PR-New Kia e-Niro-f Safenwil, 3.12.2018

**Nouveau Kia e-Niro: qualités pratiques d’un crossover, zéro émission et motorisation tout électrique**

* **Bloc-batterie lithium-ion polymère haute capacité de 64 kWh pour une autonomie de jusqu’à 455 kilomètres sur une seule charge**
* **Combinaison de l’efficience de la propulsion électrique avec l’espace et les qualités pratiques d’un crossover**
* **Technologies innovantes pour capter et stocker l’énergie électrique**
* **Gamme complète de systèmes évolués d’aide à la conduite**
* **Enrichit la gamme des crossovers Niro écologiques, aux côtés des déclinaisons hybrides et hybrides rechargeables de Niro**
* **Plus de 250 000 modèles du Niro vendus de par le monde depuis 2016, dont 82 000 en Europe**

Le tout nouveau Kia e-Niro est le premier véhicule utilitaire multisegment totalement électrique construit par Kia. Avec son autonomie de 455 kilomètres (301 miles) en cycle combiné WLTP, le e-Niro tout électrique conjugue plaisir de conduite, design accrocheur, aspects utilitaires du crossover et motorisation zéro émission, ce qui lui vaut de figurer parmi les véhicules électriques les mieux dotés en vente dans le monde.

En tant que crossover tout électrique bénéficiant d’un packaging intelligent, de qualités pratiques élevées et d’une autonomie longue distance, le e-Niro occupe une place unique sur le marché. Les acheteurs profiteront aussi d’une gamme de technologies embarquées conçues spécialement pour un véhicule électrique (EV), de même que de nouvelles fonctions de sécurité et d’un intérieur et d’un extérieur au design remarquable.

Emilio Herrera, Chief Operating Officer de Kia Motors Europe, explique: «La combinaison d’un crossover au design cool et de motorisations évoluées a permis de vendre 33 000 Niro dans toute l’Europe en 2017, et plus de 37 000 jusqu’à aujourd’hui en 2018, ce qui en fait l’un de nos modèles les plus vendus. En Europe, les ventes de véhicules électriques devraient atteindre 200 000 modèles cette année, ce chiffre pouvant s’élever à près d’un million d’unités fin 2022. Le marché des crossovers est quant à lui aussi amené à poursuivre sa croissance dans les années à venir. Le e-Niro est la preuve, s’il en faut, des progrès réalisés par Kia qui, aujourd’hui, construit des véhicules confortables, pratiques et agréables à conduire, ouvrant la voie à une conduite zéro émission.»

Le nouveau e-Niro rejoint les déclinaisons hybrides et rechargeables, dont plus de 250 000 modèles se sont vendus à l’échelle planétaire depuis le lancement du Niro en 2016. Jusqu’à aujourd’hui, plus de 82 000 crossovers hybdrides ont été écoulés en Europe.

Le e-Niro est le second véhicule électrique que Kia vend dans le monde, après le Soul EV. Le nouveau modèle sera commercialisé sur un certain nombre de marchés européens fin 2018.

**Design extérieur**

**Design futuriste inspiré du concept Niro EV 2018**

Le e-Niro a été dessiné dans les centres de design Kia en Californie aux États-Unis, et à Namyang en Corée. Il intègre les qualités pratiques et esthétiques d’un crossover dans une carrosserie aux lignes élégantes et aérodynamiques et aux surfaces subtilement sculptées. Le véhicule prouve que dans la recherche d’une efficience routière plus élevée, les acquéreurs de voitures électriques n’ont pas besoin de faire une croix ni sur un design qui suscite des émotions, ni sur les qualités pratiques d’un crossover.

Le e-Niro se distingue des hybrides et hybrides rechargeables Niro de par une série de caractéristiques de design exclusives. S’inspirant du concept Niro EV dévoilé au Salon de l’électronique grand public 2018 de Las Vegas, l’extérieur repose sur un concept de design «soigné et high-tech». Sa calandre en «nez de tigre» futuriste et aérodynamique comprend une prise de recharge intégrée avec le logo Niro en relief. Les prises d’air redessinées et les feux diurnes à LED en forme de pointe de flèche s’ajoutent aux touches bleutées qui permettent au véhicule de sortir du lot.

La calandre en «nez de tigre» se trouve enchassée dans le pare-chocs avant redessiné, ce qui renforce l’appartenance du véhicule à la famille Kia tout en améliorant ses qualités aérodynamiques et en conférant un caractère élégant et résolu à l’avant.

De profil, les lignes élancées, les vitres arrière effilées et la solide ligne déco renforcent la silhouette effilée du véhicule tout en conférant plus de volume aux passages de roues musclés. Le e-Niro possède de nouvelles jantes en aluminium 17 pouces à finition diamantée bi-ton, qui abritent le système de freinage à récupération d’énergie de Kia.

À l’arrière, le pare-chocs a été redessiné et présente des touches bleutées similaires à celle présentes à l’avant du véhicule. Le design affirmé de ses feux LED arrière confère au e-Niro la même signature clairement reconnaissable que celle de sa fratrie hybride et hybride rechargeable.

Le e-Niro est disponible dans un choix de dix couleurs tendance avec des teintes affirmées ou neutres qui mettent en valeur le design éco-responsable, en accord avec les touches bleutées à l’avant et à l’arrière.

**Design intérieur**

**Habitacle moderne et motorisation électrique conçue pour un crossover utilitaire**

L’habitacle du Kia e-Niro associe un design moderne à un espace généreux et à des technologies en accord avec la motorisation zéro émission. L’intérieur se distingue des autres modèles Niro par un grand nombre de nouveaux aspects et éléments design.

Le design de la console centrale constitue le changement majeur du e-Niro étant donné que le moteur tout électrique fait définitivement passer à la trappe les traditionnels levier et boîte de vitesses. La transmission physique a de ce fait été remplacée par un nouveau bouton sélecteur rotatif «shift-by-wire». Le bouton sélecteur se trouve placé sur son propre tableau ergonomique qui prolonge l’accoudoir au centre. En plus du sélecteur rotatif, le nouveau tableau comprend aussi les commandes suivantes: frein de stationnement électrique, sièges chauffants et ventilés, volant chauffant, sélecteur de mode conduite, capteurs de stationnement et fonction de mise à l’arrêt «Auto Hold». Comme le nouveau tableau n’abrite pas de tunnel de transmission encombrant, les stylistes de Kia ont pu prévoir un rangement plus conséquent au pied de la console centrale.

Le tableau de bord est mis en évidence par des lisérés bleus qui bordent les orifices de ventilation et qui font écho aux touches bleues sur l’extérieur de la voiture. Pour les finitions à l’intérieur, on a le choix entre tissu et cuir synthétique, cuir entièrement synthétique ou cuir véritable. Chaque finition est disponible en noir ou gris foncé, ou elle se présente dans un aspect nouveau conçu spécialement pour le e-Niro, à savoir sellerie noire à surpiqûres bleu vif pour faire écho aux touches de couleur de l’extérieur de la voiture. Pour les voitures à l’intérieur de finition en cuir véritable ou synthétique, la sellerie perforée présente des inserts bleu vif qui mettent d’autant plus en évidence les éléments bleus à l’intérieur et à l’extérieur de la voiture.

Un nouveau système d’éclairage d’ambiance illumine la console centrale et le sélecteur de vitesse d’une lumière subtile, avec au choix l’une des six couleurs suivantes: blanc, gris, bronze, rouge, vert ou bleu. Les nouvelles garnitures haute brillance et bleues ornent également les contre-portes de le e-Niro, ce qui accentue d’autant plus l’atmosphère futuriste de l’habitacle. Le rangement à la base du tableau de bord a une surface caoutchoutée à forte adhérence sur laquelle le smartphone du conducteur reste bien en place. Les acheteurs peuvent en option équiper le rangement d’un chargeur de smartphone sans fil.

L’affichage tactile 7,0 pouces HMI (human-machine interface) au centre du tableau de bord présente une série de fonctions spécifiques au nouveau véhicule électrique de Kia. Il permet au conducteur de localiser les bornes de recharge qui sont à proximité et de connaître la charge et l’autonomie qui lui restent. Sur l’affichage, le conducteur peut aussi se faire une idée de la réduction de CO2 que lui apporte le e-Niro sur un trajet donné ou par rapport à une voiture essence de puissance similaire. L’interface HMI permet au conducteur de définir une heure de départ approximative pour un trajet donné, la voiture pouvant alors préalablement chauffer l’intérieur à une température définie à l’avance. La fonction de gestion de la charge assure en plus une gestion intelligente du flux d’électricité emmagasiné dans la batterie en cours de chargement, ce qui contribue à rallonger sa durée de vie.

Le combiné d’instruments à écran LCD couleur, lui aussi de 7,0 pouces, affiche les informations relatives à la recharge de la batterie et à la conduite. L’affichage analyse aussi le style de conduite de la personne au volant – quelle qu’elle soit – et lui attribue un coefficient de «conduite économique» pour chaque trajet parcouru. Pour les conducteurs qui préfèrent profiter du centre de gravité surbaissé de la voiture en effectuant des démarrages fulgurants, l’affichage montre le pourcentage de conduite «dynamique» sur le trajet parcouru.

La partie supérieure du tableau de bord intègre une lampe, avec un voyant indiquant si le bloc-batterie est en cours de recharge ou s’il est entièrement chargé lorsqu’il est branché. Ceci permet aux propriétaires de consulter rapidement le niveau de charge depuis l’extérieur du véhicule.

Lors du lancement du Niro en 2016, sa nouvelle plate-forme avait été conçue pour accueillir diverses motorisations évoluées. L’introduction d’une motorisation alimentée par batterie a eu un impact minimal sur l’aspect extérieur et la polyvalence. De ce fait, la conception du e-Niro offre des qualités pratiques et une polyvalence supérieures à bien d’autres voitures électriques et hybrides. Son empattement de 2700 mm permet à tous les occupants de profiter d’un dégagement aux jambes généreux tandis que son design de crossover accentue l’impression d’espace. Sa caisse d’une largeur de 1805 mm et d’une hauteur de 1560 mm assure un espace maximal au niveau de la tête et des épaules dans l’ensemble de l’habitacle. Avec une longueur de 4375 mm, elle offre un espace de chargement supérieur – 451 litres (VDA) – par rapport aux autres véhicules rechargeables et électriques. Le coffre présente un espace de rangement pratique sous le plancher, où les propriétaires peuvent glisser le câble de recharge.

**Motorisation**

**Une autonomie de 455 kilomètres grâce à une motorisation tout électrique de nouvelle génération**

De par sa conception, le Kia e-Niro allie un design inspiré des crossovers avec une conduite zéro émission sur de longs trajets, le conducteur profitant en plus d’une performance agréable. Cet exploit résulte d’une motorisation électrique de nouvelle génération qui met en œuvre de nouvelles technologies de production conçues spécialement pour les véhicules électriques de Kia.

Le e-Niro offre aux acquéreurs une alternative convaincante aux crossovers compacts propulsés par les moteurs thermiques traditionnels à essence ou au diesel. Les conducteurs ont la possibilité de parcourir de longues distances et de faire des trajets quotidiens à zéro émission et à des coûts d’exploitation incroyablement faibles.

En Europe, le Niro sera doté d’un bloc-batterie lithium-ion polymère haute capacité de 64 kWh. En cycle combiné WLTP, son autonomie est supérieure à 455 kilomètres (301 miles) sur une seule charge, ce qui correspond à zéro émission de CO2. En cycle urbain WLTP, le e-Niro est en mesure de parcourir jusqu’à 615 km (382 miles). Les acheteurs pourront aussi opter pour le e-Niro au bloc-batterie lithium-ion polymère à 39,2 kWh, d’une autonomie de jusqu’à 289 kilomètres (193 miles) avec une simple charge en cycle combiné WLTP. Et lorsqu’il est branché sur une borne de recharge rapide de 100 kW, 42 minutes suffisent pour recharger la batterie du e-Niro de 20% à 80%.

Les modèles équipés de batteries longue distance de 64 kWh sont couplés à un moteur de 150 kW (204 ch) qui développe un couple de 395 Nm, ce qui permet au e-Niro de passer de 0 à 100 km/h en tout juste 7,8 secondes. Quant aux bloc-batterie de série de 39,2 kWh, il alimente un moteur de 100 kW (136 ch) délivrant lui aussi un couple de 395 Nm, avec une accélération à 100 km/h en 9,8 secondes. Tout comme les déclinaisons Niro hybrides et rechargeables, le nouveau modèle électrique est à traction avant.

**Technologies et fonctions**

**Système de freinage à récupération d’énergie**
Le e-Niro fournit à son propriétaire une série de technologies destinées à accroître l’efficacité de la batterie et l’autonomie du véhicule.

La technologie de freinage à récupération d’énergie permet au Niro de capter l’énergie cinétique pour recharger le bloc-batterie en décélération ou au freinage. Quant aux technologies d’aide à la conduite prédictive, elles utilisent les informations de navigation pour ajuster le niveau de récupération d’énergie en fonction des conditions routières qui s’annoncent.

Même si le moteur électrique ne nécessite pas de transmission, le volant porte encore des palettes à l’arrière. Celles-ci permettent au conducteur de choisir entre cinq niveaux de récupération d’énergie: Off, niveau 1, niveau 2, niveau 3 et One Pedal. Plus le niveau choisi par le conducteur est élevé, plus le freinage de récupération doit capter d’énergie. Le niveau 1 offre le minimum et le niveau 3 a des capacités plus élevées. Le mode One Pedal offre le niveau maximum de récupération d’énergie de freinage et, lors de la conduite normale, permet au conducteur de contrôler la vitesse du e-Niro simplement à l’aide de l’accélérateur. Lorsque le conducteur lève le pied, un freinage modéré remplace l’accélération pour exploiter au mieux l’énergie cinétique. S’il souhaite ralentir davantage, le conducteur devra toutefois freiner.

Un mode de récupération automatique est également disponible. Il permet au véhicule d’ajuster lui-même le niveau de récupération d’énergie cinétique en fonction des conditions routières, à l’aide des caméras du système Smart Cruise Control.

Le tableau de bord indique les kilomètres «économisés» pour chaque charge ou chaque voyage grâce à ces systèmes de récupération d’énergie.

Le frein de stationnement électrique (EPB) de Niro est enclenché par un bouton sur le nouveau tableau de bord de la console centrale. Le conducteur peut enclencher manuellement le frein de stationnement lorsqu’il est à l’arrêt. Au démarrage, le bouton EPB se désenclenche automatiquement, sans à-coup.

Le e-Niro est doté aussi d’un chauffage de batterie pour isoler du froid et chauffer la batterie durant une recharge. Cela permet de prévenir les effets négatifs que le froid peut avoir sur la batterie.

Par ailleurs, le e-Niro est disponible avec une pompe à chaleur évoluée en option, qui récupère l’énergie thermique de la climatisation et des appareils électriques. En effet, au lieu de mettre entièrement à contribution l’énergie de la batterie pour chauffer l’habitacle, la pompe recycle l’énergie thermique pour multiplier l’efficacité du système de chauffage, de la ventilation et de climatisation (HVAC) du véhicule. La pompe, qui se compose d’un compresseur, d’un évaporateur et d’un condensateur, améliore la capacité du véhicule à chauffer efficacement l’habitacle tout en minimisant la consommation électrique de la batterie. Cette stratégie permet, à son tour, d’accroître d’autant l’autonomie du e-Niro.

Le e-Niro est aussi équipé d’un système de sélection de mode de conduite, ce qui permet à aux propriétaires de paramétrer leur conduite. Selon le mode choisi Normal, Eco, Eco+ ou Sport à l’aide du système Drive Mode Select, il y a des changements subtils sur les réactions du moteur. Le mode Eco maximise le potentiel d’économies de batterie en baissant le couple et la puissance maximums du moteur et en retardant les temps de réponse de l’accélérateur. La réactivité de la direction est alors plus sereine. Le mode Eco+ ajuste la vitesse maximale du véhicule et les systèmes qui consomment de l’énergie (chauffage, clim., etc.) pour obtenir la meilleure efficacité énergétique possible. Le mode Normal convient pour une conduite quotidienne, où l’efficacité et les performances inhérentes au moteur électrique se marient bien avec une direction réactive et des temps de réponse directs de l’accélérateur. Quant au mode Sport, il booste les temps de réponse de l’accélérateur et permet une accélération maximale. Il donne en outre un coup de pouce à la réactivité de la direction en réaction directe de l’action du conducteur. Ainsi se trouve mis en évidence le maniement stimulant du e-Niro.

**Tenue de route, maniabilité et BVS**

**Centre de gravité bas à suspension entièrement indépendante, pour une tenue de route et une maniabilité stables**

Le Kia Niro a été conçu dès le départ pour être équipé de motorisations tout électriques et hybrides spécifiques. La tenue de route et la maniabilité des Niro s’adaptent donc facilement à la mise en œuvre d’une motorisation tout électrique.

En outre, grâce à la motorisation électrique, le poids du nouveau modèle est mieux réparti, et le centre de gravité est plus bas que sur les autres modèles. Le bloc-batterie se trouve logé au plus bas sous le plancher de la caisse, offrant au e-Niro un centre de gravité semblable à celui d’une berline ou d’une berline à hayon. De plus, sa caisse étant relativement large, le e-Niro offre une stabilité et un plaisir de la conduite optimaux sur les routes sinueuses ainsi qu’un roulis minimal dans les virages. L’emplacement de la batterie permet une répartition plus égale du poids du groupe motopropulseur, dont la grande partie se trouve entre les deux essieux plutôt qu’à l’avant de la voiture. L’effet de déportation s’en trouve encore davantage réduit à l’intérieur des virages, et une excellente maniabilité est assurée.

La voiture est équipée d’une suspension arrière entièrement indépendante dont les réglages offrent une stabilité élevée et des réponses immédiates aux manœuvres tout en neutralisant les petites vibrations sur des chaussées en mauvais état lorsque la vitesse est élevée. Pour le e-Niro, les équipes de développement Kia ont ajusté la suspension au poids du nouveau groupe motopropulseur et à sa répartition tout en conservant les caractéristiques de conduite essentielles des modèles hybrides et hybrides rechargeables.

Le nouveau e-Niro se targue d’un rapport de crémaillère légèrement plus rapide (60 mm/tr volant, contre 58 mm/tr volant sur le Niro Hybride) et est le premier modèle de la gamme Niro à offrir le dispositif de contrôle vectoriel du couple par freinage. Ces ajustements améliorent considérablement la maniabilité du véhicule et assurent une conduite en toute confiance.

Les freins de récupération du e-Niro – 305 mm de diamètre à l’avant et 300 mm à l’arrière – permettent une décélération et une sensation de freinage linéaires et cohérentes et captent l’énergie cinétique qui recharge le bloc-batterie.

Grâce à sa motorisation tout électrique, le Niro roule souverainement et silencieusement à faible vitesse. Le e-Niro peut se prévaloir d’un coefficient de traînée plus faible encore (0,29 Cd) que les modèles hybrides et hybrides rechargeables de Niro (0,30 Cd), ce qui lui permet de neutraliser les bruits du vent et d’accroître son efficacité aérodynamique. Cette action est renforcée par des vitres de pare-brise feuilletées, un carénage sur les balais d’essuie-glaces avant, des coques de rétroviseurs latéraux spécialement profilées et des obturateurs aux orifices de rails de toit posés à même la carrosserie. Les bruits de la route sont atténués en plus par des coussinets rigides à forte isolation dans le sous-cadre avant, des passages de roue arrière en acier haute résistance pour réduire les vibrations haute fréquence à l’arrière de la voiture, et enfin par une isolation acoustique dans les montants A et B.

**Sécurité**

**Systèmes évolués d’assistance à la conduite**

En adéquation avec sa motorisation de nouvelle génération, le e-Niro propose à son conducteur une série de systèmes évolués d’assistance à la conduite qui lui permettent de faire face à de multiples conditions de conduite et de scénarios afin d’atténuer les risques de collision.

La voiture est équipée de série du système Kia de gestion de la stabilité du véhicule (VSM) pour une tenue de route optimale en freinage et virage. Lorsque le système VSM détecte une perte de traction, il fait appel au contrôle électronique de la stabilité (ESC) et à la direction assistée électrique pour aider le conducteur à garder la maîtrise de son véhicule.

Les autres systèmes de sécurité active que comprend le e-Niro sont: l’alerte de collision frontale avec assistant d’évitement de collision avant, le régulateur de vitesse intelligent avec dispositif Stop & Go, la gestion automatique des feux de route, la surveillance de l’attention du conducteur et l’assistance au maintien de trajectoire. L’assistance de suivi de voie est une technologie de conduite autonome de «niveau 2» qui surveille la circulation des véhicules qui précèdent et détecte les marquages routiers. Le e-Niro reste ainsi dans sa voie sur l’autoroute. Le système contrôle l’accélération, le freinage et la direction selon l’évolution des véhicules à l’avant, et utilise des capteurs externes pour maintenir une distance de sécurité. L’assistance au suivi de voie est opérationnelle entre 0 et 130 km/h.

**Garantie et production**

**En vente fin 2018\* avec la garantie de 7 ans ou 150 000 km**

Le nouveau Kia e-Niro entrera en production au 2e trimestre 2018 sur le site Kia de Hwasung, en Corée. En vente sur un certain nombre de marchés européens fin 2018\*, le e-Niro sera couvert par la promesse de qualité de Kia et assorti de série d’une garantie de 7 ans ou 150 000 kilomètres. La garantie couvre aussi le bloc-batterie et le moteur électrique.

- Fin -

**Notes à l’attention des rédacteurs**

Toutes les données techniques figurant dans ce communiqué de presse sont des valeurs prévisionnelles susceptibles d’être encore modifiées suite aux travaux de développement encore en cours et à la procédure d’homologation. Les normes d’autonomie sont calculées sur la base de la procédure d’essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP). Tous les chiffres sont fournis sous réserve de modifications.

\* Lancement des ventes en Suisse: prévu pour 2019

**KIA e-NIRO – TECHNICAL SPECIFICATIONS (EUROPE)**

**Body and chassis**

Five-door, five-seater all-electric crossover, with steel and aluminium unitary construction bodyshell. An electric motor drives the front wheels via a single-speed reduction gear set, powered by a lithium-ion polymer battery pack.

**Powertrain**

Electric motor

Type Permanent magnet AC synchronous motor

Voltage 356 V (long) / 327 V (standard)

Max power 204 ps (150 kW) @ 3,800 – 8000 rpm (long-range)

 136 ps (100 kW) @ 2,600 – 8000 rpm (standard)

Max torque 395 Nm (291.5 lb ft) @ 0 – 3,600 rpm (long-range)

Max torque 395 Nm (291.5 lb ft) @ 0 – 2,400 rpm (standard)

Long-range battery pack

Type Lithium-ion polymer

Voltage 356 V

Energy 64 kWh

Power 170 kW

Capacity 180 Ah

On-board charger 7.2 kW

Energy density (cell) 250 Wh / kg

Standard battery pack

Type Lithium-ion polymer

Voltage 327 V

Energy 39.2 kWh

Power 104 kW

Capacity 120 Ah

On-board charger 7.2 kW

Energy density (cell) 250 Wh / kg

**Suspension and damping**

Front Fully-independent by subframe-mounted MacPherson struts, coil springs and gas-filled shock absorbers, with anti-roll stabiliser bar

Rear Fully-independent subframe-mounted multi-link, coil springs and twin tube gas-filled shock absorbers, with anti-roll stabiliser bar

**Steering**

Type Electric motor-driven rack-and-pinion power steering

Steering ratio 13.3:1

Turns, lock-to-lock 2.57

Turning circle 5.3 metres

**Brakes**

Front 305x25 mm ventilated discs

Rear 300x10 mm solid discs

Parking brake Electronic parking brake

**Wheels and tyres**

Standard Alloy 17-inch, 215/55 R17 tyres

Spare Tyre mobility kit

**Dimensions (mm)**

Exterior

Overall length 4,375 Overall width 1,805\*

Overall height 1,560 Wheelbase 2,700

Front overhang 885 Rear overhang 790

Front track 1,576 Rear track 1,585

Approach angle 16.6° Departure angle 29.0°

Ground clearance 155

*\*excluding door mirrors*

Interior

 1st row 2nd row

Head room 1,018 957

Leg room 1,059 914

Shoulder room 1,423 1,400

Hip room 1,364 1,228

**Luggage capacity (litres, VDA)**

Behind second row 451

Behind first row 1,405

**Weights (kg)**

 Long-range Standard

Curb weight (max) 1,791 1,646

Curb weight (min) 1,737 1,592

Gross weight 2,230 2,080

**Performance and range**

 Long-range Standard

Top speed (kph) 167 155

0-to-100 kph (sec) 7.8 9.8

30-to-70 kph (sec) 2.8 3.4

60-to-100 kph (sec) 3.8 5.6

80-to-120 kph (sec) 5.0 7.6

Max vehicle range\* 455 km 289 km

 282 mi 179 mi

Energy consumption 159 Wh / km 153 Wh / km

*\*WLTP combined cycle*

DECEMBER 2018

**À propos de Kia Motors Europe**

***Kia Motors Europe est l’organisation de vente, de marketing et de service de Kia Motors Corporation. La société a son siège à Francfort, en Allemagne, et couvre 30 marchés en Europe.***

**À propos de Kia Motors Corporation**

*Constructeur de véhicules de classe internationale et de qualité destinés à une clientèle jeune d’esprit, Kia Motors Corporation (www.kia.com) a été fondée en 1944 et est le plus ancien constructeur automobile coréen. Kia produit quelque 3 millions de véhicules par an dans 14 usines de fabrication et d’assemblage situées dans cinq pays; les véhicules sont ensuite vendus, et leur entretien est assuré par le biais d’un réseau de distributeurs et de revendeurs couvrant quelque 180 pays. Kia emploie aujourd’hui plus de 51 000 salariés dans le monde et réalise un chiffre d’affaires annuel de plus de USD 47 milliards. La marque est le principal sponsor de l’Open d’Australie, le partenaire automobile officiel de la FIFA – l’organe directeur de FIFA World Cup™ – et le partenaire officiel de l’UEFA Europa League – la plus grande compétition de football de clubs professionnels au monde. Le slogan de Kia Motors Corporation – «Le pouvoir de surprendre» – traduit l’engagement global de l’entreprise de surprendre le monde entier en proposant des expériences de conduite enthousiasmantes qui vont au-delà de toutes les attentes.*

*Pour en savoir plus sur Kia Motors et nos produits, veuillez consulter notre Global Media Center sur* [www.kianewscenter.com](http://www.kianewscenter.com)***.***