

PIERWSZA JAZDA

Niro jest typowym crossoverem. Z przodu znalazł się charakterystyczny dla Kii grill, określany mianem „tygrysięgo nosa”



Kia Niro

Hybrydowy crossover

Już jesienią do salonów sprzedaży trafi Kia Niro. Mielśmy okazję sprawdzić, jak jeździ koreańska nowość

Dla silników Diesla ostatnio nie jest najlepszy okres. Jeżeli zatem ktoś poszukuje oszczędnej oraz nowoczesnej alternatywy, to już teraz do swojej listy zakupów powinien dopisać zupełnie nową hybrydową Kię Niro.

W ATRAKCYJNYM OPAKOWANIU

Szykowny koreański crossover plasuje się gdzieś pomiędzy kompaktowym kombi a SUV-em – pod względem wielkości samochodów można porównać z Oplem Mokką. Tyle że w zestawieniu z niemieckim autem Niro prezentuje się bardziej szykow- nie, a poza tym oferuje więcej przestrzeni we wnętrzu. Nawet jeżeli z tyłu będą podróżowały wysokie osoby, nie powinny narzekać na brak miejsca na nogi oraz nad głowami. To jeszcze nie koniec zalet. Okazuje się bowiem, że dobre wyprofilowanie siedzeń pozwala ze spokojem myśleć o długich trasach. Urlopowe wyjazdy również nie powinny spędzać snu z powiek taty,

Kia Niro 1.6 GDI Hybrid

Silnik benz. R4
Pojemność 1591 cm³
Moc 105 KM przy 5700 obr./min
Maks. moment obr. 147 Nm/4000 obr./min
Silnik elektr. 44 KM
Moc układu 141 KM
Napęd przedni/skrzynia automatyczna 6b
Dł./szer./wys. 4355/1805/1535 mm
Bagażnik 427-1425 l
Masa własna 1500 kg
OŚIĄGI V maks. 162 km/h 0-100 km/h 11,5 s
Spalanie 3,8 l/100 km
Emisja CO₂ 88 g/km
CENA bd.

który na podróż musi spakować całą rodzinę. Zbiornik paliwa o pojemności 45 l i akumulatory obsługujące układ hybrydowy umieszczono pod tylną kanapą, dzięki czemu nie ograniczają przestrzeni bagażowej. Do dyspozycji pasażerów jest kufer o pojemności 427-1425 l. Jedynym mankamentem części ładunkowej okazuje się brak możliwości uzyskania idealnie równej podłogi po powiększeniu bagażnika – oparcie kanapy jest lekko pochylone.

NIE ZAPOMNIANO O KOMFORTCIE

Powody do zadowolenia ma też prowadzący. Bez problemu zajmie wygodną pozycję za kierownicą, a poza tym może się cieszyć intuicyjną obsługą wszystkich urządzeń pokładowych. Poszczególne funkcje włącza się za pomocą dotykowego ekranu umieszczonego na konsoli środkowej lub tradycyjnych klawiszy. Co ciekawe, tych drugich wcale nie jest mało, a pomimo to kierowca nie gubi się w ich gąszczu.

Jednak tym, co najbardziej wyróżnia Niro na tle konkurencji i jednocześnie pozwala traktować ten model jako alternatywę dla diesla, jest rodzaj napędu. W samochodzie wykorzystano układ hybrydowy, który został opracowany specjalnie na potrzeby tego pojazdu. Na system składają się benzyniak z bezpośrednim wtryskiem, generujący 105 KM, oraz elektryczna jednostka o mocy 44 KM. W efekcie układ ma łączną moc 141 KM. To oczywiście nie czyni z Niro samochodu o sportowym zacięciu, ale 11,5 s w sprincie do „setki” nie przynosi mu ujemny. Niro ma występować wyłącznie z na-

To nam się podoba



Oszczędny i dynamiczny napęd, przestronne wnętrze, wygodne siedzenia, łatwa obsługa urządzeń pokładowych.

To nam się nie podoba



Szarpanie skrzyni podczas dynamicznego przyspieszania, niezupełnie płaska podłoga bagażnika po powiększeniu go.



Wśród wskaźników jest grafika przedstawiająca działanie układu hybrydowego



Na desce rozdzielczej jest sporo klawiszy, ale obsługa urządzeń pokładowych okazuje się łatwa



Ceny Niro poznamy już w lipcu, a do klientów samochód trafi we wrześniu

pędem na przednią oś, a moment obrotowy będzie przenoszony na koła za pomocą 6-stopniowej, dwusprzęgłowej przekładni.

Tak skonfigurowane Niro sprawnie jeździ i jest bardzo poręczne. Jednocześnie skrzynia działa bez ociągania i – co ważne – niemal niezauważalnie dla pasażerów. Jedynie podczas próby sportowej jazdy w sytuacji przełączania biegów można poczuć lekkie szarpnięcie. Ogólnie jednak układ zastosowany w Niro okazuje się udany i pozwala autem całkiem żwawo podróżować. Pod tym względem „koreanka” nie ustępuje innym samochodom z hybrydowym napędem, a wręcz jest od nich lepsza. Jednocześnie Kia obiecuje średnie spalanie na poziomie 3,8 l/100 km. To dobry wynik jak na auto o wadze 1,5 t, ale dopiero testy zweryfikują, czy pokrywa się to z rzeczywistością.

Pierwsze ceny hybrydowej Kii poznamy już w lipcu, natomiast do klientów samochód trafi najwcześniej we wrześniu. Podobnie jak inne modele Kii, także Niro będzie objęte 7-letnią gwarancją, ograniczoną przebiegiem 150 tys. km.



NIRO MOŻE ODNIEŚ SUKCES

I to nie tylko z racji atrakcyjnej stylistyki nadwozia oraz udanego projektu wnętrza, lecz przede wszystkim dzięki hybrydowemu napędowi. Układ generujący 141 KM pozwala cieszyć się żwawą jazdą przy umiarkowanym zapotrzebowaniu na paliwo. Mamy tylko nadzieję, że ceny samochodu zostaną korzystnie skalkulowane.