

KIA NIRO 1.6 GDI - EKOLOGICZNIE I MODNIE

. .,WWW.AUTO-SWIAT.PL (2016-09-16 00:00:00)

www.auto-swiat.pl/testy/kia-niro-1-6-gdi-ekologicznie-i-modnie-test-opinie-dane-techniczne/glnwkv

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

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

Do napędu Kii 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 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.

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. 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 – seryjne w XL) jest na zadowalającym poziomie. Nieprzyjemne drgania przedostają się do wnętrza tylko w czasie pokonywania dużych nierówności poprzecznych.

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 Kii Niro jest płaska powierzchnia powstała po złożeniu oparcia kanapy.

Kia 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.

Kia Niro - 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.

Kia Niro - 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.

Kia Niro - nasza opinia

Kia 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.

Kia Niro - dane techniczne

Silniki: typ/cylindry/zawory benz. R4/16 + 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

Przyspieszenie 0-50 km/h 5,1 s

Przyspieszenie 0-100 km/h 10,0 s

Przyspieszenie 0-130 km/h 17,4 s

Elastyczność 60-100 km/h 5,0 s (aut.)

Elastyczność 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

Hamowanie ze 100 km/h (gorące) 38,0 m

Hałas w kabinie przy 50/100/130 km/h 57/64/68 dB (A)

Spalanie testowe 5,9 l/100 km

Zasięg 500 km

Zobacz galerię

Źródło:

Auto Świat