

Kia Sportage restylé

Le même en mieux

Apparu en 1993, et après avoir changé 3 fois de robes, il demeure le best-seller de la marque depuis 2010. L'heure du restylage de mi-carrière a sonné pour la 4e génération du Sportage, apparue en 2016, et dont les ventes sont en constante progression. Essai pétillant en région champenoise.

Si la ligne générale du SUV Coréen n'évolue guère, on ne change pas une équipe qui gagne, il sera possible de reconnaître cette nouvelle phase grâce à quelques artifices. Et c'est sur la face avant que se concentre le gros des évolutions. On remarquera cette baguette chromée qui vient couper en deux les écope où logent les antibrouillards ainsi que la calandre tiger nose, nez de tigre, qui s'évase dans sa partie supérieure. Le capot conserve ses nervures athlétiques et les feux reçoivent un éclairage full led sur les finitions hautes. Sur la longueur de 4,49 m, peu de changement, on retrouve le pourtour chromé des vitrages, teintés à l'arrière, ainsi que les barres de toit discrètes. La monte pneumatique épousera des jantes de 16 pouces (entrée de gamme), 17 sur finitions Active et Design et jusqu'à 19 pouces sur GT Line et GT Line Premium. A l'arrière, la signature lumineuse, en forme de C, habille les nouveaux feux qui reste à l'horizontal. Sur GT Line, l'intégration des sorties d'échappement dans le ski arrière est du plus bel effet, mais pour des contraintes techniques, une seule canule est reliée au moteur, l'autre étant factice (c'est

souvent le cas chez de nombreux constructeurs). Le hayon intelligent (il suffit de rester immobile plus de deux secondes à l'arrière du véhicule, clés en poche, pour opérer l'ouverture de celui-ci) propose une capacité de chargement de 480 litres (439 pour la version hybride que nous évoquerons plus tard). L'ensemble de la ligne est homogène et un total de onze teintes dont six nouvelles pourront habiller votre baroudeur.

VIE À BORD

Peu d'évolution dans l'habitacle (nous sommes sur un restylage de mi-carrière) mais des matériaux utilisés plus flatteurs pour une qualité perçue accrue. La console compte toujours un bon nombre de boutons, principalement pour la climatisation. Kia met donc l'accent sur les nouvelles aides à la conduite. Le panel des dernières technologies est donc embarqué et, dès le premier niveau (Motion), on trouve l'aide au démarrage en côte, l'allumage automatique des projecteurs, la caméra de recul (écran 7"), le régulateur/limiteur de vitesse ou encore la connectivité smartphone. L'équipement se bonifie en fonction de la montée en gamme. Ainsi, le maintien

dans la file de circulation, la lecture des panneaux avec affichage au tableau de bord, la commutation automatique des feux de route/croisement, la navigation Europe ou l'alerte de vigilance conducteur sont de série sur Active. La nouvelle finition Design saura vous séduire avec, hormis le look spécifique, une prise USB, les radars de stationnement avant et arrière ou la charge de smartphone par induction. En haut de tableau, la GT Line Premium vous offrira l'accès et démarrage sans clé, un pédalier en alu, la surveillance de trafic arrière ainsi que des angles morts, le toit ouvrant, la vision 360°, idéale pour les manœuvres délicates, les sièges chauffants à l'avant comme à l'arrière, l'écran 8 pouces et un volant à méplat badgé GT Line. En option, le Pack Sécurité comprend le freinage d'urgence, le régulateur adaptatif avec fonction Stop&Go (en se calant sur le véhicule devant vous, le Sportage s'arrête et repart automatiquement dans les embouteillages). Pour le confort, le cuir, surpiqué de rouge, apparaît sur GT Line et Premium. Un mix Tissu/Cuir équipe les sièges de la nouvelle finition intermédiaire Design.



SUR LA ROUTE

La gamme reste étonnamment équipée de motorisation diesel (63 % des ventes), l'embonpoint du coréen (de 1490 kg à plus de 1700) en est peut-être la cause. Un bloc essence résiste, le 1,6 litre de 132 ch couplé à une boîte manuelle 6 rapports. Ce moteur est uniquement associé aux deux premiers niveaux de finition (Motion et Active) et permet de proposer un prix attractif afin de rentrer dans la galaxie du Sportage. Ce moteur est désormais équipé d'un filtre à particules pour réduire ses rejets.

Dans le panel des moteurs Diesel, nous choisirons, pour notre première boucle d'essai, le 1,6 litre 115 ch CRDi avec transmission manuelle 6 rapports. Malheureusement, il s'est révélé être vite à bout de souffle, surtout

dans les côtes autoroutières où la relance moteur doit se faire en rétrogradant d'un rapport. Notre choix se portera sur le 136 ch, notre deuxième monture, toujours en 1,6 l de cylindrée et accolé à la très agréable boîte automatique DCT7. La puissance est largement suffisante et les relances très correctes. D'autant que vous pourrez gérer les rapports avec les palettes au volant. Précisons que le Sportage est aussi disponible en 4X4 avec cette motorisation. Une petite surprise était au rendez-vous de la part du constructeur du pays du Matin calme... Tout juste sortie des chaînes de production, un nouveau bloc 2,0 litres se voit greffer l'aide d'un moteur électrique alimenté par une batterie de 48V. Baptisé EcoDynamics+, cet ensemble d'hybridation légère aide fortement à économiser du carburant lors du démarrage. Le surcroît de puissance donné par l'alterno-démarreur soulage ainsi le moteur thermique. La batterie est rechargée lors des décélérations et freinages. L'ensemble développe 185 ch sur les 4 roues et dispose d'une boîte automatique 8 rapports. Il vous faudra débourser 24 390 € pour l'entrée de gamme (Motion) jusqu'à 39 790 € (136 ch 4X4 DCT7). La version Mild Hybride est facturée 38 990 € en GT Line et 42 490 € en GT Line Premium. Garantie 7 ans, le Sportage est fabriqué en Slovaquie et, comme toute la gamme Kia, il est en avance d'un an sur la nouvelle norme anti-pollution Euro 6d-Temp.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

