

Doordruk uit **18** 25 augustus 2016

auto**visie** SINDS 56

**DUBBEL
TEST**

KIA NIRO VERSUS
NISSAN QASHQAI



**Hybride crossover
of een 'normale' SUV?**



Tegengeluid

De Nissan Qashqai voert al jaren de hitlijst aan van best verkochte crossovers in het middenklassesegment. Maar hij krijgt een elektronisch antigeluid: de Kia Niro Hybrid.

TEKST PETER HILHORST FOTOGRAFIE MARTIJN BRAVENBOER

DE NISSAN QASHQAI IS DE POPULAIRE VOLKSZANGER IN DE MIDDENKLASSE. Hij is in het C-segment namelijk met afstand de best verkochte crossover zonder dat hij bijtellingsvoordeel biedt. Dat betekent maar één ding: de particuliere koper is verantwoordelijk voor het enorme succes. Een hoge instap, zuinige benzinemotoren met turbo, een vlot uiterlijk en gunstige prijzen zijn de pakkende teksten die vooral een wat rijpere doelgroep uit volle borst meezingt. Maar uit Korea komt nu een ander geluid dat hitpotentie heeft onder liefhebbers van eerdergenoemde onderwerpen. Geen *downsized* turbomotor om het huishoudboekje te ontzien, maar hybridetechniek. Verpakt in een vlotte crossover die op papier vergelijkbare specificaties heeft. Deze Kia Niro Hybrid moet het steevast drukbezochte optreden van de Nissan gaan verstoren. Is dat aannemelijk of zorgen de elektrische invloeden voor verstoring?

Kosten, veiligheid & uitrusting

Ja, maar die hybridetechniek is toch veel duurder dan een conventionele aandrijflijn? In principe wel, ware het niet dat het bpm-bedrag bepaald wordt aan de hand van de CO₂-uitstoot. De Kia is (in theorie) veel schoner, dan de Nissan en dat compenseert zijn 4500 euro hogere nettoprijs. Het resultaat is dat de louter als hybride leverbare Niro er is voor 24.725 euro en de Nissan Qashqai vanaf 24.790 euro. Maar de ervaring leert dat de particuliere koper een royaal uitgeruste versie kiest en dat brengt het volgende duo bij elkaar. Voor 32.395 euro staat er een nagenoeg *fully loaded* Kia Niro 1.6 GDi Hybrid Sportsline klaar. Standaard met een zestraps automaat met dubbele koppeling en een gecombineerd vermogen van 141 pk. Dan zijn zo'n beetje alle uitrustingswensen vervuld met een navigatiesysteem, 18-inch lichtmetalen wielen, leren bekleding, stoelverwarming,

adaptieve cruisecontrole, rijstrookassistentie met stuurhulp, dodehoekdetectie en een achteruitrijcamera. De remingrepen van die automatische snelheidsregeling en de stuurcorrecties om tussen de lijnen te blijven verlopen overigens wat ruw. Opmerkelijk genoeg ontbreken parkeersensoren in de voorbumper en elektrisch bedienbare voorstoelen.

Nissan heeft met de 31.090 euro kostende Qashqai DIG-T 115 Tekna een prima tegenhanger. Hij weegt bijna 200 kilogram minder dan de Kia en met slechts 115 pk komt hij tot vergelijkbare prestaties in combinatie met een handgeschakelde zesbak. Ook in de uitrustingsstrijd biedt hij de Niro goed partij. Hij heeft parkeersensoren rondom, inparkeerhulp en elektrisch bedienbare voorstoelen om zich te onderscheiden van de Koreaan. Op zaken als een navigatiesysteem, leren bekleding, 19-inch

lichtmetalen wielen en dodehoekassistentie knikt de Nissan ook bevestigend. Stuurcorrecties ontbreken om de auto tussen de lijnen te houden en ook adaptieve cruisecontrole is niet aanwezig. Overigens is er voor een stevige 3500 euro extra een cvt-automaat leverbaar. In de vaste lasten is de Qashqai milder voor de portemonnee. De verzekeringspremie is een tientje per maand lager en de wegenbelasting ruim zeven euro. De motorrijtuigenbelasting valt mee voor de Kia, omdat je als hybriderijder 125 kg van het kentekengewicht mag aftrekken als beloning voor je 'groene' gedrag. De leaserijder negeert de Qashqai, maar vindt de Niro met zijn 21 procent wel interessant. De Kia heeft een hoger leasetarief, waardoor dat voordeel weer wordt opgeheven. De Kia paait de privékooper met zijn garantievooraarden. Er is zeven jaar zekerheid, maar dan moet hij wel elke 15.000 kilometer of jaarlijks een onderhouds-

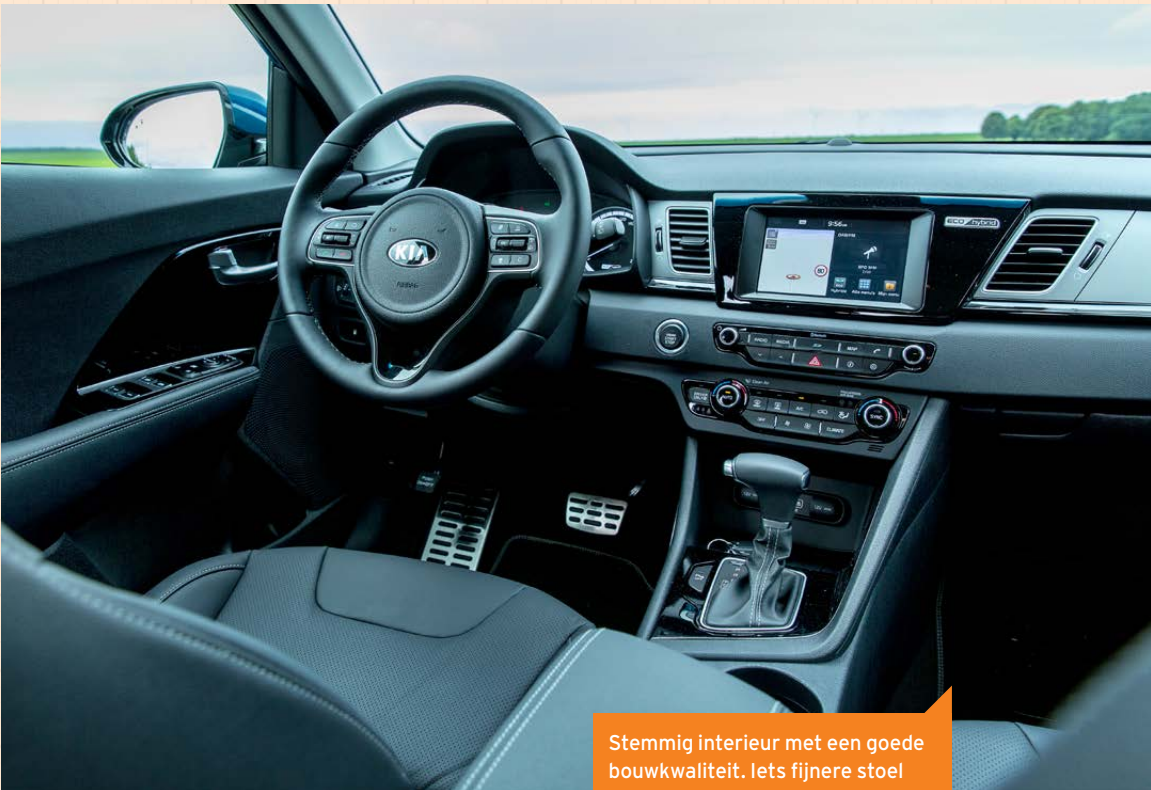
TEST
Kia Niro vs. Nissan Qashqai



Boven: de Niro gaat verrassend goed de hoek om. Onder: ruim voldoende beenruimte en een hogere zitting dan in de Nissan.



Een trekhaak kan, ondanks het hybride karakter van de Niro. Onder: twee fraaie digitale schermjes achter het stuur.



Stemmig interieur met een goede bouwkwaliiteit. Iets fijnere stoel dan in de Nissan, maar desondanks nogal vlak van vorm.



beurt hebben. Nissan levert drie jaar garantie en wenst de auto dan elke 30.000 kilometer of twee jaar in de werkplaats te zien. Dus? Voor de particulier is de Qashqai een paar tientjes per maand voordeliger dan de Niro, terwijl je in de Kia gevoelsmatig zorgelozer rondrijdt.

Ontwerp & interieur

De financiën zullen niet voor een doorbraak zorgen in de aankoopoverwegingen. Het uiterlijk mogelijk wel. De Niro is beslist geen SUV, daarvoor moet u bij de Sportage zijn. De Niro is een goed geproportioneerde mix van hatchback-, MPV- en SUV-ingrediënten. Met de bekende Kia-grille die geflankeerd wordt door koplampen die als wijd opengesperde ogen de wereld inkijken. De tweede generatie Qashqai is inmiddels 2,5 jaar op de markt en nog altijd oogt hij geenszins gedateerd. Met de grote wielen, de standaard led-koplampen en de witte lak trok hij in onze testperiode beduidend meer aandacht dan de nieuwe Kia Niro. De buitenzijde van de spreekwoordelijke metalen jas van de Nissan is aansprekender, de

‘voering’ van de Kia zal meer mensen bekoren. Het interieur is weliswaar stemmig zwart, maar wel met enkele aluminiumkleurige stripjes om het donkere geheel te breken. Het is vooral de degelijke bouwkwaliiteit die indruk maakt. Geen gekraak, solide geluiden als je klopt op de materialen en nette sluitnaden. Gewoon een fraai geheel. De ergonomie is goed met overzichtelijke knoppenclusters en het navigatiesysteem werkt probleemloos. Snelle reacties op de input, een kraakhelder scherm en een logische bedieningsstructuur. De Qashqai bevindt zich een treetje lager op de afwerkingsladder. Ook hier een saaie kleurstelling met een dashboard voorzien van een zachte kunststof aan de bovenzijde. Het zijn vooral de harde panelen die minder degelijk overkomen dan in de Niro. De transmissietunnel is ingelegd met hard plastic dat kraakt en beweegt als je erop drukt. Ook de vormgeving is rommeliger dan het strak georganiseerde geheel in de Kia. De aansturing en werking van het Nissan-navigatiesysteem met aanraakscherm zijn goed, maar de graphics ogen achterhaald. De afwerking en



het materiaalgebruik van de Kia liggen op een hoger niveau dan in de Nissan. Bovenmodaal tegenover modaal.

Comfort & functionaliteit

Niet iedereen zal het verschil in kwaliteitsbeleving van doorslaggevend belang vinden, maar de zitpositie misschien wel. In de Qashqai zit je heel hoog, als de scheidsrechter van een tenniswedstrijd, terwijl je in de Niro veel dicht bij het asfalt zit. De Kia-stoel heeft in de hoogste stand dezelfde afstand tot de ondergrond als de Nissan-stoel in zijn laagste positie. Er zit grofweg tien centimeter verschil tussen en gevoelsmatig is dat nog veel meer, doordat je in de Niro tegen het dashboard aankijkt en in de Qashqai erop neerkijkt. Enfin, het SUV-gevoel is overtuigender in de Japanner. De fijnere stoel staat echter in de Koreaan, want die is iets

groter en minder plat dan die van de Nissan. Al hebben beide geen topmeubilaire, het is allemaal vrij vormloos om maar bij een zo groot mogelijk publiek in de smaak te vallen. Voorin is het kortom een gelijkspel: de Nissan heeft de hogere zitpositie, de Kia de betere stoel.

Zittend op de achterbanken van beide auto's ontstaat er wel een duidelijke rangschikking. In de Qashqai kom je met 1,80 meter lengte al met het hoofd tegen de dakhemel en de bovenbenen krijgen er door de lage plaatsing van de zitting ook weinig steun. De beenruimte is wel royaal, een centimeter meer dan in de Niro. Maar in die Kia zit je prettiger doordat zitting flink hoger staat (op het accupakket) en er veel meer hoofdruimte is, waardoor de benen ondanks een korte zitting meer steun krijgen. In de breedte ontlopen ze elkaar niet, waardoor de

‘De hybride-unit is superieur aan de compacte turbomotor’

winst op de tweede zitrij naar de Kia gaat. Het is de betere gezinsauto. Klappen we de vijfde deur open dan is zichtbaar dat de slim gepositioneerde accu's van de Niro geen bagageruimte opslokken. Hij biedt 427 liter inhoud tegen 430 liter in de Qashqai. Met de leuningen neergeklapt zet de Kia 1415 liter op het scorebord, maar dan gaat de Nissan daar met 1598 liter wel fors overheen. In een eerdere test melden we dat de Niro niets zou mogen trekken, maar pas aan het eind van dit jaar door grotere achterremmen en een verbeterde koeling van de aandrijflijn 1300 kg zou mogen voortsleuren. Welnu, de hier geleverde Niro's hebben die aanpassingen al, waardoor hij nu met gemak een caravan kan trekken. De Qashqai mag zelfs 100 kg minder aan de haak nemen.

Prestaties & verbruik

Tot zover zit de hybride aandrijflijn de praktische bruikbaarheid van de Niro geen moment in de weg en dat blijft zo. Er zullen weinig mensen zijn die deze Kia speciaal willen hebben om zijn hybride-unit, maar nog minder



TEST
Kia Niro vs. Nissan Qashqai



Een aardig ogend interieur, maar een minder degelijk geheel dan in de Kia Niro. Ook hier een wat te vlakke zitting.



Boven: parkeersensoren en een camera ter ondersteuning. Geheel onder: een nogal rommelig ogende motorruimte.



**Testnotitie
Klaas-Aart Kok**



Vooraf dacht ik dat de Kia Niro het moeilijk zou krijgen tegenover de Nissan Qashqai. Met zijn turbomotor en handbak spreekt die wat meer tot de verbeelding dan de 'verstandige' hybride-aandrijving van de Niro. In de praktijk blijkt echter dat de elektromotor in de Kia de 1.6-liter verbrandingsmotor perfect aanvult. Hierdoor valt het gebrek aan vermogen dat de Qashqai in de lagere regionen heeft nog meer op. Onder de 2500 toeren zit er maar weinig gang in. Daar komt nog bij dat de samenwerking van elektro-/benzinemotor en de automaat met dubbele koppeling in de Niro erg soepel verloopt. Als autoliefhebber durf ik het bijna niet te zeggen, maar in dit geval is de hybride gewoon de betere optie.



Weinig hoofdruimte. Boven: het esp reageert met ruwe ingrepen als de rolsensor te veel beweging om de lengteas signaleert.



personen zullen hem na een proefrit daarom laten staan. De 1,6 liter viercilinder zonder turbo krijgt precies de hulp van de elektromotor die hij nodig heeft. De benzinemotor levert namelijk pas bij 4000 toeren per minuut zijn bescheiden 147 Nm. De elektromotor heeft vanuit stilstand echter onmiddellijk 43,5 pk en 170 Nm beschikbaar om het koppelgat dicht te smeren. Daardoor ontstaat geen bijster snelle aandrijflijn, maar wel eentje die goed oppakt en voldoende trekkracht levert voor acceptabele prestaties. Volledig elektrisch rijden kan en dat bepaalt de motorencombi zelf, want er is geen knop om dat te activeren. Vooral bij snelheden lager dan 60 km/h kun je emissieloos rijden, maar zelden langer dan een kilometer of twee. De automatische zesbak met dubbele koppeling rijdt de aandrijflijn bij cruisetempo op het gecombineerde koppel van 265 Nm en haalt daardoor het beste uit het duo. Bijna alsof je in een grote SUV rijdt met een koppelrijke zescilinder onder kap, maar alleen zonder de bijbehorende prestaties. Hij haalt in 10,6 seconden 100 km/h en is daarmee bijna één tel sneller

dan de fabrieksopgave en iets vlotter dan de Qashqai. Het beloofde fabrieksverbruik van 1 op 22,7 wist de Niro niet te halen, maar met 1 op 22,3 kwam hij indrukwekkend dichtbij. Het bewijs dat een hybride een serieus te overwegen optie is in dit segment.

Het praktijkverbruik van de Qashqai onderstreept dit alleen maar. Door uiterst terughoudend gas te geven en zeer geconcentreerd zuinig te rijden haalden we 1 op 15,6, terwijl je in de Niro nauwelijks je best hoeft te doen. De 1.2-liter viercilinder turbomotor met 115 pk en 190 Nm moet er dan ook stevig aan trekken. Bovendien heeft hij een smalle powerband, want bij lage toeren doet hij niet veel, om pas rond 3000 toeren per minuut op te leven en dan keurig door te halen tot 5000 toeren per minuut. Door de lange versnellingen blijf je relatief lang

in het toereengebied hangen waarin de motor weinig fut heeft. De zesbak schakelt licht en trefzeker en ook de koppeling laat zich probleemloos bedienen. Die vraagt weinig kracht en grijpt vriendelijk aan. De aandrijflijn van de Nissan vraagt meer arbeid van zijn bestuurder. Om bij het inhalen tot dezelfde prestaties te komen als de Niro moet worden teruggeschakeld, terwijl hij qua verbruik een straatlengte achterblijft. De hybride-aandrijflijn is simpelweg superieur aan de compacte turbomotor.

Rijeeigenschappen

In het vorige nummer bliezen we de loftrumpet over het goede rijgedrag van de Kia Sportage en legden we een verband met het testcentrum van de Koreanen bij de Nürburgring. Welnu, ook deze Niro staat op een keurig afgestemd en bovenal verfijnd onderstel. Het

'Het SUV-gevoel is overtuigender aanwezig in de Nissan Qashqai'

afrolcomfort is met 18-inch wielen op klinkerwegen nog prima, alleen heeft de voorzijde een wat slap gedempte uitgaande demperslag, waardoor er bij hard van een drempel af rijden een klap klinkt. Positief gevolg is wel dat dieper liggende putdeksels goed worden verwerkt. De Nissan Qashqai staat beduidend steviger op zijn poten om het hogere koetswerk te controleren. Vooral de achterzijde is stug, maar door een uitstekende damping worden hobbels soepel verwerkt. Maar juist op de kortere oneffenheden, waar de Niro goed scoort, laat deze Qashqai met 19-inch lichtmetaal een stoterig rijgedrag zien. De grote wielen zorgen voor duidelijk minder comfort, waardoor 18-inch de betere keuze is.

De Koreanen weten inmiddels ook hoe ze auto's maken die rijvreugde weten op te roepen. De besturing is licht, precies en varieert niet in gevraagde stuurkracht. Gevoel zit er niet in, maar toch is het een aardig rijdende auto die op zijn brede sportbanden (225/45 R18) bovengemiddeld strak de hoek omgaat.

Er is veel grip en weinig rol aan de achterzijde, waardoor hij makkelijk van richting verandert. Je draait aan het stuur en vrijwel direct volgt er een reactie. De Niro is wendbaar en stuurt, gechargeerd gesteld, bijna als een driewieler. Het (accu)gewicht zit laag in de auto en wordt goed gecontroleerd zodat er geen verrassende overstuurreactie komt. Hij glijdt uiteindelijk over zijn voorwielen, voordat het niet uitschakelbare esp ingrijpt. Een probleemloos rijdende crossover die door zijn enthousiaste reactie op het stuur iets van rijplezier weet te leveren. Ook de Qashqai gaat keurig de hoek om, maar wordt eerder teruggefloten door het stabiliteitsstelsel dat vrij vroeg ingrijpt als de rolsensor alarm slaat. De besturing gaat fors zwaarder dan in de Kia door toedoen van de grote wielen en sportieve banden, waardoor je tijdens manoeuvreren en bochtenwerk meer kracht moet leveren. Bovendien verandert de weerstand in de besturing onder invloed van de krachten die op de ophanging werken. De Niro is dan ook niet alleen de comfortabelste van de twee, maar ook de meest dynamische.

Kia Niro 1.6 GDI Hybrid Sportsline DCT6 / Nissan Qashqai DIG-T 115 pk Tekna

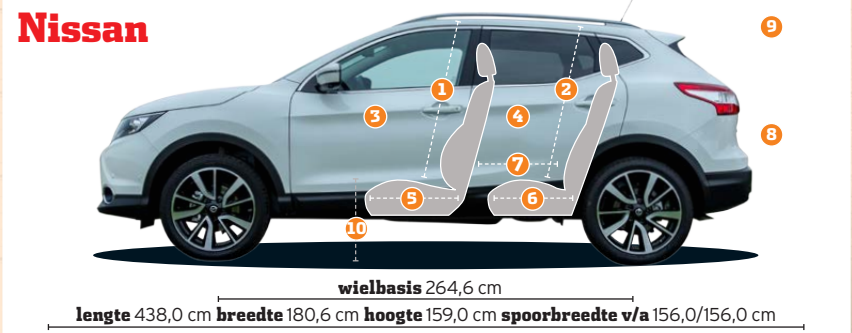
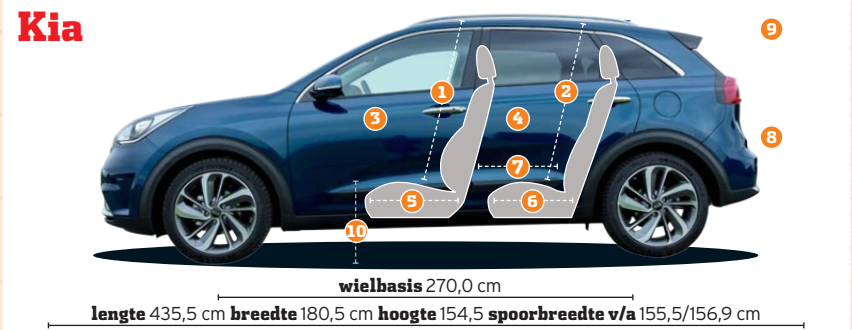
Specificaties		
motor	Kia vier-in-lijn, 1580 cm³ vier kleppen per cil., elektromotor	Nissan vier-in-lijn, 1197 cm³ vier kleppen per cilinder, turbo
max. vermogen	105 pk (77,2 kW)/5700 min¹ (elektromotor 43,5 pk)	115 pk (85 kW)/4500 min¹
max. koppel boring x slag	147 Nm/4000 min¹ (170 Nm)	190 Nm/2000 min¹
max. gecomb. verm./koppel	72,0 x 97,0 mm 141 pk/265 Nm	72,2 x 73,1 mm
brandstof	benzine	benzine
specifieke massa	10,1 kg/pk	10,9 kg/pk
specifiek vermogen	66,4 pk/l	96,1 pk/l
transmissie	automatisch, zesbak, dubb. kopp.	handgeschakeld, zesbak
aandrijfwijze	voorwielen	voorwielen
besturing	elek. bekrachtigd, tandheugel	elek. bekrachtigd, tandheugel
wielophangingen	vóór onafhankelijk, McPherson achter onafhankelijk, multi-link	vóór onafhankelijk, McPherson achter semi-onafh., torsie-as
remmen	vóór geventileerde schijven achter massieve schijven	vóór geventileerde schijven achter massieve schijven
abs/esp	ja/ ja	ja/ ja
banden	225/45 R18	225/45 R19

De concurrentie	
	Renault Kadjar Bose Energy TCe 130 pk € 31.290,-- ★★★★★
	Seat Ateca 1.4 EcoTSI 150 pk Xcellence € 31.800,-- nog niet getest
	Ford Kuga 1.5 EcoBoost Titanium 2WD 120 pk € 31.490,-- ★★★★★



TEST
Kia Niro vs. Nissan Qashqai

Maten en gewichten		
carrosserie	Kia vijfdeurs crossover	Nissan vijfdeurs crossover
binnenhoogte voor (1)	103 cm	97 cm
binnenhoogte achter (2)	100 cm	91 cm
binnenbreedte voor (3)	141 cm	144 cm
binnenbreedte achter (4)	135 cm	135 cm
zitdiepte voor (5)	50 cm	48 cm
zitdiepte achter (6)	45 cm	46 cm
zitruimte achter (7)	71 cm	72 cm
tildrempel (8)	74 cm	76 cm
klephoogte (9)	183 cm	191 cm
zithoogte min./max (10)	51/57 cm	58/64 cm
inhoud bagageruimte	min. 427 l. max. 1425 l.	min. 430 l. max. 1598 l.
tankinhoud	45 l	55 l
draaicirkel	10,6 m	10,7 m
kentekengewicht	1421 kg	1250 kg
max. toegelaten gewicht	1960 kg	1860 kg
max. trekgewicht	1300 kg	1200 kg



Testresultaten		
topsnelheid (km/h)	Kia 162	Nissan 185
acceleratie (s)		
0-50 km/h	3,6	3,5
0-80 km/h	7,3	7,2
0-100 km/h	10,6 (11,5*)	10,8 (10,6*)
0-120 km/h	15,2	16,3
0-140 km/h	21,9	22,4
tussenaccel. (s)		
80-120 km/h in D	7,9	nvt
80-120 km/h in III	--	7,9
80-120 km/h in IV	--	10,3
80-120 km/h in V	--	15,0
80-120 km/h in VI	--	22,5
100-140 km/h in D	10,9	--
100-140 km/h in III	--	10,5
100-140 km/h in IV	--	11,9
100-140 km/h in V	--	16,8
100-140 km/h in VI	--	27,6
geluid (db(a))		
stationair	30,1	37,9
50 km/h	56,2	55,1
80 km/h	60,4	60,1
100 km/h	63,6	62,9
120 km/h	66,3	66,1
140 km/h	69,0	69,9
tellerafwijking (km/h)		
50 km/h	53	54
80 km/h	84	86
100 km/h	104	107
120 km/h	125	128
140 km/h	145	148
toerental (min¹) in hoogste versnelling bij		
100 km/h	n.n.b.	2200
120 km/h	n.n.b.	2640
140 km/h	n.n.b.	3080
remweg (m)		
100-0 km/h	34,7	35,7
VDA-uitwijkproef		
max inrijsnelheid met esp (km/h)	77,2	74,2
testcondities	droog	droog
kilometerstand	1242	1267
buitentemperatuur	17 °C	17 °C

* = fabrieksopgave

Standaarduitrusting		
	Kia	Nissan
in hoogte verstelbaar stuurwiel	ja	ja
axiaal verstelbaar stuurwiel	ja	ja
in hoogte verstelbare voorstoelen	ja	ja
elektrisch verstelbare bestuurdersstoel	nee	ja
stoelverwarming	ja	ja
in delen neerklapbare achterbank	ja	ja
leren bekleding	ja	ja
isofix aansluiting voor kinderzitjes	ja	ja
elektrisch bedienbare ramen voor /achter	ja/ja	ja/ja
keyless entry	ja	ja
cruise control	ja	ja
adaptieve cruise control	ja	nee
rijbaanassistentie	ja	ja
actieve rijbaanassistentie	ja	nee
dodehoekassistentie	ja	ja
autom. lichtsensor	ja	ja
bi-xenon	ja	nee
led-koplampen	nee	ja
regensensor	ja	ja
parkeersensoren v/a	nee/ja	ja/ja
achteruitrijcamera	ja	ja
inparkeerassistent	nee	ja
audiosysteem	ja	ja
aux/usb-aansluiting	ja/ja	ja/ja
navigatiesysteem	ja	ja
hellen via bluetooth	ja	ja
airconditioning	ja	ja
automatische airco	ja	ja
lichtmetalen wielen	ja	ja
twee airbags vóór	ja	ja
zij-airbags vóór	ja	ja
zij-airbags achter	nee	nee
gordijnairbags	ja	ja
tractiecontrole	ja	ja
stabiliteitscontrole	ja	ja

Kosten en onderhoud		
	Kia	Nissan
catalogusprijs	€ 32.395,--	€ 31.090,--
prijs testauto	€ 33.090,--	€ 32.254,--
kosten rijklaar maken	€ 700,--	€ 695,--
houderschapsbelasting p.j.	€ 640,--	€ 552,--
leaseprijs*	€ 523,--	€ 478,61
verzekeringspremie**	€ 657,--	€ 521,76
onderhoudsinterval	15.000 km of 1 jaar	30.000 km of 2 jaar
garantietermijn	7 jaar/150.000 km	3 jaar/100.000 km

* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 30.000 km/jaar, looptijd 48 maanden, incl. verzekering, excl. brandstof, excl. btw.
** Bron: Inshared. Premie per jaar, all-risk, met een 30-jarige rijder en 10 schadevrije jaren.

Verbruik en milieu		
	Kia	Nissan
verbruik stad	1 op 22,7	1 op 14,7
verbruik buitenweg	1 op 22,2	1 op 19,3
verbruik gemiddeld	1 op 22,7	1 op 17,2
gemiddeld testverbruik	1 op 22,3	1 op 15,6
actieradius	1004 km	858 km
milieulabel/bijtelling	A	C
CO₂-emissie	101 g/km	133 g/km

Eindoordeel

De Nissan Qashqai is en blijft een formidabel aanbod in dit segment, maar met de Kia Niro heeft hij er een zeer geduchte concurrent bij gekregen. De Koreaan bewijst dat een elektromotor een succesvollere aandrijfhelp kan zijn om tot aansprekende prestaties te komen dan een uitgemergeld viercilindertje dat geassisteerd wordt door een turbo. Maar niet alleen zijn aandrijflijn is beter, hij is mooier gebouwd, heeft een moderner interieur, betere garantievoorwaarden, is de betere gezinsauto en heeft een hoger trekgewicht. De Nissan is

goed, de Kia nog beter. Zo simpel is het. De Niro zorgt voor een uitstekend tegen-geluid in dit segment. De particuliere koper hoeft geenszins afwijzend te staan tegenover zijn hybride-aandrijflijn, want dat is juist een van zijn krachten. Zuinig, stil en in de alledaagse praktijk veruit te prefereren boven de door spaarversnel-lingen suf geslagen 1.2-turbomotor in de Nissan. De Koreanen zijn de Japanners nu ook in dit segment de baas.

1. Kia ★★★★★
2. Nissan ★★★★★



kia.com

De Kia Niro. Crossover. Hybride.



- Leverbaar met 1.300 kg trekgewicht
- Standaard met DCT6 automaat



The Power to Surprise

De Kia Niro. Onze nieuwste ride.

De Kia Niro doet door zijn rijbeleving en uiterlijk meer denken aan een sportieve hatchback dan aan een hybride. Hij combineert sterke prestaties met een opvallend 'on-hybride' design, zuinigheid en ruimte. De Kia Niro zit boordevol met de nieuwste technologie op het gebied van comfort en veiligheid. Een verantwoorde keuze, voor zowel dagelijks gebruik als een vakantietocht door de bergen. Kom nu naar onze showroom en probeer 'm zelf.

Doe de gratis  **TA-XA-TIE** op kia.com

Gem. brandstofverbruik: 3,8 – 4,4 l/100km, 26,3 – 22,7 km/l. CO₂-uitstoot: 88 – 101 g/km.