

KIA NIRO - NATURALNA KOLEJ RZECZY

. .,WWW.MOTORYZACJA.INTERIA.PL (2016-12-29 00:00:00)

motoryzacja.interia.pl/samochody-nowe/testy/news-kia-niro-naturalna-kolej-rzeczy,nld,2329854

Kia Niro to spory crossover, lub - jak kto woli – kompaktowy SUV. Wyróżnia się tym, że występuje wyłącznie z hybrydowym układem napędowym, co odzwierciedla aktualne trendy w motoryzacji.

W najtańszej wersji wyposażenia kosztuje 86 900 zł.

Zdjęcie

Kia Niro

/INTERIA.PL

Katalogowe osiągi nie powalają, zwłaszcza niewielka prędkość maksymalna wynosząca 162 km/h. W praktyce Niro okazuje się jednak konstrukcją dojrzałą i w pełni wystarczającą do codziennej eksploatacji. Naszym zdaniem to kolejna rynkowa propozycja, która odbierze pewną grupę klientów tradycyjnym małodrożowym dieslom. Celuje do tych osób, które poruszają się głównie w mieście.

Reklama

Duży czy mały?

Długość, szerokość i wysokość Niro to odpowiednio 436/181/155 cm. Dla porównania analogiczne wymiary modelu Sportage: 448/186/164 cm. A zatem niewiele więcej. Porównajmy jeszcze rozstawy osi. Tym razem "małe" Niro wysuwa się nawet na prowadzenie z wynikiem 270 cm. Sportage ma "tylko" 267 cm.

Takie gabaryty przekładają się na sporą ilość miejsca dla pasażerów. Cztery dorosłe osoby mają w kabinie naprawdę sporo miejsca. Dodatkowym plusem jest bardzo mały tunel środkowy. Podłoga przed tylną kanapą jest prawie płaska.

Do pełni szczęścia brakuje tylko pakownego bagażnika. W Niro do dyspozycji jest tylko 347 l, a po złożeniu siedzeń 1345 l. Na pocieszenie pod podłogą znajduje się niewielki schowek.

Kia Niro 30

Kia Niro

Autor zdjęcia:

Źródło:

INTERIA.PL komentuj

Zobacz zdjęcia

Reklama 30

Staranne, ale specyficzne

Wnętrze Niro jest wykonane starannie. Do jakości świetnie wykonanych foteli, przyzwoitej górnej części deski rozdzielczej i przemyślanej konsoli centralnej nie mamy żadnych zastrzeżeń. Boczki drzwi są już wykonane w sposób budżetowy, podobnie jak dolna część deski. Nie wszystkim muszą podobać się także duże plastikowe zdobienia w kolorze białym, oraz tarcze zegarów otoczone dużymi jasnymi pierścieniami. Szkoda, że takie "kuchenne akcenty" pojawiają się w większości popularnych aut hybrydowych. Spora niespodzianką jest także hamulec pomocniczy uruchamiany za pomocą pedału - tak jak w wybranych modelach Mercedesa. Takie rozwiązanie w dzisiejszych czasach wydaje się nieco przestarzałe.

Zdjęcie

Kia Niro

/INTERIA.PL

W mieście jest super

Pierwsze kilometry za kierownicą Niro powodują gwałtowny spadek poziomu testosteronu. Przyspieszenie nie imponuje, dźwięk silnika jest jakiś taki nijaki, a podrygi wskaźnika ekofazdy nie są w stanie zastąpić tradycyjnego obrotomierza. Ale po jakimś czasie okazuje się, że to wszystko ma sens, pod warunkiem, że... jeździ się głównie w miejskich korkach. Niro zwalnia kierowcę od obowiązku wachlowania biegami i okazuje się przy tym zaskakująco oszczędne. A przecież na zatłoczonych ulicach, gdzie 50 km/h jest szczytem marzeń chodzi wyłącznie o ekonomiczny, bezstresowy dojazd z punktu A do B. W takich warunkach Niro zużywa ok. 5 l benzyny na każde 100 km. Naszym zdaniem to lepszy wybór niż małowitrazowy diesel w podobnej cenie. Tym bardziej, że w Niro otrzymujemy jeszcze "gratisowy" automat.

Pierwsza jazda

Toyota C-HR - murowany hit?

W trasie - trochę gorzej

W trasie główne zalety Niro błędną. Zbiornik paliwa ma tylko 45 l co przekłada się na niewielki zasięg,

ponieważ zużycie paliwa przy dużym obciążeniu zespołu napędowego wzrasta nawet o 7 l/100 km. Nic dziwnego - silnik elektryczny aktywuje się jedynie podczas przyspieszania aby poprawić osiągi, a silnik benzynowy pracuje w zasadzie cały czas na pełnych obrotach. Podczas wyprzedzania trzeba go kręcić dość wysoko.

Z drugiej jednak strony nie można popadać w przesadę. Utrzymywanie dopuszczalnej prędkości autostradowej 140 km/h nie jest przesadnie męczące, więc jeśli ktoś 2-3 razy w roku wybiera się z rodziną gdzieś dalej, z pewnością nie będzie narzekał. Mimo wszystko podtrzymujemy to co napisaliśmy wcześniej - hybrydowe Niro to lepszy wybór niż samochód podobnej klasy z małolitrażowym dieslem.

Zdjęcie

Kia Niro

/INTERIA.PL

Prowadzenie

Popularne crossovery i SUV-y z założenia nie imponują pod względem trakcyjnym. Niro także nie jest jakimś wirtuozem zakrętów, ale prowadzi się w sposób przewidywalny i skutecznie tłumi nierówności. Szkoda, że nawet opcjonalnie nie można dokupić napędu na cztery koła, choć jak pokazują statystyki kompaktowe SUVy 4x4 są rozchwytywane głównie na rynku wtórnym, bo w salonach okazują się nieprzyzwoicie drogie.

Producent chwali się, że w Niro zastosował skrzynię dwusprzęgłową, która gwarantuje mniejsze straty niż przekładnie planetarne stosowane w popularnych modelach głównego konkurenta. Naszym zdaniem ten kij ma niestety dwa końce. Na dłuższą metę takie rozwiązanie może się okazać droższe w eksploatacji.

Zdjęcie

Kia Niro

/INTERIA.PL

Podsumowanie

W segmencie popularnych samochodów hybrydowych od dawna karty rozdaje Toyota. Testowana Kia Niro oraz jej krewniak Hyundai Ioniq uroczyście kończą "japoński monopol". Naszym zdaniem to bardzo udany samochód, skierowany do tych kierowców, którzy cenią sobie ekonomiczne i ciche podróżowanie, a sportowe emocje potrafią rozładowywać w inny sposób.

Tekst i zdjęcia: Jacek Ambrozik

Silnik: benzynowy, czterocylindrowy, z bezpośrednim wtryskiem paliwa o pojemności 1580 ccm i mocy 105 KM

Silnik elektryczny o mocy 32 kW (44 KM)

Osiągi: 0-100 km/h: 11,2 s

V max: 161 km/h

Spalanie w teście: 5-7,5 l/100 km