

PIERWSZY TAKI CROSSOVER

*Nowa klasa, nowe auto, zupełnie nowe podejście
– Kia proponuje superinteresujący samochód,
fascynujący na wiele sposobów*

Autor: Maciej Pertyński



Tej klasy samochodu jeszcze kilka miesięcy temu w ogóle nie było – crossover w segmencie B bywał tylko sygnalizowany w postaci różnych prototypów pokazywanych na salonach samochodowych.

Jednym z takich aut była Kia Niro, w której wejście na rynek – a już szczególnie tak szybko – mało kto wierzył. A jednak jest – i w dodatku to

ultranowoczesny samochód z napędem hybrydowym. Ale po kolei.

Nadwozie jest po prostu estetyczne – proporcjonalne, wystarczająco muskularne, by zainteresować wielbicieli SUV-ów, ale i dość eleganckie, by nikogo nie odstraszyć. Zgrabne i nowoczesne. Wnętrze zasługuje na najwyższe pochwały – wydaje się większe, niżby na

to wskazywały kompaktowe rozmiary karoserii, a przy tym imponuje swoim zagospodarowaniem. Świetne fotele, wyśmienita ergonomia, bardzo atrakcyjny kokpit o raczej oszczędnej stylistyce, mile odcinającej się od modnych ostatnio desek rozdzielczych pełnych wszystkiego – to oznacza i wygodniejszą obsługę bez zastanawiania się, co nacisnąć,

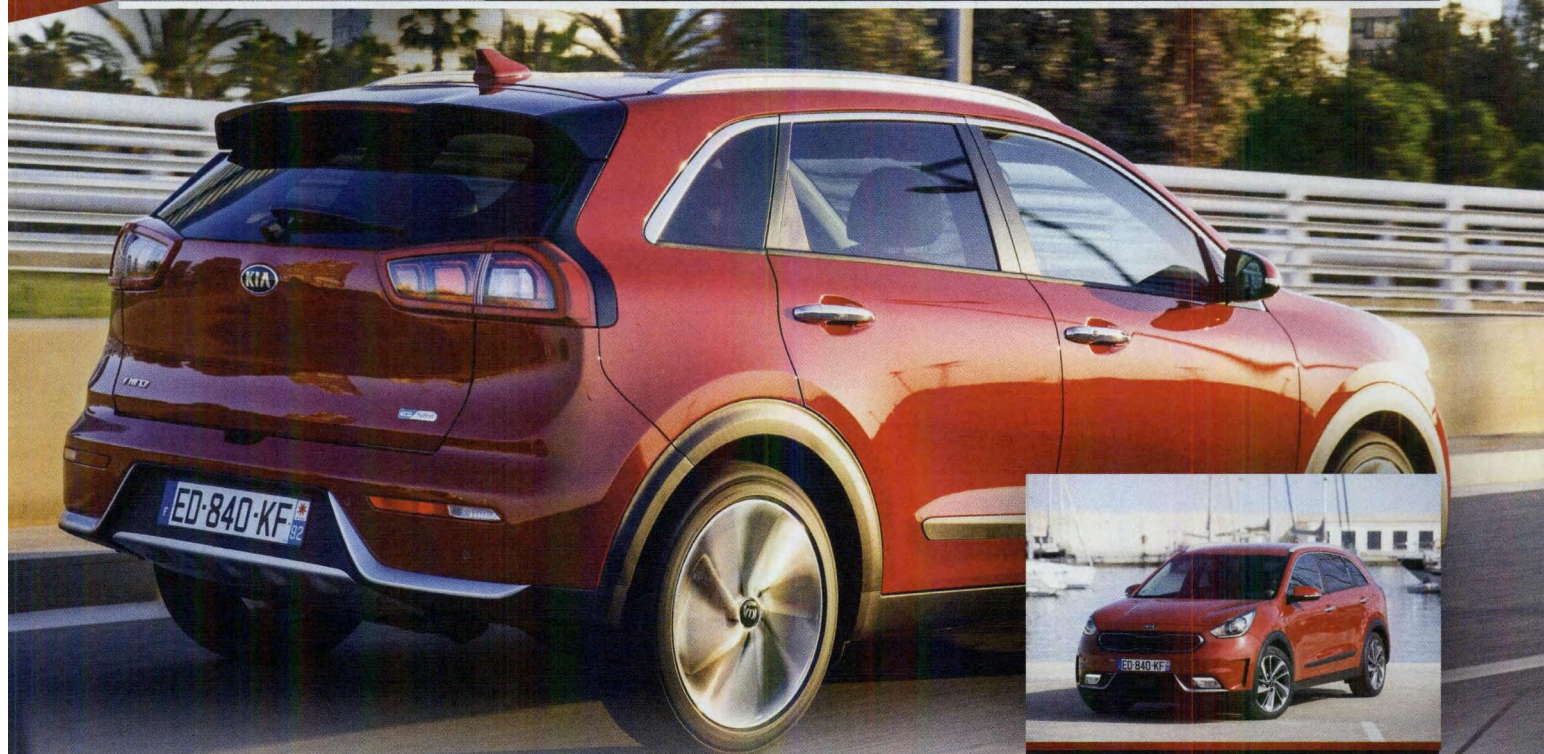
i zdecydowanie ładny układ. Materiały wykorzystane do wykończenia są w większości raczej twarde, ale z pewnością nie tanie, a już precyzja ich wykonania i spasowanie są wręcz zachwycające. Dopelnieniem funkcjonalności jest całkiem obszerny bagażnik, znacząco większy nie tylko od innych aut segmentu B, ale i od wielu kompaktowych (segment C).



Auto już seryjnie jest dość obficie wyposażone, przy czym żaden wielbiciel nowoczesnych rozwiązań nie będzie narzekać. Koreańczycy doskonale zdają sobie sprawę ze znaczenia connectivity oraz inteligentnych modułów sterowania – większość z nich jest dostępna w Niro co

najmniej jako opcje, ale mnóstwo dostajemy w standardzie. Znakomity jest nowy wyświetlacz centralny, za pośrednictwem którego już w bazowej, małej wersji, łatwą jest wybieranie poprzez logiczne menu wszelkich interesujących funkcji. Świetnie spisuje się

Bluetooth, którego powiązanie ze smartfonem trwa niewiele dłużej niż odczytanie tego zdania. Wyśmienita jest nawigacja, do której mam tylko jedno zastrzeżenie: pani wydaje komendy nieprzyjemnym głosem. Brzmi to trochę, jakbym znów był w szkole, bo pani mówi to po polsku!



Wspaniale rozwiązano napęd auta – co prawda nie jest demonem szybkości, do 100 km/h rozpędza się w 11,5 s, a maksymalnie jechać może ok. 165 km/h, ale za to przyspieszanie jest zawsze równie dynamiczne, bo hybrydowy zespół napędowy pracuje w synergii elektryczno-spalinowej niezależnie od prędkości. Obecność konwencjonalnej automatycznej dwusprzęgowej, 6-stopniowej skrzyni biegów pozwala bowiem silnikowi elektrycznemu na pełnozakresowe wspieranie silnika benzynowego zawsze, a nie tylko przy prędkościach miejskich. W dodatku – choć Koreańczycy nie przewidzieli tu możliwości ingerencji kierowcy w sposób pracy hybrydy – auto jest zaskakująco oszczędne. W mieście uzyskałem bez najmniejszych prób eko-jazdy wynik 3,5 l/100 km. Nie jest to oferta tania – zaczyna się od 86 900 zł, a kończy w okolicach 120 000 zł, ale absolutnie na to zasługuje. Nowoczesne, świetnie prowadzące się, komfortowe i przestronne auto o nowoczesnej koncepcji napędu i nowoczesnym wyposażeniu i świetnej jakości. Warto.



Maciej Pertyński – jedyny polski juror w konkursie na Światowy Samochód Roku (WCOTY), dziennikarz motoryzacyjny i bloger (www.pertyn.com)