

 **FOKUS**

OFF ROAD

ON ROAD

Crossoverowa hybryda

Kia Niro 1.6
Gdi Hybrid



AUTOR: Michał Pierewicz, ZDJĘCIA: Kia



Zła passa samochodów napędzanych olejem napędowym sprawia, że zanim wszyscy prześiądziemy się do pojazdów elektrycznych, pojeździmy jeszcze trochę na benzynie – dzięki hybrydom. Jedną z nich jest debiutująca Kia Niro, która ma do spełnienia bardzo ważne zadanie dla koreańskiego koncernu – obniżenie (również dzięki hybrydom plug-in i napędowi wodorowemu) średniej emisji CO₂ i zużycia paliwa. A przy okazji jest to ciekawy samochód ze sporą szansą na sukces.

Recepta na sukces?

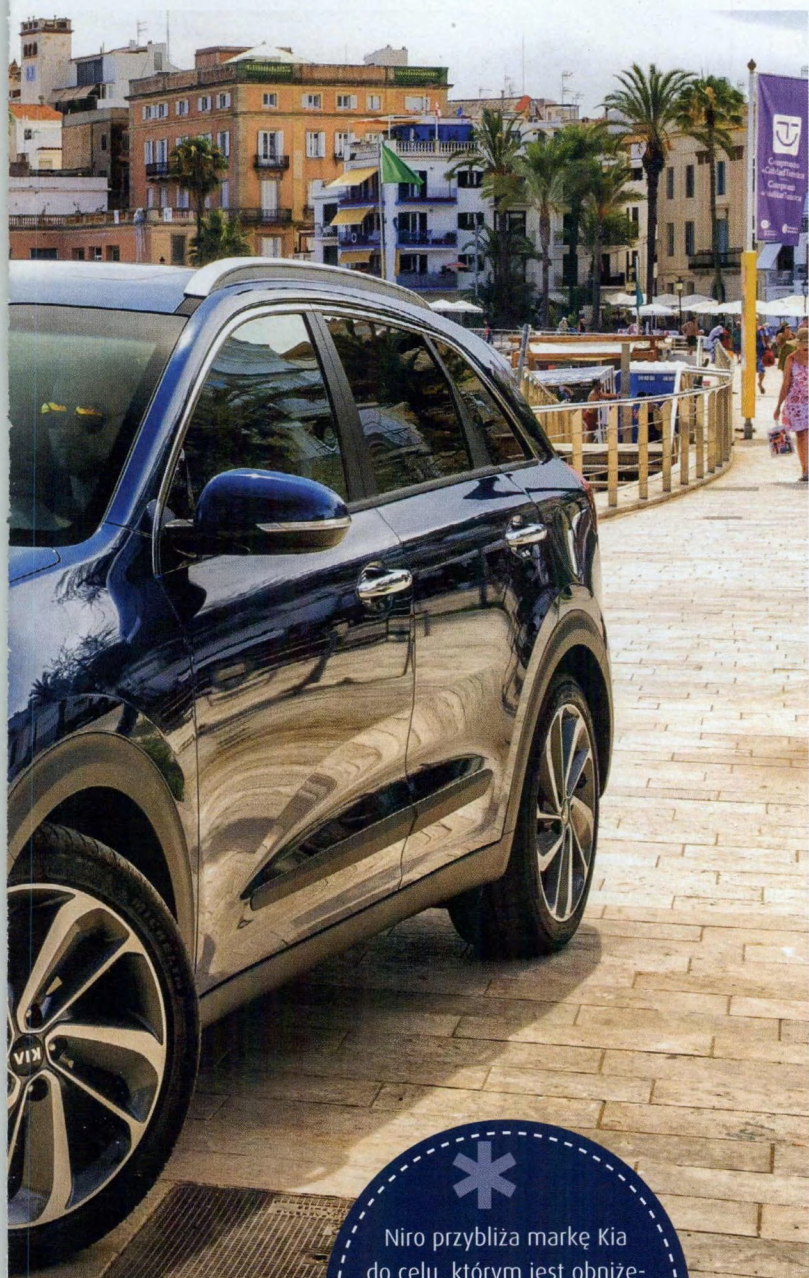
Patrząc na dane Niro, widać, że inżynierowie mieli jasno wyznaczony cel: spełnić normę Euro 6 i osiągnąć emisję CO₂

na poziomie 88 g/km, przy jak najniższym zużyciu paliwa *, jednocześnie zachowując akceptowalne osiągi. Natomiast projektanci nadwozia zapewne skupili się na tym, by Niro było

oryginalne i swoim wyglądem mówiło, że jest wyjątkowe – nie jako hybrydowa odmiana innego modelu. Dodatkowo samochód miał się podobać i być rozpoznawalny jako Kia. Sytuacja zapewne

skomplikowała się, gdy do zespołu dołączono księgowych, ale póki nie przeprowadziliśmy jazd testowych, nie możemy się wypowiedzieć, czy Ci mieli dużo do





 Niro przybliży markę Kia do celu, którym jest obniżenie o 25 % średniego zużycia paliwa w porównaniu z poziomem z 2014 roku. Ma to nastąpić w 2020 roku.



Wnętrze Niro, mimo naszpikowania nowoczesnymi technologiami, prezentuje raczej tradycyjną stylistykę

powiedzenia. Patrząc na efekt końcowy, można przypuszczać, że marketingowcy są zadowoleni.

Nadwozie

Projektanci nadwozia, pracujący w ośrodkach w Kalifornii i Korei, wybrali dla Niro modną stylistykę crossovera. Poza modą niebagatelny wpływ miały zapewne praktyczne walory podwyższonej karoserii, które pozwoliły uzyskać obszerne i funkcjonalne wnętrze mieszczące jeszcze sporą baterię akumulatorów napędu elektrycznego. Płyta podłogowa Niro będzie przy okazji bazą dla kolejnych pojazdów ekologicznych koreańskiego koncernu. Ponad połowa konstrukcji karoserii jest wykonana ze stali o wysokiej wytrzymałości (AHSS), sporą część elementów zrobiono z aluminium (m.in. pokrywy silnika i bagażnika oraz wzmocnienie za przednim zderzakiem). Przestronność wnętrza, mimo opływowej

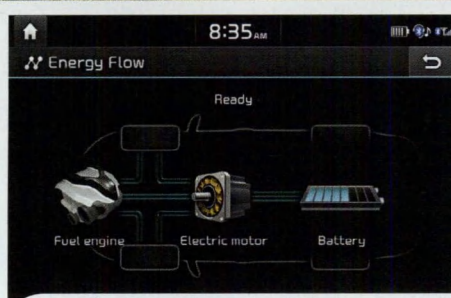
sylwetki (współczynnik oporu powietrza wynosi 0,29) i stosunkowo niewielkiej długości (4,36 m), wynika z korzystnych proporcji: duży rozstaw osi (2,7 m), krótkie zwisy, oraz optymalna szerokość (1,81 m) i wysokość (1,54 m). Gabaryty pozycjonują Niro pomiędzy cee'dem a większą Kia Sportage, która ma rozstaw osi krótszy o 5 cm.

Wnętrze

Umieszczenie akumulatorów w Niro pod tylną kanapą, tak samo jak w RAV4 Hybrid, nie wpływa na przestronność przedziału pasażerskiego i bagażnika. Obok akumulatora znajduje się też 45-litrowy zbiornik paliwa, więc bagażnik ma aż 427 litrów. Jedynie podczas powiększenia przedziału bagażowego do 1 425 l (przez złożenie oparcia kanapy) można ponarzekać na nierówną powierzchnię podłogi – tak samo jest w hybrydowej RAV4. Chyba trzeba się z tym pogodzić do czasu wynalezienia tańszych, pojemniejszych i wydajniejszych ogniw. Możliwości trans-



Karoseria Niro korzysta z wysokowytrzymałych stali i aluminium



Kierowca nie tylko może obserwować działanie układu napędowego, ale także zmieniać tryb pracy, a nawet ma prawdziwe biegi



Łatwo dostępny i pojemny bagażnik ma całkiem foremny kształt



Pod podłogą bagażnika koło zapasowe i wiele użytecznych schowków



Z przodu mogą być bixenony...



...zaś z tyłu diody LED

portowe można będzie jednak znacznie zwiększyć jeszcze w tym roku przez zamówienie opcjonalnego pakietu haka holowniczego. Pozwoli on holować przyczepy o masie własnej do 1 300 kg.

Wposażenie

Podróżujący Niro mogą spodziewać się zarówno informacji (m.in. nawigacja TomTom), jak i rozrywki oraz komfortu. Obsługa systemów pokładowych może

tyczne hamowanie awaryjne, utrzymywanie pasa ruchu, ostrzeganie o obiektach w martwym polu i nadzorowanie otoczenia w trakcie cofania oraz wszelkie systemy stabilizacji jazdy.

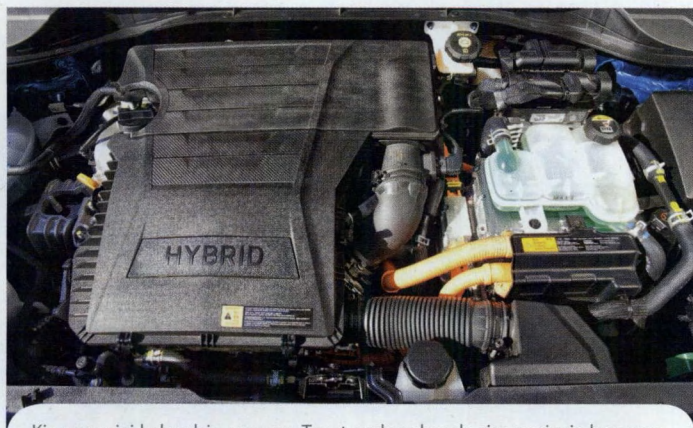
Napęd spalinowy

Silnik spalinowy to wolnossąca jednostka benzynowa niepoddana downsizingowi, więc z pojemności 1,6 l uzyskuje maksymalnie skromne 105 KM i 147 Nm. Wyr-

Ceny Kia Niro zaczynają się od 86 900 zł. Najbogatsza wersja – XL – wyposażona między innymi w bixenonowe reflektory, nawigację satelitarną, sprzęt audio marki JBL, fotel kierowcy regulowany elektrycznie w 8 płaszczyznach, czujniki parkowania z przodu i z tyłu oraz system bezkluczykowy kosztuje 107 900 zł. Niro będzie oferowane z 7-letnią gwarancją (do przebiegu 150 000 km)

odbywać się za pomocą ekranu dotykowego lub klawiszy. Kia obiecuje też integrację z platformami Apple lub Android. Systemy wspomagające kierowcę w dziedzinie bezpieczeństwa czynnego, seryjne lub opcjonalne, obejmują: aktywny tempomat, automa-

zem postępu jest jednak wysoki stopień sprężania (1:13), bezpośredni wtrysk paliwa oraz cykl pracy Atkinsona. Sprawność podnosi chłodzony układ recyrkulacji spalin (EGR) i system odzyskiwania ciepła spalin, który przyspiesza rozgrzewanie się silnika.



Kia w swojej hybrydzie, wzorem Toyoty, zdecydowała się na użycie benzynowego silnika

W przeciwieństwie do hybryd Toyoty, korzystających z przekładni bezstopniowych, siła napędowa w Niro dozowana jest na przednie koła poprzez 6-biegową, automatyczną skrzynię dwusprzęgłową. Kia obiecuje, że ma to zapewniać żywszą reakcję i szybszą zmianę przełożeń, które można wybierać także manualnie. Opracowana specjalnie dla Niro skrzynia 6DCT ma być szybsza, cichsza i mieć niższe opory pracy, a wszystko dzięki niskotarciowym łożyskom i olejowi o niższej lepkości.

Hybrydowo

Poza silnikiem spalinowym w napędzie hybrydowym Niro znalazła się jednostka elektryczna o mocy 32 kW z polimerowym akumulatorem litowo-jonowym o pojemności 1,56 kWh. Nowoczesna technologia procentuje wysoką gęstością energii, wydajnością energetyczną i lekkością

– bateria waży jedynie 33 kg. Łączna moc hybrydowego zespołu napędowego wynosi 141 KM, a łączny moment obrotowy to słuszne 256 Nm (dostępne już od najniższych obrotów). Niestety, w przypadku ważącego co najmniej 1 425 kg pojazdu nie należy spodziewać się szokujących osiągnięć: prędkość maksymalną określono na 160 km/h, a przyspieszenie do setki zajmuje 11,5 sekundy. Kia obiecuje za to, że wyposażone w 16-calowe koła Niro zadowolili się zużyciem paliwa wynoszącym zaledwie 3,8 l/100 km (w cyklach – mieszanym i miejskim, wg NEDC). Co ciekawe, 18-calowe koła podnoszą zużycie do 4,4 l/100 km. Jak uczy życie, zapowiedzi te mogą okazać się na wyrost, ale Niro ma tajną broń, która może pomóc je spełnić. System Eco DAS ma korzystać z nawigacji do przewidywania profilu trasy – zjazdu i podjazdu – wspomagając *ecodriving* i zwiększając efektywność odzysku energii. ☺



W konstrukcji Niro nie zaniedbano tematu bezpieczeństwa biernego

KIA NIRO 1.6 GDI HYBRID – DANE TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNE

» SILNIK SPALINOWY

wolnossący, z zapłonem iskrowym, bezpośredni wtrysk paliwa, układ i liczba cylindrów – R4, liczba zaworów na cylinder – 4, układ rozrządu – DOHC, pojemność skokowa – 1591 cm³, maksymalna moc – 105 KM przy 5 700 obr./min, maksymalny moment obrotowy – 147 Nm przy 4 000 obr./min

» NAPĘD ELEKTRYCZNY

rodzaj akumulatora – polimerowy, litowo-jonowy, napięcie – 240 V, pojemność – 1,56 kWh, maksymalna moc (silnik) – 44 KM (32 kW) w zakresie 1 798-2 500 obr./min, maksymalny moment obrotowy – 170 Nm w zakresie 0-1 798 obr./min

» HYBRYDOWY ZESPÓŁ NAPĘDOWY

maksymalna moc – 141 KM (104 kW) przy 5 700 obr./min, maksymalny moment obrotowy – 265 Nm w zakresie 1 000-2 400 obr./min

» SKRZYŃNIA BIEGÓW

automatyczna, dwusprzęgłowa (DCT), 6-biegowa, przełożenia: I – 3,867, II – 2,217, III – 1,371, IV – 0,93, V – 0,956, VI – 0,767, bieg wsteczny – 5,351, przełożenie przekładni głównej – 4,438 (biegi 1-4); 3,227 (biegi 5-6 i wsteczny)

» ZAWIESZENIE

przednie: niezależne, kolumny McPhersona mocowane do ramy pomocniczej, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe, stabilizator przechyłów, tylne: niezależne, wielowahaczowe, z podwójnymi wahaczami dolnymi, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe, stabilizator przechyłów

» UKŁAD KIEROWNICZY

przekładnia zębatkowa, elektryczne wspomaganie, przełożenie – 13,9:1

» HAMULCE

hydrauliczne, przednie: tarczowe, wentylowane o średnicy 15 cali, tylne: tarczowe o średnicy 14 cali, hamulec postojowy uruchamiany nogą

» KOŁA

16-calowe obręcze z lekkich stopów z oponami 205/60, opcjonalnie 18-calowe obręcze z lekkich stopów z oponami 225/45, koło zapasowe dojazdowe

» WYMIARY, POJEMNOŚCI

długość x szerokość x wysokość – 4 355 x 1 805 x 1 535 mm, rozstaw osi – 2 700 mm, prześwit – 160 mm, średnica zawracania – 10,6 m, pojemność zbiornika paliwa – 45 l, pojemność bagażnika (wg VDA) – 427 l

» MASY

masa własna – 1 425 kg, dopuszczalna masa całkowita – 1 930 kg, masa własna przyczepy ham. – 300*kg

» OSIĄGI

prędkość maksymalna – 162 km/h, przyspieszenie 0-100 km/h – 11,5 s, zużycie paliwa średnie / miejskie / pozamiejskie – 3,8 / 3,8 / 3,9 l/100 km (koła 16-calowe); 4,4 / 4,4 / 4,5 l/100 km (koła 18-calowe)

* opcja dostępna od 4. kwartału 2016 r.

