LA KIA NIRO HEV : UNE COREENNE HYBRIDE AUTO-RECHARGEABLE !

écrit par Luc Vandersleyen



Sur notre marché depuis 2016, la Kia Niro est passée à la seconde génération au printemps de 2022. Si son design est beaucoup **plus moderne**, elle est un peu **plus grande -4,42 m au lieu de 4,35 m-,** et est disponible, **en option, avec un montant C de couleur contrastée.** S'il n'y a pas de version thermique, l'acheteur a **le choix entre 3 types de motorisation.** On peut, donc choisir entre **100% électrique, l'hybride rechargeable ou l'hybride auto-rechargeable.** C'est cette dernière version, **HEV**, que nous avons essayée. Si début 2022, plus de 300.000 Niro avaient trouvé preneurs, il était temps de rajeunir ce petit crossover.


2 CDA 208


2 CDA 208


2 CDA 208


2 CDA 208



PRESENTATION DE CETTE KIA NIRO HEV Pulse :

Bien qu'un peu plus longue (+7cm) sa silhouette n'a pas beaucoup changée. Bien sûr, elle a une **nouvelle calandre qui améliore l'aérodynamisme et des feux arrière qui se prolongent sur le montant C.** Comme cela se fait beaucoup actuellement, **les blocs optiques sont plus grands** et en 2 parties **soulignées par une signature LED. Le tour de roue noir des roues avant se prolonge au bas des portières** jusqu'au milieu de la portière arrière sous forme d'une grosse nervure qui **équilibre les surfaces latérales.** Les tours de roues arrière noirs forment aussi un ensemble avec le bouclier arrière. Bien sûr, le châssis est capable d'accueillir les 3 moteurs disponibles. La petite batterie de notre hybride auto-rechargeable est située sous le siège arrière. Le **moteur thermique de notre version HEV est un 4 cylindres en ligne essence de 1580 cc** qui développe une puissance **de 105 ch (77 kW) à 5700 tr/min avec un couple de**

144 Nm à 4000 tr/min. Le moteur électrique a une puissance de 44 ch (32 kW) avec un couple de 170 Nm pour une puissance combinée totale de 142 ch (105 kW) et 265 Nm. Ce sont les roues avant qui sont motrices. **La boîte de vitesse est robotisée a 6 rapports.** Afin de gagner du poids, **la marche arrière a été supprimée et elle fonctionne avec le moteur électrique.**




HYBRID
KIA


KIA
B
2 CDA 208





Cette Niro hybride auto-rechargeable récupère l’énergie cinétique lors du freinage et on peut améliorer cette récupération à l’aide des palettes situées derrière le volant.

La petite **batterie a une capacité de 1,3 kWh qui permet de parcourir seulement quelques kilomètres.** Nous disposons de **2 modes, le premier, appelé « green » privilégie l'électricité.** Ainsi, des zones vertes sont programmées dans le système de navigation, notamment lorsqu'on arrive dans une zone LEZ. La voiture nous demande, alors, de passer en mode électrique. De plus, l'utilisation des palettes permet d'avoir un bon frein régénératif. Lorsqu'on sélectionne le **mode Sport,** le cadran de droite du combiné d'instrument devient un compte-tour et les **palettes permettent de sélectionner manuellement les vitesses.** D'autre part, les accélérations de 0 à 100 km/h se font en 10,4 sec et la vitesse maxi est de 165 km/h.

L'HABITACLE DE NOTRE KIA NIRO HEV Pulse ?

Une fois installé au volant, le siège se règle manuellement et **on retrouve un bel écran central de 10,2 pouces et des boutons physiques,** ce qui permet d'avoir une **bonne ergonomie.** Du côté de la qualité des revêtements, nous retrouvons des **finitions assez basiques** avec un revêtement assez rugueux sur le tableau de bord, qui est toutefois très réussi et des contre-portes en plastique dur. Bien sûr, **certains de ces revêtements sont en matériaux recyclés.** Les sièges avant sont confortables et les sièges arrière offrent assez d'espace pour des adultes, qui disposent aussi de ports USB C et d'une prise 220 V. **Le compartiment à bagages** est de bonne dimension : **451 l**. et en rabattant les dossiers on arrive **1.445 l**.






AUTO
4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com






KIA
NIRO


READY
80
100
120
60
150
40
180
20
210
km/h
240
0
1
179km
P
EV
90
Depuis le dernier plein
583.1 km
8:54 h:m
5.5 L/100km
15t
0
10
20
30
5.5 L/100km
ECO
10398km
ECO
CHARGE
POWER
0
1



EN ROUTE AVEC CETTE KIA NIRO HEV Pulse :

Notre petit **crossover évolue très bien en agglomération et sur les petites routes, et se montre très discret** à faible vitesse tout en étant **confortable.** Il se conduit facilement et son **châssis** est **bien calibré** avec sa batterie située en position basse au centre de la voiture. La tenue de route est **saine** sur route sinueuse, mais ce n’est, évidemment, **pas une sportive.** Sur autoroute, son moteur thermique est bien présent, mais son grondement n’est pas trop dérangeant. En respectant les vitesses autorisées, la consommation reste très raisonnable et ce Niro HEV, **vraie petite familiale, se montre facile et agréable à utiliser.**




NEXEN


B 2 CDA 208


B 2 CDA 208

CONSOMMATION ET PRIX DE NOTRE KIA NIRO HEV Pulse ?

Notre **consommation moyenne a été de 5,5 l sur les 850 km** que nous avons effectués. Avec un minimum de 4,5 l et un maximum de 6,7 l/100km. **Les émissions de CO_2 sont de 100 g/km.** Ce qui reste très raisonnable. Cette version auto-rechargeable HEV est proposée à un prix qui est dans la moyenne. Ainsi notre **KIA NIRO HEV Pulse coûtait 35.190 Euros.** Elle Disposait de 2 options :

- Premium Pack : 1.500 Euros
- Toit ouvrant vitré : 700 Euros.

Notre KIA NIRO HEV Pulse valait donc : 37.390 Euros. Rappelons aussi que cette KIA NIRO jouit d'une garantie de 7 ans.




2 CDA 208
https://auto4x4enroueslibres.com


2 CDA 208
https://auto4x4enroueslibres.com

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	867,00€	867,00€	61,69€
Taxe de circulation annuelle	296,60€	296,60€	227,17€
Eco malus	/	0€	/
[redacted]	[redacted]		
[redacted]	[redacted]		

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen