

Klassenlos

Fahrvorstellung | Nach dem Soul EV bietet Kia mit dem Niro ein weiteres Auto mit alternativem Antrieb an. Auf seinen ersten Probefahrten überzeugte der Crossover-Hybrid unter anderem mit viel Platz.

— Kia erwartet, dass die Relevanz des Diesels weltweit und damit vor allem auch in Europa in den nächsten Jahren deutlich abnehmen wird. Auch deshalb sollen bis 2020 elf Hybrid-, Plug-in-Hybrid- oder Elektromodelle unter dem Kia-Logo auf den Straßen der Welt rollen. Gleichzeitig gehen die Koreaner von einem anhaltenden Crossover- und SUV-Boom aus. Warum also nicht beide Trends kombinieren, dachte man sich in Seoul. Das Ergebnis ist der Niro, ein Hybridauto im Crossover-Style, der ab diesem Monat in Deutschland zu haben ist.

Mit seinen Außenmaßen reiht sich der Niro genau zwischen dem kompakten Ceed und dem SUV Sportage ein. Optisch gibt er sich robust, so sollen umlaufende Kunststoffleisten seinen Crossover-Charakter unterstreichen. Ansonsten bestimmen der typische Tigernasengrill, hoch liegende Scheinwerfer und ein steiles Heck das Niro-Design.

Viel Raum | Niro-Passagiere erwartet für die Fahrzeugklasse – auch wegen des langen Radstands von 2,70 Metern – viel Platz. Und die unter der Rücksitzbank platzierte Batterie schränkt das Raumangebot nicht zusätzlich ein. Hinten ist der Knieraum auch bei 1,80 Meter großen (Bei-)Fahrern – die generell relativ hoch sitzen – mehr als ausreichend. Trotz optimierter Batterieplatzierung ist der Kofferraum relativ flach, lässt sich durch die breite Hecktür aber leicht beladen.

Innen fällt die sachliche und übersichtliche Gestaltung der Instrumente und Bedienelemente positiv auf. Kurz gesagt: Die Ergonomie passt. Auch die Anmutung der verwendeten Materialien sowie deren Haptik können sich sehen lassen: Sie müssen den Vergleich mit klassenähnlichen Autos aus dem Volkswagen-Konzern nicht scheuen.

Sechsgang-DKG | Der Niro startet hybridtypisch geräuschlos, kurz nach dem Tritt aufs Gaspedal schaltet sich jedoch der Benziner zu. Längere Strecken elektrisch fährt erst der Plug-in-Niro, der 2017 auf den Markt kommt. Im Hybrid soll der Elektromotor den Benziner vor allem beim Anfahren und Beschleunigen unterstützen. Und diese Aufgabe erledigt er souverän, auch der Benziner hält sich im normalen Fahrbetrieb akustisch zurück. Dass der Niro jedoch nicht für Beschleunigungs- oder Hochgeschwindigkeitsrekorde gebaut ist, liegt auf der Hand. Die Kraftübertragung erfolgt wie beim technischen Zwilling Hyundai Ioniq über ein weich schaltendes und gut definiertes Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe.

In der Stadt ist der Niro wendig, und er ist im Grunde komfortabel. Jedoch federt er auf kurzen Bodenwellen relativ hart ab. Auch auf der Autobahn könnte das Fahrwerk etwas ausgewogener agieren. Dennoch stimmt

das Gesamt-Package. Hybrid-Freunde finden im Niro einen gelungenen Alltagsbegleiter.

Interessenten haben die Wahl zwischen den Linien Edition 7 (ab 21.000 Euro), Vision (ab 23.353 Euro) und Spirit (ab 25.538 Euro). Schon die Basis punktet mit Radio, Bluetooth, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Multifunktionslenkrad oder Zweizonen-Klimaautomatik. Der Niro Vision kommt zusätzlich auch mit beheizbarem Lenkrad, Sitzheizung vorn, Sieben-Zoll-Navi, Parksensoren hinten, Regensensor oder Rückfahrkamera. Im Spirit gibt es dazu unter anderem 18-Zoll-Leichtmetallräder, Digitalradio, Acht-Zoll-Navi, JBL-Soundsystem, Parksensoren vorn und Xenonscheinwerfer. Neben dem Metalliclack (462 Euro) gibt es verschiedene Optionspakete. Zusätzliche Assistenzsysteme bietet das Advanced-Driving-Assistance-Paket (ab 836 Euro), interessant ist zudem die Auflastung der Anhängelast auf bis zu 1,3 Tonnen (252 Euro). | Christian Frederik Merten



Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Über die Segmentgrenzen hinweg | Mit typischem Kia-Gesicht ist der Niro weder SUV noch Kompakter, sondern ein klassisches Crossover-Modell, das Elemente verschiedener Segmente in sich vereint

Daten und Preise | Kia Niro

1.6 GDI Hybrid ab **21.000 Euro**
 R4/1.580 cm³ + Perm.-Magnet-Synchron-E-Motor
 104 kW/141 PS | 265 Nm/1.000 – 2.400 U/min | 6-G.-DKG | 11,5 s | 162 km/h | 3,8 – 4,4 S | 88 – 101 g/km
 4.355 x 1.805 x 1.545 mm | 373 – 1.425 Liter
 Wartung: 12 Monate/15.000 km
 Effizienzklasse: A+
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 18 | 18 | 23
 Garantie: 7 Jahre/150.000 km (auch Batterie)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Alles in Ordnung | Übersichtlich gestaltetes Niro-Cockpit mit guter Materialanmutung



Sachlich-modernes Heck | Die breite D-Säule schränkt die Sicht nach schräg hinten jedoch ein