



FULL HYBRID BENZINA/GPL

KIA NIRO

Ecco l'unica ibrida full che alla benzina affianca il Gpl: così, quando si sfrutta quest'ultimo carburante, la (già bassa) spesa per i rifornimenti addirittura si dimezza

di Giovanni Lopes • foto di Fred Falco

Un paio di anni fa, fresca di debutto, la Kia Niro si era fatta apprezzare nella nostra prova per abitabilità, confort e dotazione (pure di Adas).

Oltre che, anzi soprattutto, per i bassi consumi sia della versione ibrida full sia della plug-in. Ora la crossover media coreana (442 cm da un paraurti all'altro) cala un altro asso, che, rilevamenti del nostro Centro prove alla mano, la rende ancora più interessante per i guidatori attenti al portafoglio. Mi riferisco alla nuova versione, derivata proprio dalla full hybrid, che aggiunge l'alimentazione a Gpl. La Kia la chiama Tri-Fuel, intendendo come terzo carburante l'energia elettrica recuperata in frenata da un motore generatore trifase e resa disponibile in accelerazione. Così, al basso prezzo del gas – meno della metà rispetto alla benzina – si somma l'efficienza della meccanica ibrida. Una combinazione vincente (al momento, caso unico sul mercato), specie quando ci si sposta in città o su statali.

NON SI PERDE NULLA

Diciamo subito che nella guida di tutti i giorni non si avvertono differenze prestazionali passando da un carburante all'altro: il brio è adeguato per un'automobile di questo tipo, votata più all'utilizzo in souplesse che alla sportività. Considerazione che vale anche fra le curve, dove lo sterzo mostra una buona progressività, mentre non spicca né per prontezza né per precisione. Non manca comunque fra le (sole) due modalità di guida la funzione Sport, che varia il carico sul volante e l'erogazione del powertrain, oltre a consentire la gestione manuale delle marce del fluido, ma non rapidissimo, cambio a doppia frizione.

→
continua a pag. 98

SCHEDE TECNICHE

Dati dichiarati dalla Casa relativi alla vettura in prova

- | | |
|--|---|
| Motore
• Anteriore trasversale
• L4 benzina/Gpl
• Cilindrata 1.580 cm³
• Potenza max a benzina 68,5 kW (93 CV)
• Coppia max a benzina 134 Nm a 4.000 giri/min
• Potenza max a Gpl 66,2 kW (90 CV)
• Coppia max a Gpl 134 Nm a 4.000 giri/min
Sistema ibrido
• Schema in parallelo
• Potenza max 32 kW (43,5 CV)
• Coppia max 170 Nm
Dati di sistema
• 95 kW (129 CV) a | benzina
• 93 kW (126 CV) a Gpl
Trasmissione
• Trazione anteriore
• Cambio automatico a doppia frizione a 6 marce
Pneumatici
• Continental PremiumContact 6 225/45R18 95V
Dimensioni e massa
• Passo 272 cm
• Lunghezza 442 cm
• Larghezza 183 cm
• Altezza 155 cm
• Massa 1.556 kg
Prodotto a
• Hwasung (Corea del Sud) |
|--|---|

TRI-FUEL 1.6 GDI HEV EVOLUTION

PREZZO Listino	39.500 euro	
MOTORE	L4 benzina/Gpl + elettrico 1.580 cm³	
	BENZINA	GPL
POTENZA	68,5 kW 93 CV	66,2 kW 90 CV
CONSUMO Omologato	22,6 km/litro	17,2 km/litro
Rilevato	20,4 km/litro	15,7 km/litro
Costo	8,62 €/100 km	4,72 €/100 km
EMISS. CO₂ Omologata	100 g/km	94 g/km



PREGI

Questa versione bifuel consente quasi di dimezzare i costi per i rifornimenti di un'auto già poco assetata. Inoltre, l'abitabilità è molto buona in rapporto alle dimensioni della vettura.



DIFETTI

La strumentazione non indica il consumo di gas e il livello nella bombola: vanno tenuti d'occhio i Led sul commutatore. L'infotainment non prevede le modalità wireless per Android Auto e Apple CarPlay.



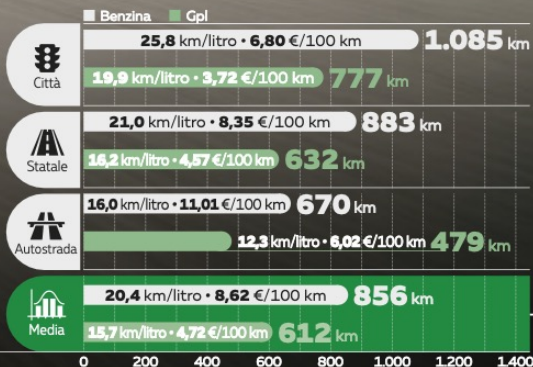


PIENO, GRAZIE
A differenza di altre auto, nei rifornimenti di Gpl va avvitato un adattatore alla valvola accanto al tappo della benzina: scomodo

CONSUMI

DÀ IL MEGLIO IN CITTÀ

È soprattutto nell'uso urbano che spiccano i vantaggi del sistema ibrido, con percorrenze ottime sia a benzina sia a Gpl. Fra l'altro, le prime sono migliorate di quasi il 15% rispetto alla Niro full hybrid provata a settembre 2022: il consumo rilevato in città era di 22,5 km/litro, contro i 25,8 attuali. Tra le ragioni, le modifiche alla gestione dell'1.6, che ne hanno fatto scendere la potenza da 105 CV agli attuali 93 (90 a Gpl). A gas i consumi aumentano per via della minore densità energetica del combustibile, ma - grazie al suo basso prezzo - la spesa per i rifornimenti cala: per percorrere 100 km in città, bastano meno di quattro euro (il 45% in meno rispetto alla benzina). Buoni i risultati pure in autostrada, la condizione più sfavorevole alla vettura: quasi 500 km di autonomia a gas, 1.149 in totale.



RIVALI VERE? NESSUNA, PERÒ...

L'abbiamo detto subito: la Kia Niro Tri-Fuel è (per ora) l'unica auto che unisce i vantaggi del mondo ibrido con quello del Gpl. Non avendo quindi formalmente nessuna rivale diretta, l'abbiamo confrontata con due crossover medie, fra quelle provate nei mesi scorsi da Quattroruote, che per svariati aspetti possono comunque essere paragonabili: la DR 6.0, una 1.5 bifuel, e la Honda HR-V, una full hybrid. La Niro si colloca (esattamente) a metà fra le due quanto a lunghezza: 434 cm per la giapponese, 450 per la DR, il cui assemblaggio viene ultimato a Macchia d'Isernia sulla base della Chery Tiggo 7 Pro. In fatto di spesa per i rifornimenti, la Kia fa meglio di entrambe: la 6.0 oscilla, in media, fra i 9,23 e i 16,88 €/100 km in base al tipo di carburante utilizzato. Non poco.

DR 6.0
1.5 Turbo Bi-Fuel Gpl
Prezzo da € 27.900



- L4, 1.498 cm³, benz./Gpl
- 154/149 CV, 210 Nm
- Velocità max 190 km/h
- 0-100 km/h n.d.

HONDA HR-V
1.5 Hev
Prezzo da € 34.500



- L4, 1.498 cm³, benz. + el.
- 131 CV, 253 Nm
- Velocità max 170 km/h
- 0-100 km/h 10,6 s

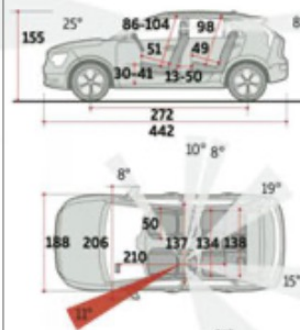


Fra l'altro, pur avendo circa 150 CV, ha prestazioni modeste (11,2 secondi lo 0-100 rilevato a Gpl, 11,1 a benzina). Ma in questo la Niro non fa molto meglio. Più vivace la Honda, con 9,2 secondi per toccare i 100 km/h: in accelerazione e a velocità medio-bassa è spinta dall'unità sincrona da 131 CV, con i vantaggi di prontezza e fluidità tipici dei motori a corrente. L'1.5 da 107 CV di norma muove un generatore, che ricarica la batteria, e fornisce trazione soltanto a velocità pressoché costanti sopra gli 80 km/h, collegato alle ruote anteriori da una frizione (non c'è un vero e proprio cambio). Risultato: consumi di benzina bassi, anche se non quanto quelli della Niro; in città abbiamo rilevato 20,8 km/litro, mentre la media sfiora i 17, con una spesa di 10,45 euro ogni 100 km.

Consumi rilevati. Prezzo benzina 1,756 €/litro, Gpl 0,739 €/litro.

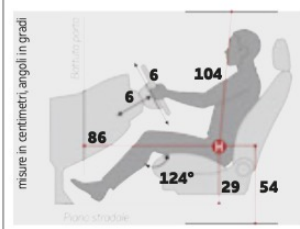
ABITABILITÀ E VISIBILITÀ

misure in centimetri, angoli in gradi



Visibilità	
Totale angoli bui	102°
	28%
Visibilità posteriore (ostacolo alto 70 cm)	maggiore di 10 m
Ingombro montante anteriore sinistro	
Adulto	★★★★
Bambino	★★
Bicicletta	★★
Giudizio complessivo	★★★

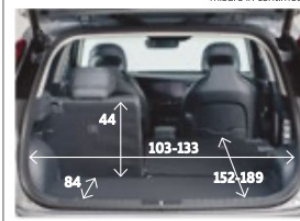
POSTO GUIDA



VANO DI CARICO

Capacità complessiva (litri)	319
Con divano in posizione avanzata	-
di cui sotto il pavimento (litri)	-
Altezza soglia di carico (cm)	74

misure in centimetri



PRESTAZIONI

VELOCITÀ	km/h
Benzina	Gpl
Massima (autolimitata)	171,4 171,4
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)	2,2
ACCELERAZIONE	secondi
0-60 km/h	4,5 4,8
0-100 km/h	10,2 11,1
0-110 km/h	12,0 13,1
0-120 km/h	14,7 16,1
0-130 km/h	17,5 19,3
0-140 km/h	20,7 23,0
400 metri da fermo	17,3 17,8
Velocità d'uscita (km/h)	129,3 125,5
1 chilometro da fermo	31,8 32,7
Velocità d'uscita (km/h)	164,0 160,4
RIPRESA IN D (a min/max carico)	secondi
70-90 km/h	3,0/3,9 3,3/4,2
70-100 km/h	4,7/5,7 5,0/6,1
70-120 km/h	9,3/10,7 9,5/11,0
70-130 km/h	12,1/13,8 12,4/14,4
30-60 km/h	- -
FRENATA	metri g
100 km/h a minimo carico	38,5 1,02
130 km/h a minimo carico	64,6 1,03
100 km/h su asfalto asciutto + pavé	47,1 0,84
100 km/h su asfalto bagnato + ghiaccio	100,3 0,39

PROVE DINAMICHE

TENUTA DI STRADA	g
Accelerazione laterale	0,99
	★★★★
STABILITÀ	km/h
Doppio cambio di corsia sul bagnato in rettilineo	89
	★★★★
Doppio cambio di corsia in rettilineo	115
	★★
Cambio di corsia in curva	107
	★★★

DATI VETTURA

MASSA	
In condizioni di prova (kg)	1.604
Ripartizione anteriore-posteriore (%)	58-42
AERODINAMICA	
Cx stradale	0,332
Superficie frontale (m²)	2,363

PAGELLA

POSTO GUIDA	★★★★
La poltrona è comoda e ha ampie regolazioni elettriche. Non male l'escursione del volante.	
PLANCIA E COMANDI	★★★★★
Unisce modernità e praticità: ben fatta la plancetta per il climatizzatore e l'infotainment.	
STRUMENTAZIONE	★★★
Il cruscotto da 10,3" si legge bene, ma è poco riconfigurabile e non indica i consumi a Gpl.	
INFOTAINMENT	★★★★★
È completo di navigatore. Però Apple CarPlay e Android Auto funzionano solo con il cavo.	
CLIMATIZZAZIONE	★★★★
L'impianto bizona ha anche una modalità per risparmiare energia quando si viaggia da soli.	
VISIBILITÀ	★★★★
Nelle svolte il montante sinistro del parabrezza disturba. In retro, preziosi telecamera e sensori.	
FINITURA	★★★★★
Prevengono le plastiche rigide (plancia esclusa), mentre gli assemblaggi sono piuttosto curati.	
ACCESSORI	★★★★★
La Evolution ha quasi tutto. Head-up display e hi-fi Harman Kardon sono nel Premium pack.	
DOT. SICUR./ADAS	★★★★★
Di serie ha guida assistita di livello 2 e sensori per gli angoli bui (con frenata nelle manovre).	
ABITABILITÀ	★★★★★
Anche chi siede sul divano beneficia di un buon agio per le gambe e in altezza.	
BAGAGLIAIO	★★★
La presenza della bombola del Gpl non permette di abbassare il piano di carico: restano 319 litri.	
CONFORT	★★★★
L'abitacolo è piuttosto ben isolato da rumori e irregolarità della strada. Si viaggia rilassati.	
MOTORE	★★★★★
L'1.6, ben coadiuvato dall'unità elettrica, gira fluido e spinge il giunto, anche nell'uso a gas.	
PRESTAZIONI	★★★★★
Non è un'auto fatta per correre; in compenso, la ripresa non delude, grazie al supporto elettrico.	
CAMBIO	★★★★
Il doppia frizione a sei marce è abbastanza rapido. E in Sport fa cambiare manualmente.	
STERZO	★★★★★
Non sventa per prontezza né per precisione. Buona la progressività. Ok lo sforzo in manovra.	
FRENI	★★★★★
Ridotti gli spazi d'arresto su asciutto. E non sono troppo lunghi neppure sui fondi scivolosi.	
COMP. DINAMICO	★★★
Buona la tenuta di strada, ma nel doppio cambio di corsia su asciutto le reazioni sono brusche.	
CONSUMO	★★★★★
Sia viaggiando a benzina sia a Gpl sono ottime le percorrenze rilevate, specie in città.	

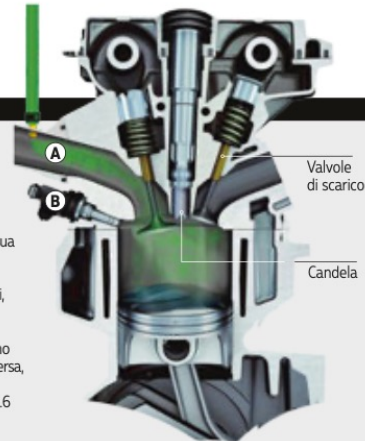
Legenda (vale per tutte le tabelle della prova) ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale ½ stella ☆☆☆☆☆ Con lode

Editoriale Domus
Sistema di qualità certificato ISO 9001-2015



INIETTORI PROTETTI

La Niro utilizza l'impianto Sequent Maestro, sviluppato dalla Brc per i motori a iniezione diretta di benzina (e ovviamente messo a punto per questa vettura). Il Gpl è spruzzato nei rami del collettore di aspirazione (A) in base agli input di una centralina, che a sua volta mutua le richieste del guidatore dall'unità che gestisce gli iniettori della benzina (B). Per evitare che questi ultimi, a ridosso della camera di combustione, si surriscaldino quando è richiesta più potenza, anche nell'utilizzo a gas erogano un po' di benzina per raffreddarsi. Viceversa, in presenza di accelerazioni modeste, una volta selezionato l'impiego a Gpl, l'1.6 brucia esclusivamente gas, con la tipica eccezione degli avviamenti a freddo.



Originale e curata la plancia, dal taglio superiore ricurvo.
1. Cruscotto da 10,3" riconfigurabile.
2. Comandi per la guida assistita.
3. Pulsante per modalità Eco/Sport.
4. Comandi vocali, impianto audio e telefono.

5. Schermo touch da 10,2" (reali).
6. Tasti a sfioramento riconfigurabili per infotainment e climatizzatore.
7. Commutatore benzina/Gpl.
8. Pulsante di avviamento.
9. Selettore cambio



segue da pag. 94

→ In modalità Eco, invece, i paddle al volante hanno tutt'altra funzione, variando su tre livelli la frenata rigenerativa per recuperare più o meno energia al rilascio dell'acceleratore. Una soluzione pratica già apprezzata sulle altre versioni della Niro. Multifunzione anche la plancetta touch sulla console (foto sotto, a sinistra), che può gestire le regolazioni del climatizzatore bizona o quelle dell'infotainment: si passa da un layout all'altro sfiorando l'icona della ventola o quella del navigatore. A proposito del sistema multimediale, non c'è ancora la modalità wireless per Apple CarPlay e Android Auto: mancanza grave.

CONVIENE DOPO 50.000 KM

Quanto al cruscotto, resta quello parzialmente riconfigurabile delle altre Niro, chiaro e ben leggibile. Purtroppo, però, non mostra i consumi nell'uso a Gpl e neppure il livello di gas nella bombola (come avviene, per esempio, nella Dacia Duster): quest'ultimo è indi-

cato - tramite quattro Led - dal tasto del commutatore benzina/Gpl. Va comunque detto che è ben in evidenza, davanti al selettore a rotella del cambio.

Il serbatoio toroidale si trova invece nel bagagliaio, al posto della ruota di scorta. In pratica, rispetto alla versione full hybrid, il piano di carico resta nella posizione più alta e, stando ai nostri rilevamenti, si hanno a disposizione 319 litri anziché 392: pochini.

Questo sacrificio è ripagato dal risparmio sui rifornimenti: in base ai consumi rilevati e ai prezzi attuali dei carburanti, viaggiando a Gpl i 2 mila euro di differenza fra una comune Niro full hybrid e questa versione Tri-Fuel si recuperano dopo circa 50 mila chilometri. Vale quindi la pena farci un pensierino, anche perché la trasformazione realizzata dalla Brc (che dal 2016 fa parte del gruppo Westport Fuel System) per conto di Kia Italia lascia inalterata la garanzia di sette anni prevista dal costruttore coreano.