PAYS : France
PAGE(S) : 40-47
SURFACE : 0 %
PERIODICITE : Hebdomadaire
DIFFUSION : 287016
JOURNALISTE : Vincent Desmonis
21 septembre 2018 - N°69 - Edition Hors Série

L'élève dépassera-t-

Le C-HR bénéficie de toute l'expérience de Toyota et joue la séduction avec un style acéré. Mais le Kia Niro n'a pas l'intention de se laisser faire...

Par Vincent Desmonts
essais@mondadori.fr

L'automobiliste moderne est tiraillé entre deux considérations radicalement opposées. D'une part, on lui enjoint de faire son devoir – et plus ! – pour l'environnement. D'autre part, il voue une attirance coupable et dévorante pour des SUV régulièrement pointés du doigt pour leur

Tous droits de reproduction réservés

PAYS : France
PAGE(S) : 40-47
SURFACE : 0 %
DIFFUSION : 287016
JOURNALISTE : Vincent Desmonis
21 septembre 2018 - N°69 - Edition Hors Série
PERIODICITE : Hebdomadaire

QUOI DE vert ?

Ces deux SUV adoptent des motorisations hybrides essence : un 1.6 de 141 ch pour le Kia Niro et un 1.8 de 122 ch pour le Toyota C-HR. Ce dernier reprend tout simplement le moteur de la Prius.

VRAI PRIX

32300 € 30700 €*

Toyota C-HR 122H HYBRIDE DISTINCTIVE

il le maître ?

influence néfaste sur le climat. Heureusement, les constructeurs automobiles ont trouvé la parade : le SUV hybride !
Toyota est un spécialiste du genre, et son C-HR a déjà séduit une large clientèle, avec plus de 10000 exemplaires vendus au premier semestre. Le Kia Niro est quant à lui plus discret sur nos routes. Il faut dire que les Coréens ont été moins inspirés que les Japonais au moment de le dessiner : il arbore des formes très classiques, avec un arrière un peu massif. Aussitôt vu, aussitôt oublié. Dans l'habitacle aussi, le Toyota se démarque, avec un dessin de la planche de bord aussi osé que le look extérieur. Le Kia affiche pour sa part une pré-

Le vrai prix : le Toyota C-HR n'offre que 5 % de remise. Kia est un peu plus généreux avec le Niro : 7 %. Dans les deux cas, aucun bonus.

L'entretien : tous les ans ou tous les 15000 kilomètres.

L'équipement : le Niro fait le plein ! Tout y est, du GPS à la sellerie cuir, en passant par le régulateur adaptatif. Le C-HR est moins richement doté.

PHOTOS : N. SOLER

* VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

Tous droits de reproduction réservés

PAYS : France
PAGE(S) : 40-47
SURFACE : 0 %
PERIODICITE : Hebdomadaire
DIFFUSION : 287016
JOURNALISTE : Vincent Desmonis
21 septembre 2018 - N°69 - Edition Hors Série

Le Niro est plutôt accueillant, avec un très bon espace aux jambes. En revanche, les dossiers sont un peu trop verticaux et l'on manque de rangements.

sentation d'une banalité affligeante. Dans les deux cas, la finition reste bien en retrait des références du segment. On trouve plus facilement une bonne position de conduite à bord du Niro, qui ajoute quelques astuces, comme une climatisation automatique offrant un réglage "conducteur seul", ce qui permet (du moins en théorie) de réduire la consommation lorsque l'on conduit en solo. Et si nos deux rivaux sont richement équipés dans ces finitions hautes (jantes en alliage de 18 pouces, climatisation automatique bizone, caméra de recul, clé mains libres, régulateur adaptatif...), le Niro offre, de série, la sellerie cuir (cuir et tissu sur le Toyota), le GPS (facturé 950 € sur le C-HR) ou encore la chaîne hi-fi JBL, que le japonais ne propose que dans un coûteux pack à 3 000 €. En outre, le Niro

La présentation intérieure de la Kia est classique, pour ne pas dire austère. Mais l'équipement est archi-complet et la finition correcte.

Tous droits de reproduction réservés

PAYS : France
PAGE(S) : 40-47
SURFACE : 0 %
DIFFUSION : 287016
JOURNALISTE : Vincent Desmonis
21 septembre 2018 - N°69 - Edition Hors Série
PERIODICITE : Hebdomadaire

Sur route, le Niro manque de vigueur. Mais il a au moins le mérite de rester silencieux en toutes circonstances.

dispose d'une platine à induction pour recharger son smartphone sans branchement, mais aussi de la connectivité Apple CarPlay et Android Auto, équipements indisponibles sur le C-HR.

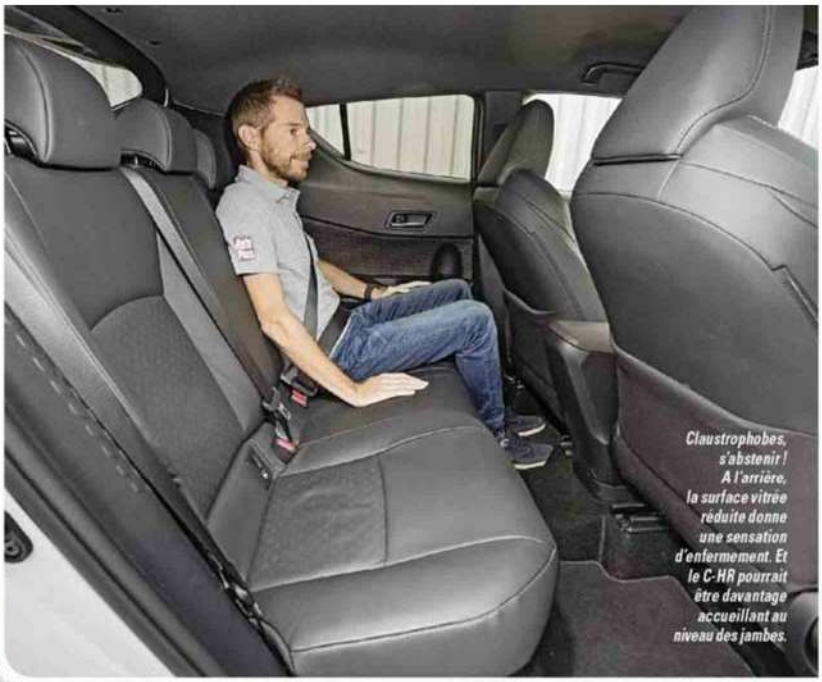
Le Niro traite également avec (un peu) plus d'égards les occupants de la banquette arrière, qui bénéficient même de buses de ventilation, une délicate attention qui a totalement échappé au C-HR. A l'arrière de ce dernier, la tendance est à la grimace: l'habitabilité est comptée, et surtout

Le coffre manque de hauteur et de volume. Mais une fois rabattue, la banquette dégage un plancher parfaitement plat.

En adoptant une boîte à double embrayage, le Niro offre douceur et réactivité. Mais le mode Sport tient du pur gadget.

Tous droits de reproduction réservés

PAYS : France
PAGE(S) : 40-47
SURFACE : 0 %
21 septembre 2018 - N°69 - Edition Hors Série
PERIODICITE : Hebdomadaire
DIFFUSION : 287016
JOURNALISTE : Vincent Desmonis



Claustrophobes, s'abstenir ! A l'arrière, la surface vitrée réduite donne une sensation d'enfermement. Et le C-HR pourrait être davantage accueillant au niveau des jambes.

l'impression de confinement est réelle, du fait d'une surface vitrée réduite à sa plus simple expression. Les enfants auront l'impression de voyager dans un sous-marin ! Côté coffres, c'est match nul : si le C-HR affiche un volume légèrement supérieur au Niro (373 dm³, contre 352), aucun des deux ne peut espérer pavoiser dans ce domaine. Accessoirement, la soute du C-HR est moins facile à charger, avec son ouverture plus étroite au seuil plus haut perché. En outre, rabattre la banquette arrière ne dégage pas un plancher plat, mais laisse au contraire une marche imposante et peu pratique.

Sous le capot, le C-HR reprend une formule bien connue : le système hybride de la Toyota Prius, avec son 1.8 essence de 98 ch doublé d'un moteur électrique de 72 ch. L'ensemble est relié aux roues avant

Le C-HR ose une planche de bord au dessin très moderne. Mais la position de conduite est moins bonne, et la finition un peu clinquante.

Tous droits de reproduction réservés

PAYS : France
PAGE(S) : 40-47
SURFACE : 0 %
DIFFUSION : 287016
JOURNALISTE : Vincent Desmonis
21 septembre 2018 - N°69 - Edition Hors Série
PERIODICITE : Hebdomadaire

Le C-HR est plus à l'aise en ville que sur route, où son moteur se fait trop bruyant. En outre, ses suspensions ont tendance à trépider.

par l'intermédiaire d'une boîte à variation continue, gage d'une grande douceur de fonctionnement. L'efficacité de l'ensemble est également patente, avec 6,1 l/100 km en moyenne et seulement 5,1 l/100 km en ville ! Avec un peu d'habitude, il est parfaitement possible de multiplier les phases de conduite en "full électrique" en milieu urbain, même jusqu'à 50 km/h. L'instrumentation bien conçue aide justement à exploiter au mieux le système hybride. Elle est moins claire à bord du Niro,

Le coffre dégage plus de hauteur que celui du Niro, mais son ouverture est étroite et ses formes sont plus biscornues.

Toyota reste fidèle à la transmission à variation continue, gage d'une grande douceur, notamment en usage urbain.

Tous droits de reproduction réservés

PAYS : France
PAGE(S) : 40-47
SURFACE : 0 %
DIFFUSION : 287016
JOURNALISTE : Vincent Desmonis
21 septembre 2018 - N°69 - Edition Hors Série
PERIODICITE : Hebdomadaire

dont la logique de fonctionnement est plus difficile à saisir : on démarre avec le petit moteur électrique (43,5 ch), puis le thermique de 105 ch vient très vite en support… avant de parfois se couper à nouveau quelques secondes plus tard. Des hésitations qui se soldent par un appétit plus grand en ville (6,1 l/100 km). Au final, cependant, le Niro arrive à faire jeu égal avec le C-HR en matière de consommation moyenne et consomme même presque un litre de moins sur route. Et il se montre presque aussi doux en ville, tout en restant plus silencieux en toutes circonstances, et notamment sur voie rapide, où le Toyota fait brailler son moteur à la moindre déclivité. Avec sa boîte à double embrayage bien gérée, le Niro ne connaît pas ce problème. Toujours sur le bon rapport, il se révèle un peu plus vif, tant en reprises qu'en accélérations. Pour autant, ces SUV hybrides n'affolent pas les chronos et incitent à une conduite "relax".

Dans ce contexte, on reprochera au C-HR ses suspensions trop fermes, mais également des bruits aérodynamiques trop présents sur autoroute. Le Niro offre un meilleur compromis confort/tenue de route, avec des suspensions douillettes et une direction un peu plus précise et consistante. ■

LE BILAN Vert !

Le système hybride du C-HR est très efficace en ville, où les nombreuses phases de roulage électrique lui permettent d'afficher une sobriété record (5,1 l/100 km). Mais le Niro prend l'avantage sur route et sur autoroute, où il consomme jusqu'à 0,9 l/100 km de moins (5,4 l/100 km sur route, contre 6,3 pour le C-HR).

Tous droits de reproduction réservés

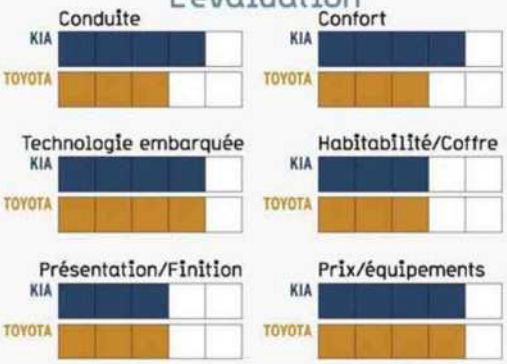
PAYS : France
PAGE(S) : 40-47
SURFACE : 0 %
DIFFUSION : 287016
JOURNALISTE : Vincent Desmonis
21 septembre 2018 - N°69 - Edition Hors Série
PERIODICITE : Hebdomadaire

LABO

Nos mesures

	KIA NIRO	TOYOTA C-HR
Moteur hybride	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1580 cm³	1798 cm³
Couple maxi combiné	265 Nm à 1000 tr/mn	142 Nm + 163 Nm élec.
CO_2/Bonus ou malus	101 g/km / 0 €	87 g/km / 0 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Auto., à variation continue
Vitesse maxi	179 km/h	163 km/h
Accélération 1000 m D.A.	32s7	34s4
Reprises 80/120 en Drive	7s8	8s9
Consommation moyenne	6 l/100 km	6,1 l/100 km
Freinage 130 à 0 km/h	68 m	64 m
Volume de coffre	352 dm³	373 dm³

L'évaluation



Notre verdict

Le Kia l'emporte de peu

Le Toyota C-HR excelle en ville, avec son appétit d'oiseau et la totale douceur de sa mécanique. Mais le Kia Niro fait preuve d'une plus grande polyvalence. Plus confortable, plus plaisant à conduire sur route et globalement mieux pensé, il remporte ce match.

Tous droits de reproduction réservés