

Voor de nieuwe kampeerder

Rij-impressie
Kia Niro
EV



Kia heeft zijn bestseller, de Niro, geheel in het nieuw gestoken. Het resultaat is een auto die keurig in de pas loopt met andere actuele modellen die we van het merk kennen. Ook de aandrijfvarianten zijn bekende kost. Voor het verrassingseffect zijn we op stap gegaan met de volledig elektrische Niro EV, die 750 kilo mag trekken.

TEKST PAUL CNOSEN FOTOGRAFIE JACCO VAN DE KUILEN MET DANK AAN ANWB EXPERT MICKEL VAN ERP; RONDREISCARAVANS.NL, SCHIEDAM

In 2017 reden we met een Kia Niro hybrid van de vorige generatie en een 1.300 kilo zware Adria aan de haak. Na afloop was de verheugende conclusie: het uitfaseren van de traditionele motorteknik hoefde dus niet het einde te betekenen van reizen met een caravan. Zes jaar later blijken de technische ontwikkelingen zó snel te zijn gegaan, dat we ervan opkijken als een nieuwe trekauto die we voor een eerste impressie rijden géén hybride aandrijving heeft.

Het leveringsprogramma van de Kia Niro is tekenend daarvoor: de basisversie is de hybrid, die een 1.6 liter GDi-brandstofmotor combineert met een flinke elektrische ondersteuning. Daarboven staat een plug-in hybrid, die dezelfde benzinemotor heeft, maar dan aangevuld met een semi-onafhankelijke elektrische aandrijflijn die het ook mogelijk maakt zo'n 60 kilometer volledig elektrisch te rijden. Beide auto's mogen 1.300 kilo trekken. De Kia Niro EV ten slotte heeft alleen maar een elektri-

sche aandrijving en mag 750 kilo trekken. Ondanks dat we gewend zijn aan deels elektrische aandrijving, heeft een vol-elektrische trekauto nog wel een exotisch tintje: het is (nog) geen volwaardige vervanger voor een traditionele caravan-trekker met een brandstofmotor. Althans, dat is als je zonder aanpassingen aan je kampeergewoontes wilt vasthouden. Wie met een grote caravan aan de haak zonder tankstop 600 kilometer verderop vakantie wil gaan vieren, hoeft op dit moment nog geen volledig elektrische auto op het verlanglijstje te zetten.

Vijftig jaar historie voor een nieuwe generatie

Maar, we verwelkomen ook een nieuwe generatie kampeers die andersom denkt. Die vragen zich af: kan ik met een

betaalbare elektrische auto met een caravan erachter op pad? De Kia Niro EV is het bewijs dat de mogelijkheid bestaat. Hij mag 750 kilo aan de haak hebben. Veel kampeers zullen dat benutten met een vouwwagen of een hippe teardrop caravan. Wij doken echter de caravanarchieven in en leenden bij caravanspecialist rondreiscaravans.nl de Niewiadow N126, beter bekend onder de oude naam Predom. De caravan die al een halve eeuw op de markt is mag dan een lichtgewicht zijn, de frontale oppervlakte is aanzienlijk. Dat heeft een grote invloed op het rijbereik van een trekauto en dat geeft wat ons betreft een eerlijker beeld van de rijervaring. Want los van een eerste kennismaking met de Niro, willen we ook uitvinden hoe ver je komt met een Kia Niro EV met een caravan erachter.



De hoofdsteunen hebben een zeer bijzondere vormgeving



Het dashboard is overzichtelijk, we zien veel bekende elementen uit andere Kia's

Karakteristieken

Merk en type Kia Niro EV
Motor elektrisch
Max. vermogen/max. koppel 150 kW (204 pk)/255 Nm
Accu capaciteit 64,8 kWh
Aandrijving voorwielaandrijving
Massa leeg/max. (opg. fabr.) 1.657 kg/2.200 kg
Max. aanhw. massa opgave fabrikant 750 kg
advies ANWB 750 kg*
Bandenmaat testauto 215/55R17
Vanafprijs € 44.795
 *o.b.v. door de fabriek opgegeven massa

Extra's testauto onder meer (meerprijs) ExecutiveLine-uitvoering (€ 5.600), metallic lak (€ 795), afneembare trekhaak (€ 912)

Voor meer informatie, actuele prijzen en de uitgebreide specificaties: [i kia.nl](http://kia.nl)



Trailermodus voorspelt goed

De wegligging van een elektrische auto met een caravan erachter is onovertroffen. Het lage zwaartepunt, de hoge automassa en het relatief hoge koppel zijn een garantie voor een zorgeloze rit. In het geval van de Niro is dat niet anders. De massa van de Niewiadow is niet te merken, je moet in je spiegel kijken om te ervaren dat er een caravan aan de haak hangt. Of op je actieradiusmeter, want Kia houdt keurig rekening met de trekcapaciteiten van de Niro. De boordcomputer heeft niet alleen een trailermodus, je kunt ook instellen of de aanhanger in de lichte, middelzware of zware categorie valt. De voorspelde actieradius wordt daarop automatisch aangepast, zodat je niet voor verrassingen komt te staan.

Extravert design

De nieuwe Niro breekt duidelijk met zijn voorganger. Die was tamelijk traditioneel van snit, de nieuwkomer valt flink op door zijn vormgeving. Dat extraverte design is de handtekening van het hedendaagse Kia. Of je ervan houdt, is vers

twee. Feit is dat er aan de buitenkant leuke foefjes te vinden zijn. Dunne led-techniek maakt het mogelijk om lampen in de meest exotische vormen te maken, dat bewijst de Niro volop. Een grappig detail zien we op de C-stijl. Die is vormgegeven als een kieuw, je kijkt er zo doorheen. De opening heeft daadwerkelijk een functie: het is de ventilatieopening van de batterij. Jammer is wel dat het je zicht schuin naar achteren belemmert. Gelukkig heeft de functionaliteit verder niet onder de vormgeving te lijden: de instap is prima, ook onder de achterklep

De Kia Niro EV is er voor een nieuwe generatie kampeers



Da's handig! De laadpoort van de Niro kan ook als 230V/16A-stopcontact dienen, bijvoorbeeld om de caravan op aan te sluiten

heeft de gemiddelde Nederlander prima stahoogte.

Prima interieur, gevoelig kunststof

Kia is er een meester in om bedieningselementen in het dashboard voor meerdere modellen te gebruiken. Sommige knoppen, zoals die van de ventilatie, kwamen we ook in andere recent gereden Kia's tegen. Het wat omslachtige systeem voor de instellingen van de airco, de navigatie en de radio zien we ook in de Niro weer terug.

Een dissonant in de zorgvuldige vormgeving is het materiaalgebruik. De harde kunststof op de deurpanelen en de achterzijde van de voorstoelen is extreem krasgevoelig, bij het inladen van de vakantiebagage is een beschadiging snel gemaakt. Een typisch Kia-handigheidje – de usb-laadpoort in de rugleuning van de



De C-stijl is mooi vormgegeven, helaas belemmert zijn breedte wel het zicht



Leuk detail: in de stoelleuning is een usb-C laadpunt aangebracht



De kieuwen bij de achterportieren laten koellicht naar de accu vloeien



De opbouwbare bagage-afdekking is een handigheidje



De trailermodus kan worden ingesteld op de omvang van de aanhanger

Via de laadpoort kan de Niro een caravan voeden vanuit de autobatterij



voorstoel – is gelukkig ook in de Niro te vinden. De binnenruimte is riant, zowel voor- als achterin zit je prima. De voorstoelen bieden een fijne zithouding. De bagageruimte is met 475 liter ruim zat, een opvouwbaar scherm dekt het af voor blikken van buitenaf.

Prestaties op dieselniveau

De prestatiecijfers van de Niro EV zijn aanzienlijk, maar niet exorbitant hoog. Waar je bij andere elektrische auto's koppels en vermogens met vier cijfers ziet langskomen, is het koppel van de Niro EV met 255 Nm op het niveau van de gemiddelde diesel van tien jaar terug en ook het vermogen van 150 kW is niet overdreven. Omdat de accu wel een flinke capaciteit heeft, pakt dit gunstig uit voor het opgegeven rijbereik bij solorijden. Volgens de

gebruikelijke WLTP-norm is dat 450 kilometer. ANWB Expert Mickel van Erp legt in het kader hiernaast uit wat we in de praktijk, met een caravan aan de haak, hebben ervaren.

Kampeerstroom uit de auto

Een accessoire dat Kia speciaal voor kampeerders lijkt te hebben gemaakt, is de load to device (L2D) stekker. Deze plug je in de laadpoort die in de snoet van de Niro zit, waardoor je een stopcontact met een spanning van 230 volt en een capaciteit van maar liefst 16 ampère hebt. Dat is meer dan menig camping te bieden heeft. Een volgeladen aandrijfaccu van de auto heeft ruim voldoende capaciteit om de caravan dagenlang van stroom te voorzien. Met de speciale kampeermodule voorkomt de boordcomputer dat je te weinig stroom overhoudt om te kunnen rijden.

Conclusie

De Kia Niro EV is qua prijzen en prestaties vergelijkbaar met bijvoorbeeld een Volkswagen Tiguan. Dit geldt uiteraard niet voor het trekgewicht en de actieradius. Neem je genoeg met een kleine caravan of een vouwwagen en heb je de tijd om op de vakantiebestemming aan te komen, dan is de Kia Niro EV een puike trekauto.



De frunk is 20 liter groot, een perfecte opbergplek voor de laadkabel



De zijclignoteurs zullen door hun kenmerkende vorm nooit achter een opzetspiegel verdwijnen



Testrapport* Kia Niro EV

Rijgedrag

Stabiliteit rechte weg	●●●●●
Stabiliteit in bochten	●●●●●
Wegrijden op helling	●●●●●
Bediening transmissie	●●●●●
Besturing	●●●●●
Bediening remmen	●●●●●

Bagageruimte

Inhoud bagageruimte minimaal (liters volgens opgave)	475+20
Tilhoogte (belast/onbelast, cm)	68/71
Dorpelhoogte (cm)	4
Breedte laadopening (cm)	108
Stahoogte onder klep (belast/onbelast, cm)	180/183
Sjorogen (aantal)	4
Stopcontacten 12V/230V	0

Comfort

Geluidsniveau (dBA) bij 90 km/u in hoogst mogelijke versnelling	59
Geluidscomfort	●●●●●
Ruimte en zitcomfort voorin	●●●●●
Ruimte en zitcomfort achterin	●●●●●
Overzichtelijkheid auto	●●●●●
<i>Brede C-stijl belemmert zicht naar achteren</i>	
Aansluiting 12V/usb/draadloze lader	1/4/1
Plaatsing aansluitingen	●●●●●
Bekerhouders	2
Hoeveelheid opbergruimte	●●●●●

Trekhaak

Getest type	Afneembaar
Bereikbaarheid vergrendeling	●●●●●
Bereikbaarheid oog t.b.v. breekkabel	●●●●●
Bereikbaarheid stekkerdoos	●●●●●
Maximale kogeldruk (kg)	100
Kogelhoogte (belast/onbelast, cm)	36/39
Caravan bij rij-impressie	Niewiadow N126
Beladen massa (kg)	750

*Gegevens op basis van eigen metingen, tenzij anders aangegeven. De aangeduide scores met ●●●●● zijn subjectieve beoordelingen op basis van de ervaringen van de redactie. Scores kunnen niet direct vergeleken worden met scores uit andere rij-impressies

Beoordeling ●●●●● = uitstekend ●●●●● = goed ●●●●● = voldoende ●●●●● = matig ●●●●● = slecht



De mening van ANWB Expert Mickel van Erp

"We hebben tijdens de rit met de Kia Niro EV niet alleen kennisgemaakt met de rijeigenschappen, maar ook met het rijbereik. Volgens de officiële fabrieksopgave zou de auto 450 kilometer kunnen rijden op één acculading. Met een caravan erachter haal je dat uiteraard niet, dat geeft de boordcomputer ook aan. Bij onze rit was de accu na 200 caravankilometers écht leeg. De Niro EV heeft een 72 kW-lader en kan ook via een supersnelle DC-lader opladen. Daardoor is hij in theorie behoorlijk snel weer opgeladen. Echter, als je begint te laden terwijl er minder dan 10 procent acculading over is, dan start het laadproces langzaam op. De laadsnelheid kan dan aanvankelijk flink teruglopen, het duurt dan even voordat er met het maximale vermogen geladen wordt. Het is in dit geval raadzaam om elke 160 kilometer een laadpaal aan te doen. In de praktijk zal dat neerkomen op twee uur rijden en drie kwartier laden."