



Joep de Heer
12 november 2016

Hybride in een aantrekkelijk jasje

Ga je voor een hybride auto die vanaf het prille begin getekend is om als hybride door het leven te gaan, dan kom je vaak uit bij de Toyota Prius of de Hyundai IONIQ. Typische auto's waarbij al aan de vorm te zien is dat het gaat om een hybride. Kia pakte dit net even anders aan; de focus ligt niet op het scoren van een zo laag mogelijke luchtweerstand, maar vooral op een aantrekkelijk design. Met dit compleet nieuwe model - dat gepositioneerd wordt tussen de Cee'd en de Sportage - gaat Kia proberen mee te dingen in het populaire hybride-segment. Of dat gelukt is met deze Niro, zoeken wij uit in deze test.



Krachtige uitstraling

Qua design wijkt de Niro duidelijk af van de huidige hybrides die de autofabrikanten te bieden hebben. Na goed naar de auto gekeken te hebben, mag geconcludeerd worden dat het voorkomen van de Niro vrij krachtig is. Door de lange daklijn, de brede heupen en de beperkte hoogte heeft de Niro iets stoers over zich. De wielkasten zijn vrij groot en hebben kunststof randen, er zijn dakrails op de auto geplaatst en onder de achterzijde zit een bodemplaatbescherming. Het is duidelijk te zien dat Kia er alles aan gedaan heeft om deze auto sportieve looks te geven. Desondanks noteert de Kia Niro een vrij gunstige luchtweerstandswaarde (cw-waarde) van 0,29. Ter vergelijking; de nieuwe Prius heeft met het gestroomlijnde design een luchtweerstandswaarde van 0,24.



Ruimte genoeg

Van buiten staat er een krachtige auto, van binnen is minder aandacht gegeven aan sportiviteit. Het interieur is functioneel opgezet, echter is het maar de vraag of daar werkelijk zoveel knoppen voor nodig zijn. Door de vele knoppen is de cockpit vrij druk. Zo zijn er enkel op het stuur al meer dan tien knoppen te vinden. Een aantal elementen is bedekt met zwart pianolak, waar snel vieze of vette vingers op te zien zijn. Toch zijn we blij verrast: aan luxe geen gebrek in de Niro. De zitposities worden voorgeprogrammeerd, er is stoelverwarming en stoelverkoeling, JBL- Premium sound en een overzichtelijk infotainmentsysteem. De stappen die de afgelopen jaren door Kia zijn gezet op het gebied van kwaliteit zijn enorm. Waar het merk in de beginjaren nog duidelijk een achterstand had op gevestigde Europese merken, is daar nu definitief een einde aangekomen. De gebruikte materialen zijn stevig en solide en de afwerking klopt op alle fronten.

Naast de afwerking zit het qua ruimte ook goed in de Niro. Met een wielbasis van 2,7 meter is de auto langer dan in eerste instantie wordt verwacht. Zoals we van een

cross-over gewend zijn, zit je zowel voor- als achterin wat hoger. Personen met een lengte van 1,90 meter hebben niets te klagen op de achterbank; zowel met de hoofd- als de beenruimte is het dik in orde. Doordat de accu's onder de achterbank zijn geplaatst, is er ruimte gebleven in de kofferbak. Dit resulteert in een vlakke laadvloer en een inhoud van 427 liter tot 1.425 liter met neergeklapte achterbank.



Compleet vernieuwd

De Niro is op een nieuw onderstel gebouwd en sluit aan op de speciaal ontwikkelde aandrijflijn. Onder de motorkap ligt de nieuwe versie van de 1.6-liter GDI (Gasoline Direct Injectie) viercilinder met 105 pk (77 kW). Deze motor is specifiek geproduceerd voor deze hybride aandrijflijn. Naast de benzinemotor vinden we de 44 pk (32 kW) sterke elektromotor. Dit biedt de Niro een gecombineerd vermogen van 141 pk (104 kW) met een koppel van 264 Nm. Naast de ontwikkelingen in de aandrijflijn is ook de zestraps transmissie (DCT6) met dubbele koppeling nieuw bij Kia. Deze transmissie brengt de kracht naar de voorwielen, een variant met vierwielaandrijving is niet leverbaar. Opvallend is het ontbreken van een turbo. Met een topsnelheid van rond de

160 kilometer per uur en een sprint van nul naar honderd in meer dan 11 seconden is de Niro geen snelheidsmonster, ondanks de elektromotor die bekend staat om het geven van veel koppel. We weten dat de auto vooral geproduceerd is om zuinig te zijn, maar op het moment dat we het gas intrappen moet de auto duidelijk moeite doen om mee te komen. De acceleratie houdt niet over en juist dan is de turbo een gemis.



Dynamisch of comfortabel?

De Niro is enkel leverbaar met een elektronisch onderstel. Dit onderstel kan op twee verschillende manieren worden afgesteld. Ga je voor de 16-inch wielen dan zal de afstelling meer gericht zijn op comfort, terwijl de afstelling bij de 18-inch wielen gericht is op sportiviteit en dynamisch rijgedrag. Dit is ook doorvertaald in het stuurbedrag van beide afstellingen. De samenwerking tussen de benzine- en de elektrische aandrijflijn gaat soepel. Tijdens het rijden kan nauwelijks gemerkt worden wanneer er wordt geschakeld tussen de benzine- en de elektromotor. Het gebruikte accupakket is vrij compact, wat resulteert in een zeer beperkte actieradius enkel op elektriciteit. Om die reden ontbreekt ook een knop waarmee ingesteld kan worden dat er enkel puur

elektrisch gereden wordt. Dit vertaalt zich direct in het verbruik van de auto. Waar Kia een verbruik van 1 op 25 opgeeft zijn, wij niet verder gekomen dan een verbruik van 1 op 18.

Kia heeft eveneens gedacht aan consumenten die van plan zijn op pad te gaan met een aanhanger. Indien gekozen wordt voor een trekhaak, kan de Niro 1.300 kilo met zich meetersen en een kogeldruk aan van 75 kilo. Hiervoor worden dan zowel een grotere radiatorventilator alsook grotere remschijven gemonteerd. Vanaf november zal dit standaard geleverd worden op iedere Niro, behalve als gekozen is voor het ComfortLine pakket. Op cross-over hybride-gebied is de Toyota RAV4 de enige concurrent - in dit segment - waar een aanhanger achter kan. Het trekgewicht van de RAV4 is met 1.650 kilo echter wel fors hoger dan bij de Niro.



Bewuste keuze

Voor een vanafprijs van 25.995 euro rijd je met de Koreaan weg uit de showroom. Directe concurrenten zijn de Qashqai, Kadjar en de CX-5 die rond dezelfde prijs

gereden kunnen worden, maar die een hybride aandrijflijn missen. Ga je de Niro aankleden, dan lopen de prijzen snel gaan op. Voor een leuk aangeklede BusinessLine moet 31.375 euro neergeteld worden, de SportsLine bedraagt 33.375 euro en voor het meest luxe model zal 33.875 euro moeten worden achtergelaten bij de dealer. Voor dit geld zit natuurlijk alle wensbare luxe aan boord zoals voetgangersdetectie, adaptive cruise control, lederen bekleding en rijd je bovendien op 18-inch lichtmetalen velgen. In 2016 kan de auto nog weg voor een bijtellingstarief van 21%. Dit geldt voor zowel de variant met de 16-inch als de variant met de 18-inch wielen. De uitstoot van de beide varianten verschilt respectievelijk met 88 g/km en 101 g/km. Vanaf 2017 gaat de bijtellingsregeling flink op de schop en zal er 22% bijtelling betaald moeten gaan worden voor deze Koreaanse hybride.

Kia biedt met de Niro een aantrekkelijke en praktische cross-over in Ã©Ã©n van de snelst groeiende segmenten. Het kiezen voor een hybride auto moet vanaf volgend jaar een bewuste keuze gaan worden. Nu de fiscale tegemoetkomingen vanuit de overheid stoppen, moet je een hart hebben dat uitgaat naar het milieu wanneer je kiest voor een auto. De Niro is relatief aantrekkelijk geprijsd en de looks zijn bijzonder goed. Door de dubbele koppeling en de goede samenwerking tussen de elektromotor en de benzinemotor is het rijden geruisloos en soepel. Dat de Niro geen snelheidsmonster is, moet je op de koop toe nemen.

Plus

- + Veel binnenruimte
- + Nette afwerking
- + Fijn nieuw onderstel

Min

- Batterijpakket klein
- Mist een tubro
- Opties maken hem prijzig