



Kia Niro

De tussenstand

Duurtest | De Kia Niro is de best verkochte auto in zijn soort en zelfs een van de best verkochte auto's van Nederland. Dat vraagt om niet zomaar een test, maar een extra grondige test. Autozine heeft daarom een Niro als redactie-auto in gebruik genomen. Tijd voor de tussenstand na 2 jaar en 25.000 km.

Kia weet precies wat het grote publiek wil: een moderne auto, een hoge zit en een nette prijs. Wat de gemiddelde koper niet wil, is een baanbrekend of uitzonderlijk ontwerp. De Niro biedt daarom een uitgekiende balans tussen herkenbaar en modern, sportief en functioneel, avontuurlijk en bescheiden (alhoewel de legergroene kleur een bijzonder tintje aan onze redactie-auto geeft).



Ruimte

De Niro is een "crossover" en geen volbloed SUV. De Niro is lager dan een terreinwagen, maar hoger dan een conventionele personenauto. Dat is merkbaar aan de gemakkelijke, hoge instap. Daarna heeft de bestuurder geen machtig gevoel en is het overzicht over het verkeer slechts marginaal beter dan in een hatchback. De hoge bouw maakt het mogelijk om iets meer rechtop te zitten en daarom hebben alle passagiers voldoende hoofd- en beenruimte. De voorstoelen hebben veel verstelmogelijkheden en bieden daarom aan personen van uiteenlopend postuur goede steun.



De bagageruimte is ook ruim voldoende, maar verschilt per uitvoering. Bij onze plugin-hybride ("PHEV" voor "plug-in hybrid electric vehicle") is de brandstoftank naar achteren verplaatst om de batterij centraal onder de auto te kunnen plaatsen. Dat zorgt voor een optimale balans, maar zorgt ook voor iets minder kofferruimte. De achterklep van deze "DynamicPlusLine" is elektrisch bediend. Daarbij biedt Kia de optie om de achterklep te openen zodra de bestuurder achter de auto staat, maar dit is uiteindelijk uitgeschakeld omdat de achterklep te vaak opende terwijl slechts om de auto heen werd gelopen. Het automatisch sluiten is juist wel geactiveerd, want de elektronica detecteert correct wanneer de bestuurder wegloopt en het dus tijd is om te sluiten. Let op dat de plug-inhybride standaard niet wordt geleverd met een reservewiel en daarom ook niet met een krik.

Uitrusting

Zoals eerder aangegeven is de Niro geen innovatieve, maar wel een moderne auto. Tijdens de testperiode is ervaren dat Kia grofweg iedere drie maanden een update uitbrengt en steeds werd de auto iets moderner. De betrouwbaarheid van het infotainment-systeem is verbeterd, want vastlopers zijn sinds september 2024 niet meer voorgekomen. Ook is merkbaar dat de functionaliteit van zowel de auto als de smartphone-app wordt uitgebreid en de bediening vereenvoudigd. Heel fijn dat Kia hier zo actief mee is!

Mede daarom wordt het ingebouwde "Uvo" audio-, communicatie- en navigatiesysteem intensief gebruikt en doet de mobiele telefoon alleen dienst als bron van muziek (Apple CarPlay en Android Auto werken overigens prima). Toch is het infotainment-systeem zeker niet perfect. Het reageert vaak traag op commando's van de gebruiker en icons moeten vaak lang worden vastgehouden voordat er iets gebeurt. De spraakgestuurde assistent maakt geen gebruik van AI, maar is wel bruikbaar voor het dicteren van bestemmingen of het aanpassen van de temperatuur in de cabine.

De telefoon wordt juist wel gebruikt voor Kia's eigen app. Meer dan van tevoren verwacht wordt de app geraadpleegd om het opladen in de gaten te houden en na parkeren dubbel te "checken" of de auto echt op slot zit. Ze leken aanvankelijk overbodige luxe, maar na 2 jaar rijden zouden we het head-up display, de parkeercamera en de auto-holdfunctie niet meer willen missen.



Omdat onze Niro op kenteken is gezet voordat de Europese Unie draconische veiligheidsvoorzieningen vereiste, reageert de testauto nauwelijks op fouten en slordigheden. En dat is een zegen naast het gezeur van nieuwere auto's! Toch leest ook de Niro verkeersborden, want de adaptieve cruise-control kan aan de hand daarvan automatisch de snelheid aanpassen.

Weggedrag

De Kia Niro is beschikbaar met hybride, plugin-hybride en elektrische aandrijving. De gekozen motor is ook van invloed op het weggedrag, want het gewicht van een batterij is doorslaggevend voor het karakter. De lichte hybride heeft het meest scherpe en levendige weggedrag. De elektrische Niro is merkbaar zwaar en voelt statig naast de hybride. De plugin-hybride zit tussen beide in. Het onderstel kan het forse vermogen van de PHEV gemakkelijk verwerken. Ook op slecht wegdek en onder extreme weersomstandigheden heeft de Niro PHEV een neutraal en voorspelbaar weggedrag. Omdat de Niro een zo groot mogelijke doelgroep moet aanspreken, heeft de auto geen uitgesproken sportief of comfortabel karakter, maar iets er tussenin.



Na het in gebruik nemen van de duurtester viel direct op dat de auto meer "wiebelt" dan de eerder geteste Niro's. Dat komt omdat die allemaal op de grootste velgmaat stonden, terwijl onze "DynamicLine" een maatje kleinere velgen en dus meer rubber heeft. Ook bij remmen en (flink) gasgeven duikt en helt de Niro iets meer wanneer wordt gekozen voor kleinere velgen. Of dit een voor- of een nadeel is, is een kwestie van smaak. De ene bestuurder geeft de voorkeur aan meer dynamiek, de andere aan meer comfort. Een objectief voordeel van de kleinere velgmaat is het lagere verbruik.

Plug-in hybride

Alhoewel de volledig elektrische Niro rationeel gezien de beste keuze is (voordeligste in aanschaf en gebruik, meeste comfort), wijst de praktijk uit dat de hybrides het meest populair zijn. De plugin-hybride kan 63 km volledig afleggen (in de winter 50 km). Voor het laden ervan is aanvankelijk gebruik gemaakt van de laadpas die door de Kia-dealer werd verstrekt, maar vanwege de hogere opstartkosten per laadbeurt is uiteindelijk toch gekozen voor een andere aanbieder (zeker omdat een PHEV niet lang, maar wel heel vaak oplaadt).



Net als een volledig elektrische auto biedt de plug-inhybride de keuze uit drie niveaus voor regeneratie. Met andere woorden: de bestuurder kan kiezen hoe sterk de auto inhoudt bij het loslaten van het gaspedaal en dus hoeveel energie wordt teruggewonnen. Echter, in alle standen reageert de Niro PHEV nerveus. De Niro mindert in kleine schokkerige stapjes vaart en niet in een vloeiende beweging zoals de meeste andere elektrische en hybride auto's.

Daarbij is de combinatie van een benzine- en een elektromotor merkbaar complex. Immers, ze leveren verschillende vermogens bij verschillende toerentallen en moeten toch harmonieus samenwerken. De PHEV rijdt prima op alleen benzine of alleen elektriciteit, maar zodra de motoren tegelijk actief zijn is de Niro minder rustig dan plug-inhybrides van andere merken. In de sport-stand verloopt de samenwerking het beste, maar dit is vermoeiend vanwege het continue hoge toerental van de benzinemotor.

De prestaties van de 183 pk / 265 Nm sterke aandrijflijn zijn ruimschoots voldoende. Daarbij valt op, heel vreemd, dat de Niro soms oncontroleerbaar snel is in de achteruit. Wanneer de batterij bijna leeg is, gedraagt de Niro PHEV zich als een standaard

hybride en assisteert de elektromotor de benzinemotor alleen kortstondig voor meer souplesse en betere prestaties. Dan komt het verbruik met een kalme rijstijl uit op ongeveer 1 op 26. Met een stevige rijstijl loopt het verbruik op tot 1 op 15. Op hoge snelheid valt op dat de motor rustig blijft en de banden voor de meeste rijgeluiden zorgen. De kunst met een PHEV is om iedere rit zorgvuldig te plannen en overal waar mogelijk op te laden. Dit gaat onze eindredacteur zeer goed af, met als resultaat een gemiddeld benzineverbruik van 1 op 59 over zo'n 25.000 km.



Conclusie

Wat hebben we geleerd na 2 jaar en 25.000 km rijden? Waarom de Kia Niro zo succesvol is! Het succes is te danken aan de hoge zit, moderne maar niet baanbrekende techniek en een slimme mix van SUV en hatchback. De lange garantie zorgt voor veel gemoedsrust. Echter, uit de dure onderhoudsbeurten blijkt dat de klant deze garantie indirect zelf betaalt.

Wat een jaar Niro rijden ook leert, is dat de techniek zich razendsnel ontwikkelt. De recente komst van de Kia EV3 heeft de Niro (plugin)hybride minder relevant gemaakt omdat de EV3 voor hetzelfde geld nog veel meer kwaliteiten biedt. In de tussentijd hebben ook de Chinese merken de markt betreden en ook die dragen eraan bij dat de Niro nu als is ingehaald op het gebied van prijs en innovatie. Echter: de belangrijkste kwaliteit van de Niro is juist dat het een risicoloze keuze is. Wie een Niro koopt wil geen

hypermoderne auto of product van een nieuw merk uit een "vreemd" land. En hier overtuigt de testauto, want de eerste 25.000 zijn absoluut probleemloos verlopen. Het risicomijdende karakter geldt dubbel voor de plug-inhybrid waarbij de bestuurder kan snoepen van de geneugten van elektrisch rijden, met altijd het vangnet van de vertrouwde benzinemotor. ■



Specificaties

Kia Niro

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	442 x 182 x 155 cm
Wielbasis	272 cm
Gewicht	1.494 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	37 l
Bagageruimte	451/1445 l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1580 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	183 pk @ 5600 rpm
Koppel	265 Nm @ 1000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9.6 sec.
Topsnelheid	168 km/u
Verbruik gemiddeld	2.4 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	53 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 41.595,-
Prijs instapmodel	€ 35.795,-