



Kia e-Niro smälter in i vardagstrafiken. Men låt er inte luras – den här bilen klår det mesta i sin klass.

Kia e-Niro: Fortfarande

MOTOR

Utvecklingen går fort i bilbranschen just nu. Framför allt när det gäller elbilar. Därför känns Kia e-Niro lite bedagad redan efter två år. Men den håller fortfarande ställningen som klassens (e)ljus.

Vi körde Kia e-Niro vid lanseringen 2018 och imponerades redan då av räckvidden på el och den lätthanterliga instrumenteringen.

Även om den har uppdaterats några varv sedan dess så är den inte alls lika futuristisk som exempelvis VW ID.3 eller Tesla Model 3. Om

utveckling främst handlar om färre knappar och allt större och mer komplicerade pekskärmar så är Kia e-Niro rejält på efterkälken. I stället har den längre räckvidd, är rymligare, mera praktisk och mer lättanvänd än de flesta konkurrenterna i den här elektrifierade klassen.

Batteriet på 64 kWh ger Kia e-Niro 204 hästkrafter, ett vridmoment på 395 Nm och

en räckvidd på 45,5 mil. Till ett pris av drygt 480 000 kronor. Från den summan drar du av 60 000 kronor i miljöbilsbonus.

Jovisst, det är fortfarande en dyr bil, men den är billigare än nämnda Tesla Model 3 och har större batteri än VW ID.3. Den är förstås inte lika kul att ställa på garageuppfarten, men snackar vi miljöbilar är väl inte det prio ett?

Den är roligare att ratta

Den är förstås inte lika kul att ställa på garageuppfarten, men snackar vi miljöbilar är väl inte det prio ett.



än att titta på, med acceleration som en sportbil och max-moment redan från första sekunden. Aningen för hårt chassi för min smak, det blir lite stöttigt på svenska tjäl- och dubb-skadade vägar, men köregenskaperna har samtidigt blivit lite spänstigare än vid premiären 2018.

Enligt lag ska alla elbilar numera ge ifrån sig ett varnande surr i hastigheter upp till 20 kilometer i tim-



Det är ingen känsla av rymdskepp som möter föraren av en Kia e-Niro. Snarare en högst ordinär förarmiljö.



Det är ingen känsla av rymdskepp som möter föraren av en Kia e-Niro. Snarare en högst ordinär förarmiljö.



Bagageutrymmet sväljer drygt 1 400 liter när bakre rygstödet fälls.



Laddkontakten ansluts i fronten.

FOTO: ANDERS WIKLUND

bäst i elklassen

men. Det vore kanske bättre om det kravet först infördes för cyklister och elsparkcyklister, som kryssar på trottoarerna. Tjusingen med en elbil är inte bara luftmiljön utan även ljudmiljön. Tystnaden.

Det finns en bildskärm i bilens instrumentering, men har man just kört en VW ID.3 känns e-Niro ganska gammalmodig. Det finns fortfarande rätt många riktiga knappar att

trycka på och det mesta är enkelt och lättbegripligt. Du behöver inte vara datanörd för att ställa in korrekt radiokanal.

Bilen är rymlig både i fram- och baksätena och bagageutrymmet sväljer drygt 1 400 liter. Bara 100 liter mindre än Volvos stora V90-modell.

Enligt fabriken ska Kia e-Niro kunna köra 45,5 mil på el. För oss svenskar, som

lever halva året i temperaturer under 25 plusgrader, är det inga elbilar som håller vad de lovar. Redan när jag startar med fullt batteri räknar bilens egen färd dator ut att jag i bästa fall kommer 39 mil. Yttertemperaturen är då sex plus.

Besviknen? Inte alls. Kia e-Niro klarar de flesta konkurrenterna i klassen när det gäller räckvidd under motsvarande förhållanden.

Bilens egen ombordlad-

dare klarar snabbbladning upp till 100 kW. Det betyder att det går att "tanka" 80 procent på en dryg timme.

Gissningsvis kommer just effekten hos ombordladdaren, och batteriets livslängd, att påverka värdet den dag bilen ska bytas. Kias sjuåriga garanti omfattar även batteriet och borde göra e-Niro eftertraktad också i begagnatledet. (TT)

Rolf Gildenlöw

Fakta Kia e-Niro

Grundpris: 481 900 kronor (minus miljöbonus).

Förbrukning: 1,58 kWh/mil (WLTP).

Räckvidd på el: 455 km (WLTP).

CO₂: 0 g/km (WLTP).

NO_x: 0 mg/km (WLTP).

Motor: Elektrisk.

Kraftöverföring: 1-växlad, framhjuldriven.

Batteri: Litiumjon 64 kWh.

Laddtid 100 procent: (11 kW) ca 5,8 tim.

Laddtid 80 procent: (100 kW) ca 1 tim.

Skatt: 360 kronor/år.

Max effekt: 204 hästkrafter.

Max vridmoment: 395 Nm 0-3 600 varv/min.

Tjänstevikt: 1 864 kg.

Längd/bredd/höjd: 4,36/1,81/1,56 meter.

Bagageutrymme: 451-1 405 liter.

Acceleration 0-100 km/t: 7,8 sekunder.

Toppfart: 167 km/t.

Motor/växellåda

////

Kraftfull synkron elmotor med 204 hästkrafter och enväxlad reduktionslåda. Acceleration som en sportbil. Högsta hastighet däremot begränsad till 167 kilometer i timmen. Men det räcker ju.

Ekonomi

////

60 000 kronor i miljöbonus är en ganska klen tröst när bilen kostar nästan en halv miljon. Låg skatt och ett förväntat bra andrahandsvärde. Men allra bäst är den förstås i rollen som tjänstebil.

Miljö

////

Nollutsläpp. Hur miljövänligt elen har producerats beror förstås på var man laddar. Räckvidden sjunker i takt med att det nu blir kallare. Uppgiften om 45 mil ska man alltså ta med en rejäl nypa vägsalt.

Köregenskaper

////

Förutsägbart uppträdande och bra styrrespons. Men mera präktig än lustfylld att ratta, om man jämför med VW ID.3. Lite väl hård chassissättning.

Säkerhet

////

Fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest och hög säkerhetsutrustning redan i standardutförande.

Helhet

////

Som alla elbilar dyr i inköp men ändå en konkurrenskraftig supermiljöbil. Trots överraskande låg elförbrukning ska man inte ta fabriksuppgiften på 45 mils räckvidd på allvar så här års. Bra köregenskaper och generösa utrymmen.



Hyundai Kona Electric.

FOTO: TT

Två konkurrenter

Hyundai Kona Electric

Pris: 459 500 kronor.

204 hk. Räckvidd 45,5 mil. Elmotor, framhjuldriven. Förbrukning 1,54 kWh/mil. Concernsynkon med Kia e-Niro och med i stort sett samma teknik under skalet. Men den är inte lika rymlig och komfortabel.

Volkswagen ID.3 Family

Pris: 484 900 kronor.

204 hk. Räckvidd 42 mil. Elmotor, bakhjuldriven. Förbrukning 1,71 kWh/mil. Ungefär samma prestanda som e-Niro men har inte lika lång räckvidd och inte lika generösa utrymmen som i Kia. Fast betydligt roligare att köra.

