

WRAŻENIA Z JAZD
NAJNOWSZYMI
MODELAMI



TERAZ NA POWAŻNIE

Być może nie zawojuje rynku, tak jak robi to bestsellerowy Sportage, ale ma okazję go nieco poszerzyć. A jeśli przy okazji uda się zdenerwować głównego rywala, tym lepiej. Niro, czyli pierwsza hybryda Kii na poważnie.

Tekst Roman Popkiewicz

KIA NIRO

Hybryda Kii jest stylizowana mniej oryginalnie niż takie modele jak Soul czy Sportage

Kia na całego wjeżdża na teren Toyoty. Kilka lat po hybrydowej Optimie, która sama nie do końca wiedziała, po co i dla kogo jest jej potrzebny spalino-wo-elektryczny napęd, Niro parkuje tuż obok Aurisa, czyli najpopularniejszej hybrydy na rynku.

CROSS + HYBRYDA, CZYLI NIRO

Kia przedstawia szereg wykresów, z których wynika, że crossover z napędem hybrydowym powinien być odpowiedzią na wiele pytań, jakie rynek zadaje dzisiaj oraz większość tych, które zacznie zadawać jutro. Jak większość crossoverów tej wielkości, Niro jest tak naprawdę kompaktowym hatchbackiem. Pod względem wymiarów nadwozia parkuje pomiędzy Cee'dem a Sportage'em, przy czym wykorzystuje specjalną dla hybrydy płytę podłogową, z większym rozstawem osi niż w wypadku obu tych modeli. Ciekawe, że w porównaniu z innymi crossoverami Kii, których nadwozia są w świetnym stylu oryginalne (Soul, Sportage), Niro jest stylizowana wyraźnie bardziej powściągliwie. Kabina jest klasyczna, poukładana, z nieodzownym już dziś dotykowym ekranem u góry konsoli (w zależności od wersji o przekątnej 5, 7 lub 8 cali) i typowym dla hybryd wskaźnikiem gospodarczo-owania energią w miejscu obrotomierza.

6-biegowa przekładnia powstała specjalnie dla hybrydy

ROMAN POPKIEWICZ
redaktor
„auto motor i sport”



NASZYM ZDANIEM

Druga hybryda Kii jest pierwszą, która robi przekonujące wrażenie. Wygodna, praktyczna, za rozsądną cenę. Pytanie tylko – czy okaże się podobnie oszczędna jak modele Toyoty?

TO POLUBISZ

7 LAT GWARANCJI

Hybrydy są wciąż na etapie zdobywania zaufania klientów. 7 lat gwarancji, jakie oferuje Kia może w tym tylko pomóc.



TEGO NIE

18-CALOWE OBRĘCZE KÓŁ

Jak podaje sama Kia, zużycie paliwa wersji z obręczami 18" jest aż o 15 proc. wyższe niż tych jeżdżących na „szesnastkach”.



Dzięki podwyższonemu nadwoziu dostęp do kabiny jest świetny, z tyłu jest bardzo przestronnie, a za oparciem kanapy Niro ma 427-litrowe akwarium na bagaż.

Z ELEKTRYCZNYM WSPOMAGANIEM

Kia dzieli napęd z debiutującym niemal równolegle Hyundaiem Ioniqiem. W największym skrócie – zespół napędowy to benzynowa jednostka 1.6 z elektrycznym wspomaganie. Tak jak w hybrydach Toyoty, silnik spalinowy pracuje w cyklu Atkinsona i jest wyposażo-

Każda rzecz na tradycyjnym miejscu, czyli klasyczny porządek deski rozdzielczej Niro

Duży rozstaw osi i wygodne fotele przekładają się na przestronną kabinę i niezły poziom komfortu



PIERWSZA JAZDA

KIA NIRO



Przepływ energii można oczywiście śledzić na bieżąco podczas jazdy



Typowe dla hybryd – zamiast obrotomierza jest wskaźnik gospodarowania energią



W najdroższej wersji – możliwość bezprzewodowego ładowania smartfona



Detale takie jak wykończenie zderzaków czy kształt lamp optycznie poszerzają nadwozie

ny w bezpośredni wtrysk benzyny oraz w układ recyrkulacji spalin. Kia podaje, że sprawność tej jednostki jest na poziomie 40 procent, czyli bardzo wysoka. Łączna moc hybrydy wynosi 141 KM.

Akumulatory są wyznania litowo-jonowo-polimerowego, a dzięki niewielkim wymiarom mieszczą się pod kanapą i nie zabierają miejsca ani bagażnikowi, ani zbiornikowi paliwa. Wreszcie, siła napędowa trafia do przednich kół poprzez dwusprzęgłową, sześciobiegową przekładnię.

NA DRODZE - PRZEKONUJĄCA

Podczas jazdy zespół napędowy prowadzi oczywiście swoje życie i uruchamia oraz wyłącza silnik spalinowy bez udziału kierowcy. Wszystko działa płynnie i gładko, a rozruch jednostki 1.6 jest niemal niewyczuwalny. Elektryczne „wspomaganie” działa głównie przy niskich obrotach – na przykład podczas ruszania z miejsca oraz tuż po zmianie biegu – bo wtedy daje



Jednostka 1.6 plus silnik elektryczny równa się 141 KM i 265 Nm

to największe korzyści, a moment obrotowy „odczuwany” przez kierowcę jest porównywalny z tym, jaki mają czterocylindrowe turbodiesle. Z kolei dzięki dwusprzęgłowej skrzyni nie występuje typowy dla bezstopniowych przekładni „efekt odkurzacza”, kiedy samochód przyspiesza przy jednostajnie pracującym silniku. Czy z punktu widzenia ekonomii jest to lepsze rozwiązanie niż to stosowane przez Toyotę Auris (przekładnia planetarna, która działa jak bezstopniowa), pokaże

test, jednak przy pierwszym spotkaniu układ napędowy Niro swoją spokojną pracą sprawia przekonują

W klasie przystępnej cenowo rozpoczynają się hybrydowe gwiazdne wojny

jące wrażenie – hybryda Kii to jeden z tych samochodów, w których całą zabawą jest taka jazda, by poruszać się sprawnie, zużywając jak najmniej

DANE PRODUCENTA	
Cena	86 900 zł
UKŁAD NAPĘDOWY	
Rodzaj napędu	hybrydowy: benz., R4, 1.6 + elektryczny AC
Moc maks. zespołu hybr.*	141 KM
przy obrotach	5700/min
Maks. moment obrotowy*	265 Nm
w przedziale obrotów	1000-2400/min
Silnik spalinowy	
Pojemność skokowa	1580 cm ³
Moc maksymalna	105 KM
przy obrotach	5700/min
Maks. moment obrotowy	147 Nm
przy obrotach	4000/min
Silnik elektryczny	
Moc	32 kW (44 KM)
Maks. moment obrotowy	170 Nm
Pojemność akumulatorów	6,5 Ah
Ilość magazynów energii	1,56 kWh
Przeniesienie napędu	na przednie koła; 6-bieg, przekł. dwusprzęgłowa
OSIĄGI	
0-100 km/h	11,5 s
Prędkość maksymalna	162 km/h
ZUŻYCIE PALIWA	
Średnie	3,8 l/100 km
Emisja CO ₂	88 g/km
NADWOZIE	
5-drzwiowy, 5-miejscowy hatchback, długość x szerokość x wysokość 4355 x 1805 x 1545 mm, rozstaw osi 2700 mm, masa własna 1425 kg, pojemność bagażnika 427/1425 l, pojemność zbiornika paliwa 45 l.	
* – w odniesieniu do obrotów silnika spalinowego	

paliwa. Przy pierwszych jazdach zużycie w mieście wyniosło około 6 l/100 km.

CENNIK - NIECO NIŻEJ NIŻ AURIS

Kia naturalnie przedstawia cennik, który, biorąc pod uwagę wyposażenie seryjne (np. dwustrefowa automatyczna klimatyzacja), jest

„ustawiony” poniżej Aurisa. Czy mogło być inaczej? W klasie przystępnej cenowo zaczynają się chyba hybrydowe gwiazdne wojny. ■

Paliwa BP
z technologią
ACTIVE

„Samochody testujemy na paliwach BP z technologią ACTIVE.”