



KIA Niro 1.6 GDI Hybrid Spirit

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

Hybride sprießen im Moment wie Pilze aus dem Boden. Eines der neuesten Modelle ist der Niro von Kia. Optische oder funktionale Spielereien sucht man am Niro vergebens, er wirkt schon vom Design her entspannt. Das kompakte SUV kombiniert einen 1,6 Liter großen Vierzylinder-Benziner mit einem im Doppelkupplungsgetriebe untergebrachten 32 kW-Elektromotor. Dank des Doppelkupplungsgetriebes fährt sich der Niro im Gegensatz zu manchem Wettbewerber trotz des Hybridantriebs wie ein "normaler" Benziner. Diesseits der Autobahngeschwindigkeiten liefert der Antrieb ordentlichen Durchzug, die Höchstgeschwindigkeit ist mit lediglich 162 km/h aber recht niedrig. Der Verbrauch im EcoTest beträgt 5,8 l/100 km, der Hybridantrieb ist also recht sparsam - Wunder darf man aber nicht erwarten. Das Fahrwerk und die Lenkung sind gut und fahrsicher abgestimmt, die erhältlichen Fahrsicherheitssysteme bringen den Wagen auf ein hohes Sicherheitsniveau. Dazu noch ein paar nicht selbstverständliche Annehmlichkeiten wie Sitzbelüftung vorn, Sitzheizung hinten, sehr lange Garantielaufzeiten und eine reichhaltige Ausstattung in Sachen Konnektivität und fertig ist ein sehr interessantes Angebot, das den Hybridantrieb nicht gezwungen in den Vordergrund rückt. In der getesteten Topversion Spirit kostet der Niro ab 30.690 Euro, für knapp 2.000 Euro mehr ist der Wagen dann auch schon fast voll ausgestattet. **Konkurrenten:** Toyota C-HR.








- + lange Garantie, umfangreiches Fahrassistenzpaket, sichere Fahreigenschaften
- erhöhter Partikel- und CO-Ausstoß, unpraktische Feststellbremse im Fußbereich, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Der Niro ist vernünftig verarbeitet, an einigen Ecken und Enden wurde aber merklich gespart. So sind etwa die Türrahmen aus mehreren Teilen zusammen geschweißt und der Kofferraum ist nur am Boden mit Stoff ausgeschlagen -

3,2 Alltagstauglichkeit

Die Zuladung ist mit 455 kg klassenüblich und dürfte im Alltag meist ausreichen.

⊕ Der große 62 l Tank sorgt auf Basis des EcoTest-Verbrauchs für Reichweiten von bis zu 1065 km, man muss die Tankstelle also nicht allzu oft ansteuern.

Auf der Dachreling und - falls man das Lastpaket geordert hat - auf der Anhängerkupplung dürfen jeweils 100 kg transportiert werden, für diese Klasse und gerade für ein Hybridfahrzeug beachtliche Werte.

3,0 Licht und Sicht

⊕ Die beim Spirit serienmäßigen Xenon-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn homogen aus, die Lichtfarbe ist aber nicht sehr tageslichtähnlich. Die Scheinwerfer gefallen insgesamt, es gibt aber hellere Systeme. Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera sind beim Spirit serienmäßig, wie auch ein automatisch abblendender Innenspiegel.

⊖ Die Rückfahrkamera hat der Wagen auch nötig, die Rundumsichtnote fällt nämlich schlecht aus. Wie bei vielen modernen Autos sind vor allem die hinteren Dachsäulen sehr breit und versperren die Sicht. Weder Abbiege- noch Kurvenlicht ist erhältlich.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

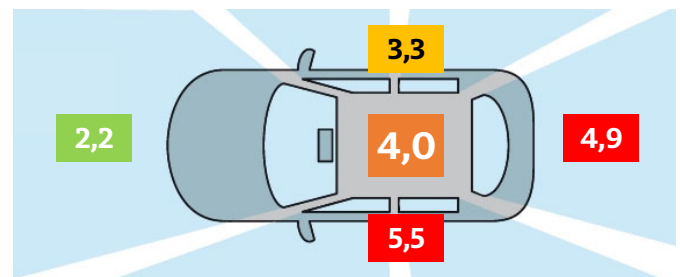
damit sind Kratzer in den seitlichen Kunststoffverkleidungen vorprogrammiert. Der Unterboden ist aber wiederum ganz im Sinne eines niedrigen Luftwiderstands vorbildlich großflächig verkleidet.

⊖ Ohne das entsprechende Ausstattungspaket darf der Niro keine Anhänger ziehen, wie im Falle des Testwagens. Ordert man das Lastpaket für 300 Euro, dürfen bis zu 1.300 kg gezogen werden. Das Paket beinhaltet größere Bremsscheiben hinten und einen stärkeren Kühlerventilator. Die Anhängerkupplung muss aber noch gesondert im Zubehör gekauft werden.

Einen Fehlbetankungsschutz sucht man am Niro vergeblich.

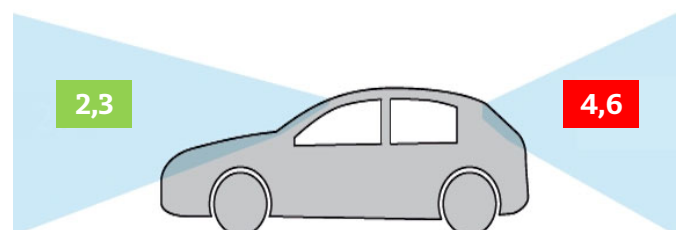
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

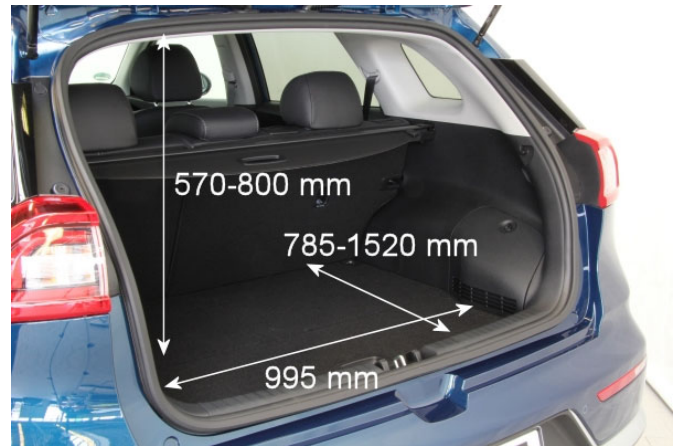
Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ SUV-typisch ist aufgrund der höheren Sitzposition der Zustieg zum Niro komfortabel, wenn auch die Türausschnitte der Kompaktklasse entsprechend nicht allzu groß sind. Das schlüssellose Zugangssystem, mit dem der Spirit stets ausgestattet ist, funktioniert gut und entriegelt die Türen, sobald man mit dem Schlüssel in der Tasche einen kleinen Knopf an den vorderen Türen drückt. Nähert man sich dem Fahrzeug, klappen bereits die Spiegel aus und die Türgriffbeleuchtung geht an.

⊖ Das schlüssellose System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 260 l Volumen bietet der Kofferraum des Niro und liegt damit auf Kleinwagenniveau.

3,3 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt nicht allzu üppig aus. Normalerweise passen 260 l hinein, bis zum Dach beladen sind es 440 l

oder sieben Getränkeboxen. Bei umgelegter Rücksitzlehne passen bis zu 1.200 l Gepäck in das Hybrid-Auto.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Nach einem Großeinkauf wird man die vollen Taschen nur ächzend einladen können: Die Ladekante ist mit 73 cm sehr hoch. Zumindest liegt der Kofferraumboden fast auf der Höhe der Ladekante, so geht das Ausladen leicht von der Hand.

Vor allem in Sachen Ladetiefe ist der nicht besonders große Kofferraum limitiert. Vielleicht dachte sich Kia deshalb, dass eine einzelne Lampe ausreicht, um auch im Dunkeln den Überblick zu bewahren.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Bei jedem Niro kann die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umgelegt werden, weitere im Alltag nützliche Features bietet der Niro nicht. Es gibt keine Extrafächer oder Taschenhaken im Kofferraum, unter dem Kofferraumboden ist zumindest noch etwas Stauraum für Kleinzeug.

⊖ Sind die Vordersitze weit nach hinten geschoben, kann die Rücksitzlehne nicht umgelegt werden - man muss zuerst deren Kopfstützen ausbauen oder nimmt vorn weniger Beinfreiheit in Kauf.

2,9 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Der Niro lässt sich recht problemlos bedienen, lediglich das Infotainmentsystem erfordert Eingewöhnung. Darüber hinaus sind manche Fahrzeugeinstellungen per Touchscreen und manche per Lenkradtasten im Menü des Kombiinstrumentes vorzunehmen. So dauert es etwas länger, bis man das Fahrzeug detailliert kennengelernt hat. Die Grundlagen funktionieren aber: Fahrersitz und Spiegel lassen sich problemlos und zügig einstellen, das Klimabedienteil ist einfach verständlich - wenn auch etwas zu tief

angeordnet. Der Tacho ist vorbildlich ablesbar, auf einen Drehzahlmesser hat Kia allerdings zugunsten einer Energieanzeige verzichtet.

⊖ Die Feststellbremse ist als Pedal ausgeführt, das man mit dem linken Fuß bedient. In Zeiten elektrischer Parkbremsen, die per Knopfdruck funktionieren, eine sehr altbackene Lösung. Außerdem keine clevere Variante: Der Beifahrer kann in Notsituationen die Bremse nicht bedienen, darüber hinaus bleiben gerade große Fahrer leicht schmerzhaft am Pedal hängen.

Der Warnblinkschalter ist nicht besonders gut von den umliegenden Tasten abgesetzt - so sucht man ihn im Bedarfsfall erstmal.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Zumindest im Topmodell Spirit ist der Niro in Sachen Konnektivität gut aufgestellt - ein CD-Player ist jedoch weder für Geld noch für gute Worte zu bekommen. Dafür kann man seine Musik per USB, Bluetooth oder 3,5-mm-Klinkenstecker über das JBL Soundsystem des Niro Spirit wiedergeben. Auch ein Navigationssystem von TomTom ist stets an Bord, die Karten werden sieben Jahre lang ohne Aufpreis aktualisiert. Mit einem gekoppelten Smartphone

2,7 Raumangebot vorn

Armaturenbrett und Mittelkonsole sind recht wuchtig konzipiert, das Raumgefühl auf den vorderen Plätzen ist dennoch angenehm. Bis zu einer Körpergröße von 1,90 m

3,5 Raumangebot hinten

Sitzen vorn etwa 1,85 m große Personen, bleibt dahinter genügend Beinfreiheit für knapp 1,80 m großer Passagiere. Auch hier ist die Kopffreiheit großzügiger bemessen: 1,95 m groß darf man schon sein, ohne mit dem Kopf anzustoßen. Die schmalere Fenster und die hohe Seitenlinie schränken das Raumgefühl hinten zwar ein, dennoch kommt man sich nicht eingesperrt vor.

3,4 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten sind für den Niro nicht erhältlich. Die Ablagenanzahl ist klassenüblich, man bekommt in beiden Sitzreihen zwei Getränke unter und kann (recht kleine) Türfächer nutzen. Der Beifahrersitz hat serienmäßig eine Netztasche an der Rückenlehne - der Fahrersitz nur, wenn man das Lederpaket wählt.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums und die Funktionalität des Fahrerplatzes passen.

kann man auf Echtzeit-Verkehrsdaten, Sonderziele und Wetterberichte zugreifen. Apple Carplay und Android Auto werden unterstützt.

Neben den üblichen 12V-Steckdosen bietet der Spirit eine 220V-Steckdose im Fond - praktisch.

hat man auf dem Fahrersitz genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit reicht für noch deutlich größere Menschen aus.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Der Niro verfügt über konventionelle, also nicht verstellbare Dämpfer rundum. Anders als einige Wettbewerber in dieser Preisklasse mit Verbundlenkerachsen hat der Niro hinten eine aufwändigere Mehrlenkerachse verbaut. Diese und die Vorderachse mit McPherson-Federbeinen federn Gullideckel und ähnliche Unebenheiten in der Stadt or-

dentlich weg. Eine wenig SUV-typische, gefühlt hochbeinige Hölzernheit kann der Niro aber nicht verbergen. Auf Landstraßen und Autobahnen bietet er mehr Komfort, kleine Fahrbahnunebenheiten stiften aber etwas Unruhe - absolut entspannt gleitet man über Straßen schlechterer Machart nicht.

3,0 Sitze

Die vorderen Sitze sind angenehm gestaltet, könnten allerdings etwas länger sein - sowohl die Lehne als auch die Sitzfläche reichen für größer gewachsene Menschen nicht ganz aus. Gegen Aufpreis (beim Leder-Paket inklusive) ist der Fahrersitz elektrisch verstellbar und bietet neben einer

einstellbaren Lendenwirbelstütze auch eine Memory-Funktion.

Hinten sitzt man weniger komfortabel, zumindest auf den äußeren Sitzen lassen sich aber auch längere Strecken gut überstehen.

3,2 Innengeräusch

Der Antrieb ist im reinen E-Modus natürlich nahezu lautlos, so rollt man mit sehr niedrigen Geräuschemissionen bis zu 120 km/h schnell dahin. Aber auch wenn der Vierzylinder-Benzinmotor läuft, verhält sich der Antriebsstrang akustisch nicht aufdringlich - anders als mancher Konkur-

rent. Die Abroll- und Windgeräusche sind da schon prägnanter, was auch die Messwerte bei Tempo 130 bestätigen: Mit 69,1 dB(A) im Innenraum ist der Niro bei dieser Geschwindigkeit kein Leisetreter.

1,9 Klimatisierung

⊕ Der Niro hat immer eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord, die einen Beschlagsensor beinhaltet. Ein "clean air" genanntes System soll darüber hinaus schlechte Gerüche erkennen und neutralisieren. Die beiden höheren der drei Ausstattungslinien haben standardmäßig Lenkradheizung und beheizbare Vordersitze, die hinteren Außensitze sind beim Topmodell Spirit gegen Aufpreis

(Leder-Paket) ebenfalls beheizbar. Wählt man dieses Paket, sind die vorderen Sitze sogar mit einer an heißen Tagen angenehmen Belüftung ausgestattet.

Ein besonderes Gimmick ist die energiesparende "Single Driver"-Einstellung, in diesem Modus wird nur der Bereich um den Fahrer von der Klimaanlage berücksichtigt.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der Parallelhybrid aus 1.6-l-Vierzylinder und einem in das Getriebe integrierten Elektromotor sorgt mit einer Systemleistung von 141 PS und dem im ersten Gang ab 1.000 U/min verfügbaren, maximalen Drehmoment von 265 Nm für ordentliche Fahrleistungen. In 6,9 s kann der Kia von 60 auf 100 km/h beschleunigen, die Zwischenspurts bei innerstädtischen Geschwindigkeiten sind auf Wunsch sehr flott - typisch Elektrohybrid. Bei höheren

Geschwindigkeiten geht dem Niro etwas die Puste aus, das verfügbare Drehmoment ist dann auch niedriger.

Insgesamt bietet der Wagen stets genügend Zugkraft, um locker durch den Alltag zu kommen.

Laut Hersteller beschleunigt der Koreaner in 11,5 s von 0 auf 100 km/h - der Vortrieb endet aber bereits bei 162 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Motorbedingte Vibrationen gibt es natürlich nur, solange der Benzinmotor läuft. Dieser ist zwar kein Paradebeispiel für Laufruhe, stört aber auch nicht. Die Leistungsentfaltung ist schön linear mit - dank des

Elektromotors - ordentlich Druck schon bei niedrigen Drehzahlen. Oben heraus wird die Luft aber dünn für den Niro, eine Ausgeburt an Drehfreude ist der im Atkinson-Zyklus arbeitende Langhuber nicht.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Automatikwählhebel des Doppelkupplungsgetriebes mit sechs Gängen ist intuitiv bedienbar. Die Kriechfunktion des Getriebes ist tadellos nutzbar, die Abstufung der Gänge passt. Trotz der Doppelkupplungstechnik sind leichte Zugkraftunterbrechungen spürbar,

die aber nicht wirklich stören. Allerdings könnte das Getriebe sich mitunter noch etwas schneller entscheiden, welcher Gang denn jetzt gerade der richtige ist. Insgesamt dennoch ein stimmiger Auftritt des Kia in diesem Kapitel.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Niro ist fahrsicher. Dafür sorgen der tadellose Geradeauslauf, die zwar merkliche, aber nicht übertriebene Seitenneigung in Kurven und die gut regelnde Traktionskontrolle. Auch beim ADAC Ausweichtest verhält sich der Kia zwar nicht besonders dynamisch, aber sicher: Bei einem abrupten Lenkmanöver

wird das Auto von der Stabilitätskontrolle eingeregelt, woraufhin das Auto Geschwindigkeit abbaut und leicht über die Vorderachse schiebt. Die Lenkbarkeit bleibt jedoch erhalten, der Ausweichtest-Parcours kann problemlos durchfahren werden.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Koreaners gefällt. Der Wagen ist angemessen zielgenau durch Kurven zu zirkeln, ohne zu nervös zu wirken. Lediglich im Bereich um die Mittellage lenkt es sich etwas teigig, weshalb hier etwas Präzision und

Lenkgefühl verloren geht. Mit etwas mehr als zweieinhalb Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt.

3,0 Bremse

⊕ 36,6 m Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand gehen in Ordnung, es gibt aber auch in dieser Fahrzeugklasse kürzere Bremswege. Das Pedalgefühl ist

passend, das Zusammenspiel von Scheibenbremse und Rekuperation des Elektromotors geschieht auf hohem Niveau.

2,6 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Bewertung der aktiven Sicherheit fällt beim Niro gut aus, allerdings muss dazu das Driving-Assistance-Paket geordert werden, um alle Sicherheitsfeatures nutzen zu können. Hat man dieses getan, bietet das SUV eine Notbremsfunktion, die bei allen Geschwindigkeiten funktioniert und innerstädtisch Unfälle selbstständig verhindern kann. Dazu nutzt der Kia einen im Stoßfänger untergebrachten Radarsensor, außerdem eine serienmäßige Kamera in der Frontscheibe. Dadurch kann das System auch Personen erkennen und bei Bedarf eine Bremsung einleiten. "Nebeneffekt" der Technik für die Notbremsfunktion ist die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, die die serienmäßige Geschwindigkeitsregel- und -begrenzungsanlage ergänzt.

Im erwähnten Paket inklusive sind auch Radarsensoren in der Heckstoßstange, die beim rückwärtigen Ausparken den Querverkehr und beim Spurwechsel auf der Nebenfahrbahn herannahende Fahrzeuge erkennen können. Auch solche im toten Winkel der Außenspiegel werden erfasst.

Serienmäßig bei allen Niro ist der Spurhalteassistent, der den Fahrer auf Wunsch mit sanften Lenkkorrekturen dabei unterstützt, das Auto in der Fahrspur zu halten. Der Reifendruck wird mittels Drucksensoren in den Felgen gemessen. Bei Notbremsungen pulsieren die Bremsleuchten, nach dem Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest (Stand 08/2016) erreicht der Kia für den Insassenschutz gute 91 Prozent der Punkte - insgesamt erhält der Niro die volle Bewertung von fünf Sternen. Getestet wurde dabei ein Modell mit dem optionalen Driving-Assistance-Paket.

Seiten- und Frontairbags vorn sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind Serie, genauso wie ein Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen können vorbildlich weit herausgezogen werden: Selbst zwei Meter große Personen werden so noch wirkungsvoll vor einem Schleudertrauma geschützt.

⊖ Die hinteren äußeren Kopfstützen reichen nur für Passagiere bis 1,70 m aus. Warndreieck und Verbandkasten liegen unter dem Kofferraumboden - bei einem vollgepackten Fahrzeug sind sie so eventuell nicht schnell genug erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremsssystem	optional
	vorausschauendes Notbrems-system	optional
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	optional
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,1 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit wurde beim ADAC Crashtest mit 80 Prozent der Punkte bewertet, ein im Vergleich recht gutes Ergebnis.

Auf der Rückbank des Niro finden insgesamt zwei Kindersitze gleichzeitig Platz, wenn sie auf den äußeren Sitzen montiert werden. Diese sind mit Isofix-Anbindungen samt Ankerhaken ausgestattet, dies ist das Mittel der Wahl zur Befestigung. Mit den Gurten lassen sich zwar auch sehr große Sitze befestigen, aufgrund der Gurtgeometrie tut man sich aber schwer, einen Kindersitz per Gurt ordentlich fest zu ziehen. Nutzt man einen Kindersitz samt Stützfuß, ist beim Niro die Verstellfreiheit des Sitzes davor eingeschränkt, hier empfiehlt sich wie eigentlich immer eine Probemontage vor dem Kauf.

⊕ Der Beifahrer-Frontairbag lässt sich serienmäßig per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auch einen rückwärts gerichteten Kindersitz installieren. Isofix fehlt hier zwar, aber mit dem Gurt lässt sich ein Kindersitz fest und sicher montieren.

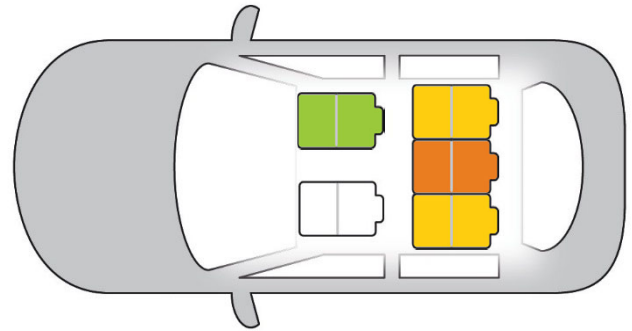
⊖ Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz - man muss bei der Bedienung also sehr aufpassen, falls hinten Kinder sitzen. Am besten deaktiviert man

zusätzlich die hinteren Bedienschalter für die Fensterheber, das funktioniert per Tastendruck vom Fahrerplatz aus.

Der mittlere Sitz hinten eignet sich wegen der fehlenden Isofix-Bügel und des ungeeigneten Gurts nicht zur Kindersitzmontage.

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)

3,6 Fußgängerschutz

Bei der Bewertung des Fußgängerschutzes erreicht der Niro nur 70 Prozent der Punkte, eine mittelpträgliche Benotung. Verantwortlich sind vor allem die besonders harten Außenbereiche der Motorhaube.

⊕ Gut bewertet wurde der optionale Fußgänger-Notbremsassistent, der im innerstädtischen

Geschwindigkeitsbereich Personen recht zuverlässig erkennen kann und eine Kollision selbstständig zu verhindern vermag.

⊖ Da im rein elektrischen Betrieb bei niedrigen Geschwindigkeiten kein Warnton auf das fast lautlose Fahrzeug hinweist, wird es in diesem Kapitel abgewertet.

3,2 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

5,8 l beträgt der im EcoTest ermittelte Verbrauch an Superbenzin auf 100 km. Die Teilverbräuche im Einzelnen: 4,3 l/100km in der Stadt, 5,2 l/100km außerstädtisch und 7,7 l/100km auf der Autobahn. So erhält der Hybrid bescheidene 32 Punkte im Verbrauchskapitel des EcoTest.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,5 Schadstoffe

Bei den Emissionen patzt der Direkteinspritzer im Niro: Gerade bei höheren Lasten steigen die Partikelwerte im Abgas an. Außerdem ist der CO-Ausstoß deutlich zu hoch. Der

Kia kann so nur 25 von 50 Punkten in der Emissionsbewertung erlangen und erreicht insgesamt 57 Punkte und damit nur drei Sterne im EcoTest.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

Für die Beurteilung der Werkstattkosten wurden uns zum Zeitpunkt der Erstellung vom Hersteller nicht die notwendigen Informationen zur Verfügung gestellt - die Berechnung der Werkstattkosten basiert deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ In diesem Kapitel des Autotests kann der Kia mit seiner Garantie auftrumpfen: Für sieben Jahre oder 150.000 km gewährt die koreanische Marke Garantie auf den Niro,

genauso lange gilt auch die Mobilitätsgarantie. Ebenfalls sieben Jahre lang bekommt man ohne Mehrkosten ein jährliches Update des Navigationssystems.

Die Steuer beträgt 44 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen sind erträglich: KH 18/ TK 18/ VK 23.

⊖ Die Wartungsintervalle sind mit 15.000 km respektive einem Jahr nicht besonders lang.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 GDI Hybrid Edition 7 DCT
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.580
Leistung [kW (PS)]	104 (141)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/1.000
0-100 km/h [s]	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	3,8 5
CO2 [g/km] lt. Hersteller	88
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/18
Steuer pro Jahr [Euro]	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	524
Preis [Euro]	24.990

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

Vollhybrid, 4 Zylinder, Benzin-Direkteinspritzer, Elektromotor	
Hubraum	1.580 ccm
Leistung	104 kW/141 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Verbrauch pro 100 km	4,4 l
CO ₂ -Ausstoß	101 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,35 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45R18W
Länge/Breite/Höhe	4.355/1.805/1.535 mm
Leergewicht/Zuladung	1.500/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	427/1425 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 /1.300 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Korea, Hwasung

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	k.A.
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	225/45ZR18W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 91W
Wendekreis links/rechts	11,15/11,30 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/5,2/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	128 g/km (WTW* 153 g/km)
Reichweite	1065 km
Innengeräusch 130km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.475/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/615/1.200 l

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

Betriebskosten	95 Euro	Werkstattkosten	83 Euro
Fixkosten	112 Euro	Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	619 Euro		
Steuer pro Jahr	44 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/18		
Basispreis Niro 1.6 GDI Hybrid Spirit	30.690 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.07.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.630 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.830 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	Serie/Serie/1.290 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	1.290 Euro°
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion (im Paket)	1.290 Euro°
Spurassistent (aktiv)	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	1.290 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	Serie/1.490 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, inkl. Lastpaket)	990 Euro
Metalliclackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	3,0
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,6
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,7	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	3,2
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	2,8
Federung	2,7	Schadstoffe	3,5
Sitze	3,0		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	1,9		

Stand: März 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.