Martijn Verhoef
14 februari 2023

Remmende voorsprong?

Met de Niro lijkt Kia speciaal voor Nederland een auto te hebben ontworpen. De auto is bereikbaar, ruim en altijd geÃ«lektrificeerd. De volledig elektrische versie van de Niro was vernieuwend op een heel ander vlak. Behoudens het stoere Tesla waren EV's ten tijde van zijn introductie namelijk behoorlijk smaakgevoelig vormgegeven, om maar lekker op te vallen.

Kia pakte het heel anders aan en liet zijn volledig elektrische versie lijken op de varianten met benzinemotor. Die nuchtere en minder smaakgevoelige aanpak bleek een succes, al kwam dit ook door het baanbrekend grote bereik dat de Niro EV bood, iets waarmee de auto vijf jaar later nog steeds geen modderfiguur slaat. Volgens Kia is er zelfs geen reden om bij de introductie van de nieuwe Niro erg veel te veranderen aan de technische specificaties. De auto laadt ongeveer even snel op en komt ook even ver als het vertrekkende model. Is de auto daarmee direct al verouderd of is er meer aan de hand? Wij zoeken het uit tijdens de test!

Nieuw jasje

Voordat we aan de technische details toekomen, moeten we zeker het uiterlijk met je bespreken. Waar de specificaties dus niet zo vernieuwend zijn, is de Niro wel in een heel nieuw jasje gestoken. En dat staat hem goed, want de auto is helemaal bij de tijd en krijgt veel familietrekjes van bijvoorbeeld de Sportage mee. Eigenlijk zie je vanuit geen enkele hoek meer een gelijkenis met het vorige model, dus de ontwerpers zijn behoorlijk losgegaan. In het oog springen de grote vlakken op de C-stijl, die desgewenst in een andere kleur worden gespoten. De hoekige achterlichten lijken erin weg te zakken, ze maken de achterkant daardoor iets gedrongener en minder plomp. In de neus vallen de hoekige koplampen op, waarvan de led-dagrijverlichting als een soort lifeline de buitenkant omlijst.

Opvallend is dat die koplampen standaard nog gebruikmaken van halogeen dimlicht, wat verouderd overkomt. Door minimaal voor de DynamicPlusLine te gaan krijg je led-koplampen, zoals die ook op de testauto zijn geplaatst. In de neus zit de laadopening verstopt, hoewel die typering niet echt opgaat omdat de klep behoorlijk in

het oog springt. We vinden het nog steeds niet de meest ideale plek voor de laadaansluiting, want achteruit inparkeren is er bij heel veel laadplekken niet meer bij. Door de brede C-stijl is de auto niet zo overzichtelijk als voorheen, zodat je extra blij bent met de standaard camera's en parkeersensoren.

Terug naar de app

Binnenin de nieuwe Niro herken je ook niets meer van het uitgaande model. We zien een heel modern dashboard, waarvan de paar bedieningsknoppen die er nog zijn gebruikmaken van haptische feedback. Pas als je het contact aanzet, komen ze tevoorschijn en kun je klimaat of multimedia instellen. Het maakt de fysieke draaiknoppen multifunctioneel en via een snelkoppeling kun je bijvoorbeeld de multimediaknoppen als standaard zichtbaar instellen. Het vergt toch enige gewenning: in het begin draaiden we onbedoeld de temperatuur omlaag, terwijl we eigenlijk het volume van de radio wilden aanpassen. Maar na een paar dagen weet je niet beter en kun je blindelings je weg vinden. Het fijne aanraakscherm waarop onder andere de navigatie wordt geprojecteerd draagt daaraan bij. Het systeem reageert snel op

commando's en biedt veel mogelijkheden zoals Carplay en verkeersinfo via internet.

Standaard geeft het navigatiesysteem inzicht in de laadmogelijkheden in de buurt en kan de voorverwarming van het batterijpakket voor snelladen worden geactiveerd. De routeplanner van merken als Tesla en Mercedes-Benz werkt echter een stuk prettiger en biedt de mogelijkheid om automatisch snellaadstops op lange routes toe te voegen. Bij de Kia voeg je een snellader handmatig toe aan de route en dan moet je nog goed controleren of het snellaadpunt niet toevallig in tegengestelde richting van de route ligt. In de praktijk ben je snel geneigd om via apps op de telefoon de snelladers te zoeken en laat je de extra functies van Kia Connect links liggen.

Welkome toevoeging

Waarmee de Kia nog steeds hoge ogen gooit, is het ruimte-aanbod binnenin. Voorin zit je vorstelijk en de achterbank biedt evengoed veel meer been- en hoofdruimte dan andere auto's in het segment. Zet de auto bijvoorbeeld af tegen een Cupra Born of Renault Megane e-Tech en je ziet dat de Kia veel ruimer is. De kofferbak is ook meer

dan voldoende groot en door de instelbare bodemplaat deel je de ruimte naar wens in. En er is meer goed nieuws, want vanaf nu biedt de Niro ook een opbergruimte onder de motorkap. Hier kun je eenvoudig de laadkabel kwijt, die je dan bovendien snel bij de hand hebt.

Aan comfort ontbreekt het ook niet bij de Niro EV, want de stoelen zijn weer sterk verbeterd ten opzichte van zijn voorganger. De zitting is net iets minder plat en biedt ook meer ondersteuning voor de bovenbenen. De hoofdsteunen zien er misschien hard uit, maar bieden een zachte steun op een lange rit. Het zorgt voor een gerieflijke rit, al valt op dat er best wat rijgeluiden tot de cabine doordringen. Mindere isolatie van de wielkasten lijkt de boosdoener, want er komt voornamelijk meer bandengerol door dan bij directe concurrenten.

Zoek de verschillen

Met een nagenoeg identieke aandrijflijn als het vorige model, zien we geen baanbrekend andere specificaties. De auto is met 204 pk net zo krachtig als voorheen

en sprint in dezelfde 7,8 seconden naar de 100. De auto mag nog steeds niet meer dan 750 kg trekken en heeft een begrensde topsnelheid van 167 km/h.

Wat opvalt, is dat het koppel veel beter op de voorwielen wordt overgebracht dan toen we de eerste e-Niro reden. In die auto had je al snel wielspin, maar dat zal je in de nieuwe Niro niet snel overkomen op een droog wegdek. De auto is nog steeds een allemansvriend als het gaat om rijgedrag. De auto is comfortabel en biedt een lichte besturing. Dynamisch wordt het nergens en dat is ook helemaal niet wat je bij de auto verwacht.

Ook de veiligheidssystemen aan boord zijn daarop aangepast. De adaptieve cruise control houdt op een evenwichtige manier afstand en ziet al snel inhalend verkeer, zodat abrupt remmen zelden voor komt. Desgewenst haalt de Kia op de snelweg zelf in en stuurt ook weer keurig terug naar de oorspronkelijke rijstrook. Bovendien onthoudt de auto nu ook meer dan voorheen, zo blijft Auto Hold ingeschakeld, ook als je het contact tussendoor uitzet. Een andere aanpassing in de categorie klein gebaar, groot effect, is de instelbaarheid van alle alarmpjes en overige rijgeluiden. Het Koreaanse welkomstmuziekje zijn we na twee keer instappen wel beu, net als de indringende toon van de rijbaanhulp. Dat kun je nu eenvoudig aanpassen of uitschakelen.

Dan de elektrische prestaties: net als de krachtbron is het batterijpakket nagenoeg even groot. Het theoretische rijbereik is daarmee ongeveer even groot als bij de vorige Niro. In de praktijk komen we tijdens winterweer zo'n 350 kilometer ver, zo'n 100 kilometer minder dan is voorspeld. Alsnog een hele goede score gezien de buitentemperatuur en een meer dan bruikbare actieradius voor de gemiddelde Nederlandse ritten. Aan een vaste laadpaal is de auto in iets meer dan zes uur weer helemaal volgeladen. Sneller lukt dat via DC-laden, maar daar moeten we wel iets over kwijt: dit snellaadvermogen zouden wij bij de vernieuwing van de Niro wel hebben opgeschroefd, want de 80 kW is even krachtig als voorheen. Een stop bij Fastned duurt gemiddeld een kwartier langer dan bij directe concurrenten en dat is een significant verschil op een totale laadtijd van 30-45 minuten.

Het lijkt alsof de auto een niet al te grote bedreiging voor de EV6 uit eigen stal moest worden, want die auto is juist een krachtpatser bij het snellaadstation.
Als troost geeft Kia de Niro wel vehicle-to-load techniek mee, waarmee je de auto als batterij stroom laat leveren. Door een adapter in de neus van de auto te plaatsen, kun je een ander apparaat aansluiten. Bijvoorbeeld de stofzuiger, handig als je geen stroompunt op de oprit hebt.

(Geen) vernieuwing

We zien een hele nieuwe Niro terug, al zijn de wijzigingen bovengemiddeld vaak aan de buitenkant. Het nieuwe uiterlijk en interieur geven de auto een heel moderne uitstraling en laten de auto weer helemaal meedoen in het EV-geweld. Op technisch vlak zien we de vernieuwing niet en dat lijkt een bewuste keuze vanuit Kia. Als je nu denkt dat hierdoor de aanschafprijs lekker laag blijft, moeten we je teleurstellen. Met een minimale prijs van 43.850 euro is de auto niet goedkoop te noemen, al krijg je direct al heel veel spullen.
De geteste ExecutiveLine gaat mee voor 50.190 euro, daar krijg je dan alle opties voor.

Met die prijzen concurreert de auto met de ruimere Nissan Ariya en Tesla Model Y. De Niro is nog steeds een heel complete en ruime auto en biedt op technisch vlak voldoende. Maar revolutionair is het allerminst te noemen en dat was zijn voorganger toch zeker wel.

Plus

+ Heel bruikbaar rijbereik
+ Weer fris en bijdetijds uiterlijk
+ Standaard complete uitrusting

Min

- Niet meer revolutionair
- Mist snellaadvermogen