

TESTY

Mimo że to miejski crossover, na trasie radzi sobie znakomicie. Jest dynamiczny, dobrze wyciszony i stabilny nawet przy dużych prędkościach



Kia Niro 1.6 GDI

Ekologicznie i modnie

Niro to pierwsza hybryda w popularnym obecnie segmencie miejskich crossoverów. W teście sprawdziliśmy, czy jest ekonomiczna oraz funkcjonalna



W wersji XL: seryjne bixenony z doświetlaniem zakrętów, alufelgi 18 cali i przyciemniane szyby

Rynek motoryzacyjny w Polsce i na świecie od kilku lat notuje znaczny wzrost zainteresowania hybrydami i SUV-ami. Dlatego naturalnym krokiem koreańskiego koncernu było zbudowanie modelu, który połączy oczekiwania klientów zainteresowanych pojazdami tego typu. Co ciekawe, nowa Kia stała się prekursorką hybrydowych crossoverów, gdyż jej rywalka – Toyota C-HR – zadebiutowała na rynku kilka miesięcy później. Mało tego, Koreańczycy mają ambitne plany, gdyż do 2020 r. chcą wprowadzić do sprzedaży aż 11 modeli z ekologicznym napędem.

W POLSCE NIE DBA SIĘ O EKOLOGIĘ

Hybrydy nie należą do tanich, mimo to ich sprzedaż w Polsce rośnie. Liderami są Toyota i Lexus (96 proc. rynku), które odnotowały od stycznia do lipca 2016 r. aż 127-procentowy wzrost sprzedaży. Udział

KONKURENTKA: TOYOTA C-HR



Miejski crossover Toyoty o dług. 4,35 m i rozstawie osi 2,64 m. Dostępny w wersji benzynowej 1.2 Turbo/116 KM 4x2 i 4x4 (od 79 900 zł) i hybrydowej 1.8/122 KM 4x2 (od 104 900 zł). Przeprowadziła 2 września.

w rynku byłby zapewne wyższy, gdyby polski rząd wprowadził – wzorem innych krajów UE – program wspierający zakup samochodów z ekologicznym napędem. Na razie go nie ma, ale zła opinia, jaką są obciążone nowoczesne diesle, sprawia, że klienci szukający oszczędnych źródeł napędu decydują się właśnie na hybrydy.

Ponieważ od prawie 20 lat prym w tym segmencie wiodą modele Toyoty, konstruk-

torzy hybrydowej Kii musieli zaproponować klientom dopracowany pojazd w korzystnej cenie. Czy im się udało?

Do napędu Niro służą dwa silniki: 105-konny benzynowy 1.6 z wtryskiem bezpośrednim i elektryczna jednostka o mocy 43,5 KM. Łącznie zespół hybrydowy dysponuje 141 końmi mechanicznymi. Dynamika Kii Niro jest więcej niż dobra. Podczas pomiarów testowych „setkę” uzyskaliśmy po



*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)

PIERWSZY TEST W POLSCE



Szybki w działaniu „automat” ma tryby ECO i Sport

Tworzywa o dobrej jakości i intuicyjna obsługa. Fabryczna nawigacja ma aż 7 lat bezpłatnych aktualizacji



Obszerne i wygodne przednie fotele z elektryczną regulacją i podgrzewaniem. Z tyłu dużo przestrzeni na kolana i nad głowę. W XL – seryjne gniazdo 220 V



Mała pojemność kufra (347 l) i wysoki próg załadunku (72 cm). Pod podłogą schowek i koło dojazdowe



10 s, czyli o 1,5 s szybciej niż obiecuje producent. W sprawnym rozpędzaniu auta pomocą służy dwusprzęgłowa skrzynia automatyczna, która nie tylko szybko i płynnie zmieniała biegi „w górę”, lecz także błyskawicznie je redukowała. W zestawieniu z bezstopniową przekładnią e-CVT, oferowaną przez konkurencję, jej zastosowanie okazuje się też bardziej przyjazne dla uszu (cichsza praca napędu, gdyż podczas przyspieszania silnik nie jest stale utrzymywany na wysokich obrotach). Na niski poziom hałasu we wnętrzu można liczyć w ruchu miejskim, kiedy to często pracuje jedynie napęd elektryczny, ale – co ważne – także i przy autostradowych prędkościach.

DOBRA DYNAMIKA, MAŁE SPALANIE

Producent zapowiada, że Niro powinno średnio spalać 4,4 l/100 km. Na pętli pomiarowej uzyskaliśmy wynik o 1,5 litra wyższy, ale i tak uznajemy go za korzystny, gdyż jest porównywalny ze zużyciem paliwa, z jakim zetkną się klienci decydujący się na crossovera z napędem wysokoprężnym. Oczywiście, na największe oszczędności można liczyć podczas jazdy miejskiej – spalanie 4,8 l/100 km. Na autostradzie rośnie ono do 6,7 l/100 km. ➔

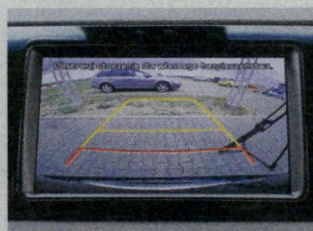
➔ ELEKTRONIKA PODWYŻSZA KOMFORT I ZWIĘKSZA BEZPIECZEŃSTWO



Pakiet aktywnego wsp. jazdy zawiera: aktywny tempomat, czujnik martwego pola, systemy aut. hamowania i monitorowania ruchu podczas cofania (4500 zł w XL)



Dwustrefowa klima (seryjna) ma nawiewy także dla pasażerów z tyłu



Kamera cofania (std. w XL) daje dobry obraz i nie brudzi się zbyt szybko

Choć Niro jest miejskim crossoverem, wyposażono je w liczne rozwiązania zwiększające wygodę i bezpieczeństwo jazdy, które sprawdzają się także w trasie. Standardowo występuje asystent utrzymania pasa ruchu. Godny polecenia jest opcjonalny pakiet aktywnego wspomagania jazdy, który zawiera czujnik martwego pola z sygnalizacją wizualną i dźwiękową oraz układ ostrzegający przed kolizją (w razie braku reakcji ze strony kierowcy automatycznie uruchamia hamulce). Ostatni z systemów ma trzy tryby pracy: miejski, pozamiejski i z wykrywaniem przechodniów. Użytkownicy korzystający z aktywnego tempomatu mogą regulować czułość układu (zmniejsza się lub zwiększa odległość od poprzedzającego pojazdu).

→ NAPĘD HYBRYDOWY

Jazda Niro nie różni się niczym od użytkowania auta z klasycznym silnikiem współpracującym z „automa-tem”. Zamiast obrotomierza jest jedynie wskaźnik wykorzystania energii elektrycznej (kolor niebieski: ładowanie; zielony: ekonomiczna jazda; szary: moc maksymalna). Skrzynia w Niro nie ma trybu szybszego doładowania baterii (B), jak w hybrydach Toyoty.



Przepływ energii można obserwować na ekranie radia lub komputera. EV to jazda tylko na silniku elektrycznym

Hybrydowy crossover Kii zaskoczył nas pozytywnie sposobem prowadzenia. Auto z podwyższonym prześwitem (163 cm) zachowuje się niezwykle stabilnie zarówno w czasie jazdy na wprost (także przy autostradowych prędkościach), jak i na szybko pokonywanych zakrętach. Duża w tym zasługa dopracowanego zawieszenia i precyzyjnego układu kierowniczego. Także komfort jazdy (mimo 18-calowych kół – seryjnie w XL) jest na zadowalającym poziomie. Nieprzyjemne drgania przedostają się do wnętrza tylko w czasie pokonywania dużych nierówności poprzecznych.

DUŻO PRZESTRZENI DLA PASAŻERÓW

Niro, mierzące 4,3 m, pod względem wielkości będzie konkurentem takich crossoverów, jak Nissan Qashqai czy Renault Kadjar. Ma jednak od nich większy rozstaw osi, więc – co za tym idzie – powinno oferować więcej przestrzeni. Z przodu każdy, bez względu na wzrost, poczuje pełną swobodę ruchów i bez trudu znajdzie właściwą pozycję za kierownicą. Można także liczyć na wygodne i obszerne fotele, które w testowanej wersji XL wyposażono w elektryczną regulację i podgrzewanie. W drugim rzędzie siedzeń też nie ma powodów do narzekania, bowiem przy założeniu, że kierowca ma ok. 185 cm wzrostu, pozostaje dużo przestrzeni zarówno na kolana, jak i nad głową. Wygodę podróżowania na tylnej kanapie

zwiększają: dodatkowe nawiewy klimatyzacji, 220-woltowe gniazdko do ładowania urządzeń przenośnych i otwierane niemal pod kątem prostym drzwi, ułatwiające opuszczenie kabiny.

W bagażniku jest jednak ciasno jak na tę klasę pojazdu. Niespełna 350-litrowy kufer pozwoli przewieźć 3 walizki kabinowe, ale konkurenci zabiorą więcej (Captur: 377-455 l, Qashqai: 401 l, C-HR – 377 l). Myśleliśmy, że przestrzeń w bagażniku ograniczają akumulatory silnika elektrycznego, ale okazało się, że pod podłogą znajdują się dodatkowe schowki, a z kolei pod nimi – koło dojazdowe (wersja z zestawem naprawczym, niedostępna w Polsce, ma kufer o pojemności 427 l). Atutem bagażnika Niro jest płaska powierzchnia powstała po złożeniu oparcia kanapy.

Niro występuje wyłącznie jako hybryda z przednim napędem. Ceny zaczynają się od 86 900 zł, testowana wersja XL kosztowała prawie 108 000 zł. Rywal ze stajni Toyoty w wersji hybrydowej i w najtańszej odmianie kosztuje 104 900 zł.

DANE PRODUCENTA

Silniki: typ/cylindry/zawory	benz. R4/I6 + elektryczny
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu
Zasilanie	wtrysk bezpośredni
Pojemność silnika benz. (cm³)	1580
Moc silnika benz. (KM/obr./min)	105/5700
Mom. silnika benz. (Nm/obr./min)	147/4000
Całkowita moc ukł. hybryd. (KM)	141
Skrzynia biegów/napęd	aut. 6/przedni
Prędkość maksymalna (km/h)	162
Pojemność bagażnika (l)	347/1345
Poj. zbiornika paliwa (l)	45
Przysp. 0-100 km/h fabr. (s)	11,5
Średnie spal. fabr. (l/100 km)	4,4

Wartość z kołami dojazdowymi
W wersji XL z kołami 18 cali

WYNIKI TESTU

Przyspieszenie 0-50 km/h	5,1 s
0-100 km/h	10,0 s
0-130 km/h	17,4 s
Elastyczność 60-100 km/h	5,0 s (aut.)
80-120 km/h	7,9 s (aut.)
Masa rzeczywista/ładowność	1461/469 kg
Rozdział masy (przód/tył)	59/41 proc.
Minimalna średnica zawracania	10,6 m
Hamowanie ze 100 km/h (zimne)	37,3 m
ze 100 km/h (gorące)	38,0 m
Hałas w kabinie przy 50 km/h	57 dB (A)
przy 100 km/h	64 dB (A)
przy 130 km/h	68 dB (A)
Spalanie testowe	5,9 l/100 km
Zasięg	500 km

O 34 proc. więcej niż obiecuje producent

To nam się podoba



Dobre osiągi, niski poziom hałasu, „szybki automat”, przestronna i dobrze wykończona kabina, koło dojazdowe, cena niższa od bezpośredniego rywala, 7 lat gwarancji i 7-letnia bezpłatna aktualizacja map.

To nam się nie podoba



Skromna przestrzeń bagażowa, wysoki próg załadunku, spalanie wyższe o 34 proc. od wartości podanej przez producenta, dostępne wersje wyłącznie z przednim napędem.



NASZA OCENA
Janusz Borkowski

LEPSZE OD KONKURENCJI?

Niro to dobrze przemyślany pojazd z dynamicznym układem hybrydowym i przyjemną w działaniu dwusprzęgłową skrzynią. Ponadto jest przestronne i prowadzi się je bez zarzutu. Może poważnie zagrozić debiutującemu właśnie C-HR, gdyż ma niższą cenę i lepsze warunki gwarancji. Ciekawe tylko, czy Kia okaże się równie niezawodna, jak hybrydowe Toyoty.

OCENA
★★★★★

Miejski crossover Kii ma prześwit 163 cm. Baterie ważą tylko 33 kg i znajdują się pod tylną kanapą wraz ze zbiornikiem paliwa (45 l)



WYPOSAŻENIE

Wersja	XL
Airbagi czołowe/boczne/kurtyny	S/S/S
Klima 2-stref./airbag kolanowy	S/S
Biksenony z dośw. zakręt./tylne LED	S/S
Czujniki parkowania p. i t./kamera	S/S
Układ utrzymania pasa ruchu	S
System bezkluczykowy/nawigacja	S/S
Lakier metalik/alufelgi 18 cali	2300 zł/S
Pakiet aktywnego wsp. jazdy	4500 zł

Najdłuższa gwarancja wśród aut hybrydowych

GWARANCJA/CENY

Cena podst. testowanej wersji	107 900 zł
Gwarancja mech./perforacyjna	7 lat/150 tys. km
Przeglądy	co 20 tys. km/rok
Cena testowanego egzemplarza	114 700 zł