

KIA NIRO – AUTO NA MIARĘ NASZYCH CZASÓW

. PREZENTACJE, WWW.AUTOCENTRUM.PL (2016-07-26 00:00:00)

www.autocentrum.pl/prezentacje/kia-niro-auto-na-miare-naszyczczasow/

Niedawno w słonecznej Barcelonie odbyła się oficjalna premiera nowego modelu Kii. Tym razem marka pokazała światu swój najnowszy pomysł – hybrydowego crossovera.

Badania rynku pokazują, że najszybciej rozwijającymi się segmentami aut osobowych są właśnie crossovery i pojazdy hybrydowe. Kia postanowiła wobec tego stworzyć auto na miarę naszych czasów, wrzucając oba te kryteria do jednego worka. Model Niro ma wypełnić lukę między racjonalizmem, ekologią i dynamiką. Udział SUV-ów i crossoverów stale rośnie. Obecnie co piąte nowe auto wyjeżdżające z salonu to właśnie przedstawiciel jednego z tych dwóch segmentów. Wprowadzenie na rynek kompaktowego hybrydowego crossovera może się okazać strzałem w dziesiątkę. Auto pojawi się w sprzedaży już niedługo, bo tuż po wakacjach. Plany marki w Polsce zakładają sprzedaż 150 egzemplarzy do końca 2016 roku, a w kolejnym ma to być już 500 sztuk. Jednak w 2017 roku do pokazanego niedawno Niro dołączy także odmiana plug-in (marka zakłada sprzedaż 100 sztuk modelu z takim rozwiązaniem).

Pierwsze wrażenie, jakie robi Niro, jest bardzo pozytywne. Ładnie narysowana linia nadwozia, dość masywna, ale przy tym lekka sylwetka i nowoczesny wygląd to coś, bez czego współczesny samochód nawet nie ma po co opuszczać fabrycznych murów. Na szczęście Niro to wszystko ma. Wyglądem nieco przypomina dziecięcą wersję modelu Sportage, od której jest co prawda krótszy o 13 centymetrów, ale za to rozstaw osi wydłużono o 3 cm w stosunku do większej siostry. Łatwo dostrzec nowoczesne detale, jak choćby tylny dyfuzor czy zdecydowane linie. Sylwetka auta nie jest toporna i potężna. Mimo sporych gabarytów auto prezentuje się dość lekko. Na pochwałę zasługuje także aerodynamika nadwozia. Opływowe kształty zaowocowały współczynnikiem oporu powietrza na poziomie 0,29, co ma z pewnością wpływ na niskie zużycie paliwa. W Europie model Niro będzie oferowany w 10 kolorach nadwozia z felgami z lekkich stopów o rozmiarze 16 lub 18 cali.

Warto wspomnieć, że płyta podłogowa modelu Niro została zaprojektowana specjalnie na potrzeby umieszczenia w niej hybrydowego zespołu napędowego i polimerowego akumulatora litowo-jonowego o masie zaledwie 33 kilogramów. Cała konstrukcja jest lekka i wytrzymała, a aż 53% zostało wykonane z lekkiej stali o wysokiej wytrzymałości (AHSS). Sporą część elementów karoserii wykonano z aluminium, przez co udało się osiągnąć stosunkowo niską masę pojazdu w porównaniu do jego gabarytów. Niro waży bowiem 1425 kilogramów.

Pod maską nowego koreańskiego crossovera znalazł się turbodoładowany silnik benzynowy GDI o objętości skokowej 1.6 litra o mocy 105 koni mechanicznych. Jednak w duecie z silnikiem elektrycznym o mocy 32 kW otrzymujemy całkiem pokaźną moc 141 KM oraz łącznie 265 Nm maksymalnego momentu obrotowego. W połączeniu z niewielką masą, Niro jest bardzo żwawym autkiem, które świetnie radzi sobie z przyspieszaniem, zwłaszcza ze startu lub przy miejskich prędkościach. W końcu pełne 265 Nm mamy dostępne już od pierwszego biegu. Na rozpędzenie się do 100 kilometrów na godzinę hybrydowy

crossover potrzebuje jednak aż 11,5 sekundy, a prędkość maksymalna wynosi 162 km/h. Jednak dzięki temu, że silnik elektryczny wspiera spalinowego brata od samego początku, można być naprawdę pozytywnie zaskoczonym w kwestii zrywności. Przy prędkościach autostradowych jest ciut gorzej. Utrzymanie stałej prędkości nie jest dla Niro żadnym wyzwaniem, jednak wyprzedzanie ciężarówka nie przypomina lotu torpedą.

Hybrydowe auta dostępne na rynku przyzwyczyły nas do obecności na pokładzie bezstopniowej przekładni CVT. Choć niewątpliwie ma ona wiele zalet, „wycie” przy dynamicznym przyspieszaniu czy jeździe autostradowej bywa niezwykle irytujące. Kolejnym pozytywnym zaskoczeniem w Kii Niro jest tradycyjna dwusprzęgłowa przekładnia DCT o sześciu przełożeniach. Dzięki temu praca silnika elektrycznego jest możliwa w całym zakresie prędkości, a we wnętrzu panuje spokój i cisza. Skrzynia zdaje się rozumieć aktualne potrzeby kierowcy, szczególnie jeśli przełączymy ją w tryb sportowy. Wówczas podczas jazdy po górach przełożenia nie wpychają się na siłę, aby jak najszybciej wrzucić najwyższy bieg. Dzięki temu podczas przyspieszania na wzniesieniu pod prawą stopą zawsze mamy odpowiedni zapas mocy.

Podstawowym założeniem pojazdów hybrydowych jest obniżenie zużycia paliwa. Niro pod tym względem zaskakuje. Choć nie mieliśmy okazji sprawdzić tego na własnej skórze, dane katalogowe obiecują zużycie w cyklu miejskim na poziomie 3,8 litra na 100 kilometrów w przypadku wariantu z 16-calowymi felgami. Dla nieco lepiej wyglądających „osiemnastek” jest to już 4,4 l/100 km, ale to wciąż zachwycający wynik. Niestety podczas jazd testowych nie jeździliśmy zbyt dużo po samej Barcelonie z pędzlem zamiast prawej nogi, więc póki co trudno ocenić prawdziwość tych danych. Jednak podczas dynamicznej jazdy po górach komputer pokładowy wskazał niemal 9 litrów na 100 kilometrów. Warto jednak nadmienić, że celem tej przejażdżki była dobra zabawa i sprawdzenie na co tak naprawdę stać nowego hybrydowego crossovera koreańskiej marki. My to jeszcze nic! Rekordziści wracali z górskich szlaków ze zużyciem bliskim 13 litrów!

Wycieczka na wzgórza wokół Barcelony okazała się prawdziwym sprawdzianem dla najmłodszej Kii. Stosunkowo duży prześwit (164 mm) i wyższe nadwozie nie powodowały powstania wygórowanych oczekiwań w kwestii pokonywania ostrych wiraży. A hiszpańskie trasy miejscami przypominają typowe górskie serpentyny. Zaskakujące jest to, jak świetnie radzi sobie Niro w takich warunkach. Na pochwałę zasługuje nie tylko jednostka napędowa, która żwawo reaguje na polecenia kierowcy przy dynamicznym przyspieszaniu, ale także zawieszenie. Pod autem zastaniemy niezależne zawieszenie z kolumnami Mac Phersona z przodu i z podwójnymi wahaczami dolnymi w tylnej części. Nawet podczas górskiej gonitwy nadwozie nie przechyla się tak, jak można by się tego spodziewać po aucie tego segmentu. Oczywiście nie sposób określić pracy zawieszenia jako stricte sportowej, ale zdaje się ona być idealnym kompromisem między komfortowym podróżowaniem, a odrobiną sportowego zacięcia.

Nie sposób zapomnieć o układzie kierowniczym. Choć elektryczne wspomaganie kierownicy świetnie sprawdza się w mieście, kierowcy często na nie narzekają przy dynamiczniejszej jeździe. W Niro trudno się jednak do niego przyczepić. Praca kół jest świetnie wyczuwalna na kierownicy, a prowadzenie jest intuicyjne jak picie porannej kawy. Ponownie - tak jak w przypadku silnika - Niro świetnie sprawdza się przy prędkościach rzędu kilkudziesięciu kilometrów na godzinę. Ostre wiraże, podjazdy i szykany nie są dla niego żadnym problemem. Samochód świetnie trzyma się drogi, posłusznie skręca dokładnie tak jak

kierowca tego oczekuje, będąc przy tym tylko minimalnie podsterownym. Jednak po wyjeździe na autostradę układ kierowniczy przestaje być tak świetnie wyczuwalny. Auto nieznacznie pływa po drodze i nie daje już kierowcy takiej pewności prowadzenia, jak przy nieco mniejszych prędkościach.

Spory rozstaw osi (2700 mm) sprawia, że wnętrze jest naprawdę bardzo przestronne, szczególnie jeśli weźmiemy pod uwagę, że długość Niro wynosi 4355 mm. Dodatkowo wrażenie dużej przestrzeni potęgują poziome linie deski rozdzielczej, które optycznie poszerzają kabinę. Całość wygląda bardzo schludnie i elegancko. Tablica wskaźników i dotykowy ekran, umieszczony na konsoli środkowej, znajdują się w jednej linii, a wokół nie znajdziemy trylionu guziczków niewiele większych od główki szpilki. Całość jest bardzo schludna i ergonomiczna, a nieznaczne zwrócenie kokpitu w stronę kierowcy sprawia, że obsługa systemów pokładowych jest niezwykle funkcjonalna.

W kabinie jest naprawdę dużo miejsca, zarówno z przodu jak i w drugim rzędzie siedzeń. Bagażnik oferuje 427 litrów objętości, a po rozłożeniu oparcia tylnej kanapy przestrzeń bagażowa wzrasta do 1425 litrów. To bardzo dobre parametry, którymi niejednokrotnie nie mogą się pochwalić auta większe od Niro.

Rzeczą związaną z autami hybrydowymi, generującą najwięcej obaw, jest żywotność baterii. Technologia ta jest stosunkowo nowa i nie należy przy tym do najtańszych. Kia jednak nie robi żadnych odstępstw od swoich dotychczasowych zasad. Wszystkie pojazdy marki objęte są siedmioletnią gwarancją, a Niro nie jest wyjątkiem. Może to być kluczowe w pozyskiwaniu nowych klientów, którzy często obawiają się aut hybrydowych nie tylko ze względu na ich początkową cenę, ale także późniejsze serwisowanie.

Cena Kii Niro zaczyna się od 86 900 zł za podstawową wersję wyposażenia M. Jednak w standardzie otrzymujemy automatyczną klimatyzację dwustrefową, asystenta nieplanowanego opuszczenia pasa ruchu (Kia Lane Keep Assist) oraz światła do jazdy dziennej i tylne lampy wykonane w technologii LED. Najbogatsza wersja XL to już wydatek 107 900 zł. Jednak na jej pokładzie znajdziemy bixenonowe reflektory, sprzęt audio firmy JBL, nawigację satelitarną, fotel kierowcy regulowany elektrycznie (w ośmiu kierunkach) i wiele innych samochodowych gadżetów naszych czasów. Z jednej strony nie są to małe kwoty, ale z drugiej auta hybrydowe ze względu na swoją technologię jeszcze długo będą się cenić.

Kia Niro jest naprawdę szalenie sympatycznym autkiem. To nowoczesny i dynamiczny crossover, nieledwie szyty na miarę naszych czasów. Wszystko wydaje się wręcz idealne – ładna sylwetka, ekonomiczna jednostka napędowa, bogate wyposażenie w standardzie i godny pochwały sposób prowadzenia. Nie pozostaje nam nic innego, jak czekać na dłuższy test oraz na wyniki sprzedaży koreańskiej marki. Wszystko wskazuje jednak na to, że Niro może okazać się kurą znoszącą złote jajka.