Kia NIRO Restylé

Un SUV compact chic et élégant

Le segment des C-SUV représente 21% du marché en France et le Niro en est l'un des acteurs. Essai de ce nouvel opus au sud-ouest de Paris, en Vallée de Chevreuse

Lancé en 2016, le Niro est devenu au fil des ans le numéro 2 des ventes de Kia. Totalement renouvelé en 2022, il s'offre un petit lifting pour rester dans la course. Sur la face avant, s'il garde son capot plat, les feux s'affinent et se verticalisent. La sobriété de la nouvelle signature lumineuse n'est pas sans rappeler celle du grand frère Sportage. La fine ouverture au-dessus du bouclier se veut plus élégante avec son pincement sous le logo faisant référence au fameux Tiger Nose, nez de tigre, fierté du constructeur Sud-coréen. Le bouclier est toujours largement ouvert et sa teinte noire laquée se prolonge le long du bas de caisse englobant les roues avant jusqu'aux portes arrière. Le nouveau Niro voit sa longueur évoluer très légèrement à 4,43m (+10 mm) et il repose sur de nouvelles jantes au dessin atypique de 18 pouces sur Premium et de 16'' sur les versions Motion et Active. Le pilier de custode reçoit désormais la teinte de la carrosserie ; il pouvait être bi-ton sur la précédente version, encore une touche de raffinement. A l'arrière, on découvre des lignes plus affirmées, comme celles des feux, toujours en boomerang, mais plus qualitatifs. Ils sont reliés par un bandeau noir laqué qui surmonte un hayon redessiné plus chic. Il s'ouvre sur un coffre de 430 litres. Avec la fonction mains libres, sur la finition Premium, le hayon s'ouvrira électriquement, une première sur ce nouveau Niro. Pratique lorsque vous avez les bras chargés. On finira par un bas de bouclier sobrement redessiné qui reçoit un pseudo-diffuseur pour le côté sportif. Si vous ne voulez pas de la robe blanche de série, vous devrez piocher dans les options pour des peintures métallisées ou nacrées.





VIE À BORD

L'habitacle conserve sa grande dalle numérique, mais les deux écrans incurvés, de 12,3 pouces chacun (sur les plus hautes finitions), sont désormais alignés pour plus de sobriété. Ils étaient en décalé auparavant. Le volant reste à deux branches mais se modernise également. Restons à la place du conducteur pour découvrir, en option sur Premium, un afficheur tête haute d'une bonne netteté. D'autres équipements sont disponibles dans des pack, comme la clé digitale (permet de partager votre Niro grâce à une application smartphone), les sièges ventilés ou la caméra 360°. Sous l'écran multimédia, on apprécie le système de touches double commande qui affichent, alternativement, soit les réglages de climatisation, soit les choix audio et médias. Simplicité et optimisation de l'espace sont ici bienvenues. Sur la console, également redessinée, on retrouve un emplacement pour la recharge par induction ainsi qu'une molette rotative du sélecteur de vitesse (sur Active et Premium). La version d'entrée de gamme se contentera d'un levier classique. Pour le confort, les sièges et le volant sont chauffants sur Premium et la banquette arrière est inclinable dès le milieu de gamme Active. Suivant les finitions, les sièges seront recouverts de tissu ou de tissu enduit (TEP). Pour la sécurité, Android Auto et Apple CarPlay sont bien sûr de série... On terminera par une belle liste d'aides à la conduite : Maintien dans la voie, Assistance dans les embouteillages, Freinage d'urgence voiture, piétons et cycliste. Régulation de la vitesse lors de la lecture des panneaux... Le milieu de gamme ajoutera un système anti-collision et une aide active en conduite autoroutière avec détection des mains sur le volant. La vigilance de conducteur est également un équipement nouveau sur le Niro pour une conduite en sécurité. Notons que la mise à jour des logiciels se fait maintenant par OTA (Over The Air), à distance donc.

SUR LA ROUTE

Le nouveau Niro voit son offre moteur drastiquement réduite pour garder sous son capot le meilleur compromis actuel, à savoir une chaîne de traction full hybride. C'est une demande des clients qui recherchent une solution simple et sans contrainte pour un véhicule de ce gabarit. Le système recharge sa batterie en roulant et lors des décélérations et freinages. L'ensemble est composé d'un bloc essence qui développe 102 ch accouplé à un moteur électrique d'une puissance de 32 kW (environ 43 ch). En combinant ces deux énergies, le Niro développe 138 ch. Cette puissance, suffisante pour l'usage du véhicule, est envoyée aux roues avant par l'intermédiaire d'une douce boîte automatique à 6 rapports. Avec son petit appétit, le Niro peut parcourir près de 930 kilomètres. A ce sujet, lors de notre essai en mode mixte, nous avons affiché une consommation de 5,4 litres pour 100 km soit un peu plus que les spécifications du constructeur. Notons que le nouveau Niro propose une offre unique sur son segment : le Freinage régénératif intelligent qui optimise automatiquement la récupération d'énergie pour emmagasiner un peu plus d'électricité pour la batterie. Autre nouveauté du Niro à mettre en lumière, le mode de conduite Green Zone, qui détecte les zones urbaine et bascule automatiquement en mode électrique, si la batterie est suffisamment chargée, bien-sur. La conduite se passe donc sans encombre, en silence dès que le système le permet. Notons que le conducteur dispose de modes de conduite pour personnaliser son trajet. Motion 34 950 €, Active 36 850 €, Premium 40 850 €.



L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com

Texte / Photos © Thierry ANDRE