



KIA Niro 1.6 GDI PlugIn-Hybrid Spirit DCT6

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (134 kW / 183 PS)

Wem der schon sehr sparsame Niro Hybrid noch zuviel Benzin verbraucht und wer zudem sauberen Strom zuhause oder auf der Arbeit zur Verfügung hat, kann den Alltags-Benzinverbrauch mit dem Niro Plug-in noch senken. Er kommt rein elektrisch knapp 60 km weit und im innerstädtischen Verkehr noch ein gutes Stück weiter, was oftmals für den Pendelverkehr ausreicht. Die Reichweite schafft er trotz einer eher kleinen Hochvoltbatterie, für deren Vollladung wir samt Ladeverlusten 11,1 kWh benötigt haben: Der Stromverbrauch im rein elektrischen Betrieb liegt in unserem ADAC Ecotest bei 19,5 kWh auf 100 km - wiederum samt der bei der Ladung über das Typ 2-Ladekabel mit 3,6 kW auftretenden Ladeverluste. Aber auch, wenn die Batterie leer ist und der Niro als "normaler" Hybrid weiterfährt, bleibt der Verbrauch mit 5,5 l Super auf 100 km nur knapp über den 5,1 l, die ein steckerloser und 100 kg leichter Niro Hybrid auf 100 km braucht.

Um unter dem Strich Kosten zu sparen, muss man aber schon eine Weile fahren, denn die Möglichkeit, den Niro Hybrid per Kabel zu laden, kostet 6.200 Euro Aufpreis zum ansonsten baugleichen und eben auch sparsamen, steckerlosen Niro Hybrid.

Die übrigen Qualitäten des Niro sind unabhängig vom Antrieb, man kann sich auf ein großzügiges Platzangebot, sorgfältige Verarbeitung und gute Bedienbarkeit verlassen. Zudem sind die sieben Jahre Garantie bei Kia immer ein gutes Argument. **Konkurrenten:** u.a.: Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Peugeot 3008, Volvo XC40.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn und hinten, sparsamer Antrieb, sehr umfangreiche Serienausstattung, großzügige Garantie
- ⊖ einfache Materialien im Innenraum, kein Ladekabel serienmäßig, fehlender Einklemmschutz für hintere Seitenscheiben

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,7 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

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

⊖ Der Dachhimmel wirkt angesichts des hohen Gesamtpreises etwas minderwertig.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des Niro mit Steckdose liegt im ADAC Ecotest bei etwa 57 km. Kia gibt eine Reichweite von 59 bis 65 km an, ist also recht realistisch. Im reinen Stadtbetrieb kommt man noch weiter, laut Kia dann um die 80 km. Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 11,1 kWh. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten in unserem Test tatsächlich exakt 11,1 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang an einer Wallbox sowie an öffentlichen Ladepunkten mit 3,6 kW über das Typ 2-Ladekabel rund drei Stunden dauert. An der Haushaltssteckdose vergehen für eine vollständige Ladung mit dem 10-Ampere-Ladegerät an die fünf Stunden. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man auf Basis des von uns ermittelten Verbrauch von 5,5 l Super auf 100 km mit der 37-l-Tankfüllung etwa 670 km weit. Beim nächsten Tankstopp muss die Tankklappe des Kraftstofftanks (wie bei Plug-in-Hybriden üblich) zunächst über eine Taste im Innenraum entriegelt werden. Nach einer

kurzen Entlüftungsphase kann diese dann geöffnet werden. Die moderate Außenlänge von 4,42 m und der Wendekreis von 11,2 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 unabhängig von der Motorisierung bis zu 1.300 kg ziehen, ohne eigene Bremse darf ein Anhänger 600 kg wiegen.

⊕ Es ist eine Dachlast von 75 kg erlaubt, die sich an den praktischen Dachschienen 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.

Sowohl das Ladegerät für die Haushaltssteckdose als auch das Typ 2-Ladekabel muss man extra bezahlen.

3,0 Licht und Sicht

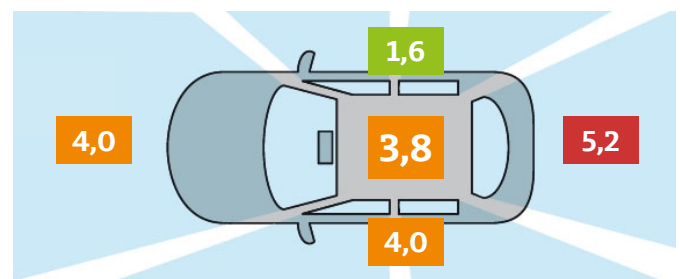
Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Niro eine ordentliche Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

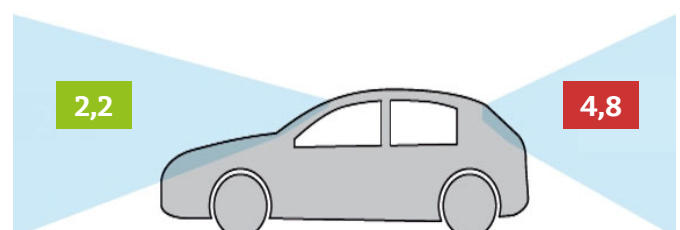
Rundumsicht

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.



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-Kamerasystem findet man in der Preisliste allerdings nicht. Die

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 knapp 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

2,9 Kofferraum-Volumen

Im Vergleich zum Niro Hybrid ohne Stecker und mit kleinerer Batterie verliert man beim Plug-in 70 Liter Kofferraumvolumen. So fasst der Gepäckraum unter der Kofferraumabdeckung 330 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 445 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu acht handelsübliche Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 730 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden bleiben rund um die Batterie rund 20 l Stauraum, die etwa für das Ladekabel nutzbar sind. Dafür muss man es aber aus der dafür vorgesehenen Tasche entfernen und ohne diese dort geschickt verstauen.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine sensorgesteuerte elektrische Heckklappe ist beim Kia Niro 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 beim Plug-in nicht variable

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

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

Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kia Niro Plug-in-Hybrid 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 330 l Volumen bietet der Kofferraum des PlugIn-Niro 70 l weniger Stauraum für das Gepäck als die Variante ohne diese Ausstattung.

Kofferraumboden befindet sich 7 cm unterhalb 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.

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. Kia verbaut vier Verzurrösen, diese sind weit unten angebracht, um auch ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können.

2,2 INNENRAUM

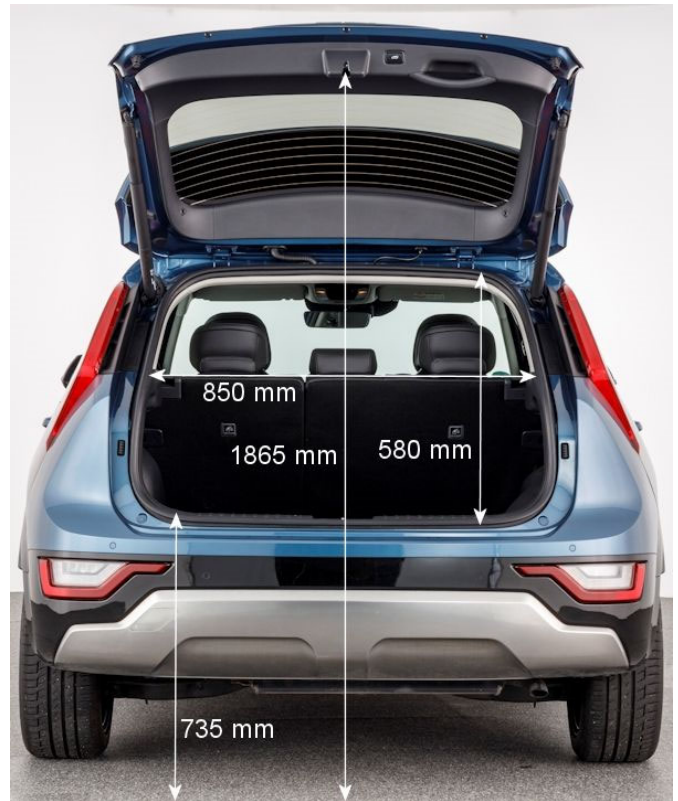
2,1 Bedienung

⊕ 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 Bedienleiste 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



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



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

waren, werden zur Temperaturregelung umfunktioniert. Das Bedienfeld ist zudem etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weiter von der Fahrbahn abgewendet werden muss.

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 und Anzeige von Ladestationen. 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

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.

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



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 das Fahrwerk des Koreaners 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 weggedefert. 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.

3,2 Innengeräusch

Kia hat am akustischen Feinschliff offensichtlich gespart, denn bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 69,1 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 Spirit inbegriffen. Dazu sind die hinteren Scheiben stärker getönt. Es gibt zwar eine Beschlagsensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze und eine Sitzheizung für die äußeren Fondplätze sind im optionalen 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.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

⊕ Die Leistung des Vierzylinder-Benziners alleine 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 183 PS und 265 Nm. Damit ist der Niro Plug-in bei Bedarf richtig flott unterwegs, so gelingt beispielsweise der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in zackigen 4,8 s. Rein elektrisch benötigt er für diese Übung 19,4 s - es stehen dann halt auch nur maximal 84 PS bereit.

Für das Beschleunigen von 15 auf 30 km/h – als Beispiel beim Einfädeln in fließenden Verkehr – benötigt man unter Einsatz beider Antriebsquellen lediglich 1,2 s. Kia verspricht für den Spurt von 0 auf 100 km/h 9,6 s, die Höchstgeschwindigkeit ist allerdings auf lediglich 168 km/h begrenzt; die kann der Niro Plug-in-Hybrid immerhin dauerhaft halten, auch dann, wenn die Batterie geleert ist und nur noch der Verbrenner den Vortrieb besorgt.

2,6 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.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Kia verbaut ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen, übrigens das gleiche wie im normalen Hybrid ohne Stecker. Das Getriebe 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.

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.

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.

2,4 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.

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.

2,5 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

Geschwindigkeiten 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.

2,5 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kia Niro Plug-in-Hybrid 35,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen). 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 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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

1,8 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. Auch ein Geofencing-Modus für Umweltzonen ist vorhanden.

⊕ Die rein elektrische Reichweite des Niro mit Steckdose liegt im ADAC Ecotest bei etwa 57 km. Kia gibt eine Reichweite von 59 bis 65 km an, ist also recht realistisch. Im reinen Stadtbetrieb kommt man noch weiter, laut Kia dann um die 80 km.

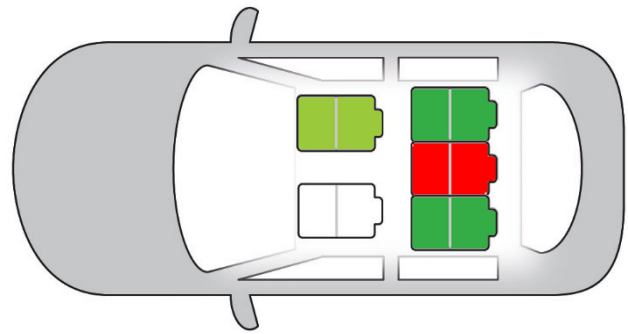
Der reine Stromverbrauch liegt im Ecotest bei 19,5 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste) - für einen Plug-in-Hybrid kein

2,1 Schadstoffe

⊕ Der Kia hat den Schadstoffausstoß durch die Bank gut im Griff, nur im sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die CO-Emissionen etwas an. Zwar werden im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt, durch den auch in elektrischer Hinsicht

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.

schlechter Wert.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 5,5 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts wie außerorts bei 4,8 l/100 km, auf der Autobahn bei 7,2 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Niro Plug*-in auf den ersten 100 km 10,0 kWh (Strom) und 2,7 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 124 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel ordentliche 42 von 60 möglichen Punkten.

sparsamen Antrieb gibt es hier aber keine Abzüge und der Kia bekommt hier 39 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plug-in-Niro damit bei satten 81 Zählern, die locker für vier von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

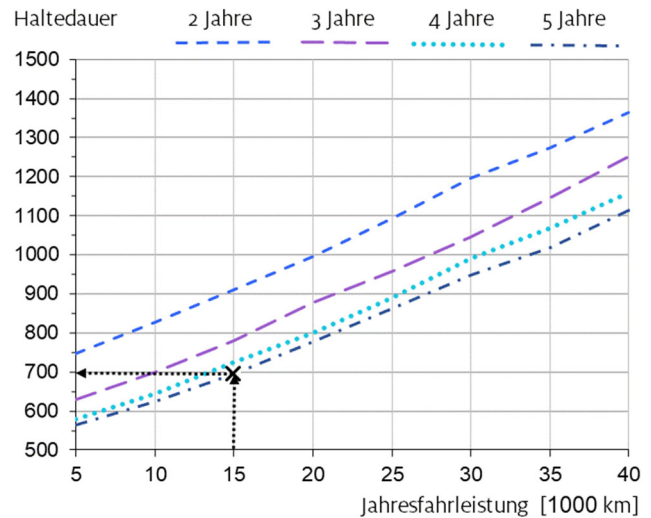
⊕ Will man mit dem Niro Plug-in in der getesteten Topausstattung Spirit unterwegs sein, muss man mindestens 43.490 Euro einplanen. Damit ist der Aufpreis zum ebenfalls sparsamen und genauso ausgestatteten Niro-Hybrid ohne Steckdose mit 6.200 Euro happig, zumal es keine staatliche Förderung für Plug-in-Hybride mehr gibt.

Die serienmäßige Ausstattung ist Kia-typisch reichhaltig, nur wenige Kleinigkeiten kosten extra. Als Kfz-Steuer werden nur 32 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. Die Hochvoltbatterie soll dann noch mindestens 70 Prozent ihrer Kapazität haben, ansonsten greift die Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 695 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)	4,40/4,4 S	0,80/0,8 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 (Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.580 ccm
Leistung	134 kW/183 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,8 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/50 R16H
Länge/Breite/Höhe	4.420/1.825/1.545 mm
Leergewicht/Zuladung	1.594/466 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	348/1.342 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	37 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)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	2,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/4,8/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	64 g/km (WTW* 124 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.578/482 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/730/1.230 l

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

Betriebskosten	111 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	399 Euro
Monatliche Gesamtkosten	695 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22		
Basispreis Niro 1.6 GDI PlugIn-Hybrid Spirit DCT6	43.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.200 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	16.079 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

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,5
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	2,0
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	1,8
Federung	2,7	Schadstoffe	2,1
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Juni 2023
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.