
Unterwegs mit dem Kia Niro 1.6 PHEV: Sparsamer Reisebegleiter

Von Hans-Robert Richarz, cen

Ende Mai. Ganz Deutschland leidet noch unter den einschränkenden Begleiterscheinungen der Corona-Pandemie. Ganz Deutschland? Nein! Ein kleines Bundesland im Norden der Republik scheint mit dem bösartigen Virus am besten fertig geworden zu sein und lässt lange entbehrte Freiheiten vorsichtig wieder zu: In Schleswig-Holstein sind Hotels und Ferienwohnungen wieder geöffnet, Geschäfte lassen Kunden auch ohne Tests in ihre Läden und die Gastronomie bewirbt ihre Besucher sogar in geschlossenen Räumen – sofern sie sich zuvor haben bescheinigen lassen, dass sie nicht infiziert sind. Grund genug, eine Auszeit dort zu nehmen, wo bereits im vergangenen Monat das zum Alltag gehörte, was in anderen Bundesländern zur gleichen Zeit noch wie Zukunftsmusik klang und erst seit einigen Tagen wieder ein Stück Normalität geworden ist.

Für die Fahrt von der Kölner zur Lübecker Bucht nahmen wir einen Kia Niro aus unserem Testfuhrpark. Genauer gesagt, einen Kia Niro 1.6 GDI Plug-in Hybrid 6DCT, der laut Werksangabe bis zu 58 Kilometer und laut Display 54 Kilometer weite Strecken rein elektrisch und weitere Distanzen konventionell mit einem Verbrennungsmotor bewältigt. Die Experten aus der deutschen Niederlassung des koreanischen Kia-Konzerns in Frankfurt hatten das Auto in salbungsvollem Marketing-Deutsch bei seiner Vorstellung mit den Worten „inspiriert von der Natur, angetrieben von Effizienz“ gefeiert.

Als von der Natur beeinflusst interpretierten sie dabei das gefällige Design des Crossovers, also die Harmonie von Elementen eines SUV mit dem Erscheinungsbild eines Freizeitsportlers. Als besonders effizient betonten sie die Zusammenarbeit von Elektro- und Ottomotor des Autos. Wie auch immer, der erste Eindruck des kompakten Fahrzeugs war durchaus positiv. Der vom Industrie Forum Design sowie vom Red Dot Award wegen seiner dynamischen und kraftvollen Form preisgekrönte Wagen erhielt zum Modelljahr 2021 ein paar kleine Änderungen, wie zum Beispiel einen optionalen elektrisch einstellbaren Beifahrersitz samt Lendenwirbelstütze und die Außenfarbe Delight Orange Metallic. Einige kosmetische Änderungen hatte Kia bereits im vorherigen Modelljahr mit modifizierten Stoßfängern, einem neuen Kühlergrill, LED-Tagfahrlicht und LED-Rückleuchten in geänderter Form vorgenommen.

Die knapp 500 Kilometer zwischen Köln und Lübeck verliefen dank bequemer Sessel, hoher Kopffreiheit und ohrenschonender Geräuschkulisse angenehm und problemlos. Die Kurzstrecke zur Autobahn geschah im elektrotypischen Flüstermodus, erst ein beherzter Tritt auf das Gaspedal, das bis dahin seine Funktion als Stromregler erfüllt hatte, brachte die vier Zylinder des 1,6-Liter-Benzindirekteinspritzers auf Trab. Doch auch dessen 105 Pferde unter der Haube verrichteten ihre Arbeit so unaufgeregt, dass sich die Insassen in Zimmerlautstärke unterhalten konnten. Mit gleichzeitiger Unterstützung beider Aggregate, wobei der Elektromotor zusätzlich 44,5 Kilowatt beisteuerte, brachte es der Niro mit etwas Mühe auf eine Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h.

Nein, ein Rennwagen ist er nicht, und dazu ist er auch nicht gedacht. Doch als Alltagsauto für die Fahrt zur Arbeit kann er in den meisten Fällen auf fossile Unterstützung mittels Benzin verzichten, als Kutsche für ausgedehnte Trips – zum Beispiel in die Ferien – bleibt das E-Aggregat unauffällig im Hintergrund und tritt erst am Zielort alleine und umweltschonend in Aktion. Während unserer Fahrt von Lübeck entlang der Ostsee in mehreren Etappen bis zur Vogelflug-Insel Fehmarn jedenfalls haben wir der gesunden Schleswig-Holsteiner Luft kein Leid zugefügt. Es sei denn, der Strom, den wir „tanken“ mussten, stammte aus Kohlekraftwerken. Das einzige Manko als Urlaubsauto stellt der aufgrund des großen Akkus im Heck verhältnismäßig geringe Platz für das Gepäck im

Kofferraum dar.

Auf jeden Fall zeichnete sich der Wagen als Pfennigfuchser aus. Der vom Werk angegebene Durchschnittsverbrauch von 1,3 Litern Benzin und 10,5 kWh Strom scheint keineswegs untertrieben und von allzu großem Optimismus geprägt zu sein. Sogar das Fachblatt „Auto, Motor und Sport“ musste kürzlich dem Niro Plug-in Hybrid nach einem Dauertest über 100 000 Kilometer bescheinigen: „Laut Rechenbeispiel von 15.000 Kilometern pro Jahr – hiervon 10.000 rein elektrisch – ergibt sich ein Verbrauch von 1,5 Litern auf 100 Kilometer sowie 11,2 kWh; insgesamt entspricht das sehr niedrigen 7,8 Cent pro Kilometer – günstiger fuhr bislang keiner unserer kompakten Dauertester.“

So verlief denn unser Kurzurlaub zwischen Trave und Fehmarnbelt entlang in herrlichem Gelb strahlender Rapsfelder trotz exklusiv und damit teuer klingender Ortsnamen wie Travemünde, Timmendorfer Strand, Scharbeutz oder Grömitz erschwinglich. Vielfältige Gelegenheiten zum Geldausgeben gab es dennoch in Hülle und Fülle.

Dass der spontane Kurzurlaub trotzdem stressfrei verlief, lag auch am Doppelkupplungsgetriebe. Es wurde speziell für den Niro weiterentwickelt und bietet eine direktere Rückmeldung als die im Hybridsegment weit verbreiteten stufenlosen Getriebe. Gesteigert wird der Fahrspaß noch durch die serienmäßige Funktion „Drive Mode Select“ mit den zwei Einstellungen „Normal“ und „Sport“. Per Gangwahlhebel können Fahrer oder Fahrerin in den Sport-Modus wechseln, der dynamischere Gangwechsel ermöglicht und in dem die Servolenkung direkter anspricht. Dabei lässt sich das Getriebe auch über Schaltwippen am Lenkrad betätigen. Wir beschränkten uns jedoch überwiegend auf die schaltfaule Fortbewegung per Automatik.

Ein Übriges leistete die umfangreiche Ausstattung an Assistenzsystemen für den Menschen am Lenkrad. Dazu zählen je nach Ausführung und Modellvariante des Niro Stauassistent, adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Stop-and-go-Funktion, Frontkollisionwarner mit Fußgängererkennung, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Querverkehrs- und Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenerkennung, Fernlichtassistent und ... und ... und.

Die Fahrt ins nördlichste Bundesland war nicht zuletzt wegen des genügsamen Reisebegleiters preiswert. Und so blieb genügend Geld für den Erwerb umfangreicher Mengen an Marzipan aus Lübeck für die Lieben daheim und von Schmuck für die Dame des Herzens aus der Bernsteinmetropole Burg auf Fehmarn übrig. (ampnet/hrr)

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 kW / 105 PS bei 5700 U/min
Max. Drehmoment: 147 Nm bei 4000 U/min
Elektromotor: 44,5 kW / 60,5 PS
Drehmoment E-Motor: 70 Nm
Batterie: Lithiumionen-Polymer, 8,9 kWh
Systemleistung: 104 kW / 141 PS
Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.
Elektr. Normreichweite: 58 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,3 Liter
CO₂-Emissionen: 29 g/km (Abgasnorm Euro 6d)
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 (ohne Förderung)
Testwagenpreis: 42.370 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Niro 1.6 PHEV am nördlichsten Punkt von Fehmarn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Unterwegs mit dem Kia Niro 1.6 PHEV in Schleswig-Holstein.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Unterwegs mit dem Kia Niro 1.6 PHEV in Schleswig-Holstein.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Kia Niro 1.6 PHEV in Grömitz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Kia Niro 1.6 PHEV in Grömitz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Das Holstentor in Lübeck.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Kia Niro 1.6 PHEV am nördlichsten Punkt von Fehmarn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Kia Niro 1.6 PHEV am nördlichsten Punkt von Fehmarn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Kia Niro 1.6 PHEV am nördlichsten Punkt von Fehmarn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Kia Niro 1.6 PHEV am nördlichsten Punkt von Fehmarn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz
