



Contacto:
Ignacio Villegas
Responsable de Prensa
Tel: +34 91 579 64 66 E-mail: prensa@kia.es

NEWS

Funcionalidad de crossover, cero emisiones y sistema de propulsión completamente eléctrico: el nuevo Kia e-Niro

- **La batería de polímero de iones litio de alta capacidad, 64 kWh, proporciona una autonomía de hasta 455 km con una sola carga**
- **Combina una eficiente propulsión eléctrica con el espacio y la funcionalidad de un crossover**
- **Tecnologías innovadoras para conservar y recuperar la energía eléctrica**
- **Disponible una extensa gama de sistemas de asistencia a la conducción**
- **Completa la gama ecológica del Niro, junto con las versiones Niro híbrida e híbrida enchufable**
- **Más de 250.000 unidades del Niro han sido vendidas en todo el mundo desde 2016, 82.000 de ellas en Europa**
- **A la venta en mercados europeos seleccionados a finales de 2018; en España en el segundo trimestre de 2019**

Niza, diciembre de 2018 – El nuevo Kia e-Niro es el primer crossover completamente eléctrico producido por Kia. Con una autonomía de 455 km en el ciclo combinado WLTP, el e-Niro eléctrico une una conducción satisfactoria, un diseño atractivo y la funcionalidad de un crossover con un sistema de propulsión de cero emisiones, para crear uno de los modelos eléctricos más completos de cuantos están a la venta en todo el mundo.

El e-Niro ocupa una posición única en el mercado como crossover completamente eléctrico, con una distribución inteligente del espacio, gran utilidad práctica y una amplia autonomía. Los clientes también se beneficiarán de una serie de tecnologías en el coche específicas para vehículos eléctricos (EV), nuevos dispositivos de seguridad y un diseño exterior e interior sobresalientes.

Emilio Herrera, Director de Operaciones de Kia Motors Europa, ha comentado: *“Gracias a una combinación de un gran diseño crossover y un sistema de propulsión avanzado se vendieron más de 33.000 Niro en Europa durante 2017, y más de 37.000 en lo que llevamos de 2018; esto le convierte en uno de nuestros modelos de mayor éxito. Se espera que las ventas anuales de vehículos eléctricos en Europa lleguen a 200.000 este año y que aumenten hasta casi un millón de unidades al final de 2022, mientras que el mercado de los crossover parece que también seguirá en expansión en los próximos años. El e-Niro es una clara demostración del progreso que está haciendo Kia para proporcionar vehículos*

confortables, prácticos y divertidos de conducir, que abran el camino hacia la circulación con emisiones cero”.

El nuevo e-Niro se une a las variantes existentes Híbrida e Híbrida enchufable de este modelo, del que se han vendido más de un cuarto de millón de unidades en todo el mundo, desde el lanzamiento del modelo en 2016. Hasta la fecha, Europa ha registrado unas ventas superiores a 82.000 unidades de este crossover híbrido.

El e-Niro es el segundo vehículo eléctrico de Kia vendido a nivel mundial, después del Soul EV. Estará a la venta en mercados europeos seleccionados a finales de 2018; en España en el segundo trimestre de 2019

Diseño exterior

Diseño futurista inspirado en el Niro EV Concept de 2018

Creado en los centros de diseño de Kia en California (EE.UU) y Namyang (Corea), el e-Niro se distingue por la utilidad práctica y el atractivo de un crossover en una carrocería elegante y aerodinámica, con superficies sutilmente esculpidas. El e-Niro demuestra que, para lograr la mayor eficiencia de marcha, los clientes de los vehículos eléctricos no tienen que renunciar a un diseño emocionalmente cautivador ni a la versatilidad de un crossover.

El e-Niro se diferencia de las versiones híbrida e híbrida enchufable por una serie de características exclusivas. Inspirado en el Niro EV Concept que se presentó en el Consumer Electronics Show de 2018 en Las Vegas, el exterior está basado en un concepto de diseño “limpio y técnicamente avanzado”. Su futurista y aerodinámica parrilla “tiger-nose” integra una toma de carga y el logo Niro en bajorrelieve. Las tomas de aire rediseñadas y las nuevas luces diurnas LED con forma de flecha están combinadas con elementos destacados con color azul claro, que aumenta la exclusividad de su imagen.

La parrilla “tiger-nose” cerrada está ubicada sobre un paragolpes delantero de nuevo diseño, que da al coche una clara identidad, al tiempo que mejora la eficacia aerodinámica, crea un carácter elegante y decidido a la parte delantera del vehículo.

La fina línea de carácter y las ventanillas traseras cónicas realzan el estilizado perfil, al tiempo que dan más espacio a sus poderosos pasos de rueda. Está dotado con unas llantas de aluminio de 43 cm (17 pulgadas) y cinco radios con patrón de diamante y acabado de dos tonos, que alojan el sistema de frenada regenerativa de Kia.

En la parte trasera, los paragolpes de nuevo diseño también presentan elementos resaltados en azul claro, similares a los del frontal, y los pilotos traseros de LED dan al e-Niro la misma firma luminosa reconocible y distintiva de sus hermanos de gama híbrida e híbrida enchufable.

El e-Niro está disponible con una selección de diez colores de pintura, una paleta de tonos atrevidos o más neutros que enfatizan la faceta ecológica en el diseño del coche y que complementan a los elementos azules que adornan la carrocería.

Diseño interior

Interior moderno con tecnología EV específicas y funcionalidad crossover

Dentro del Kia e-Niro, el habitáculo se distingue por un diseño moderno, un espacio amplio y tecnologías que complementan al sistema de propulsión cero emisiones. El interior se diferencia del de otras versiones del Niro por una serie de nuevas funciones y elementos de diseño. El estilo de la consola central constituye el cambio principal en el e-Niro, ya que la propulsión completamente eléctrica hace innecesario la tradicional palanca de cambio. La transmisión física ha sido, por tanto, reemplazada por un dial giratorio selector tipo “cambio por cable”. Este selector de marcha está en su propio panel ergonómico, que se extiende desde la base del apoyabrazos central. Además de este dial giratorio, este nuevo panel también aloja los botones para el freno de estacionamiento electrónico, los de la calefacción y la ventilación de los asientos, el de la calefacción del volante, el selector de modos de marcha, los sensores de aparcamiento y el de la función de frenado “Auto Hold” del Niro. Este nuevo panel no requiere un voluminoso túnel de transmisión, lo que ha permitido a los diseñadores de Kia crear un gran espacio de almacenamiento en la base de la consola central.

El salpicadero presenta un nuevo acabado azul claro, que recuerda a los detalles exteriores. Para la tapicería hay varias alternativas: tejido y piel sintética, solo piel sintética o piel natural. Cada uno de ellas está disponible en negro, en gris oscuro o bien con un patrón de color interior específico para el nuevo e-Niro, con tapicería negra y costuras de color azul brillante, como el de los elementos decorativos en el exterior del coche. Si se elige una tapicería de piel sintética o natural, está perforada y presenta una incrustación de color azul vivo, que combina con los detalles azules en el habitáculo y en el exterior.

Hay un nuevo sistema de luz ambiental, con una sutil iluminación de la consola central y el mando del cambio en seis colores: blanco, gris, bronce, rojo, verde o azul. Unas nuevas molduras con acabado en negro brillante y azul recorren las puertas del e-Niro, destacando aún más la atmósfera futurista del habitáculo. El soporte en la base del salpicadero tiene una superficie con textura de goma, muy adherente, para alojar el smartphone del conductor. Los clientes pueden optar por un cargador inalámbrico opcional para el smartphone en este soporte.

La interfaz HMI (human-machine interface) del Niro, con una pantalla táctil de 18 cm (7,0 pulgadas) en el centro del salpicadero, ofrece una serie de funciones específicas para vehículos eléctricos de Kia. Permite que los ocupantes localicen los puntos de recarga próximos, controlen el nivel de carga y la autonomía restante. También informa a los propietarios de la reducción de CO2 que implica conducir el e-Niro, comparado con un coche de gasolina del mismo tamaño, tanto en un viaje como en toda la vida del vehículo. El HMI permite introducir la hora aproximada de salida del próximo viaje, con lo que el coche se calienta hasta la temperatura deseada antes de la partida. La función de control de la carga también gestiona de forma inteligente el flujo de electricidad hacia la batería durante la recarga, para aumentar la vida útil de la batería.

La instrumentación con una pantalla en color LCD, también de 18 cm (7,0 pulgadas), muestra la información de la conducción y de la carga de la batería durante la marcha. También se evalúa el estilo de conducción de quien esté al volante; atribuye un tanto por ciento de la conducción “económica” que ha realizado en cada viaje. Para los conductores que prefieren disfrutar del bajo centro de gravedad del coche y de su instantánea aceleración, esta pantalla también puede mostrar qué tanto por ciento del viaje se ha realizado con una conducción “dinámica”.

En la parte superior del salpicadero hay un testigo luminoso que, cuando el cable está conectado, indica si la batería se está recargando o si está completamente cargada. Esto permite que el usuario compruebe rápidamente el estado de carga del coche desde el exterior.

Cuando se lanzó el Niro en 2016, su nueva plataforma había sido desarrollada para alojar varios sistemas de propulsión. La introducción de un sistema eléctrico con batería ha tenido una influencia mínima en su espacio y versatilidad, lo que implica que el e-Niro ofrece más utilidad práctica y funcionalidad que la mayoría de los coches eléctricos e híbridos. Su distancia entre ejes de 2.700 mm asegura que todos los ocupantes puedan disfrutar de un generoso espacio longitudinal, mientras que la habitabilidad y la sensación de amplitud está favorecida por su diseño crossover. Su carrocería mide 1.805 mm de ancho y 1.560 mm de alto, lo que favorece el generoso espacio vertical y transversal en todo el habitáculo. Con 4.375 mm de longitud, proporciona más volumen de carga, 451 l VDA, que muchos otros vehículos enchufables y eléctricos. Bajo el suelo del maletero hay un espacio de carga específico para que los usuarios guarden ahí el cable de recarga.

Sistema de propulsión

Autonomía de 455 km en la nueva generación de sistemas de propulsión eléctricos

El Kia e-Niro ha sido diseñado para combinar su estilo deportivo de inspiración crossover con una capacidad de recorrer largas distancias con cero emisiones y prestaciones gratificantes. Lo consigue gracias a la nueva generación de sistemas de propulsión eléctricos y mediante tecnologías de producción específicas para los vehículos eléctricos de Kia.

Este modelo supone para los clientes una alternativa a los crossovers compactos propulsados por motores tradicionales de gasolina o diésel. Les ofrece la oportunidad de realizar tanto viajes de larga distancia como los trayectos cotidianos con cero emisiones y un coste de utilización ultra bajo.

En Europa el e-Niro estará equipado con una batería de polímero de iones de litio de alta capacidad, con 64 kWh. En el ciclo combinado WLTP, proporciona una autonomía de hasta 455 km con una sola carga, con emisiones cero de CO₂. En el ciclo urbano WLTP, el e-Niro es capaz de recorrer hasta 615 km. Los clientes también podrán optar en su e-Niro por una batería de polímero de iones de litio con 39,2 kWh, para una autonomía de 289 km con una sola carga (ciclo combinado WLTP). Enchufado a un cargador rápido de 100 kW, sólo requiere 42 minutos para que la batería del e-Niro pase del 20% al 80% de carga.

Las versiones equipadas con la batería de larga distancia, de 64 kWh, tendrán un motor de 150 kW (204 CV) de potencia y 395 Nm de par, con el que el e-Niro podrá acelerar de 0 a 100 km/h en solo 7,8 s. La batería estándar de 39,2 kWh está combinada con un motor de 100 kW (136 CV), que también genera 395 Nm de par, y podrá acelerar hasta 100 km/h desde parado en 9,8 s. Como las versiones híbridas e híbridas enchufables, el e-Niro tiene tracción delantera.

Tecnologías y dispositivos

Sistema inteligente de frenado regenerativo

El e-Niro proporciona a los usuarios una serie de tecnologías que mejoran la eficiencia de la batería y aumentan la autonomía del coche

La tecnología de frenada regenerativa hace posible que el Niro recupere energía cinética y recargue con ella la batería cuando avanza por inercia o frena. Las tecnologías de asistencia predictiva a la conducción utilizan la información del navegador para adecuar el nivel de recuperación de energía a las condiciones de circulación próximas.

Aunque el motor eléctrico no requiere una caja de cambios, el coche tiene un par de levas tras el volante. Estas levas permiten que el conductor elija entre cinco niveles de recuperación de energía: Off, Level 1, Level 2, Level 3 y "One Pedal". Cuanto mayor sea el nivel de recuperación seleccionado, más energía captará el sistema de frenada regenerativa, el Level 1 es el menor y el Level 3 el mayor grado recuperación de energía. El modo "One Pedal" activa el grado máximo de recuperación de energía en frenada y, en condiciones normales de circulación, hace posible que el conductor controle la velocidad del e-Niro simplemente modulando el acelerador. Cuando el conductor quita el pie del pedal del acelerador, en lugar de avance por inercia hay un efecto de retención moderado para recuperar energía cinética, aunque sigue siendo necesario pisar el freno para una deceleración más fuerte.

También está disponible un modo automático de regeneración, con el que el vehículo puede ajustar el nivel de energía cinética recuperada por sí mismo, en función de las condiciones de circulación y mediante las cámaras del sistema Smart Cruise Control (control de cruceo inteligente).

La instrumentación muestra el número de kilómetros "ahorrados" por la estrategia de los sistemas recuperación de energía del e-Niro, en cada viaje o en cada recarga.

El freno de estacionamiento eléctrico (Electric Parking Brake EPB) del Niro, se activa mediante un botón en el nuevo panel de la consola central. El conductor puede accionar manualmente el freno de estacionamiento una vez que el coche se ha detenido. Cuando el coche inicia la marcha, el EPB se desactiva automáticamente y de forma fluida.

También se ha instalado en el e-Niro un sistema de calefacción para las baterías, diseñado para aislarla y calentarla mientras el vehículo está enchufado; así se evita el efecto adverso de una temperatura ambiente fría.

El e-Niro podrá estar equipado opcionalmente con una avanzada bomba de calor, que aprovecha la energía térmica del aire acondicionado y de los sistemas eléctricos. En lugar de emplear únicamente la energía de la batería para calentar el habitáculo, esta bomba de calor recicla esa energía térmica para mejorar el rendimiento del sistema de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC). Este dispositivo consta de un compresor, un evaporador y un condensador, que mejoran la capacidad del coche para calentar adecuadamente el habitáculo y minimiza el consumo eléctrico de la batería. A su vez, esto incrementa la autonomía total del e-Niro.

El e-Niro también está equipado con el sistema Drive Mode Select, con el que el conductor puede ajustar a su gusto la experiencia de conducción. Al cambiar entre los modos Eco, Eco+, Normal y Sport, el Drive Mode Select varía el nivel de esfuerzo que requiere el volante y modifica ligeramente el carácter del sistema de propulsión. El modo Eco maximiza el potencial para una mayor economía de consumo mediante una reducción del par y la potencia del motor, atenuando la respuesta al acelerador y con un movimiento de la dirección más suave. El modo Eco+ ajusta la velocidad máxima del vehículo y el consumo de energía de los sistemas (como el HVAC) para alcanzar la máxima eficiencia energética posible. El modo Normal es el más apropiado para la circulación cotidiana, combinando la innata eficiencia y las prestaciones del motor eléctrico con un tacto directo de la dirección y del pedal del acelerador. El modo Sport aumenta la reacción al pedal y permite una aceleración máxima, así como una mayor dureza en el volante para una mejor respuesta. Esto confiere al e-Niro un carácter divertido de conducir.

Confort, estabilidad y NVH

Bajo centro de gravedad y suspensión completamente independiente para unas reacciones estables y ágiles

El Kia Niro se ha concebido desde un primer momento para alojar una gama específica de sistemas de propulsión híbridos y completamente eléctricos. Por tanto, siempre ha estado preparado para adecuar su confort de suspensión y su estabilidad a la introducción de un sistema de propulsión completamente eléctrico.

Asimismo, el sistema de propulsión eléctrico implica que este nuevo modelo tiene una distribución de peso más favorable y un centro de gravedad más bajo que las otras versiones de la gama. Su batería está ubicada por debajo de la carrocería, lo que confiere al Niro un centro de gravedad más parecido al de una berlina. Con una planta relativamente ancha, el Niro ofrece una máxima estabilidad y placer de conducción en carreteras viradas, con un balanceo mínimo en curva. La ubicación de la batería hace que la mayoría del peso del sistema de propulsión esté situado entre los dos ejes (en vez de por delante del coche), lo que asegura una distribución del peso más equilibrada. Este contribuye a reducir aún más el subviraje y le confiere unas reacciones más lineales y predecibles.

Está equipado con una suspensión trasera completamente independiente, ajustada para crear una gran estabilidad y una respuesta rápida, así como para filtrar las vibraciones pequeñas que aparecen cuando se viaja a alta velocidad sobre carreteras irregulares. Para el e-Niro, los equipos de desarrollo de Kia han ajustado ligeramente la suspensión para que

se adapte a un mayor peso y su diferente distribución del nuevo sistema de propulsión, al tiempo el carácter de las versiones híbridas e híbridas enchufables.

El nuevo e-Niro posee una cremallera de dirección ligeramente más rápida (ahora con 60 mm por cada vuelta del volante, en lugar de los 58 mm/vuelta del Niro Hybrid) y es la primera versión de la gama Niro con vectorización de par en frenada. Estos cambios aumentan notablemente la agilidad del coche y le confieren una conducción más divertida.

Los frenos regenerativos del e-Niro recuperan energía eléctrica para recargar la batería. Junto con unos discos de 305 mm de diámetro delante y 300 mm detrás, proporcionan una deceleración uniforme y lineal, con un buen tacto de pedal.

El e-Niro es refinado y silencioso a baja velocidad gracias a su sistema de propulsión completamente eléctrico. Destaca por un coeficiente de penetración (Cx 0,29) incluso menor que el de las versiones Híbrida e Híbrida enchufable (Cx 0,30), lo que inhibe el ruido del viento y asegura la eficiencia aerodinámica. Para conseguirlo tiene elementos como un vidrio laminado en el parabrisas, una cubierta sobre los limpiaparabrisas delanteros, un perfil especial en la carcasa de los retrovisores exteriores y tapas sobre los agujeros de los raíles del techo, que quedan enrasados con la carrocería. El ruido de rodadura se limita mediante casquillos altamente aislantes en el subchasis delantero y acero de alta resistencia en los pasos de rueda, lo que reduce las vibraciones de alta frecuencia alrededor del coche, y con material aislante adicional en los pilares A y B.

Seguridad

Sistemas avanzados de asistencia a la conducción

El e-Niro ofrece a los conductores una serie de sistemas avanzados de asistencia a la conducción de Kia, que están a la altura del vanguardismo técnico de su sistema de propulsión. Estos dispositivos de seguridad ayudan a los conductores en distintas situaciones y condiciones de circulación, para limitar el riesgo de colisión.

Tiene incorporado de serie la gestión de estabilidad del vehículo (Vehicle Stability Management VSM) de Kia para proporcionar la máxima estabilidad en frenada y en curva. Si el VSM detectara una pérdida de adherencia, activa el control electrónico de estabilidad (Electronic Stability Control ESC) e interviene en la dirección con asistencia mediante un motor eléctrico para ayudar a que el conductor mantenga el control.

Otros sistemas de seguridad disponibles en el e-Niro son aviso de colisión frontal, asistente de frenada de emergencia por colisión frontal, control de cruce inteligente con función de parada y arranque automática, asistente dinámico para luces de carretera, detector de fatiga del conductor y asistente para el seguimiento del carril que funciona entre 0 y 130 km/h . Este último dispositivo es una tecnología de conducción autónoma de "Nivel 2" que monitoriza a los coches que preceden en el tráfico e identifica las líneas en la carretera para mantener al e- Niro dentro de su carril, en vías de sentido único. Controla la aceleración, la frenada y la dirección, en función del tráfico que circule por delante, y utiliza sensores externos para mantener la distancia de seguridad.

Garantía y fabricación

Garantía de 7 años o 150.000 km

El nuevo Kia e-Niro se fabricará en las instalaciones de Kia en Hwasung, Corea. Cuando llegue a los primeros mercados europeos, el e-Niro estará respaldado por el compromiso de calidad de Kia, con la garantía líder en la industria de 7 años o 150.000 km que la marca ofrece de serie. Esta garantía también cubre la batería y el motor eléctrico.

Nota

*Todos los datos técnicos contenidos en esta información de prensa son objetivos previstos, pendientes de un posterior desarrollo y homologación. Los valores de autonomía se calculan con el Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP). Todos los datos están sujetos a cambios.

KIA e-NIRO – FICHA TÉCNICA (EUROPA)

Carrocería y bastidor

Crossover completamente eléctrico de cinco puertas y cinco plazas, con bastidor monocasco de acero y aluminio. Un motor eléctrico mueve las ruedas delanteras mediante un solo engranaje de reducción, impulsado por una batería de iones de litio y polímero.

Sistema de propulsión

Motor eléctrico

Tipo	De corriente alterna síncrono con imanes permanentes
Tensión	356 V (autonomía extendida) / 327 V (autonomía estándar)
Potencia máxima	204 CV (150 kW) / 3.800 – 8.000 rpm (extendida) 136 CV (100 kW) / 2.600 – 8.000 rpm (estándar)
Par máximo	395 Nm / 0 – 3.600 rpm (extendida) 395 Nm / 0 – 2.400 rpm (estándar)

Batería de autonomía extendida

Tipo	Polímero de iones de litio
Tensión	356 V
Energía	64 kWh
Potencia	170 kW
Capacidad	180 Ah
Cargador instalado	7,2 kW
Densidad de energía	250 Wh / kg (celdas)

Batería de autonomía estándar

Tipo	Polímero de iones de litio
Tensión	327 V
Energía	39,2 kWh
Potencia	104 kW
Capacidad	120 Ah
Cargador instalado	7,2 kW
Densidad de energía	250 Wh / kg (celdas)

Suspensión y amortiguación

Delantera	Independiente con subchasis. Columnas MacPherson, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente con subchasis. Multibrazo, muelles helicoidales, amortiguadores bitubo de gas y barra estabilizadora.

Dirección

Tipo	Cremallera con asistencia por motor eléctrico
Desmultiplicación	13,3:1
Vueltas entre topes	2,57
Radio de giro (m)	5,3

Frenos

Delanteros	Discos ventilados de 305 x 25 mm
Trasero	Discos macizos de 300 x 10 mm
Estacionamiento	Electrónico

Llantas y neumáticos

Estándar	Aleación de 43 cm (17"), 215/55 R17
Repuesto	Kit de movilidad

Dimensiones (mm)

Exteriores

Longitud	4.375	Anchura	1.805*
Altura	1.560	Batalla	2.700
Voladizo delantero	885	Voladizo trasero	790
Vía delantera	1.576	Vía trasera	1.585
Ángulo de ataque	16,6°	Ángulo de salida	29,0°
Distancia mínima al suelo	155		

*excluidos los retrovisores

Interiores

	Delante	Detrás
Espacio para la cabeza	1.018	957
Espacio para las piernas	1.059	914
Anchura entre hombros	1.423	1.400
Anchura entre caderas	1.364	1.228

Capacidad del matero (litros, VDA)

Tras la segunda fila 451

Tras la primera fila 1.405

Peso (kg)

	extendida	estándar
Peso (max)*	1.791	1.646
Peso (min)*	1.737	1.592
Máximo autorizado	2.230	2.080

*excluido el peso del conductor 75 kg

Prestaciones y autonomía

	extendida	estándar
Velocidad máxima (km/h)	167	155
0 - 100 km/h (s)	7,8	9,8
30 - 70 km/h (s)	2,8	3,4
60 - 100 km/h (s)	3,8	5,6
80 - 120 km/h (s)	5,0	7,6
Autonomía máxima	455 km	289 km
Consumo de energía	159 Wh / km	153 Wh / km

*WLTP ciclo combinado

DICIEMBRE 2018

Kia Motors Corporation

Kia Motors Corporation (www.kia.com) – fabricante de vehículos de calidad para jóvenes de edad o de corazón – fue fundada en 1944 y es el fabricante de vehículos motorizados más antiguo de Corea. Más de 3 millones de vehículos Kia se producen anualmente en 14 plantas de fabricación y montaje de cinco países, que después son vendidos y mantenidos a través de una red de distribuidores y concesionarios que cubre alrededor de 180 países. Kia tiene hoy más de 51.000 empleados en todo el mundo y unos ingresos anuales de 47 mil millones de dólares. Es el principal patrocinador del Open de Australia y socio automovilístico de la FIFA – el órgano de gobierno de la Copa Mundial de la FIFA™. El lema

de marca de Kia Motors Corporation – "The Power to Surprise" – representa el compromiso global de la empresa a las mayores expectativas de los clientes por la innovación continua.

Para más información sobre Kia Motors y nuestros productos, por favor visite nuestro Global Media Center en www.kianewscenter.com.

Hyundai Motor Group

Hyundai Motor Group es un corporación mundial que ha creado una cadena de valor basada en automóviles, acero, construcción e incluye logística, financiera, IT y servicios. Con unos 250.000 empleados en todo el mundo, las marcas de automóviles del Grupo incluyen Hyundai Motor Co. y Kia Motors Corp. Dotada de pensamiento creativo, comunicación cooperativa y la voluntad de aceptar todos los desafíos, trabajamos para crear un futuro mejor para todos.

Para más información sobre Hyundai Motor Group, por favor visite:
<https://www.hyundaimotorgroup.com>