

**Conducimos el Kia e-Niro.**  
**Llega a su hora**



Kia llega justo a tiempo con su e-Niro, un modelo cien por cien eléctrico que por rendimiento y eficiencia satisface a los que buscan diversión al volante y también ahorro energético.

Es indudable que el futuro va a tener un gran parte de eléctrico. Y en ese cambio de rumbo, las estrategias de las marcas han sido dispares. Algunos optaron por ser pioneros en el lanzamiento de modelos cien por cien eléctricos; otros trabajan aún sin fecha en futuras soluciones y otros, como **Kia, aunque llevan años con algún modelo eléctrico en su gama, llegan justo a la hora y con el modelo adecuado** para conquistar a los conductores que ya no se plantean otra alternativa que no sea un modelo totalmente eléctrico.



Es cierto que por el camino han ido dando alternativas para que el mercado haya ido evolucionando al mismo tiempo que lo ha hecho el Niro, el SUV ecológico que ha protagonizado esta estrategia. Primero como híbrido; después como híbrido enchufable y ahora como eléctrico, el **Niro ha combinado la carrocería SUV que arrasa en ventas en todo el mundo, con la tecnología más limpia en una clara visión de futuro.** Y si los dos primeros Niro parecieron dar en la diana en cada una de sus versiones -se han vendido más de 82.000 unidades en Europa y 13.500 en España desde 2016-, con este e-Niro eléctrico llegan justo en el momento y con las características adecuadas para ser uno de los modelos que 'corte el bacalao' entre los eléctricos que van a llegar al mercado en los próximos meses.

## **Gran capacidad de maletero**

¿Cuáles son esas características que lo pueden llevar al éxito? Pues si empezamos por lo que se ve, esa mencionado estilo crossover tan demandado; y con un estilo exterior que

es el de un Niro aunque con algún retoque que refuerza su imagen de modelo 0 emisiones. Hablamos de una parrilla cerrada que sigue manteniendo el característico diseño 'Tiger Nose' y en la que se incorpora el puerto de carga. También una serie de inserciones en color azul que identifican la imagen ecológica. Sus dimensiones son prácticamente las mismas que en el resto de los Niro -es dos centímetros más largo y 2,5 más alto-, mantiene la misma distancia entre ejes, lo que supone que sigue ofreciendo la misma sobresaliente habitabilidad que sus hermanos, acentuada por la ausencia de túnel central que garantiza que las tres plazas traseras son igual de cómodas (por poner un pero, decir que la ubicación de las baterías bajo el suelo hace que la altura de los asientos traseros sea un poco baja, lo que en viajes largos puede llegar a cansar por la posición de las rodillas). Y si en capacidad para ocupantes empata con sus hermanos, en capacidad de maletero gana por goleada con sus 451 litros, que lo convierten en el más capaz de su categoría; y no solo eso, sino que mejora en 41 litros la capacidad del Niro híbrido y en 127 los del Niro híbrido enchufable.





Ese interior cómodo para los pasajeros tiene un **marcado aire tecnológico para el conductor, con una pantalla táctil central (de serie con 7 pulgadas y en opción con 8)** que da todo tipo de informaciones sobre el funcionamiento del sistema, la recarga, el consumo... También el cuadro de instrumentos equipa una pantalla de 7 pulgadas en la que, por ejemplo, podemos ver la calificación que Kia otorga a nuestro estilo de conducción, el consumo medio, el modo de conducción en el que circulamos o el nivel de frenada regenerativa que vamos utilizando. En la consola del salpicadero, un testigo luminoso que puede verse claramente desde el exterior, avisa de cuándo ha terminado la carga.

Además, por su propio carácter eléctrico, la instrumentación tiene su propia idiosincrasia. Por ejemplo, **la caja de cambios se sustituye por una rueda en la que se elige la posición R, N o D. El freno de estacionamiento es eléctrico** -adiós al clásico freno de pedal que llevaban hasta ahora los otros Niro- y todo tiene un aire muy tecnológico, incluyendo la iluminación de la consola, que se puede seleccionar entre

varias disponibles.

## Con frenada regenerativa

La capacidad tecnológica del e-Niro también está presente en la capacidad de adaptación del coche a las necesidades o los gustos del conductor. Cuenta con cuatro modos de conducción: Eco+ , Eco, Normal y Sport que se seleccionan con solo pulsar un botón junto a la rueda del 'cambio' (para el Eco+ hay que mantener pulsado el botón un par de segundos) y cada uno de esos modos se distingue, inmediatamente del resto. **El Eco+ limita la velocidad máxima y desactiva algunos elementos como la climatización para priorizar el consumo; el Eco reduce el par y la potencia y atenúa la respuesta al acelerador; el Normal combina eficiencia y prestaciones y por último, el Sport apuesta por la respuesta dinámica amplificando la respuesta del acelerador y endureciendo la dirección para mostrar más carácter.**

Y otro elemento innovador es el sistema de frenada regenerativa que se selecciona a través de la leva izquierda del volante y cuenta con cuatro niveles que aumentan la capacidad de recarga de la batería a través de la energía cinética acumulada cuando se circula por inercia. **Tocando la leva se selecciona cada uno de esos niveles, desde el 1, el menos intrusivo hasta el 4, que se activa manteniendo pulsada la leva. Este nivel llega a detener el coche por completo,** con lo que puede funcionar como el One Pedal del Nissan Leaf, con lo que en cuanto uno se acostumbra puede manejar el e-Niro con sólo levantar o poner el pie en el pedal del acelerador.



**Entra, sin problemas -salvo el atasco que sufrimos- en Madrid Central gracias a su etiqueta 0.**

Hay un último elemento que hace que el e-Niro llegue en el momento justo: su autonomía. Cuando todo el mundo se plantea



que uno de los principales problemas para la popularización de los eléctricos es la autonomía limitada que ofrecen, reconforta ver cómo el **e-Niro llega a los 455 en la versión más potente o 289 en la variante de entrada, con 136 caballos. El nuevo eléctrico de Kia se va a ofrecer con dos versiones. La primera, con una batería de 39,2 kWh ofrece 136 caballos y los mencionados 289 kilómetros de autonomía entre recargas. Pero sin duda, la versión más llamativa es la de 64 kWh que se asocia a una potencia de 204 caballos y una autonomía de 455 kilómetros.**

## **Callejea en Madrid Central y vuela en la carretera**

Es esta la versión que probamos... y la que en Kia -que va a vender 400 unidades este año, porque no tiene más (la presión de los países del norte de Europa se ha llevado la parte principal de los cupos del e-Niro)- consideran que será la más vendida. Para empezar, **nuestro recorrido comienza en los alrededores de Madrid Central, con los 404 kilómetros que marca nuestro e-Niro.** La marca coreana nos ha preparado un recorrido que, en su primera parte, podremos considerar como histórico; porque pasar en coche por la Calle Atocha, Plaza de Santa Cruz, Calle de Esparteros, Puerta del Sol, Calle Mayor y Carrera de San Jerónimo, es un recorrido al alcance de muy pocos... y cada vez menos.

Pero el e-Niro, que por supuesto **cuenta con la etiqueta 0 de la DGT, entra y sale sin problemas ni impedimentos del centro de la ciudad más allá de un tráfico y un atasco insufrible,** peor que el que nos encontrábamos cuando podíamos circular con libertad, y sin restricciones, por el centro de Madrid.

Después de eso, enfilamos hacia Illescas, donde está el fin de nuestra ruta. Por el camino, recorreremos autovía, autopista, carreteras nacionales, pueblos... **Son un total de 89,2 los**



**kilómetros que realizamos hasta llegar al pueblo de la provincia de Toledo. En ellos, descubrimos un coche que tiene de todo... menos lo que esperamos de un eléctrico.** Porque el e-Niro es un coche normal que bajo el capó esconde un sistema de propulsión eléctrico. Por carácter y empuje, comportamiento dinámico o feeling casi deportivo, el crossover de Kia sorprende.

Su respuesta es instantánea y progresiva, con un gran aplomo gracias a unas baterías que gracias a su ubicación garantizan una tremenda estabilidad y un centro de gravedad que dota de gran aplomo al coche. Una dirección precisa, con un tacto mejorable en el modo Eco+ y un excelente compromiso entre confort y estabilidad hacen del e-Niro un coche muy divertido de conducir.

Probamos durante el recorrido los diferentes modos de conducción. Lo hacemos a buen ritmo por unas carreteras con un buen asfalto y sorteando con gran naturalidad todo tipo de vehículos. Adelantamos en un santiamén a los ciclistas, camiones y otros coches. **Incluso en modo Eco, en el que realizamos la mayor parte de nuestro recorrido, el e-Niro destaca por su carácter y empuje.** No necesitamos más: ya vamos por encima de los límites de velocidad y el e-Niro, tan pancho. Probamos con el Eco+ y vemos que tiene sentido para ciudad, pero no para carretera -inmediatamente el coche 'se para-. Pasamos al modo Normal y luego al Sport y efectivamente descubrimos aún más deportividad. Pero realmente en nuestro recorrido no ha sido necesaria.

## **Un consumo sorprendente**

También el sistema de frenada regenerativa nos 'entretiene' durante el viaje. Y descubrimos las enormes posibilidades que tiene para conseguir hacer kilómetros y kilómetros sin llegar a tocar el freno. Llegamos a Illescas y descubrimos que no solo nos hemos divertido sino que, además, las cifras dan la

razón a los defensores de estos modelos. Nuestro ritmo ha sido muy vivo, pero tras esos 89,2 kilómetros, el e-Niro marca una autonomía de 313 kilómetros -en los 89,2 kilómetros el coche ha rebajado la autonomía 91 kilómetros- lo que es acaba con la ansiedad que suelen generar los eléctricos, cuando ves que los kilómetros en la pantalla que marca la autonomía descienden mucho más rápido que en la carretera. Eso supone un gasto de 16 kWh/100 km, o lo que es lo mismo, el equivalente a 1,6 l/100 km de gasolina.



**Solo 16 kWh/100 km tras 89,2 kilómetros recorridos a buen ritmo.**

Falta por resolver el tema de la recarga; y en eso Kia no tiene nada que ver, pues la red de recarga no es cosa suya. Pero es cierto que, al menos, han pensado en todas las alternativas. **El e-Niro puede recargarse en tomas convencionales o en tomas rápidas de hasta 100 kWh. Los 64 kW de capacidad de la batería se recargan en unas 9 horas en una**

**toma de 7, 2 kWh y en solo 42 minutos se puede recargar del 20 al 80 por ciento en una toma de 100 kWh.** Por parte de Kia se ve, por tanto, que están preparados... Solo falta que la infraestructura de carga se ponga al día.

Y queda por hablar del precio. Evidentemente no es barato; pero si analizamos sus posibilidades con el gasto necesario para obtenerlas, es infinitamente más accesible que modelo de marcas con mucho más empaque. Entre 31.150 y 35.855 cuesta la versión de 136 caballos; y por la de 204 que nos ocupa, los precios oscilan **entre 36.855 y 39.355 con descuentos y financiación incluidos.** Un precio alto, pero con el que puedes comprar un modelo que cumple lo que promete.

Fuente: motor16.com