

KIA NIRO HYBRID

Krossover koji može da postidi dizelaše

„Kija niro“ je potpuno novi model na tržištu, sa modernim i efikasnim hibridnim sistemom i potrošnjom od samo pet litara u gradskim uslovima. Nažalost, dobru priču prati i visoka početna cena od 26.490 evra

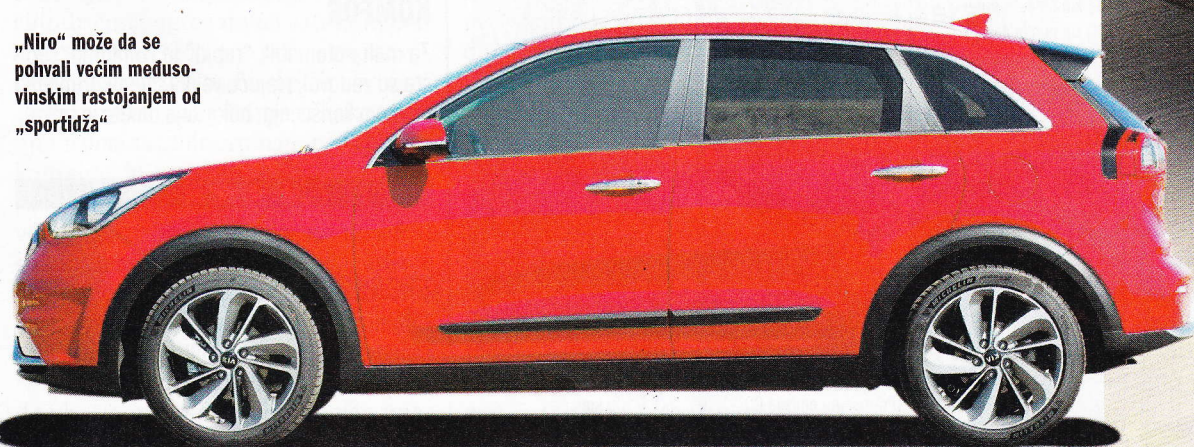
Ako danas zamislite nešto novo i drugačije, vaša ideja kroz dve-tri godine, kada stigne na ulicu, može da bude zastarela ili prevaziđena. Međutim, to je rizik bez kojeg nema uspeha u automobilskoj industriji.

Korejski brendovi su jedni od hrabrih na tržištu, a dokaz je potpuno novi model „kija niro“ koji nije klasičan hečbek, ali nije ni crossover, ni SUV. „Niro“ je „sve po malo“ i pri tome je hibrid. I, ako očekujete da je to model na koji će svi brzo da zaborave, ponovo niste u pravu - „niro“ je na većim evropskim tržištima rasprodat sve do kraja godine.

Šta je onda privlačna sila „kije niro“? Nažalost, ponovo moramo da pričamo o utiscima iz Evrope, jer „niro“ sa početnom cenom od 26.490 evra i bez državnih subvencija, neće stvoriti gužvu ispred Kijinih prodajnih salona

u Srbiji. Uvek će se gro kupaca odlučiti za popularniji i finansijski pristupačniji „sportidž“, koji startuje od 17.990 evra. Ni jedni, ni drugi neće pogrešiti, ali pod uslovom da znaju šta traže. Recimo, „niro“ je 12 centimetara kraći od „sportidža“, ali zahvaljujući izdašnjem međuosovinskom rastojanju (2.700 milimetara), može da se pohvali prostranijom kabinom. Znači, svako ko misli da je „dužinom“ kupio porodični automobil, nije dobro odlučio. Pri tome, „niro“ ima za torbu manji prtljag (od 427 do 1.425 litara), međutim, prostor je bolje organizovan, odnosno može više da se iskoristi nego što piše na papiru. Međutim, obaranjem zadnjih naslona ne dobija se ravna površina. Ovo su, naravno, samo neke od prednosti novog Kijinog bestseler, kojem skromnije dimenzije omoguću-

„Niro“ može da se pohvali većim međuosovinskim rastojanjem od „sportidža“

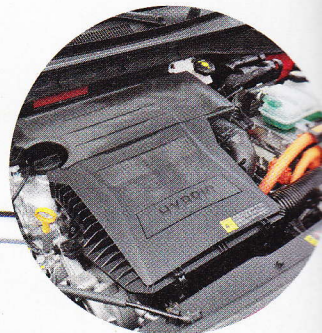




Hibridni krossover
donosi fantastičan spoj
benzinskog agregata i
E-motora sa ukupnom
snagom sistema od
141 KS (265 Nm
maksimalnog obrtnog
momenta)



Prepoznatljiv enterijer, sa kvalitetnim materijalima i preglednim instrumentima. Jedino nam je zasmetalo što se motor startuje na ključ, ne na dugme



Kia Niro Hybrid

Motor 4-cilindrični + E-motor (44 KS) • **Zapremina** 1.580 kubika • **Snaga** 105 KS pri 5.700 o/min. • **Maksimalni obrtni moment** 147 Nm pri 4.000 o/min. • **Ukupna snaga hibridnog sistema** 141 KS pri 5.700 o/min. • **Menjač** 6-menjač, automatski, sa dvostrukim kvačilom • **Pogon** na prednjim točkovima • **Ubrzanje od 0 do 100 km/h** za 11,6 sek. • **Maksimalna brzina** 162 km/h • **Dimenzije** 4.355/1.805/1.535 mm • **Meduosovinsko rastojanje** 2.700 mm • **Prtljažnik** 427-1.425 litara • **Rezervoar** 45 litara • **Prosečna potrošnja** (fabrički podaci) 3,8 litara • **Cena** od 26.490 evra

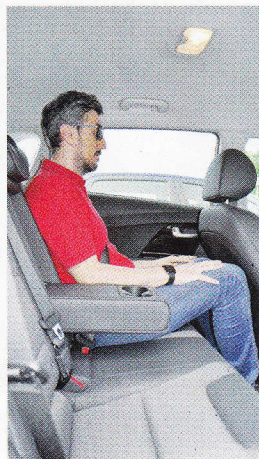
vaju lakše kretanje zakrčenim gradskim ulicama. Enterijer je, takođe, urađen po uzoru na „sportidž“, sa jasnim i preglednim instrumentima, velikim ekranom i sa dosta prekidača na centralnoj konzoli. Znači, nema uređaja za koje se pitamo „čemu služe?“, kao recimo kod „tojote prijus“. Slično tehnološkom bratu, „hjungdai joniku“, i „niro“ je automobil za vozače koji znaju da su hibridi budućnost, ali nisu opterećeni radom sistema. „Niro“ je automobil za hibridne početnike, u najboljem smislu.

Međutim, nije u kabini sve tip-top. Na prvom mestu, motor se startuje ključem, a ne na dugme, što je neverovatno za automobil koji u testiranom „EX Urban“ paketu košta 27.990 evra. Čak i sa ključem u bravi, prvo morate da sačekate nekoliko sekunde da biste dobili dozvolu za startovanje - ključ okrećete tek kada se uplai zeleno svetlo na instrument tabli! Zatim, „niro“ nema klasičnu „ručnu“ kočnicu, već „nožnu“ sa leve strane. Još jedno prevaziđeno rešenje.

Sve u svemu, ovo su „sitnice“ koje mogu da zasmetaju novinarima ili vlasnicima aktuelne generacije „priju-

sa“. Svi ostali će prihvatiti zdravo za gotovo jer je, jednostavno - tako. Sa narednom generacijom ili redizajnom nešto će se sigurno promeniti, ali sve to je deo perioda odrastanja.

Hibridni sistem je, kao i kod „hjungdai jonika“, sastavljen od 1,6-litarskog od 105 KS sa Atkinsonovim ciklusom rada, elektromotora od 32 kW (44 KS), šestostepenog automatskog menjača sa dvostrukim kvačilom (6DCT) i litijum-jonskih baterija teških 35 kilograma, koje su smeštene ispod zadnjih sedišta. Sistem je dobro sinhronizovan i radi bez naglih trzaja i jačeg zvuka pri aktiviranju benzinskog agregata. Isto važi za menjač, čija brzina odgovara performansama „kije niro“.



Pozadi ima sasvim dovoljno prostora, više nego u „sportidžu“



Zapremina prtljažnika je od 427 do 1.425 litara

ZAKLJUČAK

Kija nam je ponudila zanimljiv hibridni automobil, prostran, jednostavan za vožnju i sa niskom potrošnjom. „Niro“, takođe, može da bude alternativa za modele različitih segmenata. Problem je visoka cena, kao i konzervativan stav vozača u Srbiji prema hibridima.

EKIPA
„AUTO BILDA“