

autovisie

SINDS 56



DUBBEL
TEST

BYD ATTO 3 VS. KIA NIRO EV

Houdt Kia stand tegen
de Chinese elektro-invasie?





Oosters onder onsje

In 30 jaar is Kia opgeklommen tot bestverkopende autobouwer van Nederland, met de Niro als speerpunt. Afgaand op de enorme groei in het thuisland, lijkt BYD spoedig een volwaardige concurrent te zullen worden. Kan de Atto 3 dat vermoeden onderbouwen?

TEKST DRIES VAN DEN ELZEN FOTOGRAFIE MARTIJN BRAVENBOER

DE ELEKTRIFICATIE VAN DE AUTOMARKT biedt nieuwe spelers de kans om in zeer korte tijd een groot marktaandeel te veroveren. Moest een merk als Kia zich vroeger de nobele kunst van de autobouw vanaf het begin meester maken om te kunnen concurreren met de gevestigde orde, nu marcheren merken als Tesla en MG vanuit het niets de hogere regio's van de verkoopstatistiek binnen. BYD is het merk dat momenteel op pole position staat om de markt te bestormen. Het is hier nog onbekend, maar in het thuisland in no time uitgegroeid tot grootste van allemaal. Geen wonder, want BYD is anders dan de rest. Het is in de jaren 90 begonnen als batterijfabrikant en nu naast autofabrikant ook actief in diverse andere industrieën. Met als gevolg dat het bovengemiddeld veel componenten in eigen huis kan ontwikkelen en produceren. Met andere woorden: daar gaan we nog meer van horen. Het eerste model waarmee BYD voet aan de grond probeert te zetten in Nederland, is deze mid-size crossover Atto 3, maar er volgt spoedig meer. Met zijn prijs en prestaties werpt de Atto 3 zich op als rechtstreekse concurrent

van de auto die in 2021 de bestverkochte auto van Nederland was, en vorig jaar ondanks een modelwisseling alsnog de derde plek wegkaapte. Gaat BYD ervoor zorgen dat de Niro in 2023 naast het podium eindigt?

Kosten, uitrusting en veiligheid

Het grootste voordeel van veel verticale integratie waarvan ook BYD profiteert, is uiteraard dat de lage inkooprijzen van onderdelen aan de klant kunnen worden doorberekend. Zodoende wordt de Atto 3 voor een aantrekkelijke 42.998 euro in de markt gezet. Behalve een elektrisch bedienbare achterklep, een 15,6-inch infotainmentscherm, een actief luchtzuiveringssysteem en een V2L-aansluiting van 3,3 kW zit er voor dat bedrag alles op wat je in het uitrustingsoverzicht kunt vinden. De vier genoemde items vergen een extra investering van 2000 euro voor de uitvoering 'Design' in plaats van 'Comfort'. Onze leasetaariefen-provider Alphabet heeft de BYD nog niet in het aanbod opgenomen, dus dat tarief blijven we u nog even schuldige. Wel kunnen we vertel-

len dat de 4 jaar of 120.000 kilometer garantie voor de complete auto redelijk zijn, en de 8 jaar of twee ton op de accu de 7 jaar of 150.000 kilometer op auto en accu van Kia overtreft.

Voor de goed 45k van de Atto 3 Design kom je bij Kia in aanmerking voor het instapmodel van de Niro EV dat 44.795 euro kost. Maar ook deze DynamicLine is zoals het overzicht laat zien allesbehalve een kale showroomlokker. Toch zijn er een paar dingen die ten opzichte van de BYD ontbreken, zoals verwarmbare en elektrisch verstelbare stoelen, stuurverwarming, (kunst)leren bekleding, een draadloze telefoonlader, een 360-graden parkeercamera, een schuifdak, een paar actieve veiligheidssystemen, V2G (vehicle to grid)-aansluiting, metallic lak en een warmtepomp. De meeste items zijn te verkrijgen via upgrades naar één van de drie bovenliggende uitrustingsniveaus, waarvan de duurste uitkomt op 50.395 euro. Zo'n ExecutiveLine hebben we hier in de test, dus bepaalde opties moeten we even wegdenken om tot een eerlijke vergelijking te komen.

Ontwerp en afwerking

Dat geldt bijvoorbeeld voor de leren stoelbekleding, al maakt die niet het verschil. Ook zonder dat leer maakt de Niro een degelijke indruk. Het interieur is vooral qua vormgeving weer een stap vooruit ten opzichte van het vorige model. De kunststoffen zijn nog steeds overwegend hard, maar wel van diverse soorten en strak tegen elkaar gelegd om een geheel te maken dat enigszins in lijn is met het prijsniveau. Diverse elementen uit auto's van hogere segmenten, zoals de EV6, helpen daarbij. Dat betekent ook dat het inmiddels bekende Kia-bedieningsconcept is overgenomen en dat stemt ons tevreden. Zowel op het stuur als de middentunnel zijn nog diverse fysieke knoppen te vinden. Het infotainmentscherm plus de airco delen voor hun aansturing een fijn werkend paneel met aanraakvlakjes. Een digitaal dashboard en een voldoende ruim bemeten hoofdscherm plaatsen de Niro overtuigend in het huidige tijdsgewricht. Vanbuiten is het verschil met het vorige model nog groter. Een totaal nieuwe vormtaal met geometrische vormen en een robotachtig aanzicht doen de Koreaan veel minder burgerlijk ogen dan de oude.



Boven: probleemloos laveert de BYD met ESP tussen de pylonen door. Onder: redelijke zitruimte, grote bank. De vloer is wat hoog.

De BYD Atto 3 ziet eruit alsof kunstmatige intelligentie de opdracht heeft gekregen om een doorsnee crossover te maken. Het uiterlijk is van enige fantasie gespeend, maar daardoor op geen enkele manier aanstootgevend. BYD doet er goed aan om snel met een 'black pack' of andersoortige optie te komen om de chroomkleurige details wat minder opvallend te maken. Daar houden 'we' in Europa niet zo van. We kunnen na menig auto te hebben neergesabeld vanwege een fantasieloos interieur niet gaan klagen over wat we in de Atto 3 aantreffen, maar je moet ervan houden. De vormtaal is volledig geïnspireerd op een soort fitness-thema, met de geweldige dashboardstructuur als gebalde spieren, de elastieken bij de flessenhouders in de deur als pezen, de ventilatieroosters als dumbbells en de middenarmsteun als loopband, om maar een paar details te noemen. Door de uitbundige kleurstellingen en wulpse vormen is het allemaal behoorlijk smaakgevoelig, maar wel erg origineel. En daarbij bovendien uit nette materialen opgetrokken, waarbij we geen punt hebben kunnen vinden waarop de subjectieve kwaliteitsbeleving onderdoet voor die in de Kia. Ster van de show is een reusachtig infotain-

mentscherm dat kantelbaar is, zodat je kunt kiezen tussen een liggende of staande weergave. Daarover later meer.

Comfort en functionaliteit

Eerst maar eens plaatsnemen op de diverse zitplekken in de BYD. De voorstoelen hebben een goede pasvorm en een stevige vulling die goed ondersteunt. Een ietwat korte en bolle zitting waarvan de hoek niet los van de hoogte is aan te passen, plus een ontbrekende lendesteun weerhouden ons ervan om de beoordeling hoger dan 'voldoende' in te schalen. Wat ook niet helpt voor een goede zitpositie, is de zeer geringe verstelbaarheid van het stuur, waardoor je wordt gedwongen om rechtop te zitten. Bovendien tikt de rechterknie tegen de kunstig vormgegeven ventilatieschachten. De achterbank is zoals in veel EV's met de accu in de bodem aan de lage kant, maar heeft wel een zeer ruim zitoppervlak en een redelijke pasvorm. De binnenhoogte is met 90 centimeter aan de krappe kant voor ieder die langer is dan 1,85 meter, de beenruimte kan veel meer aan. Elektrische crossovers blinken over het algemeen niet uit in praktisch comfort en de Atto 3 vormt daarop geen uitzondering. De bankleu-



ning kan in ongelijke delen plat en dat is het dan wel. Hij heeft geen bijzonder ruime kofferbak, geen 'frunk' en geen bovengemiddeld intelligent ruimtegebruik. En dat terwijl de auto toch op een EV-specifiek platform staat. Het lijkt erop dat BYD's 'blade'-accu's weliswaar veilig en duurzaam zijn en op een ruimtebesparende wijze in het accupakket kunnen worden ondergebracht, maar door hun lage energiedichtheid alsnog flink wat ruimte innemen.

De Niro is zoals bekend ook als conventionele en plug-in hybride verkrijgbaar, maar doet



Boven: meer praktisch comfort dan een in ongelijke delen neerklapbare bankleuning is wenselijk. De laadopening is niet groot.



Onder: de keuze uit een liggend of staand scherm past bij de smartphone-achtige bediening. Helaas is pas de helft van de inhoud vertaald uit het Engels.



qua praktisch comfort nauwelijks onder voor de BYD. De kofferruimte is iets groter, de laadvloer vlakker en voorin is met een plastic bakje ruimte gemaakt om de laadkabels op te bergen. De beenruimte achterin is met 66 tegenover 72 centimeter een stuk krappier dan in de Atto 3, al staat de vier centimeter extra hoofdruimte wel toe dat je iets meer rechtop zit. De leuning is in ongelijke delen neerklapbaar en in twee bijna gelijke standen te rechten. De zitpositie voorin is met een beter verstelbaar stuur en een kantelbare zitting iets beter. Een wat minder vlakke vorm had het nog beter kunnen maken. Vrij dunne A-stijlen houden het zicht naar voren vrij, naar achteren slokt de opvallende C-stijl wat zicht op. Maar het is beter dan in de BYD met zijn dikkere A-stijlen en een hoge raamlijn.

Infotainment en bediening

Een beter zicht op de buitenwereld biedt het enorme kantelbare scherm in de 3. In

letterlijke zin met een zeer uitgebreide reeks parkeercamera's, figuurlijk met een uitgebreide functionaliteit en connectiviteit. Draadloze updates, navigatie via HERE, Spotify en een razendsnelle telefoonapp: het is er meteen en werkt allemaal even vlot. Dat de radio vaak naar een signaal moest zoeken, was de enige kleine tegenvaller die we konden noteren. De werking van het scherm is identiek aan die van een smartphone, met apps die je tevoorschijn kunt halen en weer weg kunt swipen, plus een menustructuur met icoontjes. Daardoor is die structuur uiterst simpel en makkelijk te leren. De navigatie bleek redelijk berekend op elektrisch rijden. Met een zoekfunctie voor (snel-) laadpalen, maar zonder routeplanner die met je meedenkt voor de optimale laadstrategie. Vrijwel alle functies zijn op een of andere manier in het scherm ondergebracht, maar op de middentunnel vind je een aantal sneltoetsen voor zaken als parkeren, audiovolume en

enkele rijgerelateerde dingen. Het multifunctionele stuur wijst ook zichzelf, al hadden we zelf niet gekozen voor een duofunctie van het rechter scrollwiel, dat zowel voor bladeren door menu's als audiovolume bruikbaar is. Het werkt soms verwarrend. Een kleine onhebbelijkheid is het dashboard dat niet in staat lijkt om een constante snelheid aan te geven, maar constant knippert tussen twee getallen.

In de Kia dus een iets traditioneler bedieningsconcept, met vooral voor klimaatgerelateerde zaken fysieke knoppen en onder het scherm een rij relevante sneltoetsen om vlot in het juiste (deel)menu terecht te komen. Het werkt allemaal goed genoeg, maar met het schermoppervlak, de complexere menu's en de tragere rekensnelheid komt het Kia-systeem toch over als van een (halve?) generatie ouder. De ontwikkelingen gaan nu eenmaal snel op dit gebied en BYD laat meer dan Kia zien voorop te lopen. Ook in de Niro is het elektrisch rijden op een goede manier in de navigatie geïntegreerd, met een routeplanner die laadstops voorstelt en voldoende mogelijkheden om de gewenste snellader makkelijk te kunnen vinden. De smartphone-app van Kia kennen

'De vormtaal in het interieur is volledig geïnspireerd op het fitness-thema'



Boven: naast de BYD oogt de Niro ouder en minder flitsend, maar de kwaliteitsbeleving en het gebruiksgemak zijn minstens van hetzelfde niveau.



Onder: een frunk kun je het bijna niet noemen: het extra opbergvak voorin is eerder een wat gammel gemonteerde bak.



Testnotitie
Jaco Bijlsma

Vraagt u zich ooit af of Kia uit Noord- of Zuid-Korea komt? Nee, want u weet dat Noord-Korea een dictatuur is. Bij China ligt het genuanceerder, dat lijkt een moderne communistische dictatuur waarin ruimte is voor kapitalisme. Kijk maar naar al die nieuwe automerken en steenrijke ondernemers erachter. Wij en de rest van de wereld drijven al heel lang handel met China. Probeer de Chinese producten in uw huishouden maar eens te tellen. Toch is China geen democratie en de normen en waarden zijn er wezenlijk anders. In deze tijd waarin we talkshowhosts elimineren wegens autoritair gedrag is dat iets waar vraagtekens bij geplaatst mogen worden. Dat merken wij als redactie ook: geregeld incasseren we verwijten dat we die Chinese auto's teveel promoten. Onterecht, want we testen en oordelen op basis van feiten en prestaties uit zo'n test. Zo ook hier.

Qua ruimte achterin moet de Kia duidelijk zijn meerdere in de BYD erkennen. In de bagageruimte is de Niro marginaal de ruimere van de twee.

we als redelijk stabiel, maar niet zo snel en uitgebreid als die van BYD.

Prestaties en verbruik

We hebben lang moeten wachten op koud winterweer om EV's op de enige juiste manier aan de tand te voelen, maar halverwege januari was het eindelijk zo ver. De Atto 3 greep de mogelijkheid aan om te laten zien dat het thermisch management dik voor elkaar is. Bij temperaturen tussen 0 en 4 graden realiseerden we een verbruik van 18 kWh op 100 kilometer op de normronde, wat prima is. Houd er wel rekening mee dat de BYD (net als de Kia) geen echte aerodynamische auto is, waardoor het verbruik boven de 100 km/h flink oploopt. Het valt op hoe snel de verwarming met warmtepomp het interieur op temperatuur krijgt en hoe weinig energie daarvoor nodig is. Aan de snellader begon de BYD aanvankelijk aarzelend, maar al spoedig liep de snelheid op tot zelfs iets boven de beloofde 88 kW, die tot pakweg halverwege de lading wordt volgehouden alvorens het afbouwen begint. Zeer zeker geen grensverleggende waarden, maar met een 10 tot 80 procent vulling in drie kwartier wel bruikbaar voor

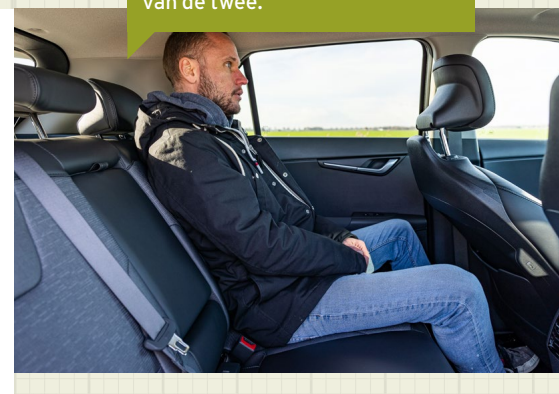
langere afstanden. Uiteraard heb je aan 204 pk genoeg om het gewicht vlot op gang te trekken. Eenpedaalsrijden kan niet, kiezen tussen twee regeneratiestanden en drie rijstanden die de vermogensopbouw en het stuurgevoel beïnvloeden wel.

In de Kia treffen we een vergelijkbaar systeem, maar dan met de mogelijkheid tot volledig eenpedaalsrijden en dat met flippers achter het stuur te kiezen in plaats van met knoppen op de middentunnel. Op papier hebben de auto's evenveel vermogen, maar de lichtere Kia voelt wat vlotter aan, wat de acceleratiecijfers bevestigen. De kou had duidelijk meer vat op de prestaties van de Niro EV, want diens verbruik (zonder warmtepomp) was significant hoger. Dankzij een grotere accu is de actieradius evenwel bijna identiek. Ondanks een accuverwarmingsfunctie die reageert op ingeplande laadstops, viel de Kia in de kou

tegen aan de snellader. De laadsnelheid kwam maar zeer kortstondig boven de 70 kW uit en bleef meestal rond de 40 à 50 kW hangen, zodat je (veel) meer dan een uur kwijt bent voor een 10 tot 80 procent vulling. Dat kan en moet anno 2023 beter.

Rij eigenschappen

Wat rij eigenschappen betreft hebben we minder suggesties voor verbetering aan het adres van Kia. Van een elektrische crossover verwacht je niks anders dan een gemiddelde rijbeleving en dat is precies wat je krijgt. Geen sportieve pretenties, ook geen opzienbarend comfort. Het onderstel is voelbaar berekend op het niet-geringe gewicht van de auto, dat door vering en dempers onder alle omstandigheden strak aan de leiband wordt gehouden. Daardoor kan het onderstel wat stug aanvoelen op stoterige oneffenheden. In de besturing is goed te voelen dat de achterkant rotsvast ligt door de



veilige onderstelgeometrie, zodat de tegendruk snel oploopt als het gewicht op de vooras leunt. De uitwijkproef bevestigd dit karakter, want de Niro EV laat zich zonder een spoor van controleverlies door de pylonen slingeren.

Chinese merken hebben bij het grote publiek een slechte naam inzake rijveiligheid weg te werken. De Atto 3 draagt daar overtuigend z'n steentje aan bij. Het ESP grijpt met afgestemde remingrepen in om de controle te behouden, maar heeft daarmee iets meer moeite omdat het onderstel zachter is gedempt dan dat van

de Niro. Ook voelt het aan alsof er meer accu-massa op de achterwielen rust, waardoor er een sterkere neiging tot oversturen moet worden tegengehouden. Tot 80 km/h is het ESP uitschakelbaar, maar ons advies is om dat vooral niet te doen. Doe je het wel, dan voel je hoeveel slingerende massa de elektronische rijhulp in bedwang houdt. De achterkant breekt vrij abrupt uit en is nauwelijks nog op te vangen, met flink wat gestuiter tot gevolg. Bij dagelijks gebruik zorgt de zachte afstemming van de vooras voor een aangenaam afrolcomfort, maar moet je drempels voorzichtig benaderen om een harde landing te voorkomen. De achterzijde is iets steviger om de accu te dragen en kan daardoor op slecht wegdek wat onrustig overkomen. Het duurt na het insturen op hogere snelheid even voordat de massa op het onderstel stáát, maar daarna voelt de BYD stabiel aan. Besturing en rempedaal zijn ongeacht de gekozen rijstand kunstmatig en gevoelloos, maar met de doseerbaarheid is niets mis.

Rij assistentie

De BYD is helemaal volgehangen met rijhulpjes, maar zoals we wel vaker merken bij Chinese auto's, zijn die qua afstelling niet

allemaal even aanbevelenswaardig. De rijstrookhulp werkt op de zenuwen met veel te vroege ingrepen en de stuurhulp weet de auto niet altijd tussen de lijnen te houden, waardoor zelf meedenken vereist is. Soms weigert die laatstgenoemde assistent om überhaupt in te schakelen. Ook voelt de sensor op de bekrachtigingsmotor niet goed of je je handen aan het stuur hebt, waardoor hij vaak vals alarm slaat, omdat hij denkt dat je bent ingeslapen. Afstand houden tot de voorganger doet de Atto 3 wel op overtuigende wijze, zodat de systemen je al met al toch wat weten te verlichten op lange afstanden. Behalve dan in fileverkeer, waar de hulp houderig te werk gaat. Bij Kia is het precies het tegenovergestelde verhaal, met een afstandsassistent die wel iets beter zou kunnen anticiperen op wat er zich voor de auto afspeelt, maar een stuurassistent die de auto strak in de juiste rijstrook houdt en wel aanvoelt of je de controle als bestuurder nog in eigen hand hebt. Het is ook fijn dat alle rijhulpjes verregaand naar eigen smaak in te stellen zijn qua reactiesnelheid, type waarschuwing en dergelijke. Zo kun je de systemen voor je laten werken op een manier die bij je eigen rijstijl en behoeften past.

'Ondanks een accuverwarmingsfunctie viel de Kia tegen aan de snellader'

BYD Atto 3 Design / Kia Niro EV DynamicLine

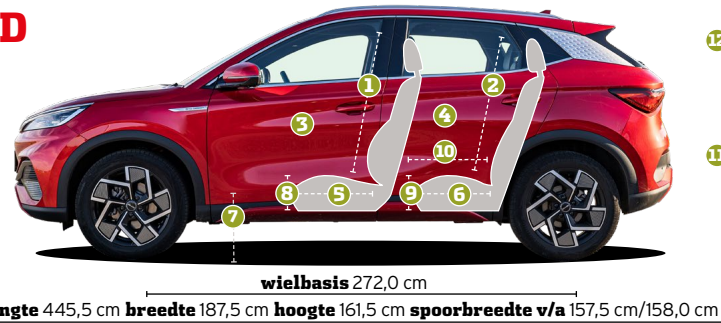
Specificaties

	BYD	Kia
motor	synchronomotor permanente magneet	synchronomotor permanente magneet
plaatsing	dwars voorin	dwars voorin
max. vermogen	204 pk/310 Nm	204 pk/310 Nm
spec. massa	8,5 kg/pk	8,1 kg/pk
transmissie v/a	eentraps reductieversnelling	eentraps reductieversnelling
aandrijving	voorwielen	voorwielen
accutype	li-ion LFP 'blade'	li-ion polymeer
accucapaciteit netto/bruto	60,48 kWh/n.b.	64,8 kWh/n.b.
max. laadvermogen ac/dc	11 kW/88 kW	11 kW/85 kW
onderstel v/a	McPherson, stabili/ multi-link, stabili	McPherson, stabili/ multi-link, stabili
remmen v/a	geventileerde schijven rondom	geventileerde schijven/ schijven
bandenmaat v/a	235/50R18	215/55R17
banden testauto	Continental Ecocontact 6Q 235/50R18	Continental Ecocontact 6Q 215/55R17

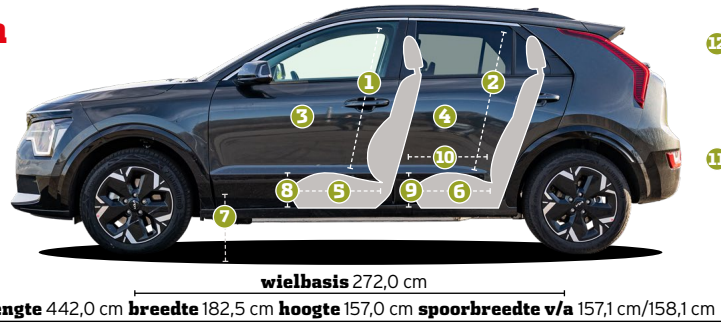
Maten en gewichten

	BYD	Kia
carrosserie	vijfdeurs hatchback	vijfdeurs hatchback
binnenhoogte voor (1)	99 cm	98 cm
binnenhoogte achter (2)	90 cm	94 cm
binnenbreedte voor (3)	149 cm	148 cm
binnenbreedte achter (4)	134 cm	135 cm
zitdiepte voor (5)	48 cm	50 cm
zitdiepte achter (6)	50 cm	46 cm
instaphoogte min./max. (7)	55/56 cm	50/58 cm
zithoogte min./max. (8)	30/31 cm	27/35 cm
achterbankhoogte (9)	32 cm	33 cm
zitruimte (10)	72 cm	66 cm
tildrempel (11)	77 cm	76 cm
klephoogte (12)	181 cm	189 cm
inhoud bagageruimte	min. 440 l, max. 1338 l	min. 475 l, max. 1329 l +20 l
draaicirkel	n.b.	10,6 m
kentekengewicht	1725 kg	1657 kg
max. toegelaten gewicht	2160 kg	2200 kg
max. trekgewicht	n.n.b.	750 kg

BYD



Kia



Standaarduitrusting

	BYD	Kia
interieur		
axiaal verstelbaar stuurwiel	ja	ja
in hoogte verstelbaar stuurwiel	ja	ja
verwarmbaar stuurwiel	nee	nee
multifunctioneel stuurwiel	ja	ja
in hoogte verstelbare voorstoelen	ja	ja
elek. verstelbare stoelverwarming	ja	nee
in delen neerklapb. achterbank	ja	ja
leren bekleding middenarmsteun	ja	nee
licht, zicht & klimaat		
elek. bed. ramen v/a	ja	ja
elek. verstelbare buitenspiegels	ja	ja
elek. verwarmbare buitenspiegels	ja	ja
automatisch dimmende binnenspiegel	ja	ja
regensensor	ja	ja
autom. lichtsensoren	ja	ja
led koplampen	ja	ja
dagrijverlichting	ja	ja
mistlampen	nee	ja
airconditioning	ja	ja
climate control	ja	ja
warmtepomp	ja	nee
verwarmbare voorruit	nee	nee
elektronica		
infotainmentsysteem	ja	ja
navigatie	ja	ja
digitaal dashboard	ja	ja
head-up display	nee	nee
apple carplay/android auto	ja	ja
mirror link	nee	nee
smartphone app	ja	ja
ota updates	ja	nee
usb-a/usb-c	ja/ja	ja
12v-aansluiting	ja	ja
spraakbediening	ja	ja
draadloze telefoonlader	ja	nee
rijassistentie		
cruise control	ja	ja
adaptieve cruise control	ja	ja
snelheidsbegrenzer	nee	nee
parkeersensoren v/a	ja	ja
parkeercamera	nee	ja
360-graden parkeercamera	ja	nee
inparkeerassistent	nee	nee
stadsremsysteem	ja	ja
rijstrookassistent	ja	ja
stuurassistent	ja	ja
dodehoekassistent	ja	nee
achteruitrijdassistent	ja	nee
veiligheid		
twee airbags vóór	ja	ja
zij-airbags vóór	ja	ja
zij-airbags achter	nee	nee
gordijnairbags	ja	ja
knieairbag	ja	ja
centrale airbag	ja	ja
crash sensor	ja	ja
overig		
centr. vergrendeling	ja	ja
schuif-/kanteldak	ja	nee
panoramadak	nee	nee
lichtmetalen wielen	ja	ja
metallic lak	ja	nee
elek. achterklep	ja	nee
v2l-aansluiting	ja	nee



Testresultaten

	BYD	Kia
top snelheid (km/h)	160*	167*
acceleratie (s)		
0-50 km/h	3,3	3,5
0-80 km/h	5,6	5,8
0-100 km/h	7,8 (7,3*)	7,9 (7,8*)
0-120 km/h	10,7	10,5
0-140 km/h	14,5	14,2
tussenaccel. (s)		
80-120 km/h in D	6	4,8
100-140 km/h in D	8,1	6,4
geluid (db(a))		
50 km/h	56,1	57,3
80 km/h	58,2	61
100 km/h	62,5	63,7
120 km/h	66	66
140 km/h	69,5	69,6
tellerafwijking (km/h)		
50 km/h	53	53
80 km/h	82	83
100 km/h	102	103
120 km/h	122	123
140 km/h	142	143
remweg (m)		
100-0 km/h	31,5	33,4
vda uitwijkproef		
max inrijnsnelheid met esp (km/h)	68,5	70,1
testcondities	droog	droog
kilometerstand	4819	320
omgevingstemp.	4 °C	4 °C

*fabrieksopgave

De concurrentie

	Cupra Born 58 kWh € 42.990,-- ★★★★
	Hyundai Kona Electric € 47.995,-- ★★★★
	Tesla Model Y € 47.995,-- ★★★★

Kosten en onderhoud

	BYD	Kia
catalogusprijs	€ 44.998,--	€ 44.795,--
fiscale waarde	€ 44.033,--	€ 43.850,--
prijs testauto	€ 44.998,--	€ 50.395,--
kosten rijklaar maken	€ 837,28	€ 900,--
houderschapsbelasting p.j.	€ 0,--	€ 0,--
leaseprijs*	n.n.b.	€ 723,94
verzekeringspremie**	€ 784,43	€ 805,90
onderhoudsintervallen	variabel	variabel
garantietermijn	4 jr./120.000 km	7 jr./150.000 km
garantietermijn accupakket	8 jr./200.000 km	7 jr./150.000 km

* 20.000 km per jaar, looptijd 48 maanden, Aegon
** 15.000-25.000 km per jaar, Nationale Nederlanden, 10 schadevrije jaren

Verbruik en milieu

	BYD	Kia
gemiddeld verbruik	16,3 kWh/100 km (WLTP)	16,4 kWh/100 km (WLTP)
gemeten verbruik	18 kWh/100 km	19,7 kWh/100 km
actieradius	420 km (WLTP)	463 km (WLTP)
gemeten actieradius	336 km	329 km
laadtijd 10-80 %	44 min	43 min
gemeten laadtijd 10-80 %	47 min	62 min

Eindoordeel

We snappen hoe BYD het voor elkaar heeft gekregen om op de thuismarkt zo huis te houden. Na teleurstellingen (Seres, Aiways) en merken die pas na diverse verbeteringsronden wisten te overtuigen (MG), trapt BYD meteen af met een concurrerend product. Langs bepaalde randjes is hij nog wat rafelig of minder nadrukkelijk op de typische Europese smaak toegespitst, maar wat de bepalende onderliggende (elektro-)techniek betreft, bevindt hij zich op of boven het niveau van diverse concurrenten. Doorslaggevend is de concurrerende prijsstelling, die niet geheel toevallig vlak onder die van marktleaders

zoals de Niro EV ligt, met een superrijke uitrusting als extra argument om je over de streep te trekken. En gezien de prijsstelling van deze auto in andere markten is er de nodige speelruimte om zelfs iets lager te gaan. De Niro EV wordt niet van de mat geveegd, want de verschillen zijn klein en op sommige vlakken (zoals zitcomfort en bedieningsgemak) blijft de Kia boven de BYD te verkiezen. Maar het laadcomfort en de prijsstelling wijzen in de richting van maar één winnaar: de BYD Atto 3.

1. BYD ★★★★★
2. Kia ★★★★★