

Essai - Kia Niro 1.6 GDi Hybrid : L'agréable surprise

Comme de nombreuses marques automobiles encore sur le marché aujourd'hui, Kia Motors est un survivant d'une banqueroute qui faillit être fatale. Reprise depuis la fin des années 90 par son principal concurrent d'alors, Hyundai, la marque a su opérer un changement radical et s'implanter sur le sol américain d'abord, puis en Europe. Les soucis du passé sont désormais loin derrière et Kia profite aujourd'hui d'une bonne image de marque et d'une excellente réputation de fiabilité confirmée par une première place au classement 2016 établi par J.D. Power and Associates.



- 4 cylindres, essence / électrique, 1'580 cm³
- 141 ch à 5'700 t/min
- 265 Nm de 1'000 à 2'400 t/min
- Boîte de vitesse automatique DCT, 6 rap.
- Vitesse maxi : 162 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.5 sec.
- Poids : 1'566 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'355 x 1'805 x 1'545
- Conso. mesurée : 6.8 l/100 km
- Emissions CO₂ : 88 g/km (A)
- dès CHF 36'400.-, mod. essayé : CHF 38'721.-

Texte : Matthieu Giraudier / Photos : Samuel Choron, Matthieu Giraudier

Deux faits sont indiscutables : les SUV ne cessent de se multiplier ces dernières années et Kia est définitivement une petite marque qui monte.

Quel est donc le résultat quand une marque non-premium décide de lancer un nouvel SUV, qui plus est dans une version hybride rechargeable ? Réponses dans la suite de cet article.



A l'extérieur

En matière de design, la Niro ne fait pas dans l'extravagance. La face avant se dessine autour du désormais emblématique élément signature de la marque, la calandre en forme de « museau de tigre ». Si, d'un point de vue purement géométrique, la partie avant est très cubique, force est de reconnaître que les petits détails distillés çà et là rendent l'ensemble harmonieux et totalement en phase avec les standards européens.

De l'autre côté de la voiture, même philosophie de simplicité et efficacité : les larges phares structurent l'arrière et le dessin des LED confère à la voiture une subtile note de caractère, sans verser inutilement dans l'agressivité. La spoiler du hayon ajoute un soupçon de sportivité et finit joliment la chute de pavillon de toit.



A l'intérieur

Si vous pensez que la retenue de mise à l'extérieur laisse place à l'originalité et à des concepts débridés à l'intérieur, vous allez être déçu. La sobriété est le maître mot dans l'habitacle.

L'hybride n'est actuellement décliné que dans une seule finition, dénommée « Style ». L'offre de cette version est complète : sont de série les sièges cuir chauffants et ventilés, le système de navigation, de même que moult assistances à la conduite dont, entre autres, le régulateur adaptatif avec freinage autonome d'urgence.

Le confort y est réel, sans pour autant atteindre l'exceptionnel ni l'incroyable. Si les longs voyages sont bien vécus à l'avant, l'espace plus réduit au-devant de la banquette aura raison de vous plus vite, qui plus est si vous héritez de la position centrale. Elle apparaît ici comme une solution d'appoint et non conçue comme une place à part entière. C'est un choix des concepteurs quelque peu étonnant pour un SUV non premium visant potentiellement les familles plus ou moins nombreuses. Il faut noter au registre du bien-être des occupants que l'insonorisation de qualité concourt grandement à la sérénité des passagers.

Les plastiques sont de bonne facture et ne péjorent en rien l'allure globale. Les détails tels que les baguettes chromées et autres surfaces laquées rehaussent, avec parcimonie, l'élégance de l'intérieur. La console centrale est très classique avec une disposition des fonctionnalités efficace et un écran tactile 8 pouces tout

à fait correct. La résolution de ce dernier est dans la moyenne et affiche un système d'infodivertissement qui s'inscrit dans la médiane de ce qui se fait aujourd'hui. Il ne brille pas par son ergonomie, mais demeure réactif.

Le coffre ne constitue pas un argument de poids pour ce véhicule. D'une capacité de 347 litres, il est en retrait face à la concurrence. Abaisser la banquette deux tiers/un tiers augmente à 1'345 litres le chargement possible.



Sous le capot

Vous l'avez compris, tout le concept du Niro réside dans son moteur hybride. Kia a doté le SUV d'un moteur thermique de 1'580 cm³ qui développe au maximum 105 ch, à quelques 5'700 t/min. Vient s'y greffer un moteur électrique de 32 kW, soit 44 chevaux, ajoutant 170 Nm de couple au 147 existants. Les deux cœurs sont couplés à une boîte automatique à double-embrayage, dite DCT, à 6 rapports.

Le moteur électrique s'active au démarrage et vient par la suite en renfort au moteur thermique lors d'accélération douce et en vitesse de croisière. Le bloc essence n'est sollicité seul uniquement lors des grosses relances, quand la demande en puissance est la plus forte.

L'objectif de cette répartition des tâches est clair : économie d'un maximum d'essence. Quand on sait que la consommation d'une voiture sur les trois premiers mètres depuis l'arrêt peut avoisiner les 70 litres aux cent kilomètres, on comprend aisément que faire appel uniquement au moteur électrique lors des

démarrages suffit à éviter les plus grosses dépenses en énergie fossiles, tout particulière en cycle urbain.



Au volant

La philosophie de la Niro s'affiche sitôt que l'on s'installe à son volant. A peine le bouton « Start » enclenché, on cible immédiatement les cadrans à gauche du tableau de bord, détaillant l'énergie en réserve dans les batteries, l'essence à disposition et, surtout, l'attitude de conduite instantanée (recharge, éco ou sport). Après seulement quelques kilomètres parcourus, je me prends très sérieusement au jeu de la conduite écoresponsable. Sans être un adepte du « rolling coal », je suis tout de même partisan d'une conduite engagée et prône le dynamisme au volant. Ce qui, pour être honnête, n'a pas d'effet bénéfique sur la consommation d'essence et sur l'environnement. Et pourtant, la Niro me transforme, en l'espace d'un trajet, en fanatique de la conduite souple, en chasseur perpétuel de la déperdition inutile d'or noir.

C'est que le SUV coréen fait vibrer en moi la bonne corde : en effet, l'écran central peut afficher la mobilisation en temps réel des moteurs thermique et électrique. Pour ce type de voiture, c'est une chose parfaitement normale me direz-vous. Il s'ajoute à cela un affichage de la qualité de la conduite, symbolisé par un arbre s'emplissant de feuilles bleues à mesure que l'on grimpe les niveaux. Ainsi, au démarrage de la voiture, le niveau par défaut est 4, et il est possible d'atteindre le grade ultime, l'échelon 8. Encore une fois, rien d'original. Sauf qu'ici, le programme est punitif. Si, dans la majorité des véhicules, pareilles

applications sont tolérantes, celle de Kia pardonne peu et très rarement. Malgré un niveau 7 chèrement acquis après 50 kilomètres d'attitudes irréprochables, un relâchement, et c'est retour à la case 5. Il n'en faut pas plus pour attiser l'amour du challenge du passionné de jeux vidéo que je suis. Un dispositif sans doute anecdotique pour beaucoup mais qui, selon moi, développe et valorise de bonnes attitudes au volant.

Conduire plus souple c'est bien, mais que vaut la Niro en matière de consommation ? A cylindrée, poids et puissance égaux, les résultats de la concurrence oscillent entre 7.5 et 9.5 l/100km, en tenant compte des cas les plus extrêmes pour les deux valeurs. Au fil des 1'200 kilomètres que je passe à son volant, en cycle mixte, notre Niro boit en moyenne 6.8 l/100km. La valeur la plus basse est à 5.73 l/100km (cycle routier et autoroutier), la maximale étant de 7.9 l/100km (cycle urbain). La technologie mise en place par Kia dans cette voiture a un impact réel sur l'appétit en essence, mais cet impact reste cependant relatif. Les valeurs plafond obtenues avec la Niro n'atteignent que rarement les chiffres moyens de la majorité des crossovers mus exclusivement à la benzine. Au-delà de ce constat, les résultats plancher ne sont pas aussi bas que l'on pourrait espérer. Certes, 6.8 l/100km pour un 4 cylindres de 1.6l, c'est une performance, mais au prix d'une conduite exemplaire, sur un parcours urbain et extra-urbain pas des plus exigeants. On constate en bout de ligne que la technologie hybride peine à se démarquer dans les faits d'un dispositif tel que la coupure d'injection dans un cylindre, lequel offre plus de résultats pour moins d'efforts au volant. La faute sans doute au système de recharge des batteries qui puise parfois du jus directement depuis le moteur thermique.

Si le chapitre « consommation » peut prêter à débat, celui du comportement routier n'en autorise, à mes yeux, aucun. Le SUV asiatique est un plaisir à conduire. L'amortissement est un parfait compromis entre souplesse pour le confort et rigidité pour les prises de roulis. On remarque très vite, et surtout en montagne, que la Niro accepte beaucoup et accroche très bien au bitume. En ville, il est passe-partout, et ses dimensions raisonnables en font une machine adaptée aux centres-villes. La partie électrique prend tout son sens dans un tel environnement. La fluidité et la souplesse du groupe propulseur permettent d'évoluer dans une circulation dense avec une quiétude certaine.

En dehors des agglomérations, le crossover glisse sur la route sans effort. L'exercice est si peu pénible que je me surprends plusieurs fois à admirer le

travail continu de l'électronique embarquée à choisir entre le bloc essence ou le cœur électrique. Si l'ensemble propulseur autorise des relances honnêtes et ne verse pas dans le poussif, conduire la Niro de manière nerveuse n'est en rien pertinent. Son comportement général pousse au contraire à adopter une approche tout en douceur du trafic et à y évoluer de la manière la plus tranquille possible.



Verdict

Ce que je découvre avec cette voiture, c'est qu'au final l'hybride est davantage un état d'esprit qu'une technologie ou, plus précisément, une technologie au service d'un état d'esprit. L'alliance du thermique et de l'électrique telle qu'elle est

abordée avec la Niro pousse à revoir ses habitudes et son appréhension de la route.

C'est aussi une bonne alternative de transition vers un véhicule moins polluant ne comportant pas l'aspect contraignant du tout-électrique qui nécessite un point de recharge proche et efficient.

La Niro s'inscrit surtout dans la lignée de mon expérience Kia : c'est une voiture agréable. En toute situation, on s'y sent bien. Elle inspire un sentiment de confiance. La proposition globale est honnête et intéressante ; elle saura attirer l'attention de conducteurs soucieux de passer une mobilité de moyennes et longues distances plus « verte », en adéquation avec un bon nombre de contraintes pas encore couvertes par le 100% électrique.



Prix et options - Kia Niro 1.6 GDi Hybrid

Prix de base : CHF 36'400.-

Peinture métallisée : CHF 590.-

Roues hiver en alliage léger 16 pouces : CHF 1'688.-

Sac de sécurité : CHF 43.-

(gilets/triangle/trousse premiers soins)

Prix TOTAL : CHF 38'721.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de ce Kia Niro 1.6 GDi Hybrid, ainsi qu'au garage Emil Frey SA Centre Automobile Romand à Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Kia Optima Sportswagon 2.0 T-GDi GT Automatique : Un must en devenir

Essai - Kia Soul EV : L'électrique par -10°

Essai - Kia Carens : Enfin un monospace coréen compact séduisant !

Essai - Kia Cee'd GT : Quand la raison ouvre la porte à la passion !

Essai - Kia Optima Hybrid : Une alternative aux berlines allemandes ?

Essai - Kia Cee'd Sportswagon 1.6 CRDi : La déferlante coréenne continue

Essai - Kia Sportage 2.0 CRDi : Un 4×4 qui a du punch

Essai - Kia Cee'd 1.6 GDi DCT : De la Cee'd mais pas chlorhydrique

Essai - Kia Rio 1.4 CVVT : La formule "Offensive" de Kia

Essai - Kia Picanto 1.0 CVVT : Un tricylindre à quatre roues

Nouveauté - Kia Stinger

Nouveauté - Kia Rio 4ème génération

Nouveauté - Kia Niro

Présentation - Kia Sportage (4ème génération)

Présentation - Kia Sportspace

Avant-première : Kia Concept Car Geneva 2015

Nouveauté - Kia Soul EV

Présentation - Kia Sorento 3ème génération

Nouveauté - Kia Soul

Nouveauté - Kia Pro_Cee'd GT et Cee'd GT

Nouveauté - Kia Cee'd Sportswagon

Nouveauté - Kia Rio

Nouveauté - Kia Cee'd

Le nouveau Kia Sportage débarque en Suisse

