
Kia Niro 1.6 GDI PHEV: Überzeugender Teilzeit-Stromer

Von Jens Riedel, cen

Die Dieseldebatte rückt alternative Antrieb im stärker in den Vordergrund. Kia hat dem großen Optima ein kompakteres und massentauglicheres Hybridmodell zur Seite gestellt. Dabei griffen die Koreaner nicht auf eine bestehende Baureihe zurück, wie es vielfach üblich ist (auch im Hause selbst), sondern entwickelten mit dem Niro ein eigenständiges Modell. Das gibt es als klassischen Hybrid ohne Stecker und als Plug-in-Hybrid sowie bald auch noch als reines Elektroauto.

Beim Design entschied sich Kia für einen Crossover, schließlich werden die auch in der Kompaktklasse immer beliebter. Schwarz abgesetzte Radkästenkanten, vertikale Luftschlitze vorne, ein Dachspoiler und ein großer Heckdiffusor mit angedeutetem Unterfahrschutz sind einige Merkmale des eher rundlich gestylten Niro. Das kompakte Fahrzeug (4,36 Meter Länge) überzeugt durch ausreichenden Platz im gefällig, wenn auch nicht sonderlich aufregend gestalteten Innenraum. Das Armaturenbrett ist im oberen Bereich unterschäumt und modischen Klavierlack gibt's auch. Die Cupholder in der Mittelkonsole kapitulieren auch nicht vor 0,7-Liter-Flaschen. Die hinteren Sitze liegen ein wenig tief, sorgen aber für ausreichend Luft nach oben, und auch an Beinfreiheit herrscht hinten kein Mangel.

Trotz des steilen Hecks ist die rückwärtige Sicht wegen der üppigen C-Säule recht eingeschränkt. Die Rückenlehnen lassen sich geteilt umklappen. Dort wo bei anderen Autos das Unterflurfach im Kofferraum sitzt, befindet sich beim Niro Plug-in Hybrid die Batterie. Das kostet gegenüber dem Niro Hybrid ohne Stromanschluss knapp 110 Liter Gepäckvolumen, weil bei ihm die E-Einheit unter die Rücksitzbank passt. Dennoch bleibt auch im PHEV unter dem Laderaumboden noch Platz für ein kleines Softbag, in dem sich das etwa drei Meter lange Ladekabel befindet, sowie in einer weiteren Tasche das Schnell-Ladekabel.

An der heimischen Steckdose holt sich der Niro 1.6 GDI PHEV innerhalb von dreieinhalb Stunden Strom für seine 50 bis 55 Kilometer Elektro-Normreichweite. Nach zweieinhalb Stunden werden 40 Kilometer im Fahrzeugdisplay angezeigt. Und die Angaben erweisen sich als relativ exakt. Lediglich bei stärkerem Leistungsabruf auf der Autobahn oder beispielsweise im Winter bei hohen einstelligen Minusgraden können es am Ende auch mal acht Kilometer weniger sein. Zur Effizienzsteigerung trägt unter anderem die „Driver only“-Taste der Klimaanlage bei, die die Temperierung auf den Fahrer konzentriert statt auch noch auf den (leeren) Beifahrersitz zu richten. Trotz des Zusatzgewichtes – allein die Batterie wiegt 117 Kilogramm – erfreut der Kia mit einer komfortablen Fahrwerksabstimmung, was aber auch ein wenig zu Lasten der Wankneigung geht. Bei Schrittgeschwindigkeit und bis etwa 30 km/h macht der Niro Passanten mit einem leichten Klingeln auf sich aufmerksam. Bis zu Tempo 120 kann der Niro PHEV allein mit der Kraft des 60 PS starken Zusatzmotors fahren.

Der Benziner arbeitet relativ phlegmatisch. Das ändert sich auch im manuellen Sport-Modus des Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebes kaum, wo sich ein Drehzahlmesser, Ganganzeige und Schaltempfehlung ins Display drängen, der Motor etwas kerniger klingt und die Lenkung nachjustiert wird. Ohnehin fährt man ein solches Auto aber ja gebotenerweise mit einem etwas sanfteren Gasfuß, zumal der Verbrenner bei stärkeren Beschleunigungen etwas angestrengt wirkt. Wichtigste Instrumente bleiben das Ecometer mit den Feldern Charge, Eco und Power sowie die Reichweitenanzeige für die Batterie neben der Benzinuhr.

Hilfreich ist es, den Bordcomputer auf die bildliche Darstellung des Energieflusses zwischen Benzinmotor, Elektromotor und Vorderachse einzustellen. Dabei zeigt sich, dass der Verbrennungsmotor zwischendurch auch immer wieder die Batterie ein wenig nachlädt. Daneben gibt eine „EV“-Leuchte stets Auskunft darüber, ob gerade ohne konventionellen Kraftstoff gefahren wird oder nicht. Im Schiebebetrieb hat Kia versucht, eine gute Balance zwischen Rekuperation und Weiterrollen zu finden.

Mit der Hybrid-Taste in der Mittelkonsole lässt sich auch auf dauerhaften E-Betrieb umschalten, sofern die aktuelle Kapazität der Batterie dies zulässt. Zudem hat Kia zwei spezielle Helfer an Bord: Die Coasting Guide Control leuchtet auf, wenn der Fahrer vor einer Kreuzung oder Kurve den Fuß vom Gas nehmen und das Fahrzeug rollen lassen kann. Außerdem ist das Navigationsgerät, das auch den Weg zur nächsten Ladesäule kennt, darauf eingestellt, Gefälle und Steigungen vorausszusehen. Der „Effizienz“-Assistent stellt dann das Wechselspiel zwischen Benzin- und Elektromotor auf eine möglichst optimale Nutzung ein.

4,8 bis 5,0 Liter Durchschnittsverbrauch sind im normalen Alltag mit kürzeren Autobahnetappen problemlos zu erreichen, wobei uns die Fahranalyse des Bordcomputers 49 Prozent normale Fahrweise, 47 Prozent Eco und vier Prozent dynamische Fortbewegung meldete. Bei kürzeren Strecken mit Pausen zum Nachladen, etwa an der Arbeitsstelle, sollte der Normverbrauch in spürbare Nähe rücken: Im speziellen Messzyklus für Plug-in-Hybridautos kommt der Niro auf eindrucksvolle 1,3 Liter pro 100 Kilometer.

Mit unter anderem Toter-Winkel-Warner, Spurhalteassistent, automatischem Notbremsystem, Rückfahrkamera mit Querverkehrswarner, 200-Volt-Steckdose im Fond, beheizbarem Lenkrad und adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage geizt der Niro auch nicht in Sachen Serienausstattung. Allerdings müssen dann für die Version Spirit auch fast 6000 Euro mehr als für das Grundmodell bezahlt werden. Mit Lederausstattung inklusive Sitzventilation vorne und Metalliclackierung werden sogar 40 000 Euro überschritten.

Unter dem Strich ist der Niro PHEV ein überzeugender Vertreter seiner Zunft und ein gutes Argument für den Kauf eines Plug-in-Hybrids, zumal er auch Anhänger von bis zu 1300 Kilogramm ziehen darf. Mit einem Basispreis von 32 350 Euro (ohne Umweltprämie) geht es los. (ampnet/jri)

Daten Kia Niro PHEV Spirit

Länge x Breite x Höhe (m): 4,36 x 1,81 x 1,54
Radstand (m): 2,70
Motor: R4-Benziner, 1580 ccm
Batterie: Lithiumionen-Polymer, 8,9 kWh
Systemleistung: 104 kW / 141 PS
Max. Drehmoment: 265 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.
Elektr. Reichweite: 58 km
ECE-Durchschnittsverbrauch: 1,3 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 29 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1594 kg / max. 406 kg
Kofferraumvolumen: 324–1322 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg
Wendekreis: 10,6 m
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Garantie: 7 Jahre
Basispreis: 38 050 Euro
Testwagenpreis: 40 090 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia
