



KIA Niro 1.6 GDI Hybrid Spirit DCT6

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (104 kW/141 PS)

Die zweite Generation des Kia Niro führt fort, was schon den ersten Niro von 2016 ausgemacht hat: Es gibt keinen reinen Verbrenner, sondern entweder eine rein elektrisch angetriebene Variante, einen Plug-in-Hybrid und einen Vollhybrid. Am günstigsten kommt der hier getestete Vollhybrid, dessen Antriebsstrang wie schon beim Vorgänger aus einem 1,6 Liter großen Vierzylinder-Benziner mit 105 PS sowie einem permanenten Elektromotor besteht. Auch dieser hat weiterhin maximal 44 PS, die Systemleistung bleibt folgerichtig bei 141 PS, die über ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen an die Vorderräder geschickt werden.

Der Antrieb gefällt, nur bei schwererem Gasfuß und dann höheren Drehzahlen wird er dröhnig, was auch am Atkinson-Zyklus liegt, der dem Benziner noch mehr Effizienz beibringt - und darum geht es beim Niro, er soll kein sportlicher, sondern ein sparsamer Wagen sein. Und da wird es interessant, denn trotz gleichen Leistungswerten, fast auf das Kilogramm unverändertem Gewicht und identischem Luftwiderstandsbeiwert verbraucht der neue Niro Hybrid im ADAC Ecotest auf 100 km satte 0,71 Super weniger als der Vorgänger. Im Innenraum hat sich also durchaus viel getan, was übrigens auch für das Cockpit gilt: Dieses ist jetzt viel digitaler und setzt mehr auf Touch denn auf Taste - immerhin kommt man im Kia aber dennoch auf Antrieb gut zurecht. Fahrwerk und Lenkung sind im besten Sinne unauffällig, das kompakte SUV macht seine Sache also auch hier gut und die Ingenieure haben saubere Arbeit geleistet.

Lohn der Mühen ist eine Gesamtnote von 2,2 im ADAC Autotest für den Kia Niro Hybrid, den es ab 32.590 Euro gibt. Der sehr gut ausgestattete Testwagen kostet knapp über 40.000 Euro.

Konkurrenten: u.a. Audi Q2, BMW X1, Mercedes GLA, Mini Countryman, Volvo XC40, VW Tiguan.

- ⊕ gutes Platzangebot, sparsamer Antrieb, ausgewogenes Fahrwerk, sehr umfangreiche Serienausstattung, großzügige Garantie
- ⊖ einfache Materialien im Innenraum, Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten, fehlender Einklemmschutz für hintere Seitenscheiben

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,1
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Niro hat Kia sehr ordentlich gefertigt. Der Unterboden ist recht großzügig verkleidet, was zum Schutz beiträgt und die Aerodynamik verbessert. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design. Der einfach gehaltene Materialmix ist sehr ordentlich verarbeitet und trägt zum soliden Charakter des Koreaners bei. Nichts

3,3 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 5,1 l Super auf 100 km fällt mit 820 km ordentlich aus - der Benzintank ist 42 l groß.

Die moderate Außenlänge von 4,42 m und der Wendekreis von 11,4 m machen ihn für die Stadt recht gut geeignet, nur die üppige Breite von fast 2,06 m (inkl. Außenspiegel) stört da etwas. Gebremste Anhänger darf der Niro Hybrid bis zu 1.300 kg ziehen, ohne eigene Bremse darf ein Anhänger 600 kg wiegen.

3,0 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Niro eine ordentliche Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – immerhin der auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Einen Remote-Parkassistenten gibt es im Paket. Ein 360-Grad-



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten.

⊖ Der Dachhimmel wirkt angesichts des hohen Gesamtpreises etwas minderwertig.

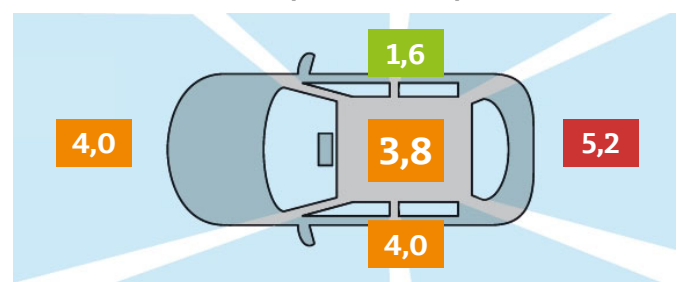
⊕ Es ist eine Dachlast von 175 kg erlaubt, die sich an den praktischen Dachschiene gut befestigen lässt. Die Stützlast beträgt ebenfalls großzügige 100 kg, somit lassen sich auch zwei E-Bikes bedenkenlos transportieren.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

Kamerasystem findet man in der Preisliste allerdings nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Der Fernlichtassistent ist serienmäßig, kann jedoch andere Verkehrsteilnehmer nicht gezielt schattieren. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das

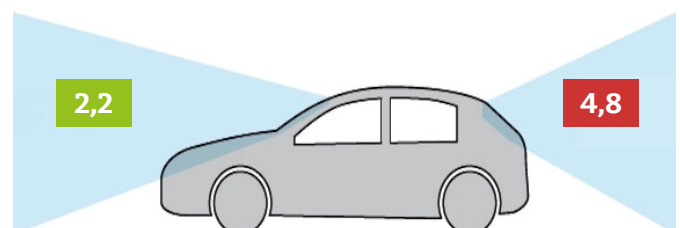
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Niro baut ein wenig höher als beispielsweise ein Ceed aus dem gleichen Hause, das bietet gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch etwas höher und ist nicht gerade schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorne wie hinten in drei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kia Niro Hybrid

2,4 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 400 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 515 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu neun Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 800 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.300 l Volumen verfügbar. Wenn man den Kofferraumboden in die obere Stellung bringt, trennt man darunter etwa 50 l Volumen ab.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine sensorgesteuerte elektrische Heckklappe ist beim Kia Niro Hybrid Spirit serienmäßig verbaut. Die Gepäckraumabdeckung lässt sich unter dem Kofferraumboden verstecken. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt ausreichend aus, sie liegt bei 74 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also kräftig angehoben werden. Der variable Kofferraumboden befindet sich zwischen 4,5 und 17 cm unter der Ladekante. Die Heckklappe öffnet fast 1,90 m hoch – selbst größere Personen können also bequem ein- und ausladen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet. Kia kennt das Problem und bietet eine bessere Beleuchtung über LEDs in der Heckklappe an - verlangt dafür aber Aufpreis. Die Gepäckraumabdeckung ist sehr billig ausgeführt. Weder dämmt sie Geräusche, noch taugt sie als Ablagefläche.

⊖ Abbiege- und Kurvenlicht sind nicht verfügbar, auch fehlt eine automatische Leuchtweitenregulierung.

serienmäßig an Bord, das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 400 l Kofferraum bietet der Niro Hybrid ordentlich Platz für das Gepäck.



Die 74 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Tätigkeit.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Seitlich im Kofferraum gibt es jeweils ein

Staufach, unter dem Kofferraumboden versteckt sich zusätzlich ein 10 l großer Stauraum. Kia verbaut vier Verzurrösen, diese sind weit unten angebracht, um auch ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können. Dafür muss der Ladeboden in der oberen Stellung sein.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Das ungewohnte Drehrad zur Fahrtrichtungswahl bzw. für den Leerlauf oder die Parkposition liegt gut zur Hand und ist selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme – was dem klassischen Motorstart entspricht – erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf vorn auf der Mittelkonsole. Das serienmäßige volldigitale Kombiinstrument überzeugt nicht nur mit einer hohen Auflösung, auch die Ablesbarkeit von Instrumenten ist hervorragend. Die Instrumente sehen zudem sehr edel aus und wechseln manuell gewählt oder abhängig vom gewählten Fahrmodus ihr Design. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich.

Serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik – letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind. Die Bedienung der Klimatisierung ist recht umständlich, da es dafür kein separates Bedienfeld gibt. Stattdessen muss auf der berührungsempfindlichen Bedieneiste unterhalb der

mittleren Lüftungsdüsen zunächst das Lüftungssymbol angewählt werden, erst dann werden die zuvor erkennbare Beschriftung der Schnellwahltasten ausgeblendet und es erscheinen die Symbole und Beschriftungen der Klimatisierung. Die beiden Drehregler, die zuvor für die Lautstärke und zum Scrollen bzw. für die Senderwahl zuständig waren, werden zur Temperaturregelung umfunktioniert. Das Bedienfeld ist zudem etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weiter von der Fahrbahn abgewendet werden muss.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums ist gut, die Materialanmutung der Fahrzeugklasse angemessen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt nur wenig Anlass zur Kritik.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim Kia Niro in seiner Spirit-Ausstattung haben die Koreaner eigentlich alles an Multimedia-Ausstattung serienmäßig verbaut, was für das Modell lieferbar ist. Dazu gehört auch ein Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen. Auch die Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-App sind dabei. Die Serienausstattung umfasst obendrein ein Radio mit digitalem Empfang (DAB+), eine Bluetooth-Freisprechanlage, die Smartphone-Integration via Android Auto und Apple CarPlay

(funktioniert leider nicht kabellos) sowie eine induktive Ladeschale. Es gibt mehrere Standard-USB- und USB-C-Anschlüsse (zwei vorn, zwei hinten in den Sitzlehnen). Auch das Harman/Kardon-Soundsystem mit acht Lautsprechern samt Subwoofer kostet beim Spirit nicht extra. Einzig die 220-Volt-Steckdose im Fond muss man im Rahmen des Relax-Pakets dazu kaufen.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für knapp 2,00 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für mehr als 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für einen

2,0 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reichen Beinfreiheit für 2,05 m und Kopffreiheit für bis zu 1,90 m große Insassen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng.

3,1 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Kia Niro in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind zumindest ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind sehr schmal und fassen bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen. Zusätzlich gibt es zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der

Kleinwagen sogar recht großzügig, die üppige Außenbreite des Niro hat das aber schon angedeutet. In jedem Fall hat man ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Unterwegs mit dem Kia Niro spürt man, dass der Koreaner vorrangig auf Komfort ausgelegt ist. Das führt in Kurven zwar zu leichten Aufbaubewegungen, mindert aber kaum den insgesamt ausgewogenen Eindruck. Innerorts spricht die Federung auf wellige Fahrbahn gelassen an, wenn auch die rein elektrisch angetriebene Variante hier etwas satter auf der Straße lag. Einzelhindernisse werden angemessen geschluckt,

selbst Kanten spüren die Insassen nur mild. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk willig. Auf der Landstraße ergibt sich ein guter Federungskomfort, wellige Fahrbahn wird gut weggefedert. Auf der Autobahn ist man insgesamt entspannt unterwegs, wobei das Nachschwingen bei höheren Geschwindigkeiten aufgrund der soften Abstimmung nicht jedem gefallen dürfte.

2,6 Sitze

In der Ausstattungslinie Spirit sind die Vordersitze elektrisch verstellbar, Fahrer- und Beifahrersitz besitzen eine elektrische Zweibein-Lordosenstütze. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Der Testwagen ist obendrein mit dem Relax-Paket samt fahrerseitiger Memory-Funktion, Sitzklimatisierung vorn und Sitzheizung hinten ausgestattet. Zudem kann der Beifahrersitz in Verbindung mit dem Relax-Paket stark nach hinten geneigt werden, um es noch bequemer zu haben - Kia verbietet in der Bedienungs-

anleitung aber, diese "Relax-Position" während der Fahrt zu nutzen.

Hinten sitzt man weniger bequem, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Zudem ist die Bank etwas zu weich gepolstert. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel suboptimal. Auf dem Mittelsitz möchte man ohnehin nur kurz sitzen.

3,7 Innengeräusch

Kia hat am akustischen Feinschliff offensichtlich gespart, denn bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 71,1 dB(A) – das ist enttäuschend. Im Detail betrachtet verwundert es aber nicht, denn so fehlt beispielsweise Dämmung in den Radhäusern, die Abrollgeräusche der Reifen lindern würde, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall

schlucken könnte. Der Motor selbst ist im Teillastbereich und bis mittlere Drehzahlen dezent zu hören, wird beim Ausdrehen aber laut und dröhnig. Fährt man gerade rein elektrisch, ist der Antriebsstrang naturgemäß kaum zu hören. Windgeräusche gibt es, aber es ist mehr ein gleichmäßiges Rauschen als speziell störende Pfeifgeräusche oder ähnliches.

2,2 Klimatisierung

Eine Zweizonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung sowie Sitzheizung vorne sind beim Niro Hybrid Spirit inbegriffen. Dazu sind die hinteren Scheiben stärker getönt. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze und eine Sitzheizung für die äußeren Fondplätze sind im Relax-Paket enthalten.

⊖ An den mittleren Lüftungsdüsen am Armaturenbrett können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden. Für die Fondinsassen gibt es nun immerhin Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen, separate Lüftungsdüsen etwa zwischen den Vordersitzen sucht man jedoch vergebens.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Die Leistung des Vierzylinder-Benziners liegt bei bescheidenen 105 PS und das Drehmoment bei maximal 144 Nm (bei hohen 4.000 1/min). Erst im Zusammenspiel mit dem Elektromotor kommt Schwung in den Alltag, denn der hebt die Systemleistung auf 141 PS und 265 Nm. Damit ist der Niro Hybrid durchaus flott unterwegs, so gelingt beispielsweise der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in zügigen 6,3 s. Und auch

für das Beschleunigen von 15 auf 30 km/h – als Beispiel beim Einfädeln in fließenden Verkehr – benötigt man lediglich 1,6 s. Kia verspricht für den Spurt von 0 auf 100 km/h nicht allzu dynamische 10,4 s, die Höchstgeschwindigkeit ist allerdings auf lediglich 165 km/h begrenzt; die kann der Niro Hybrid immerhin dauerhaft halten, auch dann, wenn die Batterie geleert ist und nur noch der Verbrenner den Vortrieb besorgt.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Dass der Benziner auf Sparsamkeit getrimmt ist, kann man vor allem an der Laufkultur spüren. Der Atkinson-Zyklus führt zu einem recht rauen Motorlauf, leichte Vibrationen sind fast immer zu spüren. Ruhige Fahrweise quittiert der Antrieb mit niedrigen Drehzahlen und zurückhaltender Akustik. Fordert man aber Leistung, wird der Vierzylinder ausgedreht und dabei unangenehm laut und dröhnig – auch eine Möglichkeit, den

Fahrer zu weniger Leistungsabforderung und sparsamerer Fahrweise zu ermahnen.

Die Leistungsentfaltung an sich ist schön linear mit - dank des Elektromotors - spürbarem Schub schon bei niedrigen Drehzahlen. Oben heraus wird die Luft aber dünn für den Niro, eine Ausgeburt an Drehfreude ist der Atkinson-Langhuber nicht.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Kia verbaut ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen. Dieses schaltet angemessen, wenn auch nicht immer ganz ruckfrei. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, das Drehzahlniveau aber auch nicht besonders niedrig, um dem Saugmotor und seiner Drehmomentkurve gerecht zu werden. Der Gangwahlhebel ist einwandfrei verständlich, man muss halt drehen statt ziehen und drücken. Der Wechsel zwischen Vorwärtsgängen und Rückwärtsgang sowie zurück erfolgt angemessen schnell. Übrigens hat das

Niro-Getriebe keinen mechanischen Rückwärtsgang, denn sobald man den Wählhebel auf R stellt, treibt nur noch der Elektromotor an.

Die Kriechfunktion der Automatik ist gut umgesetzt, damit gelingt präzises Rangieren auch in engen Parklücken. Die Gänge können auch innerhalb der Systemgrenzen über die Schaltwippen am Lenkrad manuell gewählt werden, zumindest wenn man im Sport-Modus unterwegs ist. Eine Autoholdfunktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Niro bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Kia nur wenig. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in Grenzen. Geht man in Kurven abrupt vom Gas, zeigen sich zwar leichte Lastwechselreaktionen, diese werden allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Niro gutmütig und sicher beherrschbar.

2,4 Lenkung

Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle ordentlich, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sein. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, bei höheren Geschwin-

Im ADAC Ausweichtest quitiert der Koreaner das erste Anlenken mit leichtem Schieben über die Vorderräder. Das ESP regelt anschließend nur soviel wie notwendig. Das kompakte SUV schiebt im Konterschwing leicht über alle vier Räder und bremst sich so ab, für Stabilität sorgen dabei die ESP-Eingriffe. So bleibt der Wagen gut beherrschbar, auch weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

digkeiten und geringen Lenkwinkeln sind ab und an leichte Korrekturen erforderlich, um eine präzise Linie zu halten. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,6 Umdrehungen erforderlich.

2,4 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kia Niro Hybrid 34,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein guter Wert im Klassenvergleich. Das Bremsgefühl ist im Alltag nicht schlecht, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der Scheibenbremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: Den Übergang spürt man so gut

wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei.

Die Wippen am Lenkrad dienen nicht nur zum Gangwechsel im Sport-Modus, sondern steuern im Eco-Modus auch die Rekuperationsstärke.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Kia Niro Hybrid in der Spirit-Version sehr umfangreich – fast alles bringt er bereits serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkungseingriff. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Zusätzlich umfasst die Serienausstattung einen Spurwechselassistenten, den Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und ggf. automatisch bremst. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Nach der Notbremsung wird der Warnblinker aktiviert.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen




















Für die Insassensicherheit gab es bei den Euro NCAP-Crashtests 91 Prozent der Punkte, das ist ein gutes Resultat (Stand September 2022). Der Wagen bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags – weitere Airbags sind ein Knieairbag auf der Fahrerseite sowie ein Mittenairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,0 m einen guten Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Die beiden äußeren Fondkopfstützen lassen sich nicht weit genug ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,70 m große Personen. Die mittlere Kopfstütze ist noch kürzer, zudem sitzt man auf dem Mittelsitz etwas höher, wodurch die Kopfstütze allenfalls für Kinder eine Schutzfunktion hat. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie bei beladenem Kofferraum sehr schlecht zu erreichen.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Kia Niro im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 84 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	direkt messend, Serie

Vordersitzes leicht eingeschränkt. Grundsätzlich empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können insgesamt problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz haben nur die vorderen elektrischen Fensterheber, die hinteren Fenster müssen ohne diese Absicherung auskommen.

2,7 Fußgängerschutz

Der Niro erhält für den Fußgängerschutz im Euro NCAP-Prozedere 76 Prozent der Punkte. Die Randbereiche der Motorhaube und vor allem die A-Säulen bergen ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für Passanten bei einem Zusammenstoß.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂

Der Niro kann basierend auf dem persönlichen Fahrverlauf und mit Hilfe von Navigationsdaten in gewissen Bereichen den elektrischen Antriebsmodus favorisieren. So versucht er dann in der Nähe von Schulen, Krankenhäusern oder bei manuell eingespeicherten Orten wie beispielsweise der Heimatadresse, möglichst elektrisch zu fahren. Ein echter Geofencing-Modus für Umweltzonen ist aber nur beim Plug-in-Niro möglich, auch weil der Hybrid ohne Steckdose rein elektrisch nicht allzu weit kommt: Mehr als einige hundert Meter sind nicht drin.

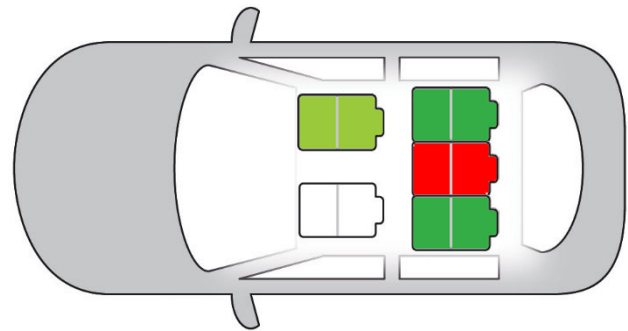
⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Kia Niro HEV bei durchschnittlich 5,1 l Superbenzin auf 100 km. Das bedeutet eine CO₂-Bilanz von 138 g/km. Dafür erhält der Koreaner 37 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 4,1, außerorts 4,5 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,0 l Super pro 100 km. Man sieht: Bewegt man den Kia auf Stadt- und Landstraßen, kann man leicht einen Verbrauch zwischen 4 und 5 l/100km erzielen.

2,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des Ecotest erreicht der Kia Niro HEV 39 von 50 möglichen Punkten. Schuld an der Abwertung ist der unter Volllast ansteigende CO-Ausstoß. Durch die insgesamt

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	4,1		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,5		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,0		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,1		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

erzielten 76 Punkte ergattert der Hybrid dennoch locker den vierten Stern im ADAC Ecotest.

2,5 AUTOKOSTEN

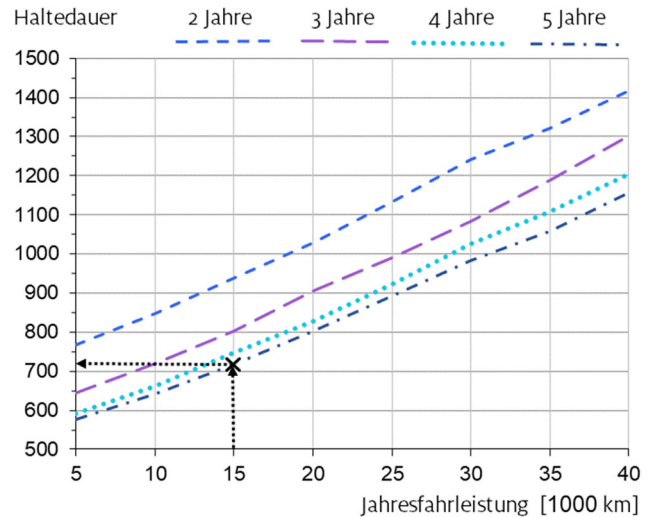
2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Will man mit dem Niro Hybrid in der getesteten Topausstattung Spirit unterwegs sein, muss man mindestens 37.290 Euro einplanen. Die serienmäßige Ausstattung ist Kia-typisch dann aber reichhaltig, nur Als Kfz-Steuer werden nur 42 Euro fällig. Die Einstufungen bei der Versicherung halten sich gerade noch im Rahmen, wenn auch die Vollkaskoklasse 24 kein Schnäppchen ist. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, der beim noch recht neuen Niro die nächsten Jahre aber nicht allzu hoch ausfallen dürfte.

Wie von Kia gewohnt, kommt auch der Niro mit einer Garantie über sieben Jahre oder 150.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 717 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Niro 1.6 GDI Hybrid Edition 7 DCT6	Niro 1.6 GDI PlugIn-Hybrid Edition 7 DCT6	Niro EV (64,8 kWh) Inspiration
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1580	4/1580	-/-
Leistung [kW (PS)]	104 (141)	134 (183)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/4000	265/4000	255/0
0-100 km/h [s]	10,4	9,6	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	168	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,4/4,4 S	0,8/0,8 S	16,2/16,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	100/100	19/19	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/22	18/24/22	16/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	42	32	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	665	642	740
Preis [Euro]	32.490	38.590	47.590

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.580 ccm
Leistung	104 kW/141 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,4 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	2,36 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/50 R16H
Länge/Breite/Höhe	4.420/1.825/1.545 mm
Leergewicht/Zuladung	1.474/466 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	451/1.445 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Hwaseong

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,1/4,5/7,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	120 g/km (WTW* 138 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	71,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.462/478 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/800/1.300 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	115 Euro	Wertverlust	410 Euro
Monatliche Gesamtkosten	717 Euro		
Steuer pro Jahr	42 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/22		
Basispreis Niro 1.6 GDI Hybrid Spirit DCT6	37.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.320 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	23.047 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.290 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	1.290 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.090° Euro (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur Vorbereitung)	800 Euro
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,4
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	2,2
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	2,3
Federung	2,7	Schadstoffe	2,1
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,7		
Klimatisierung	2,2		