

KIA PV5 CARGO L2H1 ELITE:

e-Transporter überzeugt



Im Frühsommer hatte ich die Gelegenheit, den aktuellen „International Van of the Year“ für das Jahr 2026, den KIA PV5 Cargo in der Ausführung L2H1 Elite mit der großen Batterie selbst kennenzulernen. Bei mehreren auch längeren Fahrten, unter anderem bis an die niederländische Nordseeküste, hat mich vieles am Fahrzeug überzeugt ... | VON GUNDO SANDERS

Es handelt sich um den ersten Transporter, der als SDV (software defined vehicle; mehr hier https://www.handwerke.de/pdf/CiH_1-2-26_NFZ_SDV.pdf) auf einer rein batterieelektrisch gedachten Plattform basiert und eine 800 Volt-Architektur hat. Seine Karosserie, vor allem die Front, mutet durchaus futuristisch an und zog auf den Straßen und bei den Ladestops auch viele Interessenten an, die neugierig Fragen stellten und überrascht von der Reichweite waren.

Bei meiner Testfahrt bin ich tatsächlich auf über 400 km gemischte Reichweite gekommen. Ein gleiches Fahrzeug hat den Guinness Weltrekord geschafft: Voll beladen fuhr ein Kia PV5 Cargo mit einer Akkuladung 693,38 Kilometer ins Guinness Buch der Rekorde. Mit 19,1 kWh/100 km ist der Verbrauch des KIA PV5 Cargo überdurchschnittlich niedrig im Vergleich zu anderen E-Transportern.

Die Bedienung über das große Touchdisplay in der Fahrzeugmitte klappte hervorragend, und die Erläuterung war nutzerfreundlich. Die Assistenzsysteme klappten problemlos, auch stationäre Blitzer kündigte ein Warnton an ...

Nicht bei allen KIA Händlern gibt es auch die Transporter der PBV (Platform Beyond Vehicle)-Reihe;

aktuell sind es in Deutschland 112 Händler, die auch die PBV-Transporter anbieten und den Service dafür leisten können. Die Garantie für die KIA eTransporter wird für 7 Jahre oder 100.000 km gewährt, je nachdem, was zuerst erreicht ist.

Durch die einheitliche PBV-Architektur werden eine niedrige Ladekante und eine ähnliche Fahrzeugstruktur möglich. Der für 2027 angekündigte, nächst größere PV7 soll zur Sprinterklasse gehören. Ob er im September auf der IAA in Hannover gezeigt wird, war noch nicht von KIA zu erfahren. Der Test-PV5 Cargo hatte eine Zuladung von 645 kg, zwei seitliche Schiebetüren, die mit 775 mm Öffnungsbreite zu schmal für das

seitliche Beladen mit einer Europalette sind. Hier dürfte noch nachgebessert werden ...

Das Fahrgefühl ist top, die Lenkung reagiert präzise, und die Sitze sind komfortabel, lassen sich sogar belüften. Als besonders angenehm habe ich die Geräuschkämmung im Fahrzeug erlebt. Sogar eine schallabsorbierende Verglasung soll hier mitwirken! Der Ladeanschluß befindet sich vorne mittig im Kühlergrill, und das Fahrzeug kann bereits bidirektional laden. So läßt sich der große Akku auch für Netzspitzen nutzen, und günstig geladener Strom kann mit Gewinn zurück ins Netz abgegeben werden – wenn die Netzanschlüsse und Zähler das bereits hergeben.

FAZIT

Ein moderner, überzeugender E-Transporter, der erste seiner Familie; er kommt aus einem eigens dafür gebauten eTransporterwerk in Südkorea, und es gibt bereits viele Versionen: Als Fahrgestell mit Pritsche, Kipper oder Kofferaufbau und auch als Doppelkabine. Bis 2029 sollen es 40 verschiedene Varianten sein. Die KIA eTransporter werden mehr Kunden finden, sichtbarer auf deutschen Straßen sein und in hiesigen Handwerksbetrieben öfter angeschafft werden – davon bin ich überzeugt. <>

KIA	PV5 Cargo L2H1 Elite
Preis inkl. MwSt.	Euro 48.360,-
Internet	https://www.kia.com/de/modelle/pv5-cargo/entdecken/
Motorleistung	163 PS (120 kW)
Motor	Permanentmagnet-Synchronmaschine (PSM)
Antrieb	Frontantrieb
Reichweite/Laden	416 bis 500 km (WLTP), AC 11 kW 3-phasig 10-100% 6:30 h, AC 22 kW 3:35 h; DC 10-80% 150 kW 30 Min.
Zuladung	645 kg
Anhängelast	750 kg gebremst & ungebremst, lt. Kfz-Schein; lt. akt. Preisliste, gebremst 1.500 kg
Wendekreis	11,0 m
Vmax	135 km/h