Martijn Verhoef
15 december 2018

Laat die omslag maar komen

De laatste auto's met nul procent bijtelling verdwijnen deze maand van de Nederlandse bedrijventerreinen. Leaserijders zwaaien hun Opel Ampera, Mitsubishi Outlander en Volvo V60 uit. Ook de bijtellingsvriendelijke diesels hebben hun langste zakelijke tijd wel gehad. Het moment om een geschikte en enigszins betaalbare opvolger uit te kiezen komt steeds dichterbij. De kans is groot dat je daarbij aan elektrisch rijden denkt. Het aanbod van elektrische auto's is in korte tijd behoorlijk uitgebreid en de komende jaren zal dat nog veel groter worden. Auto's als de Opel Ampera-e en de Hyundai Kona EV blijken in de praktijk een meer dan behoorlijk rijbereik te hebben. Kia voegt zich graag in dat rijtje met de e-Niro. Een theoretisch verbruik van 455 kilometer volgens de WLTP-test klinkt aantrekkelijk. Hoog tijd om met de e-Niro op pad te gaan.

Verschil in details

Onderhuids deelt de e-Niro zijn techniek met Hyundai's Kona EV. Aan het exterieur kun je dat niet aflezen, want de auto's verschillen van elkaar als dag en nacht. De Kona EV is smaakgevoeliger, terwijl de e-Niro qua design meer een allemansvriend is. De auto is iets hoger dan zijn hybride broertje om het grotere accupakket een plaats te kunnen bieden onder de vloer. Speciaal bumperwerk met gekleurde accenten en een dichte grille onderscheiden de e-Niro van de hybride en plug-in versie van de Niro. Naast een optisch onderscheid zorgt de dichte neus voor een lagere luchtweerstand, zodat de iets hogere e-Niro tÃ³ch een lagere Cw-waarde heeft dan de andere Niro's. De lucht die de auto aansnijdt kan door de openingen in de voorbumper goed weggesluisd worden. De speciaal voor de e-Niro ontworpen 17-inch wielen dragen tevens bij aan het realiseren van een lage luchtweerstand.

Bij het samenstellen van de e-Niro kun je bovendien kiezen voor een aantal lakkleuren die alleen op de volledig elektrische telg leverbaar zijn. De auto is dus mooi onderscheidend, maar in tegenstelling tot andere elektrische auto's is het ontwerp niet

extravagant. Je hebt dan ook niet het gevoel dat je in een heel opvallende auto rijdt, iets wat veel zakelijke rijders waarschijnlijk zonder meer kunnen waarderen.

Andere indruk

Kia kiest met de e-Niro met overtuiging voor een cross-over, in plaats van een hatchback of SUV, als hun volledig elektrische vlaggenschip. Volgens de Koreanen is dit de carrosserievorm waar de markt om vraagt. De cross-over biedt meer binnenruimte dan een hatchback, komt minder agressief over dan een SUV en weet toch een hogere zitpositie te waarborgen.
Ten opzichte van de Kona EV is het binnenste van de e-Niro behoudender. De draaiknop waarmee je de transmissie kunt instellen springt het meest in het oog. Samen met de elektronische parkeerrem zorgt de draaiknop ervoor dat de middenconsole behoorlijk op de schop ging. Er is meer plek voor bekerhouders, het draadloos opladen van de telefoon en andere opbergvakken.

Op het centraal geplaatste touchscreen kun je specifieke informatie over het verbruik

en rijbereik van de e-Niro terugvinden. Daarnaast herbergt het systeem Apple Carplay, navigatie met zeer actuele verkeersinformatie van Tomtom en in de ExecutiveLine is er bovendien een hoogwaardige speakerset van JBL op aangesloten. Bovenop het dashboard vinden we een laadindicator, zodat je als je aan komt lopen gelijk kunt zien hoe vol de auto al geladen is. Dit is ook via een smartphone app op te vragen. Het vooraf inschakelen van de verwarming vanuit je warme huiskamer is er helaas niet bij, hoewel je de standkachel wel via het multimediasysteem kunt instellen.

Lekker ruim

Het materiaalgebruik is op een aantal plaatsen in het interieur niet overtuigend. De glimmende deurpanelen en de interieurlijsten zijn niet geheel onze smaak. Maar dan hebben we het meer over uitstraling dan kwaliteit, want het voelt allemaal wel hoogwaardig aan. Overigens is het goed om te vermelden dat de gekleurde Eco-accenten die je in het interieur van de testauto ziet, in Nederland niet leverbaar zijn. De zakelijke markt zit daar niet op te wachten.

EÃ©n van de voordelen van de e-Niro noemden we al eerder en dat is de hogere zitpositie. Ondanks dat de auto van buiten niet intimiderend hoog oogt, zit je lekker rechtop in de Kia. Bovendien is de zijdelingse steun van de volledig lederen voorstoelen goed en kun je de bestuurdersstoel uitgebreid elektrisch verstellen. Het is alleen jammer dat de zitting niet wat langer is, want dat zou het feest compleet maken. Aan ruimte voorin heb je in ieder geval geen gebrek, net als aan opbergvakjes. Maar ook achterin is het prima toeven, hoewel de auto iets aan hoofd- en beenruimte inlevert ten opzichte van de hybride Niro. De Nissan Leaf moet zijn titel van de ruimste achterbank in zijn klasse weer inleveren, want de e-Niro gaat hiermee aan de haal. Alsof dat allemaal nog niet genoeg is, weet de e-Niro ook nog eens de grootste bagageruimte binnen het segment te bieden. Met 451 liter inhoud kun je prima uit de voeten. Bovendien is er een handig opbergvak aanwezig onder de laadvloer om de laadkabel in op te bergen.

Snel en standvastig

Met 204 pk en 395 Nm koppel kun je prima aankomen bij een opschepfeestje aan de

bar. Bovendien is dat vermogen en koppel bijna direct beschikbaar, zodat de e-Niro absoluut vlot aanvoelt. Je hebt zelf in de hand of je een beroep op het volledige vermogen wilt doen. De Kia heeft vier rijmodi, te weten Normal, Sport, Eco en Eco+. In Normal reageert de auto al lekker enthousiast, maar in Sport wordt ook de besturing wat zwaarder en heb je nog meer rijbeleving. Zet je de rijstand op Eco of Eco+, dan gaat het je erom zo ver mogelijk met de acculading te komen. Die laatste stand zouden wij overigens alleen in de stad aanraden, want als je boven de 90 kilometer per uur komt, gaat er een irritant alarmgeluid af. In beide standen is de auto minder happig op commando's van het stroompedaal, maar het kan wel meer dan 100 kilometer aan actieradius schelen ten opzichte van de rijmodi Normal en Sport.

Met de flippers achter het stuur kun je instellen hoeveel de auto op de motor afremt als je het stroompedaal loslaat. Deze recuperatie zorgt ervoor dat stroom weer opgeslagen wordt in de accu's. Je kunt er ook voor kiezen om dit helemaal uit te zetten, zodat de auto lang uitrolt. In totaal zijn er vier standen, van nul tot drie, waarbij je in niveau twee en drie het rempedaal bijna niet zult aanraken. De e-Niro benut de voordelen van de elektrische auto volledig: naast het hoge en direct beschikbare koppel is het accupakket laag geplaatst. Dit zorgt voor een laag zwaartepunt en een prima wegligging in de bochten. Overhellen wordt tot een minimum beperkt en net na een bocht accelereer je er gemakkelijk weer uit. Het blijft voor de voorwielen wel lastig om al dat vermogen goed op het asfalt over te brengen. We merkten dat je met beleid moet accelereren, want op lagere snelheid heb je anders grote kans op wielspin.

Op de snelweg stelt de auto niet teleur. Tussensprintjes blijven snel aanvoelen en de begrensde topsnelheid van 170 kilometer per uur is zo bereikt. Op hogere snelheid verbruikt een elektrische auto flink meer stroom, maar ook na een rit over de Franse tolwegen liep de actieradius niet overdreven hard terug. Uiteraard moeten we gedurende een langere tijd in Nederland testen om tot een gedegen praktijkverbruik te komen, maar onze inschatting is dat je onder normale omstandigheden zo'n 380 kilometer ver komt. Ga je meer je best doen, dan ligt het WLTP-testverbruik van 455 kilometer echt wel in het verschiet.

Roet in het eten?

Net als veel andere elektrische auto's kampt ook de e-Niro met een probleem: hoe enthousiast de markt ook is, het aanbod van accu-onderdelen en de reistijd van de fabriek naar de showroom kan voor lange wachttijden zorgen. Reken op een levertijd van minimaal tien maanden, waarbij we nog van geluk mogen spreken dat Nederland samen met Noorwegen en Frankrijk de hoogste prioriteit heeft bij Kia voor de levering van elektrische voertuigen. In eerste instantie is de e-Niro alleen met het grootste accupakket te leveren. Prijzen beginnen bij 42.510 euro voor de DynamicLine. Zaken als navigatie, automatische airconditioning, adaptieve cruise control en rijbaanhulp zijn standaard aanwezig. Maar ook op stoel- en stuurverwarming kun je rekenen.
De ExecutiveLine is de meest complete e-Niro en biedt onder andere volledig lederen bekleding, stoelventilatie en een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel met bijbehorende geheugenfunctie en uitstaphulp. Voor 3.000 euro meer ten opzichte van de DynamicLine (dus fiscaal gezien een paar tientjes per maand) heb je dan een uiterst complete auto.

Met de e-Niro zet Kia de meest praktische betaalbare elektrische auto van dit moment neer. Niet alleen met een meer dan bruikbare actieradius, maar ook met het ruime interieur en zeer fijne rijeigenschappen weet de e-Niro ons te verleiden. Dat de e-Niro een succes wordt in Nederland durven we wel te voorspellen. De orderboeken tellen nu al duizenden inschrijvingen en alleen de lange levertijd kan nog roet in het eten gooien.

Plus

+ Zeer ruim
+ Complete standaarduitrusting
+ Fijne rijeigenschappen

Min

- Geen voorverwarming via app
- Zittingen van voorstoelen kort
- Lange levertijd