



## KIA Niro 1.6 GDI PlugIn-Hybrid Spirit DCT6

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (105 kW/141 PS)

Der Niro ist KIAs Pendant zum Hyundai Ioniq. Was beide eint, ist das identische Antriebsangebot. Sie sind als Hybrid, Plug-In-Hybrid oder reines E-Fahrzeug zu haben.

Doch während der Ioniq mit seiner windschnittigen Karosserie dem Öko-Pionier Toyota Prius nacheifert, reitet KIA mit dem Niro auf der SUV-Welle und nimmt dabei in Kauf, dass er aufgrund der schlechteren Aerodynamik bei der Effizienz schlechter abschneidet. Zum Test tritt der zur Mitte des Modellzyklus überarbeitete Niro als Plug-In-Hybrid an. Den aus einem 105 PS starken 1,6-Liter-Benziner und einem 61 PS starken Synchronmotor bestehenden Antriebsstrang haben die Koreaner weitgehend unangetastet gelassen. Der 117 kg schwere Akku fasst weiterhin 8,9 kWh und sorgt für eine elektrische Reichweite von rund 45 km. Ist der Akku leer, braucht der Niro im Schnitt 5,7 l/100 km.

Im Innenraum hat sich allerdings jede Menge geändert. Das Armaturenbrett ist vollkommen neu, auch das Infotainmentsystem wurde mit den neuen Online-Diensten auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Gleiches gilt für die Assistenzsysteme, die nun neben einer adaptiven Geschwindigkeitsregelung samt Stop-and-Go-Funktion und Stauassistent auch eine Verkehrszeichenerkennung und einen Fernlichtassistenten umfasst. Äußerlich haben die Koreaner den Niro nur dezent überarbeitet und optisch näher an den e-Niro angelehnt.

Die Überarbeitung hat dem Niro gutgetan, der Antrieb zählt nach wie vor zu den effizientesten unter den Plug-In-Hybriden. In puncto Konnektivität und Assistenzsysteme ist das Crossover wieder auf dem Stand der Technik und damit ein attraktives Angebot, auch wenn der hohe Grundpreis von mehr als 40.000 Euro in der sehr opulenten Topausstattung zunächst etwas abschreckend wirkt. **Konkurrenten:** u. a. BMW X1 25e, Opel Grandland X Hybrid4, Peugeot 3008 Hybrid4, Volvo XC40 T5 Twin Engine.

- ⊕ **bequemer Ein- und Ausstieg, umfangreiche Serienausstattung, niedriger Verbrauch, lange Garantien, Anhängelasten erlaubt**
- ⊖ **hohe Ladekante, keine automatische Leuchtweitenregulierung, kaum Verstaumöglichkeiten im Kofferraum**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,2</b>
	Stadtverkehr	<b>3,2</b>
	Senioren	<b>2,6</b>
	Langstrecke	<b>2,7</b>
	Transport	<b>3,1</b>
	Fahrspaß	<b>2,7</b>
	Preis/Leistung	<b>2,4</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,1 Verarbeitung

Die Karosserie des Niro hat KIA ordentlich gefertigt. Die Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten weitgehend gleichmäßig und insgesamt schmal verlaufen. Leider sind die Türrahmen noch immer aus mehreren Teilen zusammengesetzt, weshalb man an den Kanten unschöne Schweißnähte sichtbar sind. Der Unterboden ist aufwendig verkleidet, nur der Bereich rund um die Hinterachse könnte noch Optimierung vertragen. Der Innenraum gefällt durch sein aufgeräumtes und unaufgeregtes Design, das über die teilweise einfachen Materialien aber nicht ganz

hinwegtäuschen kann. So ist beispielsweise der Dachhimmel eine Billigversion ohne schönen Stoffüberzug. Fein gemacht dagegen, weil mit weichen Oberflächen versehen, ist die Oberseite des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen. So oder so, die Verarbeitung ist jedenfalls tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube muss umständlich angehoben und über einen Haltestab fixiert werden - Gasdruckfedern wären deutlich praktischer.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Die 8,9 kWh große Batterie des Niro Plug-In-Hybrid kann serienmäßig an der Haushaltssteckdose geladen werden, ein entsprechendes Ladekabel liegt dem Fahrzeug bei. Bestellt man das Typ-2-Ladekabel, lässt sich der Koreaner auch an der heimischen Wallbox oder einer Ladestation laden. Das Kabel kostet 258 Euro - angesichts des Fahrzeugpreises von über 40.000 Euro wirkt das schon sehr kleinlich. Beide Kabel haben allerdings keinen sinnvollen Verstaurot. Sie finden zwar unter dem doppelten Kofferraumboden Platz. Dieser Ort ist aber schlecht bis gar nicht zugänglich, wenn Gepäck im Kofferraum liegt. Das Aufladen der Batterie dauert mit dem Typ 2-Kabel an der Wallbox rund zweieinhalb Stunden bei einer Ladeleistung von 3,3 kW - der Niro Plug-In-Hybrid kann leider nur einphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 9,1 kWh inklusive Ladeverluste benötigt.

Im rein elektrischen Betrieb liegt die Reichweite des Koreaners im Ecotest bei 44 km - KIA gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch 58 km (NEFZ, kombiniert) bis 65 km (WLTP, innerorts) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 43-l-Tankfüllung etwa 750 km weit.

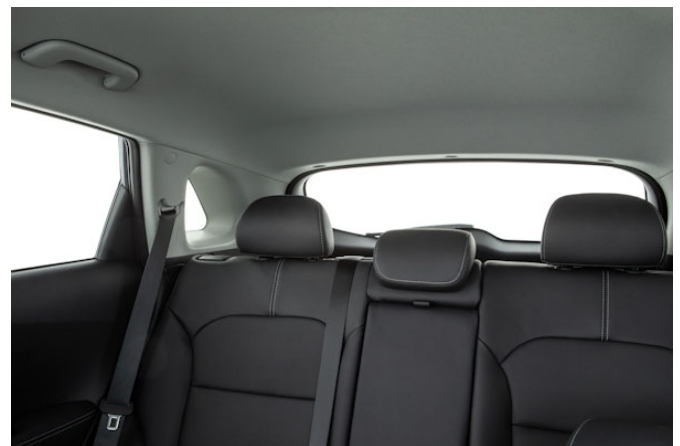
Es ist eine Dachlast von 100 kg erlaubt, die sich an den Dachschienen gut befestigen lässt. Die noch moderate Außenlänge von 4,36 m und der Wendekreis von 11,3 m machen den Niro für die Stadt recht gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,04 m (inkl. Außenspiegel) nicht zu üppig aus.

⊕ Als eines der wenigen Hybridfahrzeuge sind für den Niro Plug-In Anhängelasten erlaubt. Mit seinem nicht allzu kräftigen Antrieb ist der Koreaner zwar kein Arbeitstier, doch immerhin 1,3 Tonnen bei gebremsten und 600 kg bei ungebremsten Hängern darf er an den Haken nehmen. Die Stützlast fällt mit erlaubten 100 kg hoch aus - damit lassen sich selbst zwei schwere E-Bikes bedenkenlos auf einem Heckträger transportieren.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad ist für den Ioniq nicht erhältlich, damit bleibt im Falle einer Reifenpanne nur das serienmäßige Reparaturset, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweist. Wagenheber und Radmutter Schlüssel sind nicht an Bord.

### 2,8 Licht und Sicht

Die Enden des Crossover-Modells kann man recht gut überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Niro allerdings nur eine ausreichende Sicht nach draußen. Ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen, die den Blick nach hinten und schräg hinten beeinträchtigen. Die etwas erhöhte Sitzposition hilft, den umgebenden Verkehr besser zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - immerhin verfügt der fahrerseitige über einen asphärischen Bereich für eine bessere Sicht nach schräg



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

hinten. 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 Rückfahrkamera. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen, auch ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Kurvenlicht oder eine Abbiegelichtfunktion gibt es leider nicht. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage und eine dynamische Leuchtwertenregulierung - beides kann verhindern, dass der Gegenverkehr geblendet wird - vermisst man. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt „schattieren“. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt. So sprechen die Bremslichter schneller an und sind für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (z.B. beim Aufschließen am Stauende) kann daher keine Fahrtrichtungsänderung angezeigt werden.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

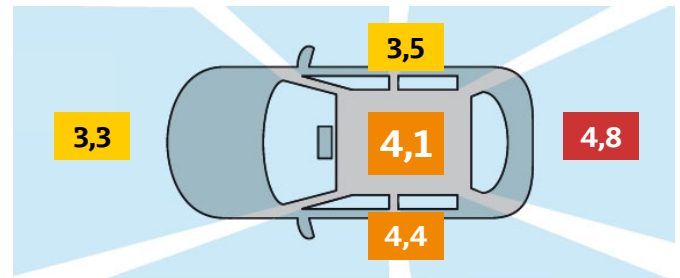
⊕ Das Crossover baut etwas höher als ein normaler Kompaktwagen, das bietet Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich 47 cm über der Straße und damit in günstiger Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas höher und ist nicht besonders schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne Griff auskommen. Die Türen werden vorne wie hinten in drei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung offen, aber schon bei geringer

## 3,3 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung noch zufriedenstellende 260 Liter. Unter dem Kofferraumboden kann man etwa 15 Liter verstauen. Entfernt man die Laderraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 440 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 615 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.200 Liter Volumen verfügbar.

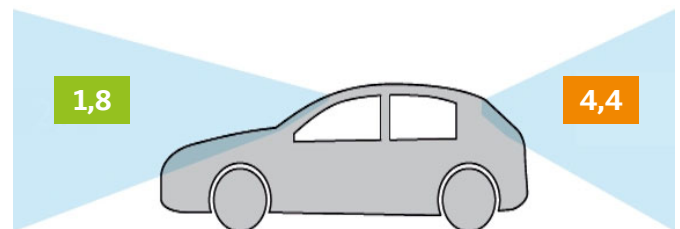
## Rundumsicht

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.



Fahrzeugneigung halten sie nur in den Rastpositionen zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Niro in der Spirit-Ausstattung 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](http://www.adac.de/keyless).



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

### 3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Die Klappe lässt sich leicht anheben, einzig das Schließen würde im Alltag einfacher funktionieren, wenn die Griffmulde in der Innenverkleidung ergonomischer gestaltet wäre. Als Gepäckraumabdeckung dient ein Rollo - das lässt sich leicht bedienen, noch praktischer wäre es aber, würde es mit der Heckklappe automatisch angehoben. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante liegt mit gemessenen 73 cm ziemlich hoch, weshalb das Gepäck

beim Beladen weit angehoben werden muss. Immerhin entsteht innen keine zu große Stufe, der Absatz liegt bei sechs cm. Die Heckklappe öffnet 1,83 m hoch, größere Menschen sollten auf ihren Kopf achten.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich links ausgeleuchtet - das ist zu wenig, weil das Licht abgedeckt werden kann, wenn im Ladeabteil Gepäck liegt und dieses das Licht abdeckt.

### 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert nach Entriegelung vom Fahrgastraum aus einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Auch der mittlere Gurt macht keine Umstände, weil er direkt am Rücksitz befestigt ist. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen; empfehlenswert ist daher, die Gurthalterungen an den Seiten zu nutzen.

Es gibt keine Netze oder Seitenfächer, auch Taschenhaken sucht man vergebens. Die Staufächer unter dem Kofferraumboden sind fast vollständig vom Reifenreparaturset, Verbandkasten und Warndreieck belegt.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet KIA nicht an; es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lässt.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Der klassische Getriebewählhebel liegt gut zur Hand und ist selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme - was dem klassischen Motorstart entspricht - erfolgt über einen Knopf am Armaturenbrett, der je nach Sitzposition und Statur des Fahrers vom Lenkrad etwas verdeckt wird. Das neue Kombiinstrument besteht aus einem zentralen TFT-Display samt Drehzahlmesser in Balkenform. Rechts neben dem Zentraldisplay befinden sich die digitale Geschwindigkeits- sowie die Tankanzeige, links wird der Ladezustand der Batterie angezeigt. Die Ablesbarkeit ist mit Ausnahme des Drehzahlmessers gut.

Die Diagonale des Infotainmentsystemdisplays wuchs im Zuge des Facelifts von acht auf maximal 10,25 Zoll an. Die Bedienung ist KIA-typisch weitgehend selbsterklärend, die grafische Darstellung ist aufgrund der höheren Auflösung nun deutlich besser. Leider ist das Display nicht mehr matt, sondern glänzend. Das sieht zwar schicker aus, allerdings nur solange, bis die ersten Fingerabdrücke die Scheibe zieren. Auch Spiegelungen beeinträchtigen die Ablesbarkeit bei einem glänzenden Display stärker. Die Position auf Höhe des Lenkrads wurde beibehalten. Befände es sich weiter oben wie etwa beim Ceed, wäre die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen etwas geringer. Ebenfalls nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden

müssen. KIA denkt an die Fahrsicherheit: detaillierte Fahrzeugeinstellungen im Bordcomputer-Menü sind während der Fahrt nicht möglich.

Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet, die Automatikfunktion entlastet den Fahrer. Es ist allerdings etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - letztere gibt



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums passt und die Materialanmutung ist bis auf wenige Ausnahmen ansprechend. Die Bedienung des Fahrerplatzes ist weitgehend funktionell.

es leider nur an den vorderen Scheiben. Ausgerechnet die Fenster hinten, wo meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim Niro Plug-In-Hybrid in der Spirit-Ausstattung haben die Koreaner alles an Multimedia-Ausstattung serienmäßig verbaut, was für das Modell lieferbar ist. Die Serienausstattung umfasst ein Radio mit DAB+, eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie das Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) und kostenfreien Kartenupdates für sieben Jahre. Für die Kopplung des Smartphones sind Android Auto und Apple CarPlay serienmäßig an Bord. Entsprechend ausgerüstete Geräte lassen sich nicht nur über einen der beiden USB-Anschlüsse, sondern auch mithilfe der induktiven Smartphoneablage laden. Hinten gibt es eine 220 V-Steckdose.

## 2,5 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen ausreichen. Der

## 3,5 Raumangebot hinten

Der Niro bietet auf der Rückbank angemessenen Platz - solange es sich nur zwei Erwachsene bequem machen wollen. Bei dreien wird es aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite eng. Sitzen vorn etwa 1,85 m große Personen, bleibt dahinter genügend Beinfreiheit für knapp 1,80 m große Insassen. Auch hier ist die Kopffreiheit großzügiger bemessen: 1,95 m groß darf man schon sein, ohne mit dem Kopf anzustoßen. Die schmaleren Fenster und die hohe Seitenlinie schränken das Raumgefühl hinten zwar ein, dennoch kommt man sich nicht eingengt vor.

## 3,4 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der 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 knapp bemessen und fassen bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen. Becherhalter stehen in

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.

Einen Stromanschluss im Kofferraum gibt es leider nicht. Mit dem Facelift haben die Online-Dienste UVO Connect Einzug in den Niro gehalten, die in der Ausstattung Spirit serienmäßig an Bord sind. Sie umfassen neben den bereits erwähnten Echtzeitverkehrsinformationen u. a. die Anzeige von Parkmöglichkeiten, Ladestationen und Wettervorhersagen. Mit der UVO-App lässt sich zudem der Ladevorgang aus der Ferne mit dem Smartphone steuern, geplante Routen an das Fahrzeugnavigationssystem schicken oder Informationen wie Standort oder Status des Fahrzeugs abrufen.

Innenraum ist breit genug und für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse angemessen. Man hat ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.



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

der ausklappbaren Mittelarmlehne bereit. Die Lehnentaschen sind als Netze ausgeführt. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar noch beleuchtet.

## 2,8 KOMFORT

### 3,1 Federung

Für den Plug-In-Hybriden sind ebenso wie für die übrigen Niro-Varianten keine Fahrwerksoptionen erhältlich. Das elektrifizierte Crossover belässt es bei konventionellen Dämpfern, allerdings ist die Hinterachse nicht als Verbundlenkerkonstruktion, sondern als technisch aufwendigere und damit auch teurere Mehrlenkerachse ausgeführt.

Der Niro bietet insgesamt einen durchschnittlichen Federungskomfort. Speziell im Stadtverkehr und damit niedrigen

Geschwindigkeiten spricht das Fahrwerk recht bockig auf Unebenheiten an. Auch auf Landstraßen kommt der Aufbau nicht recht zur Ruhe, wodurch die Insassen einseitige Vertiefungen in Form von kräftigen Seitenbewegungen des Kopfes deutlich zu spüren bekommen. Bei höherem Tempo auf der Autobahn schlägt sich der Koreaner trotz der straffen Abstimmung etwas besser.

### 2,8 Sitze

Beide Vordersitze im Niro sind grundsätzlich unter anderem in der Höhe einstellbar - nicht selbstverständlich bei asiatischen Modellen. Für die Ausstattungslinie Spirit gibt es gegen Aufpreis eine elektrische Fahrersitzeinstellung inklusive Memory-Funktion. Damit lässt sich der Sitz auch in der Neigung justieren und besitzt zusätzlich eine elektrisch einstellbare Zweibein-Lordosenstütze. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt; Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Insgesamt passen die Sitze aber gut, zumal Annehmlichkeiten wie Sitzheizung vorn Serie sind und in Verbindung mit dem Leder-Paket sogar Sitzlüftung vorn und Sitzheizung hinten verbaut werden. Die

Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die Armauflagen in den Türen sind vorne wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standardansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum Seitenhalt - das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel etwas zu spitz. In der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am Dachhimmel an und muss mit einem recht engen Fußraum zu recht kommen.

### 3,0 Innengeräusch

Der Antrieb ist im reinen E-Modus natürlich nahezu lautlos, so rollt man etwa bis Landstraßentempo angenehm leise dahin. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen die Windgeräusche zunehmend ins Spiel und dominieren die Geräuschkulisse. Mit 68,6 dB(A) im Innenraum ist der Niro bei 130 km/h kein

Leisetreter. Der Vierzylinder-Benziner verhält sich akustisch recht zurückhaltend, zumindest solange man ihn nicht zu sehr fordert. Bei hohen Drehzahlen wird er jedoch laut und ist im Innenraum deutlich zu hören.

### 2,3 Klimatisierung

Der Niro Plug-In-Hybrid hat immer eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Eine Besonderheit ist die energiesparende „Single Driver“-Einstellung. In diesem Modus berücksichtigt die Klimaanlage ausschließlich den Bereich um den Fahrer. Beim Niro Spirit sind neben dem Lenkrad auch die Vordersitze ab Werk beheizbar. Ordert man das Leder-Paket, lassen sich die Vordersitze zudem belüften und die äußeren Fondplätze ebenfalls beheizen. Die Scheiben ab der B-Säule sind getönt und

schützen damit vor zu starker Sonneneinstrahlung.

⊖ Mit dem Facelift hat KIA die Drehrädchen zur Regulierung der Luftmenge gestrichen - Luftmenge und -richtung lassen sich nun nicht mehr unabhängig voneinander einstellen.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der Parallelhybrid aus einem 1,6 Liter großen Vierzylindersauger (77 kW/105 PS) und einem in das Getriebe integrierten Elektromotor (45 kW/61 PS) sorgt mit einer Systemleistung von 141 PS und dem maximalen Drehmoment von 265 Nm zwischen 1.000 und 2.400 1/min für ordentliche Fahrleistungen. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt das Crossover in 5,7 s, 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.

Laut Hersteller beschleunigt der Koreaner in 10,8 s von 0 auf 100 km/h, der Vortrieb endet bei 172 km/h.

### 2,6 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 ordentlich Druck schon bei niedrigen

Drehzahlen - dem Elektromotor sei Dank. 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. In der höchsten Fahrstufe rotiert die Kurbelwelle bei Tempo 130 mit 2.500 1/min.

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.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,9 Fahrstabilität

Der Niro Plug-In-Hybrid bietet eine insgesamt noch gute Fahrstabilität. Er beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder, auch Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des KIA nur wenig. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der kompakte Niro gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Im ADAC Ausweichtest präsentiert sich der Koreaner wenig

dynamisch, was auch an den Spritsparreifen mit begrenzter Seitenführungskraft liegt. So quittiert das Crossover das erste Anlenken mit Untersteuern, beim anschließenden Zurücklenken drängt das Heck stark nach außen. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift spät und nicht energisch genug ein, weshalb der Fahrer einen Dreher nur durch gezieltes Gegenlenken vermeiden kann. Hier sollte KIA die ESP-Abstimmung nachbessern und die Zügel zu Gunsten der Fahrsicherheit etwas enger ziehen.

### 2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Koreaners gefällt. Der Wagen ist angemessen zielgenau durch Kurven zu zirkeln, ohne 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.

### 2,9 Bremse

⊕ 36,2 m Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand gehen in Ordnung, es gibt aber auch in dieser Fahrzeugklasse kürzere Bremswege. Für ein Hybridfahrzeug ist das Pedalgefühl

angenehm. Die Bremse lässt sich gut dosieren, der Übergang von der Rekuperation des E-Antriebs zur mechanischen Bremse ist gelungen.

## 1,9 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Spirit-Ausstattung bietet der Niro viele Fahrerassistenzsysteme - und das sogar serienmäßig. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkeingriff. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Überdies umfasst die Spirit-Ausstattung einen Stauassistenten. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung hat mit dem Facelift nun auch Einzug in den Koreaner gehalten. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen























⊕ Der Niro konnte als Hybrid bzw. Plug-In-Hybrid im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm sehr gute 91 Prozent der maximalen Punkte und damit ein Fünf-Sterne-Ergebnis erzielen - für die Variante mit Sicherheitspaket, welches beim Niro Plug-In Serie ist (Stand: 08/2016). Das Crossover hat serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags verbaut; für den Fahrer steht zusätzlich ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von etwas über zwei Metern einen guten Schutz, die hinteren Kopfstützen reichen zwar nur für etwa 1,70 m große Personen, ihr Abstand zum Dach ist aber gering genug, so dass der Dachhimmel eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die Mitfahrer hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

### 2,6 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Niro 80 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Kindersicherheit. Die äußeren Rücksitze eignen sich gut zur Befestigung von Kindersitzen; das gelingt praktisch über Isofix inklusive i-Size-

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



Freigabe oder mit den Gurten. Die Gurtgeometrie ist für die meisten Sitze passend, um eine stabile Befestigung zu erreichen; es empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Probemontage. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Der Beifahrersitz eignet sich auch gut für Kindersitze, bietet aber keine Isofix-Halterung. Um Babyschalen entgegen der Fahrtrichtung einbauen zu dürfen, lassen sich die Airbags der Beifahrerseite über einen Schlüssel-Schalter deaktivieren.

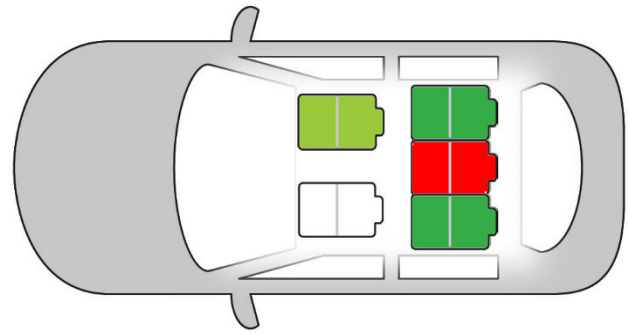
⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz haben nur die vorderen elektrischen Fensterheber, die hinteren Fenster müssen ohne Absicherung auskommen.

### 3,0 Fußgängerschutz

Der Niro hat mit 70 Prozent der möglichen Punkte nur eine mäßig gute Bewertung im Fußgängerschutz erhalten. Die Randbereiche der Motorhaube links und rechts sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Die Vorderkante der Front ist dagegen gut entschärft. Der Niro gibt bei niedrigen Geschwindigkeiten ein gut hörbares, aber nicht zu aufdringliches Geräusch von sich, um Fußgänger auf sich aufmerksam zu

### 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)

machen. Das System (V ESS für Virtual Engine Sound System) lässt sich zwar abschalten (deaktiviert dann auch das dominante Piepsen beim Rückwärtsfahren), ist nach jedem Zündungswechsel aber wieder aktiviert (default on). Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine Personenerkennung, so dass ein Zusammenstoß verhindert oder zumindest dessen Folgen abgeschwächt werden können.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 2,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Wie bei vielen Plug-In-Hybriden ist es auch beim Niro - unter Umweltgesichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Wann immer möglich sollte die Batterie geladen werden, damit man möglichst viel elektrisch unterwegs sein kann. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 44 km Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. KIA gibt als elektrische Reichweite innerorts maximal 65 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 20,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plug-In-Hybriden ein guter Wert.

### 2,9 Schadstoffe

Ein stark erhöhter CO-Ausstoß beim wegen der Vollastbeschleunigungen anspruchsvollen Autobahnteil des Ecotests sowie trotz des Partikelfilters leicht erhöhte Partikelemissionen sorgen dafür, dass der Ioniq nur 31 von 50 Punkten in

Fährt man dann im Hybridmodus weiter, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 5,7 l/100 km - innerorts von 4,6 l/100 km, auf der Landstraße von 5,0 l/100 km und auf der Autobahn von 7,7 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybridstrecke, verbraucht der Niro Plug-In auf 100 km 7,3 kWh Strom und 3,8 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 140 g/km unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 37 von maximal 60 möglichen Punkten.

diesem Kapitel bekommt. Zusammen mit der Bewertung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes kommt der KIA auf 68 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ KIA bietet den Niro in Deutschland als Hybrid-, als Plug-In-Hybrid- und als reine Elektro-Variante an. Der Plug-In-Hybrid ist ab 33.990 Euro erhältlich, allerdings mit einer nicht geizigen, in einigen wichtigen Punkten aber lückenhaften Ausstattung. Die getestete Top-Ausstattung des Testwagens kommt auf einen Grundpreis von 40.290 Euro. Viel Geld, doch die Ausstattung ist beim Niro Spirit sehr umfangreich. Navigationssystem samt Apple CarPlay und Android Auto, LED-Scheinwerfer, JBL-Soundsystem, Lenkrad- und Sitzheizung – all diese Annehmlichkeiten hat der Koreaner serienmäßig an Bord. Von allen genannten Preisen kann man

aktuell immerhin 4.500 Euro (netto) Umweltprämie für Plug-In-Hybride abziehen.

An Kfz-Steuer werden jährlich 32 Euro fällig, die Einstufungen bei der Versicherung sind nicht ganz günstig. Die Haftpflicht liegt bei 20, Teilkasko ebenfalls bei 20 und die Vollkasko bei 24 - freilich ginge es auch noch deutlich teurer.

KIA gibt auf das ganze Auto sieben Jahre Garantie bis 150.000 km - inklusive der Traktionsbatterie. Eine Zusicherung einer bestimmten Restkapazität nach den sieben Jahren geben die Koreaner im Gegensatz zu den reinen Elektrofahrzeugen der Marke allerdings nicht.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Niro 1.6 GDI Hybrid Edition 7 DCT6	Niro 1.6 GDI PlugIn-Hybrid Edition 7 DCT6	e-Niro (39,2 kWh) Edition 7	e-Niro (64 kWh) Edition 7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1580	4/1580	0/0	0/0
Leistung [kW (PS)]	104 (141)	104 (141)	100 (136)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/1000	265/1000	395/1	395/1
0-100 km/h [s]	11,5	10,8	9,8	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	172	155	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	15,3 kWh E	15,9 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	86	29	-	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/21	19/22/21	20/24/20	20/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	32	62	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	26.990	33.990	35.290	39.090

#### 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 (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter	
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	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	29/31 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,35 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	205/50 R16H
Länge/Breite/Höhe	4.355/1.805/1.535 mm
Leergewicht/Zuladung	1.594/406 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	324/1322 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Hwasung

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	11,1/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	3,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,6/5,0/7,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	84 g/km (WTW* 140 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.560/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/615/1.200 l

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

Betriebskosten	90 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	152 Euro	Wertverlust	367 Euro
Monatliche Gesamtkosten	671 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/20		
Basispreis Niro 1.6 GDI PlugIn-Hybrid Spirit DCT6	40.290 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.370
Km-Stand bei Testbeginn	4.369 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
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/1.490 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung Vorbereitung für 700 Euro	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Juni 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner