

PROVKÖRNING

Kia storsatsar på elektrifiering av sina bilar. I år ska hälften av alla nya Kia-modeller som säljs vara elektrifierade, och man ska sälja flest elbilar på svenska marknaden av alla märken. Vi har provkört modellen som ska göra jobbet.



"Mina damer och herrar, ska vi tro Kia så blir detta Sveriges mest sålda elbil i år. Den som lever får se."

KIA E-NIRO

Elbilen med nästan alla rätt

➔ **PÅ PAPPRET ÄR** Kia e-Niro rena bingovinsten. En helt eldriven bil med nollutsläpp förpackad i en rymlig mellanklasskaross med suv-stuk. Precis vad marknaden vill ha. Räckvidd på 455 km i den nya WLTP-körcykeln och ett vätskekyllt batteripaket som tål upprepade snabbladdningar och lång motorvägskörning. Massor med modern säkerhetsutrustning som autobroms med fotgängar- och cyklistskydd redan som standard. Ett, för klassen, stort bagageutrymme på 451 liter och rymligt baksäte. Prisvärda utrust-

Fakta

Drivlina: Elmotor fram, 204 hk vid 3800–8000 r/min, 395 Nm vid 0–3600 r/min. Automatlåda. Framhjulsdrift. Batterikapacitet 64 kWh.

Kaross: Längd 4375, bredd 1805, höjd 1560 mm. Vikt 1737 kg. Bagagevolym 451–1405 liter.

Prestanda: 0–100 km/h 7,8 sek. Toppfart 167 km/h. Förbrukning 15,9 kWh/100 km. CO₂ 0 g/km.

Euro NCAP: ★★★★★ (Hybrid)

Pris (efter bonus): 369 900 kr.

🌿 Lång räckvidd till ett attraktivt pris. Bra utrymmen och generöst med utrustning.

🚫 Saknar utstrålning och körglädje. Ingen sladd för vägguttag (Schuko).

ningspaket med läckra finesser som ventilerade framstolar och avancerad ljudanläggning. Och ett pris (60 000 kronor i klimatbonus är i dagsläget oklart) som gör den konkurrenskraftig med tanke på batterikapaciteten. Men hur bra är den egentligen?

Första intrycket när vi närmar oss e-Niro är den tillstängda truten. Elmotorn behöver inte kylning som en förbränningsmotor, så av aerodynamiska skäl har man täppt till fronten för lägre luftmotstånd. Det ger e-Niro ett helt annat uttryck än övriga Niro-modeller. Kia Niro erbjuder enbart med elektrifierade drivlinor, som hybrid, laddhybrid och nu som renodlad elbil. Förutom fronten, där även laddluckan sitter, är det inte

PROVKÖRNING

mycket av det exteriöra som avslöjar att detta är en elbil. Visst har e-Niro unika stötfångare och blå designdetaljer. Men det är på andra sätt vi märker att vi har med elversionen att göra. e-Niro är 20 mm längre och 15 mm högre än hybrid-Niro. Främst för att få plats med det stora batteripaketet på 64 kWh. Det finns även en version med 39,2 kWh och 136 hk. Men den är inte aktuell på svenska marknaden i dagsläget, även om rykten säger att den är på väg.

VI TAR PLATS i baksätet, en av Niro-modellens styrkor, men märker att takhöjden inte är lika generös som i hybridversionerna. Detta beror främst på att man har höjt golvet för att få plats med batteripaketet. Vi flyttar oss till framsätet och finner helt nya lösningar även här. Mittkonsolen har fått ny utformning. En liten plattform i mitten samlar de viktigaste reglagen, och växelväljaren har blivit ett vred. Den här lösningen skapar ett stort förvaringsutrymme under instrumentpanelen, inte helt olik i Tesla. Men någon jättestor pekskärm för att sköta bilens alla funktioner, som i Tesla, har inte e-Niro. Utan här är det hederliga knappar och reglage som gäller. Via en 7- eller 8-tums pekskärm (beroende på utrustningsnivå) sköter man navigering och infotainment. Bilens övriga funktioner manövreras via tydliga och logiska knappar. Det är uppenbart att Kia inte satsar på att vara först med teknik och funktioner, men vill göra dem tillgängliga för folket.

Unika stötfångare med blå lister även bak på helt eldrivna Niro.



En helt ny panel i mitten där växelväljaren har blivit ett vred. Nere till höger väljer man körsläge, och med paddlarna bakom ratten styrkan på motorbromsen.

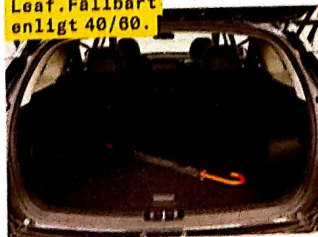
Kanske framför allt för dem som inte är särskilt intresserade av bilar. Detta för oss åter till faktumet att e-Niro är en fantastisk bil på pappret. Den har alla funktioner och egenskaper som en modern elbil för familjen bör ha. Men hur är den att köra?

Förnuftig är en beskrivning som dyker upp snabbt. Bilen har en elbilmässigt imponerande acceleration, och den låga tyngdpunkten (på grund av batteripaketet i golvet) ger den en bra väghållning. Men liksom Kias övriga bilar känns den mer som ett transportredskap än en glädjespridare. På rattens baksida sitter paddlar som styr styrkan på elmotorns motorbroms. Liknande dem



Kia e-Niro ska gå hela 455 km på en laddning enligt WLTP.

Stort bagageutrymme, något större än i Nissan Leaf. Fällbart enligt 40/60.



som sitter i den dubbelt så dyra Audi e-tron. Men i Kia måste du ställa in systemet efter varje gång du har ändrat körsläge. Och vill du att elmotorn ska bromsa hela vägen ner till 0 km/h måste du hålla inne vänster paddel.

Vi gillar verkligen tanken bakom funktionerna, men inte att man aktivt måste justera dem. Det finns även ett autoläge som lägger på lämplig mängd motorbroms beroende på trafik och topografi. Men detta är inget för den som hellre kör bil än åker bil.

Sammanfattningsvis kan Kia e-Niro beskrivas som en fantastisk elbil. Den är rymlig, har lång räckvidd och massor med bra utrustning och smarta finesser. Men den saknar utstrålning. Och styrkänsla. ●