

PIERWSZA JAZDA **Kia Niro**

PIERWSZA JAZDA

Kia Niro

- Pierwszy kompaktowy crossover z napędem hybrydowym
- Ma 141 KM mocy i korzysta z 6-biegowej skrzyni dwusprzęgłowej



Kia rzuca rękawicę Toyocie. A dokładnie Aurisowi, który jest najlepiej sprzedającą się hybrydą na polskim rynku. W zeszłym roku skusiło się na niego 2603 klientów, a łącznie na auta o takim rodzaju napędu – 5539.

Hybrydowy crossover

Pomysł na Niro jest prosty. Skoro obecnie trwa boom na crossovery, a hybrydy z roku na rok też cieszą się coraz większą popularnością, to dlaczego nie stworzyć jednego modelu łączącego te dwa światy? Tak powstał pierwszy kompaktowy crossover z napędem hybrydowym. W przyszłym roku ma się doczekać odmiany plug-in, czyli z możliwością ładowania z gniazdka elektrycznego i za-

sięgiem około 60 km na samych bateriach.

Do napędu Niro służy 1,6-litrowa, 105-konna benzynowa jednostka z bezpośrednim wtryskiem paliwa, pracująca w cyklu Atkinsona. Wspomaga ją niewielki silnik elektryczny, wytwarzający moc 43,5 KM i 170 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Typowo dla silników elektrycznych, ten ostatni dostępny jest praktycznie od zerowych obrotów. W odróżnieniu od hybryd Toyoty, korzystających z przekładni bezstopniowych, w układzie przeniesienia napędu Niro znalazła się 6-biegowa, dwusprzęgłowa skrzynia automatyczna.

Akumulatory litowo-jonowe o pojemności 1,56 kWh zajmują bardzo niewiele miejsca. Za-

montowane pod kanapą, ważą zaledwie 33 kg, dzięki czemu praktycznie nie wpływają na zachowanie samochodu w czasie jazdy po zakrętach.

Łączna moc układu napędowego to 141 KM. Maksymalny moment obrotowy wynosi zaś tyle, co w niewielkich turbodieslach, czyli 265 Nm. Tyle że w odróżnieniu od nich pojawia się on już od 1000 obr./min i utrzymuje na tym samym poziomie do 2500 obr./min.

Nowe wrażenia

Tradycyjnie już dla hybryd o uruchomieniu napędu świadczy tylko zgaśnięcie kontrolki na desce rozdzielczej. Poza tym w aucie panuje cisza, przerywana przez szum klimatyzacji. Późno w Niro szukać obroto-

mierza. Jego miejsca zajmuje zegar pokazujący pracę napędu.

Co ciekawe, w hybrydowej Kii nie ma przycisków z trybami jazdy. Standardowo jeździ ona w ustawieniu Eco, natomiast przestawienie dźwigni automatu w lewo uruchamia tryb Sport, wystraszający pracę napędu.

Najważniejsze jest jednak to, że Niro jeździ jak każdy inny samochód. Zadziwia przede wszystkim płynnością pracy układu hybrydowego. Uruchomienie jednostki spalinywej wprawdzie słychać, ale nie towarzyszą temu żadne wibracje. Tak samo jest, gdy Niro przechodzi w tryb elektryczny, o którym informuje jedynie ikonka EV, rozświetlająca się na desce rozdzielczej. 6-biegowa

skrzynia szybko i gładko zmienia biegi, a na kickdown odpowiada niemal bezzwłocznie.

Osiągi Niro są tylko przyzwoite, ale zużycie paliwa – naprawdę niewielkie. Na testowym odcinku (około 60 km), przebiegającym głównie drogami pozamiejskimi, wyniosło ono 4,5 l/100 km. Warto jednak zaznaczyć, że Niro najlepiej sprawdza się w mieście.

Obszerna i bezpieczna

Hybrydowa Kia dzięki długiemu rozstawowi osi wyróżnia się kabiną niemal tak obszerną jak w Sportage'u i całkiem pojemnym bagażnikiem (427 l).

Auto udanie łączy precyzję i pewność prowadzenia z do-

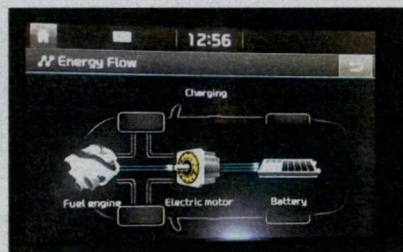
Sylwetka Niro może się podobać. Auto prowadzi się przewidywalnie i zapewnia dobry komfort. Podobnie jak inne modele Kii, jest objęte aż 7-letnią gwarancją mechaniczną.



Deskę rozdzielczą w górnej części wykończono miękkim materiałem. Ogólna jakość jest dobra, a obsługa – nieskomplikowana. W miejscu obrotomierza znalazł się wskaźnik pokazujący sposób pracy napędu hybrydowego. Nieco dziwi nożny hamulec postojowy.



Kia może być wyposażona m.in. w asystentów martwego pola oraz pasa ruchu.



Na centralnym ekranie można obserwować przepływ energii w napędzie hybrydowym.



Indukcyjna ładowarka do telefonu to wyposażenie seryjne najdroższej odmiany XL.



Pozycja za kierownicą jest niemal typowa dla zwyczajnych aut osobowych. Z przodu miejsca nie brakuje.



Z tyłu podłoga jest prawie płaska. Dużo miejsca dla pasażerów.



Bagażnik ma niezłą pojemność 427 l. Pod podłogą znalazły się funkcjonalne przegródki.



brym komfortem. Oferuje też bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa, m.in. systemy autonomicznego hamowania i utrzymywania w pasie ruchu, czy też aktywny tempomat.

Czas pokaże, czy Niro zagrozi hybrydowemu Aurisowi, kosztującemu od 79 900 zł (po rabacie). W końcu ma ku temu mnóstwo argumentów.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: KIA, AUTOR

Kia Niro na tle innych modeli koreańskiego producenta

Kia Cee'd: od 56 990 zł

Kia Niro: od 86 900 zł

Kia Sportage: od 75 990 zł



DANE TECHNICZNE	KIA NIRO
Silnik	benz. + elektr.
Pojemność skokowa	1580 cm ³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna*	141 KM/5700
Maks. moment obrotowy*	265 Nm/1000
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	162 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,5 s
Zużycie paliwa**	3,8/3,9/3,8
CENA	86 900 zł

* wartość łączna układu hybrydowego
** miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)