

PRESTAZIONI

VELOCITÀ	km/h	
	Niro	C-HR
Massima	176,2	174,8
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)	-2,6	-0,5

ACCELERAZIONE	secondi	
0-60 km/h	4,7	5,1
0-100 km/h	11,1	11,9
0-130 km/h	19,7	20,5
400 metri da fermo	17,8	18,2
Velocità d'uscita (km/h)	124,9	123,8
1 chilometro da fermo	32,9	33,5
Velocità d'uscita (km/h)	157,5	155,7

RIPRESA IN D	secondi	
70-90 km/h	4,5	4,0
70-120 km/h	11,2	11,3
30-60 km/h in III	4,5	-

I numeri, che sono piuttosto indicativi delle potenzialità delle crossover ibride, non dicono tutto: con entrambe, la sensazione è di guidare auto dal carattere tranquillo, che prediligono uno stile di guida fluido.

FRENATA	metri		g	
	Niro	C-HR	Niro	C-HR
100 km/h a minimo carico	40,8	0,96	40,4	0,97
130 km/h a minimo carico	65,2	1,02	66,5	1,00
100 km/h su asfalto asciutto + pavé	47,7	0,82	46,3	0,85
100 km/h su asfalto bagnato + ghiaccio	114,5	0,34	116,9	0,34

In entrambi i casi gli spazi di arresto sono piuttosto interessanti sull'asciutto. Lunghi, invece, nelle situazioni in cui è chiamato in causa l'equilibrio dell'impianto. Con due ruote sull'asfalto bagnato e due sul marmo che simula il ghiaccio, tutt'e due hanno messo a segno risultati poco soddisfacenti.

RESISTENZA FRENI	metri	
10 frenate da 100 km/h a pieno carico		
1	42,8	41,3
2	43,0	40,8
3	43,3	41,9
4	42,9	41,1
5	43,5	41,2
6	43,5	41,6
7	43,1	41,3
8	42,7	41,5
9	43,4	41,0
10	44,2	41,0

Leggermente più affaticato, a fine test, l'impianto della Niro. La Toyota evidenzia una risposta efficace e scarti minimi tra una frenata e l'altra, anche al termine della prova.

CONSUMI

PERCORRENZE IN D	km/litro	
	Niro	C-HR
90 km/h	19,1	19,5
100 km/h	18,4	18,4
130 km/h	13,9	12,1
140 km/h	11,7	10,2

PERCORRENZE MEDIE E AUTONOMIA	km/litro		Auton.	
	Niro	C-HR	Niro	C-HR
Percorso				
Città	20,5	924	23,8	1.023
Statale	22,4	1.007	19,4	834
Autostrada	15,0	676	13,1	563
Media rilevata	18,8	848	17,9	770
Media omologata	22,7	1.022	25,6	1.101

PROVE DINAMICHE

TENUTA DI STRADA	g	
	Niro	C-HR
Accelerazione laterale	0,97	0,97
	★★★★	★★★★

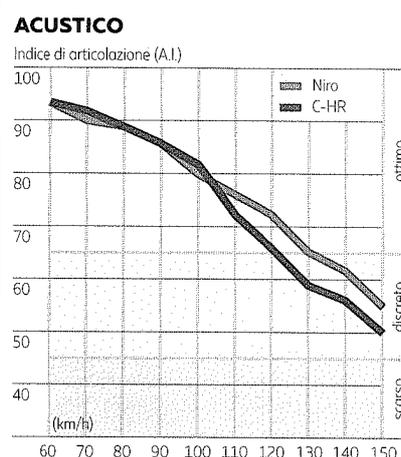
STABILITÀ	km/h	
Doppio cambio di corsia sul bagnato	97	87
	★★★★★	★★★★★
Cambio di corsia in rettilineo	160	160
	★★★★★	★★★★★
Cambio di corsia in curva	106	103
	★★★★★	★★★★★

In linea di principio, né la Niro né tantomeno la C-HR sono macchine dalle reazioni brusche o repentine, sebbene condividano un assetto piuttosto morbido accompagnato da un certo rollio. Tutt'e due sono invece molto sicure, affidabili, rassicuranti e hanno controlli elettronici pronti a intervenire con puntualità. Facili da gestire, entrambe possono contare su una buona stabilità e su un'elevata aderenza nei cambi di corsia. Sul bagnato, poi, la Niro evidenzia un comportamento impeccabile. Anche se non è una campionessa di agilità, la coreana si distingue per il grip in curva. La C-HR, dal canto suo, è un po' meno rapida, ma resta progressiva, con le ruote posteriori che seguono bene la traiettoria impostata; lo sterzo della giapponese è abbastanza pronto e piuttosto leggero, sebbene restituisca un feedback un po' filtrato.

AGILITÀ DI MANOVRA

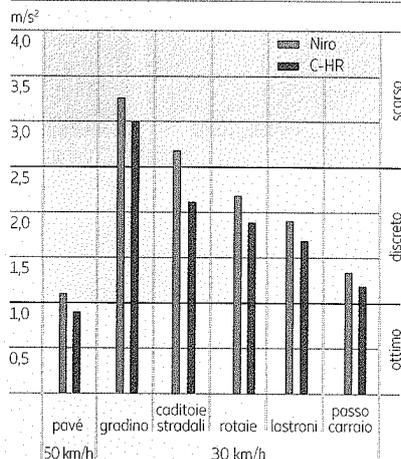
	Niro	C-HR
Diametro di sterzata tra muri (metri)	11,3	11,1
Giri del volante	2,8	2,8
Sforzo volante in manovra (kg)	1,5	1,6
Sforzo frizione statico/dinamico (kg)	-/-	-/-

CONFORT



km/h condizione	dB(A)		
50 su asfalto	54,2	57,4	
50 su asfalto drenante	62,1	65,7	
50 su pavé	70,2	72,9	
Max in accelerazione	70,9	72,7	
	ottimo	discreto	scorso

SOSPENSIONI



La Kia, forte di un assetto abbastanza morbido e di una massa non eccessiva, riesce a filtrare facilmente le asperità e a limitare al minimo i sobbalzi secchi. Comportamento analogo per la Toyota: nella maggior parte dei casi, le sospensioni della C-HR neutralizzano con efficacia le irregolarità stradali, anche se la vettura soffre un po' su quelle secche e brevi. Qualche sollecitazione in più per chi sta dietro.

DATI VETTURA

MASSA	Niro	C-HR
In condizioni di prova (kg)	1.565	1.575
Ripartizione massa		
	60% / 60%	40% / 40%
AERODINAMICA		
Cx stradale	0,320	0,317
Superficie frontale (m²)	2,376	2,306