

KIA NIRO: MISTRZ NISKIEGO SPALANIA

.,WWW.MOTO.WP.PL (2016-07-15 00:00:00)

moto.wp.pl/kat,107914,title,Kia-Niro-mistrz-niskiego-spalania,wid,18423783,wiadomosc.html

To pierwszy w historii koreańskiego koncernu hybrydowy crossover. Nie naładujemy go z gniazdka, ale dzięki akumulatorom na prądzie przejedziemy ok. dwóch kilometrów. Wynik może niezbyt zachwycający, ale średnie zużycie paliwa już tak.

Niro podczas jazd testowych z dwoma pasażerami na pokładzie zużyło zaledwie 3,5 litra na 100 km.

To świetny wynik, biorąc pod uwagę spore rozmiary samochodu. Kia na nowej platformie crossovera ma zamiar stworzyć całą gamę modeli niskoemisyjnych. Zaczyna od Niro, które podczas pierwszego kontaktu wywołuje mieszane uczucia. Jednym się podoba, innym nie. Ja należę do tej pierwszej grupy. Wymiarami Niro wpisuje się w segment kompaktowych crossoverów. Nadwozie ma 4,35 m długości, 1,8 m szerokości i 1,53 m wysokości. Rozstaw osi to 2,7 m. Gabaryt więc bardzo podobny do znanej Kii Cee'd. Niro jest jednak zdecydowanie wyżej zawieszone, ale nie przypomina popularnego modelu Sportage. Prześwit 16 cm pozwoli podjechać pod większość miejskich krawężników i pokonać niewymagające przeszkody w lekkim terenie. Napęd jest przekazywany na przednią oś, o czym tak naprawdę zdecydowali sami kierowcy. Jedynie 10 proc. klientów na świecie decyduje się na crossovera z napędem na cztery koła. Auto waży 1425 kilogramów, ma 505 kilogramów ładowności i może ciągnąć przyczepę z hamulcem najazdowym, której masa wynosi do 1300 kg.

Silnik(i)

Zespół napędowy Kii oparto na benzynowym silniku o pojemności 1,6 litra i elektrycznym o mocy 43,5 KM. Cały zestaw generuje 141 koni mechanicznych i 265 Nm w zakresie 1000-2400 obr./min. To pozwala rozpędzić auto do setki w 11,5 sekundy i osiągnąć maksymalnie 162 km/h. Niewiele, ale Niro nie aspiruje do miana usportowionych hybryd. Ma przede wszystkim zużywać niewiele paliwa. I faktycznie to się udaje.

Zobacz zdjęcia (15)

Ile pali?

Testowa trasa licząca blisko 100 kilometrów obejmowała zakorkowany odcinek miejski, autostradę i międzymiastowe drogi o niższym standardzie. Samochód obciążyliśmy dwiema osobami i bagażem – łącznie około 200 kilogramów. Jeżdżąc zgodnie z przepisami, crossover zużywał średnio 4,2 litra. Przy nieco lżejszym obchodzeniu się pedałem gazu, ekran komputera pokładowego wskazał zapotrzebowanie na poziomie 3,5 litra. To bardzo dobry wynik.

Jak jeździ?

Niro nie można ładować z gniazdka. Akumulatory gromadzą energię głównie podczas hamowania i swobodnego toczenia. Elektryk pełni jedynie funkcję wspomagającą i w optymalnych warunkach pozwoli pokonać zaledwie 2 kilometry. Pomaga natomiast w czasie przyspieszania i zastępuje system Start&Stop. Mocno też wpływa na ograniczenie hałasu. Przy prędkościach rzędu 100-120 km/h, w kabinie panuje błoga cisza. Nieco gorzej przedstawia się sprawa właściwości jezdnych. Konstruktorzy postawili na komfort, przez co dynamiczna jazda nie należy do przyjemności. Układ kierowniczy nie jest zbyt precyzyjny, a w szybciej pokonywanych zakrętach samochód staje się podsterowny. Cieszy za to wysoki poziom filtrowania nierówności. Koreański crossover nie ma problemów z tłumieniem ubytków w asfalcie i z poprzecznymi przeszkodami.

(fot. Piotr Mokwiński)

Wnętrze

Jest przestronne i komfortowe. Pozycja za kierownicą wygodna, a fotele dość dobrze wyprofilowane. Jest podobnie jak w innych modelach Kii, nie ma tu rewolucji. Miejsca w dwóch rzędach nie brakuje, a bagażnik mieści 347 litrów. Po złożeniu asymetrycznego oparcia kanapy jego pojemność wzrośnie do 1345 litrów. Materiały wykończeniowe są przyzwoitej jakości, a liczba gadżetów podnoszących komfort nie pozostawia wiele do życzenia. W tym segmencie niewiele konkurencyjnych samochodów ma więcej udogodnień. Na pokładzie znajdziemy podgrzewaną kierownicę, wentylowane fotele, sterowane elektrycznie okno dachowe, aktywny tempomat, gniazdko 220 V, kamerę cofania o niskiej rozdzielczości, a także skórzaną tapicerkę i 4,2-calowy wyświetlacz dotykowy z funkcją MirrorLink. To pierwszy model Kii, w którym zastosowano tego typu system łączności z telefonem komórkowym. Współpracuje z Androidem i umożliwia przeniesienie aplikacji ze smartfona na monitor w kokpicie.

Naszym zdaniem

Koreański crossover to dopiero początek azjatyckiej ofensywy hybrydowej w Europie. Póki co nie ma bezpośredniej konkurencji w swoim segmencie, a polscy handlowcy upatrują rywala w Toyocie Auris Hybrid. RAV4 choć ma mniejszy rozstaw osi (266 cm), jest dłuższy o niemal 30 cm. Kia przekonuje oszczędnym zespołem napędowym, przestronnym wnętrzem, wysokim komfortem i 7-letnią gwarancją z limitem 150 tys. kilometrów.

(fot. Piotr Mokwiński)

Ile kosztuje

Produkcja Niro już ruszyła, a pierwsze egzemplarze pojawią się w polskich salonach we wrześniu. Za bazową wersję zapłacimy 86 900 zł. Topowa specyfikacja XL to wydatek na poziomie 108 tys. zł. Konkurencyjny Auris z napędem hybrydowym jest bezdyskusyjnym liderem. Spośród 5,5 tysiąca hybryd sprzedanych w Polsce w zeszłym roku, aż 50 proc. przypadło kompaktowej Toyocie. Gorzej wyposażone, ale bardziej praktyczne rodzinne kombi w wersji Active kosztuje 82 900 złotych. Za najdroższą odmianę Prestige zapłacimy 21 tysięcy więcej. Mimo że Toyota wraz z Lexusem opanowała 94 proc. polskiego rynku, polski importer Kii planuje sprzedaż swojego crossovera na poziomie 500 sztuk rocznie.

Piotr Mokwiński