

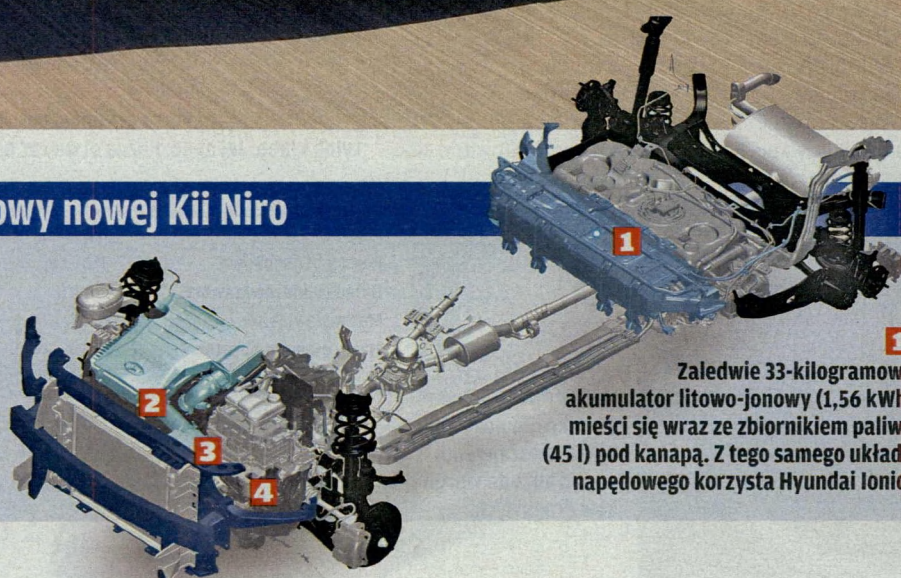
TEST **Kia Niro XL**

Debiut bez kompl



Hybrydowy układ napędowy nowej Kii Niro

Układ napędowy Kii Niro składa się z benzynowego silnika 1.6 (102 KM) oraz elektrycznego o mocy 43,5 KM. Łączna moc systemowa to 141 KM. Jednostka spalinowa charakteryzuje się nieco „chrobotliwym” odgłosem pracy przy niskich obrotach, ale słychać to właściwie tylko na zewnątrz. Świetne wyciszenie kabiny sprawia, że podczas jazdy dźwięk silnika zupełnie nie przeszkadza podróżnym.



Zaledwie 33-kilogramowy akumulator litowo-jonowy (1,56 kWh) mieści się wraz ze zbiornikiem paliwa (45 l) pod kanapą. Z tego samego układu napędowego korzysta Hyundai Ioniq.



eksów

m motor **PIERWSZY TEST**

Największy motoryzacyjny hit ostatnich lat to crossovery, ale modne są też hybrydy. Kia połączyła te dwa trendy w jednym aucie.

Spośród wyjątkowo chętnie kupowanych SUV-ów i crossoverów klienci najczęściej wybierają te kompaktowe. To obecnie trzeci najpopularniejszy segment w Europie – a do tego stale rosnący. W 2014 r. sprzedaż tego typu aut była o 6,3% większa niż rok wcześniej. W 2015 r. wzrost wyniósł 14,1%, a w tym roku już sięga 19,8%. W Polsce nie jest inaczej – małe oraz średniej wielkości SUV-y i crossovery są u nas drugim najpopularniejszym segmentem, a tegoroczna sprzedaż przewyższa zeszłoroczną aż o 32%.

Drugą dynamicznie rozwijającą się grupą są hybrydy. W Polsce 2 lata temu sprzedano ich prawie 4 tys., a rok temu ponad 5,5 tys. Przewiduje się, że ten rok zakończy się wynikiem na poziomie 8 tys., a przyszy – aż 13 tys. egzemplarzy.

Hybrydowy crossover

W tej sytuacji dziwi fakt, że na rynku jest tak mało hybrydowych SUV-ów i crossoverów. Nie licząc marek premium, w Polsce można było dotąd znaleźć tylko jedno takie

auto – Toyotę RAV4 Hybrid. Aż do teraz. Niedawno swoją premierę miała bowiem Kia Niro. Czas na pierwszy test.

Niro ma 435,5 cm długości – o 21,5 cm więcej niż Kia Soul, o 12,5 cm mniej niż Sportage. Szerokością też mieści się między nimi, za to ma największy rozstaw osi. Wyróżnia się nie dużą jak na crossovera wysokością 154,5 cm – to raptem o 6-7 cm więcej niż w przeciętnym kompakcie. Stąd dynamiczny wygląd (który nie kojarzy się z wielkimi SUV-ami) i współczynnik oporu powietrza na poziomie 0,29, czyli taki jak w Oplu Calibrze czy w nowym Porsche 911.

Mimo nisko przebiegającego dachu, w kabinie jest mnóstwo miejsca. Z przodu bez problemu zmieszczą się osoby o wzroście 195 cm, z tyłu o 5 cm niższe – i to nawet jeśli przed nimi usiądą równie wysocy podróżni. Dzięki dużemu rozstawowi osi (270 cm, o 3 cm więcej niż w Sportage'u) nikt nie powinien mieć problemu ze zmieszczeniem nóg.

Bagażnik ma dość przeciętną pojemność 347 l, a po złożeniu

kanapy rośnie do 1345 l (powstaje wtedy płaska podłoga).

Nie ma nic za darmo

Na krętej trasie dość sprężyste zawieszenie Niro pozwala na zaskakująco dużo. Auto chętnie reaguje na polecenia wydawane ruchami kierownicy (choć sam układ kierowniczy mógłby przekazywać nieco więcej informacji z kół), a zakręty pokonuje niemal neutralnie – z jedynie niewielką podsterownością. Nadwozie nie wykazuje przy tym skłonności do przechylania się na boki.

Takie nastawy mają jednak swoją cenę – przeciętny komfort na drogach o zniszczonej nawierzchni. Dopóki nierówności nie są duże, Kia świetnie sobie z nimi radzi, ale na większych przenosi wstrząsy do wnętrza.

Uszczęśliwianie na siłę

W kwestii ograniczonego komfortu część winy ponosi nietypowa polityka Kii, która odcisnęła podobne „piętno” na modelach Soul i Sportage. Chodzi o to, że bazowe wersje wyposażeniowe M oraz L mają opony 205/60 R16, których

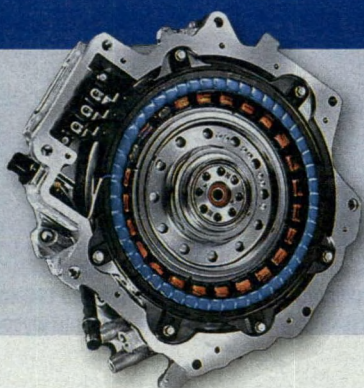
Niski dach, ruchome klapy, które w pewnych warunkach zasłaniają wlot w zderzaku i boczne wloty ograniczające zawirowania w nadkolach – dzięki temu współczynnik oporu powietrza wynosi zaledwie 0,29.



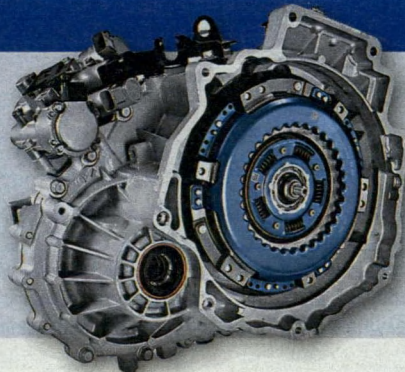
Kia Niro długością nadwozia plasuje się pomiędzy modelami Soul i Sportage. Rozstawem osi przerasta jednak nawet Sportage'a.



2 Benzynowy silnik 1.6 GDI ma bezpośredni wtrysk benzyny i długi skok cylindrów (średnica: 72 mm, skok: 97 mm). Pracuje on w typowym dla hybryd cyklu Atkinsona (skrótowy suw sprężania).



3 Silnik elektryczny wytwarzający 43,5 KM mocy jest zamontowany między 102-konnym spalinyowym a skrzynią biegów.



4 Dwusprzętowa przekładnia 6DCT ma sześć przełożeń. Podczas jazdy robi o wiele lepsze wrażenie niż bezstopniowe skrzynie stosowane przez konkurencję.

TEST Kia Niro XL



Przycisk umieszczony po lewej stronie panelu klimatyzacji uruchamia oszczędny tryb nawiewów – tylko dla kierowcy.



Bezprzewodowa (indukcyjna) ładowarka do telefonów w standardzie iQ jest wyposażeniem seryjnym topowej wersji XL.



Kierowca Niro obsługuje hamulec pomocniczy lewą nogą – jak w autach amerykańskich i starszych Mercedesach.



Kokpit jest uporządkowany i łatwy w obsłudze. Wykończenie robi dobre wrażenie – miękkie tworzywa pokrywają górną część deski rozdzielczej i boczki drzwi nad podłokietnikami. Uwagę zwracają detale polakierowane na biało (w zestawie z czarną tapicerką są czarne).



Przepływ energii obserwuje się na ekranie centralnym lub między wskaźnikami.



Zamiast obrotomierza jest wskaźnik pracy układu napędowego. Gdy wskazówka jest na niebieskim polu, baterie są ładowane.



Kontrolka EV na dole lewego wskaźnika włącza się, gdy działa tylko silnik elektryczny.



Spore fotele zapewniają wystarczające podparcie boczne. Dwuosłowo ustawiane zagłówki są wyjątkowo miękkie i wygodne. Elektryczna regulacja fotela kierowcy – seryjna w Niro XL.



W topowej odmianie dopłaty nie wymaga także gniazdko 220 V.



Niezbyt wysoki tunel środkowy nie przeszkadza siedzącemu pośrodku.



W tyłu wygodnie usiądą osoby mierzące 190 cm (nawet jeśli jadący z przodu będą równie wysocy).



Zestaw baterii udało się zmieścić pod kanapą.



Wywiewnik z lewej strony kanapy chłodzi akumulatory.

wysoki profil pomaga rozprawiać się z najbardziej uciążliwymi wybojami. Tymczasem odmiana XL seryjnie ma aż 18-calowe koła z ogumieniem w rozmiarze 225/45, a więc o dość niskim profilu. Szkoda, że nie można kupić najbogatszej wersji na oponach 16-, albo chociaż 17-calowych.

Spokojnie i oszczędnie

Duże koła testowanej wersji XL mają jeszcze jedną wadę – zwiększają zużycie paliwa. Producent podaje, że na 16-calowych felgach średnie spalanie na 100 km wynosi 3,8 l, a na „osiemnastkach” – 4,4 l. To spora różnica, choć i ten drugi wynik jest świetny. A co najważniejsze – wcale nie jest niemożliwy do osiągnięcia. Ale tylko w gęstym ruchu miejskim, przy powolnym rozpędzaniu się i bez przekraczania 50-55 km/h. Jeśli kierowca jeździ spokojnie, ale nie stara się zużyć jak najmniej paliwa i porusza się po mieście, w którym nie brakuje tras o podwyższonym limicie prędkości, Niro zużywa co najmniej 4,8 l/100 km. Podczas dynamicznej jazdy zapotrzebowanie na benzynę zbliża się do 6 l na 100 km.

Osiągi są wystarczające, ale tylko do ok. 120-130 km/h. Dalej auto rozpędza się z wyraźnym oporem, więc przy wyższej szybkości trzeba odpowiednio planować każdy manewr wyprzedzania. Za to przy „miejskich” prędkościach Niro przyspiesza bardzo zwawo. Podobać mogą się też bezzwłoczne reakcje na dodanie gazu.

W przeciwieństwie do wielu innych aut hybrydowych, przyspieszaniu nie towarzyszy nieprzyjemne wycie silnika. A to dlatego, że w miejsce typowej dla hybryd skrzyni bezstopniowej Kia zastosowała dwusprzęgłowy „automat”. Pracuje on bardzo płynnie i szybko zmienia biegi, a na mocne dodanie gazu reaguje szybką redukcją, nie kładąc czekać na wzrost obrotów.

Warto zwrócić uwagę na pracę pedału hamulca – to słaba strona wielu hybryd. Zwykle trudno wyczuć w nich moment „łapania” hamulców. W Kii nie działają znacznie lepiej i nie ma problemu z ich wyczuciem, choć do klasycznych aut spalinowych



Tył Kii Niro jest zgrabny, ale zbyt nie wyróżnia. Chyba że nocą – dzięki efektownym tylnym światłom.



Bagażnik ma dość przeciętną pojemność 347 l. Po lewej stronie kryje się subwoofer...



...a po prawej – akumulator. Takie umieszczenie poprawia rozkład masy między osiami.



Pod podłogą zmieścił się jeszcze praktyczny schowek na drobniaki.



Jeszcze niżej zamocowano koło zapasowe – tzw. dojazdówkę – oraz zestaw narzędzi.

jeszcze nieco brakuje. Za to są bardzo skuteczne – do zatrzymania się ze 100 km/h wystarczy mniej niż 37 m.

W cenie Aurisa

Niro jest oferowane w 3 wersjach – M kosztuje 86 900 zł, L 94 900 zł, a XL 107 900 zł (są to ceny mniej więcej na poziomie hybrydowej Toyoty Aurisy). Już ta pierwsza ma wystarczające wyposażenie. Druga dokład-

da np. częściowo skórzaną tapicerkę i nawigację, a topowa seryjnie ma m.in. bixenony, dostęp bezkluczkowy, nagłośnienie JBL i lepszy system multimedialno-nawigacyjny. Jest on wyjątkowo przyjazny w obsłudze. Co nietypowe, a bardzo wygodne – można umieścić na jednej liście i zapisane stacje radiowe z zakresu FM, i te cyfrowe (DAB).

TEKST: M. ŁASKA, ZDJĘCIA: K. PALIŃSKI

PODSUMOWANIE

NADWOZIE I WNĘTRZE

- + ciekawy wygląd, przestronna kabina, wygodne wsiadanie, dobra widoczność, niezła jakość wykończenia, przyjazna obsługa
- przeciętny bagażnik

UKŁAD NAPĘDOWY

- + nieduże zużycie paliwa, bardzo płynna praca, dwusprzęgłowy automat w miejsce typowej dla hybryd skrzyni bezstopniowej (silnik nie wyje podczas rozpędzania)
- niezbyt imponujące osiągi

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- + niemal neutralne zachowanie w zakrętach, małe przechyty boczne, dobra reakcja na ruchy kierownicy
- ograniczony komfort na największych wybojach, jak stary bruk, nierówne tor czy dziury po zimie

WYPOSAŻENIE I CENA

- + korzystna cena, a na tle innych samochodów hybrydowych – wręcz bardzo atrakcyjna, bogate wyposażenie standardowe, rozsądne ceny wyposażenia dodatkowego

Pierwsza skonstruowana od podstaw hybryda Kii jest świetną propozycją. Ma modny wygląd crossovera oraz mnóstwo miejsca w kabinie, a do tego okazuje się naprawdę oszczędnym samochodem. Jednak wydaje się, że rozsądniejszym wyborem jest wersja L – z gorszym, ale i tak bardzo dobrym wyposażeniem i jeszcze lepszą ceną, za to bez ograniczających komfort 18-calowych kół.

DANE TECHNICZNE	KIA
Silnik	benz., elektr.
Pojemność skokowa	1580 cm ³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	105 KM/5700
Moc maksymalna (elektr.)	43,5 KM/1798
Moc maksymalna (łącznie)	141 KM/5700
Maks. moment obrotowy (benz.)	147 Nm/4000
Maks. moment obrotowy (elektr.)	170 Nm/500
Maks. moment obrotowy (łącznie)	265 Nm/1000
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./6-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	436/181/155 cm
Rozstaw osi	270 cm
Średnica zawracania	10,6 m
Masa/ładowność	1425/505 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	347/1345 l
Poj. zbiornika paliwa	45 l (Pb 95)
Opony	225/45 R18
OŚIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	162 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,5 s
Zużycie paliwa*	4,4/4,5/4,4
Zasięg	1020 km

* miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)

M DANE TESTOWE	
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,7 s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,3 s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	36,6 m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	36,9 m →
Poziom hałas przy 50 km/h	61,0 dB →
Poziom hałas przy 100 km/h	66,8 dB →
Rzeczywista prędkość*	95 km/h
Liczba obrotów kierownicy	2,7
Testowe zużycie paliwa**	4,8/5,0/4,9
Rzeczywisty zasięg	910 km

* przy wskazaniu 100 km/h; ** miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle całego segmentu: → dobry → przeciętny → słaby

WYPOSAŻENIE/CENY	KIA
Model	Niro
Wersja	XL
Poduszki czol./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (4500)*
Elektr. ster. szyby/lusterka	●/●
Klimatyzacja man./aut.	-/●
Radio MP3/USB/AUX/Bluetooth	●/●/●/●
Nawigacja/kamera cofania	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (4500)*
Czujniki parkowania t./p. i t.	-/●
Dostęp bezkluczkowy	●
Światła bixenon./przeciwmg.	●/●
Elektr. ster. fotel kierowcy	●
Fotele półskórzane/skórzane	●/○ (5000)*
Fotele podgrzewane/wentylow.	●/○ (5000)*
Aluminiowe felgi 17"/18"/19"	-/●/-
Lakier metalik	○ (2300)
Cena wersji podstawowej**	86 900 zł
CENA	107 900 ZŁ

CENA NA TLE KONKURENTÓW

100 400 zł	107 900 zł	160 900 zł
Toyota Auris Hybrid Prestige	Kia Niro XL	Toyota RAV4 Hybrid 2WD Prestige
136 KM, 0-100: 10,9 s	141 KM, 0-100: 11,5 s	197 KM, 0-100: 8,3 s

Bezpośrednich rywali brak. Najbliższym, choć nie crossoverem, jest Auris (84,9-100,4 tys. zł). Większe, hybrydowe RAV4 kosztuje już minimum 134 900 zł (a porównywalna wersja – 160 900 zł).

● standard; ○ opcja (cena w zł); - niedostępne; * pakiet; ** z tym samym silnikiem