
Fahrbericht Kia Niro Plug-in Hybrid: Geiziger Teilzeitstromer

Von Walther Wuttke, cen

Welcher E-Antrieb darf es denn sein? Kia kann auf eine vollständige Palette an elektrifizierten Modellen verweisen. Der koreanische Hersteller gehört zu den wenigen Anbietern, die inzwischen vom Hybrid über Plug-in-Hybrid bis zum vollelektrischen Modell alle Formen der elektrischen Mobilität anbieten kann. Der Erfolg gibt dem Unternehmen recht, denn aktuell besitzt bereits mehr als jeder achte in Deutschland verkaufte Kia einen elektrifizierten Antrieb.

Der im vergangenen Jahr überarbeitete Kia Niro kommt ausschließlich „elektrisiert“ zu den Händlern. Neben dem klassischen Hybrid ergänzt eine Plug-in-Version das Angebot. Bei dieser Technik lässt sich der kompakte SUV vollelektrisch oder als Hybrid fahren. Auf dem Prüfstand erreichen Plug-in-Hybride sensationelle Verbrauchswerte, was allerdings weniger der Realität auf der Straße als vielmehr der standardisierten Prüffahrt geschuldet ist. Für den Niro Plug-in verspricht Kia einen Wert von 1,3 Litern auf 100 Kilometern und entsprechenden 29 Gramm CO₂ je Kilometer. Die rein elektrische Reichweite liegt im Verkaufsprospekt bei 58 Kilometern.

Tatsächlich, und das ist angenehm überraschend und bei dieser Technik nicht unbedingt die Regel, meldet der Bordcomputer nach dreistündigem Laden an der privaten Infrastruktur (Kia verspricht 135 Minuten) eine Reichweite von 54 Kilometern. Die erreicht er auch auf einer realistischen Teststrecke am Rhein entlang und durch die Eifel. Am Ende steht ein realer Verbrauch von 2,5 Litern.

Im Hybridmodus, bei dem der elektrische Antrieb sich oft zuschaltet, erreichte der Niro auf der gleichen Strecke einen Wert von 4,5 Litern. Dabei helfen die drei möglichen Rekuperationseinstellungen, bei denen die Bremsenergie die Batterie mit zusätzlichem Strom versorgt. Der 1,6-Liter-Verbrennungsmotor des Niro arbeitet im mageren Atkinson-Modus, der zwar eine leichte Drehmomentreduzierung verursacht, die aber durch den Einsatz des Elektromotors wieder ausgeglichen wird. Die Systemleistung liegt bei 141 PS (104 kW), und das maximale Drehmoment ist bei 265 Newtonmetern erreicht. Im Elektromodus kommt der Niro auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, danach greift der Verbrenner ein und beschleunigt bis auf maximal 172 km/h.

Um eine möglichst optimale Kraftentfaltung zu erzielen, entwickelten die Kia-Techniker ein so genanntes „Transmission Mounted Electric Device“, mit dessen Hilfe die volle Leistung des Verbrennungs- und Elektromotors parallel übertragen wird. Ein im Getriebegehäuse montierter Elektromotor ermöglicht, dass nur geringe Energieverluste auftreten und gleichzeitig ein besseres Beschleunigungsverhalten erreicht wird.

Das klingt alles kompliziert, doch einmal in Fahrt zieht sich die Technik unsichtbar in den Hintergrund zurück, und der Fahrer bemerkt von dem Zusammenspiel der einzelnen Einheiten nichts. Der Niro kommt lautlos in Fahrt, und auf der Strecke wählt die Elektronik die jeweils beste Antriebsform, so dass viele Strecken auch im Hybridmodus elektrisch zurückgelegt werden.

Im Innenraum blickt der Fahrer auf eine aufgeräumte Instrumentensammlung samt Bildschirm im Zentrum und versucht, sich durch die zahlreichen Schalter am Lenkrad zu arbeiten. Hier wäre weniger deutlich mehr gewesen. Die gewählten Materialien wirken hochwertig, die Sitze bieten guten Seitenhalt, und auch im Fond ist ausreichend Platz.

Allerdings verdrängt die Batterie einigen Platz im Kofferraum und verringert das Volumen im Vergleich zum einfachen Hybrid um mehr als 100 Liter.

Das Fahrwerk ist angenehm abgestimmt und glättet die zahlreichen Unebenheiten der bundesdeutschen Infrastruktur. Elektronische Helfer unterstützen den Fahrer unter anderem auch beim Spritsparen. Bei den Modellen mit Navigationssystem zum Beispiel wird dem Fahrer angezeigt, wann er den Fuß vom Gaspedal nehmen kann, um treibstoffsparend auszurollen. Der Effizienzassistent analysiert die Fahrstrecke und lädt vor einer Steigung die Batterie auf, um die Kraft der beiden Motoren zu nutzen. Steht ein Gefälle auf dem Streckenplan, kommt der Elektromotor verstärkt ins Spiel, um die durch Bremsrekuperation gewonnene Energie in der Batterie zu speichern.

Zum Komfort tragen auch die aufwendigen Lärmschutzmaßnahmen bei, die Fahrer und Passagiere vor akustischer Belästigung schützen. Erst jenseits der 140-km/h-Marke machen sich die Windgeräusche deutlicher bemerkbar, ohne allerdings lästig zu werden. Der Niro gehört zu den unaufgeregten Vertretern seiner Art und stellt seinen Fahrer, solange die physikalischen Gesetze berücksichtigt werden, nicht vor Probleme. Dabei ist er kein Langweiler, sondern absolviert auch schnell gefahrene Kurven problemlos und stellt bei Bedarf sein Drehmoment in den Dienst eines zügigen Vorankommens. Damit die Fahrt möglichst frei von unangenehmen Ereignissen bleibt, schickt Kia den Niro mit einem ganzen Bündel von Assistenzsystemen auf die Straße. Dazu gehören unter anderem ein Stauassistent, Kollisionswarner, ein adaptiver Tempomat und in der Topversion Spirit Spurwechsel- und Fernlichtassistent sowie Verkehrszeichenerkennung.

Die Preisliste für den Kia Niro PHEV beginnt bei 33.990 Euro für die bereits großzügig ausgestattete Basisversion. Der Vision steht für 36.790 Euro bei den Händlern, und für die Topversion Spirit verlangt der Kia-Händler 40.290 Euro einschließlich der siebenjährigen Garantie (bis maximal 150 000 Kilometer). (ampnet/ww)

Daten Kia Niro Plug-in Hybrid Spirit

Länge x Breite x Höhe (m): 4,35 x 1,80 x 1,53
Radstand (m): 2,70
Motor: R4-Benziner, 1580 ccm
Leistung: 77,2 kW / 105 PS bei 5700 U/min
Max. Drehmoment: 147 Nm bei 4000 U/min
Elektromotor: 44,5 kW / 60,51 PS
Drehmoment E-Motor: 70 Nm
Batterie: Lithium-Ionen-Polymer, 8,9 kWh
Systemleistung: 104 kW / 141 PS
Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.
Elektr. Reichweite: 58 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,3 Liter
CO₂-Emissionen: 29 g/km (Euro 5)
Testverbrauch: 2,5 Liter (elektrisch/hybrid), 4,5 Liter (hybrid)
Leergewicht / Zuladung: min. 1594 kg / max. 406 kg
Kofferraumvolumen: 324–1322 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29
Garantie: Sieben Jahre (bis max. 150 000 Kilometer)
Basispreis: 40.290 Euro
Testwagenpreis: 42.370 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Niro Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Niro Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia