

DUELLEN



Hyundai lyfter fram sina nyskapande former. Kia är mer återhållsam i linjerna.

Syskonhybriderna för dig

■ Hyundai Kona finns nu som hybrid efter att tidigare bara sålts som elbil och laddhybrid. Vi jämför med den närmaste konkurrenten och koncernkollegan Kia Niro Hybrid.

Här är de ovanliga men ändå helt vanliga versionerna av Hyundai Kona och Kia Niro. Bilar som har hybridmotorer utan sladd och utan möjlighet att laddas via eluttaget.

Försäljningen av vanliga hybrider är inte stor, men målgruppen finns: Alla som inte har möjlighet att ladda från nätet. Alla som

kör mer än fem mil i stöten. För dem är vanliga hybrider bättre alternativ än laddhybrider.

Kia Niro Hybrid har funnits på marknaden sedan 2017 och drivs av en 1,6 liter stor bensinmotor med 105 hästkrafter. Den jobbar tillsammans med en elmotor på 43 hästkrafter. Gemensam systemeffekt är dock

141 hästkrafter eftersom motorerna inte jobbar för fullt samtidigt. Batteripaketet är bara 1,6 kilowattimmar stort och laddas vid inbromsningar, när man släpper gaspedalen och i nedförsbackar. Sedan används den återvunna energin av elmotorn. Hybridbilar drivs med bensin och hybridtekniken hjälper bara till att få ut så mycket som möjligt ur varje droppe.

Enligt den nya hårdare körcykeln WLTP klarar sig Kia Niro på 0,48 liter bensin per mil. I verkligheten drar bilen drygt halvlitern

Det handlar inte bara om två olika namn på likadana bilar. Både utvändigt och invändigt hittar vi ganska stora skillnader. Dessutom skiljer priset.

i blandad tätortstrafik. Förbrukningen tål att jämföras med en snål diesel, minus avgasskammen.

Tekniken i den nyare modellen Hyundai Kona Hybrid är densamma som i Kia Niro Hybrid, de är som sagt koncernsyskon. Likadan bensinmotor och elmotor. Men det handlar inte bara om två olika namn på likadana bilar.

Både utvändigt och invändigt hittar vi ganska stora skillnader. Dessutom skiljer priset. Nykomlingen Hyundai Kona kostar från 234 900 kronor medan Kia Niro Hybrid startar

på 275 800 kronor (kamppanpris). Det är oklart vad vi får för de extra pengarna som Kia vill ha.

Även Hyundai Kona är snål på dropparna. WLTP-körcykeln säger 0,5 liter per mil, och där någonstans ligger man i verkligheten. Kraften räcker till, men bilen känns inte speciellt pigg. Övergången mellan el- och bensindrift sker nästan lika omärkligt som i Toyotas hybridmodeller, vilket är ett gott betyg. Men brummet avslöjar förbränningsmotorn när den går i gång. Vi gillar att bi-



Dagens så kallade "crossovers" är familje- och stadsbilar.



Ett paket för 19 900 kronor krävs för digital förarmiljö i Kia.



Tvådelat ryggstöd utan genomlastningslucka.



Den breda ryggdelen är placerad till höger i Kia.

FAKTA · KIA NIRO HYBRID

Miljö

Koldioxidutsläpp: 109 gram/km vid blandad körning.
Förbrukning: 0,48 liter/mil vid blandad körning.

Ekonomi

Pris/Privatleasing: Från 275 800 kr (kampanj) / Från 3 695 kronor per månad.
Miljöförmåner: Nej.
Årlig fordonsskatt: 1 508 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.
Garantier: Nybil 7 år/15000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans 7 år.

Teknik

Bensin: 1,6 liter. 105 hk, 147 Nm. Elmotor: 43 hk, 170 Nm. Total effekt 141 hk. Batterikapacitet 1,6 kWh.
Drivning: Framhjulsdraft.
Växellåda: 6-växlad automatlåda.
Acceleration 0-100 kilometer i timmen: 11,5 sekunder.
Toppfart: 162 km/tim.

Digitalt

Pekskärm: Ja. 10,25 tum.
App: Ja. UVO Connect.
Apple Carplay/Android Auto: Ja/ Ja.
OTA (nätuppdatering): Nej.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 435/180/154 centimeter.
Bagagevolym: 427-1425 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.
Tjänstevikt: 1 523 kg.
Maximal släpvagnsvikt: 1 300 kg.

BETYG

Köregenskaper:	4
Säkerhet:	3
Komfort:	4
Miljö:	4
Ekonomi:	3
Totalbetyg:	18 av 25

- **Plus:** Lång garanti. Låg bensinförbrukning.
- **Minus:** Ingen genomlastningslucka. Hög lasttröskel.

FAKTA · HYUNDAI KONA HYBRID

Miljö

Koldioxidutsläpp: 115 gram/km vid blandad körning.
Förbrukning: 0,50 liter/mil vid blandad körning.

Ekonomi

Pris/Privatleasing: Från 234 900 kr / Från 3 395 kronor per månad.
Miljöförmåner: Nej.
Årlig fordonsskatt: 2 000 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.
Garantier: Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans 5 år.

Teknik

Bensin: 1,6 liter. 105 hk, 147 Nm. Elmotor: 43 hk, 170 Nm. Total effekt 141 hk. Batterikapacitet 1,6 kWh.
Drivning: Framhjulsdraft.
Växellåda: 6-växlad automatlåda.
Acceleration 0-100 kilometer i timmen: 11,2 sekunder.
Toppfart: 160 km/tim.

Digitalt

Pekskärm: Ja. 7 och 10,25 tum som tillval.
App: Ja. BlueLink.
Apple Carplay/Android Auto: Ja/ Ja (tillval).
OTA (nätuppdatering): Nej.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 416/180/156 centimeter.
Bagagevolym: 361-1 143 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.
Tjänstevikt: 1 470 kg.
Maximal släpvagnsvikt: 1 300 kg.

BETYG

Köregenskaper:	4
Säkerhet:	3
Komfort:	3
Miljö:	4
Ekonomi:	4
Totalbetyg:	18 av 25

- **Plus:** Kompakta yttermått. Låg bensinförbrukning.
- **Minus:** Benutrymmet. Kort lastlängd.

som vill köra utan sladd

larna precis som Toyota drar i väg med elmotorn, helt ljudlöst.

Men kraftöverföringen är ändå inte riktigt lika sömlös som i Toyotas modeller som har en steglös växellåda medan Kia och Hyundai har en sexväxlad automatlåda. Den sistnämnda ger en mer direkt koppling mellan varvtal och fart. Har man motoröra brukar man gilla det.

Både Kia och Hyundai har rejäla stolar med relativt fast stoppning. Förarmiljön känns en generation nyare i Kia Niro som bju-

der på en skärm framför ratten och en stor informationsskärm på 10,25 tum. Samma skärmstorlek finns till Hyundai Kona och ingår i ett teknikpaket för 15 900 kronor.

När vi tittar i prislstan förstår vi att nymodigheterna i Kia Niro inte är gratis. För att få den moderna bildskärmen framför ratten måste vi köpa pluspaket 2 för 19 900 kronor. Testbilen är i det utförandet, med ett kampanjpris på 295 700 kronor.

Eftersom bilarna har likadan teknik har de samma prestanda. Toppfarten

är runt 160 kilometer i timmen. Det är fartresurser som räcker för alla normala trafikmiljöer, i Sverige och utomlands.

Ljudnivån är "så där" i båda bilarna. Det läcker in väggljud och motorn hörs när den måste jobba. Inte förstahandsvalet för en lång bilsemester.

Båda bilarna känns alerta att köra och styrningen förmedlar en bra väggkänsla. Fjädringen är relativt fast, typisk för biltypen.

Den stora skillnaden mellan bilarna hittar vi bakom främre ryggstöden. Kia Niro är 19 centi-

meter längre och har tio centimeter längre avstånd mellan fram- och bakhjul. Det betyder att Kia Niro har märkbart bättre benutrymme i baksätet.

Samma sak i lastutrymmet, Hyundai har tio centimeter kortare lastgolv och dessutom tio centimeter lägre lasthöjd under insynsskyddet. Under golvet finns dock stuvfack, vilket Kia Niro saknar.

Båda bilarna ger mersmak. Motorerna är trevliga och den automatiska växellådan gör körningen enkel och bekväm. Bränsleför-

brukningen är bevisligen låg, WLTP-siffran ljuger inte.

Men vilken av dem är bäst köpet? För en gångs skull är svaret lätt. Värdesätts baksätet- och bagageutrymme är det Kia Niro som gäller. Annars slår du till på Hyundai Kona. Att bilen mäter kompakta 4,16 meter är ett plus i många situationer, inte bara när du ska parkera.

Prismässigt har dessutom Hyundai Kona en fördel. Bilen säljs i tre versioner med en prislapp som startar på 234 900 kronor. Men det gäller att lusläsa

utrustningslistorna, Kia och Hyundai håller inte jämna steg. Billigaste versionen Kona Life har automatisk klimatanläggning och autobroms som upptäcker fotgängare och cyklister. Höjer du insatsen till 254 900 kronor får du Kona Trend, med finesser som en sju tum stor pekskärm, Apple Carplay, backkamera, nyckellös öppning och rattvärme. Kia Niro börjar på 275 800 kronor då den tidigare billigaste versionen för 259 900 kronor inte längre finns i utbudet.

MIKAEL STJERNA
helg@sydsvenskan.se

FOTO: PATRIK LINDGREN