

Kia Niro

Der kompakte Niro zielt auf zwei vermeintlich unvereinbare Kundengruppen: Umweltbewusste und SUV-Fahrer. Fahrbericht.



TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger SUV, Länge x Breite x Höhe 4355 x 1805 x 1535 mm, Radstand 2700 mm, Leergewicht 1425 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 205/60 R 16.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sechsgang-DK-Getriebe.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1579 cm³, Leistung 77 kW (105 PS) bei 5700/min, max. Drehmoment 147 Nm bei 4000/min, Elektromotor 32 kW, max. Drehmoment 170 Nm, Gesamtleistung 104 kW (141 PS), Gesamtdrehmoment 265 Nm.

Fahrleistungen

0–100 km/h.....	11,5 s
Höchstgeschwindigkeit.....	162 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ)	S 3,8 l/100 km

FAZIT



Großzügiger Innenraum, moderner und sparsamer Antrieb, übersichtlich



Schwacher Motor, langsame Schaltung, teils billig wirkende Materialien

Dass SUV im Trend liegen, ist kein Geheimnis. Mit dem Niro schickt Kia bereits den dritten Hochbeiner ins Rennen und bietet ihn – ebenfalls einem Trend folgend – nur als Hybrid an. Der setzt sich aus einem 105 PS starken 1,6-Liter-Sauger und einem ins Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe integrierten E-Motor zusammen. Mit dessen 32 kW kommt der SUV so auf insgesamt 141 PS und 265 Nm Drehmoment.

Den Standardsprint meistert der Fronttriebler in 11,5 Sekunden und taugt damit nur bedingt zum Sportler, wobei die straffe Federung in Verbindung mit den optionalen 18-Zoll-Rädern einen anderen Anspruch suggeriert. Deutlich komfortabler federt der Hybrid mit den 16-Zöllern der Basisausstattung, die zudem kommoder abgestimmt ist. Apropos Basis: Serienmäßig bringt der Kia bereits Spurhalteassistent und Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit.

Alles in allem ist der Niro eher ein ruhiger Geselle. Zügige Autobahnetappen zählen nicht zu seinen Stärken, dafür der Alltag in der Stadt und auf der Landstraße umso mehr. Hier reichen die Kraftreserven des 1,4-Tonnners allemal. Zudem ist er trotz der

breiten D-Säule und der coupéartigen Dachlinie übersichtlich und handlich genug, um auch ohne optionale Rückfahrkamera knappe Parklücken anzusteuern. Vor allem aber überzeugt der Hybrid beim Ampelstart. Je nach Ladezustand des kleinen Lithium-Ionen-Akkus (1,56 kWh) rollt der Niro beinahe lautlos und rein elektrisch los. Nach zwei Kilometern hat das Stromern jedoch ein Ende, und der ruhig laufende Sauger übernimmt. Den Normverbrauch drückt der Kia so auf 3,8 Liter pro 100 km.

Ab September im Handel

Das Cockpit präsentiert sich in bekannter Kia-Optik, einzig der Drehzahlmesser wurde gegen eine Leistungsanzeige der beiden Motoren getauscht. Zudem wartet der Niro mit der neuesten Infotainment-Generation samt Sieben- oder Acht-Zoll-Touchscreen auf, die erstmals Mirror-Link, Android Auto und Apple Carplay unterstützt. Der Preis dafür ist noch ebenso wenig bekannt wie der des Autos. Klar dagegen: Ab September ist der Niro im Handel.

Text: Luca Leicht
Fotos: Olaf Gallas

Mit kleiner Ladekante bietet der Kofferraum zwischen 427 und 1425 Litern Stauraum



Im Fond überzeugt der kompakte SUV mit ausreichend Kopf- und Beinfreiheit



Das Cockpit ist aufgeräumt und übersichtlich, nur teils billig wirkende Materialien stören das Bild

