kW Leistung antreiben. Doch Vorsicht: Sowohl die Zuladung als auch die Anhängelast sind auf 750 Kilogramm eng begrenzt.

Mit Volumen und Nutzlast zwingt sich der Kia zwischen Kompakt-Transporter und großen Lieferwagen. Anders beim Preis: Der Netto-Listentarif für den Kia



- 1 Geräumig und bequem:** Das Fahrerhaus bietet Langstreckenkomfort.
- 2 Viele Zahlen und ein Bild beim Abbiegen:** kompakter Zentralmonitor für den Fahrer.
- 3 Eingeschränkte Sicht:** Kräftig gebaute A-Säulen stören, tief gesetzte Außenspiegel.
- 4 Kleiner Zugang, großer Raum:** faire 4,4 Kubikmeter, schmale Schiebetür, eingeschnürter Heckzugang, mäßige Nutzlast.

PV5 Cargo mit großer Batterie, kräftigem Motor und mittlerer Ausstattung beläuft sich auf 36.811 Euro, viel billiger als E-Transporter, etwas teurer als E-Lieferwagen. Beachtung verdient ebenfalls die Garantie von sieben Jahren bis 150.000 Kilometer.

Mit diesem Gesamtpaket entpuppt sich der Kia PV5 Cargo als taufrischer Transporter, der etablierte Fabrikate aufscheuchen kann. Er verkörpert Gegenwart und Zukunft, ganz anders als der edle feurige Rote von der Ampel. **hm**
patrick.neumann@handwerk-magazin.de



Neugierig geworden?

Noch mehr Berichte zum neuen Kia-Transporter finden Sie bei uns im Netz:
handwerk-magazin.de/fahrzeug