

Kia Stonic

Baby Sportage

Tous les constructeurs proposent, ou vont proposer prochainement, un crossover urbain. Kia a profité du récent salon de Francfort pour dévoiler son arme, le Stonic, contraction de Speedy et Tonic. A peine a-t-il quitté les moquettes du salon que nous en prenons le volant dans les faubourgs de Berlin.



C'est le segment qui progresse le plus actuellement, celui des B-SUV. La mode des monospaces est révolue et les acheteurs se tournent maintenant vers des silhouettes de style crossover, aux lignes dynamiques. C'est le cas avec ce Stonic dont le design est particulièrement attrayant. L'avant intègre une nouvelle interprétation de la calandre « Tiger nose » (nez de tigre) avec des lèvres en chrome mat et un remplissage noir brillant. Couplé au regard incisif des projecteurs LED, l'ensemble est sérieux avec une pointe d'agressivité. Sur le profil, le coréen dévoile son style baroudeur avec des passages de roues noirs sur des roues de 17 pouces et des barres de toits stylées (suivant versions). Les portières se parent d'un emboutissage bien droit qui contraste avec les traits rondouillards du postérieur où un sabot de protection vient prendre place. Comme la tendance le veut, le Stonic est personnalisable. Neuf couleurs de robes ainsi que deux teintes pour le pavillon le rendront unique. En choisissant certaines combinaisons, le montant de custode de type Targa se révélera et donnera une touche sportive. Très harmonieuses et homogènes, les lignes du nouveau Kia s'étièrent sur 4,140 m.

VIE À BORD

En prenant place à l'intérieur, on constate que la planche de bord du Stonic s'inspire largement de celle de sa sœur Rio. Hormis le bandeau devant le passager qui rappelle les traits de carrosserie. Suivant les versions, la couleur viendra égayer l'habitacle comme les surpiqûres sur le volant chauffant ou sur la console. Celle-ci dispose d'un petit vide poche prêt à accueillir votre smartphone. Prises USB et 12V étant bien sûr à proximité. Le combiné chauffage et climatisation se distingue par sa compacité et son utilisation intuitive. Juste au-dessus, un écran flottant, encadré par les aérateurs, vous guidera avec la navigation TomTom Live (mise à jour gratuite pendant 7 ans) ou lors des manœuvres en suivant la caméra de recul. Il est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto. Sur nos versions d'essais, l'équipement se veut technologique et les aides à la conduite nombreuses. Ainsi, l'allumage automatique des

phares et l'aide au démarrage en côte sont disponibles dès l'entrée de gamme. S'en suivent le régulateur limiteur de vitesse, l'alerte au franchissement involontaire de ligne, le freinage d'urgence avec reconnaissance des piétons, la surveillance des angles morts et du trafic arrière ou encore l'alerte de vigilance conducteur. Une alerte sonore se fait alors entendre couplée à un pictogramme au tableau de bord. L'espace à bord est convenable et très logeable avec de nombreux rangements comme les bacs de portières qui peuvent accueillir une bouteille. Les sièges sont éventuellement chauffants et l'ouverture et le démarrage peuvent se faire sans clé. Son coffre de 352 litres se situe dans la moyenne de la catégorie. Il dispose d'un plancher à deux niveaux et peut être agrandi à 1155 litres si on rabat les sièges arrière.

MOTORISATIONS ET TARIF

3 moteurs équipent le nouveau trublion coréen, 2 essence de 100 et 120 ch ainsi qu'un Diesel de 110 ch. Tous ces blocs sont couplés à une boîte manuelle 6 rapports. Le 4 cylindres essence 1,4 litre de 100 ch. nous a semblé un peu dépassé technologiquement, mais il constitue le prix d'appel en finition Motion. Avec ses 110 ch. le moteur diesel 1,6 litre turbo comblera les adeptes du couple moteur. Il est très réactif mais légèrement bruyant. On peut toutefois s'interroger sur le choix qui sera fait par les futurs acquéreurs. En effet, le segment A (petites citadines) ne dispose quasiment plus de ce type de moteurs et qui sait si le segment B en prend le même chemin. Notre choix se tourne donc vers la troisième offre, le 3 cylindres essence 1,0 litre turbo de 120 ch. Malgré ce petit ronronnement typique et pas désagréable dû à la conception de ce genre de moteurs, il est agile, assez dynamique et presque sportif. Avec une consommation raisonnable de 4,5 l/100 km annoncée Kia vise la majorité des ventes avec cette motorisation. On notera que l'intégration de la boîte à double embrayage 7 rapports DCT sera introduite courant 2018. La gamme de prix évolue de 16 990 € à 23 990 € et, comme toutes les Kia, il est garanti 7 ans.



Hyundai KONA

A l'avant-garde de la technologie

L'invasion du marché des petits crossovers urbains continue avec un nouvel acteur, le Kona. Basé sur une toute nouvelle plateforme, prête à recevoir une transmission intégrale et une motorisation électrique, le Coréen se démarque par des attributs stylistiques très marqués. Essai en Provence entre Marseille et les lacets de la route des crêtes surplombant Cassis.

Ces petits crossovers urbains représentent déjà 13% du segment et, sachant que le design est un des critères importants lors de l'achat, chaque coup de crayon compte. Sur Kona, la face avant se distingue de ses confrères avec des blocs optiques LED à deux étages façon C3 Aircross ou Jeep Cherokee. Feux de jour au

niveau supérieur et blocs optiques en dessous, encapsulés dans de grosses protections noires faisant qu'une pièce avec les passages de roues. La calandre dite « en cascade » a été inaugurée en début d'année sur i30 et surmonte les antibrouillards désireux d'aspirer la route. Les flancs dévoilent aussi l'esprit baroudeur avec des barres de toits discrètes, des vitres

arrières surteintées ainsi que des bas de caisse sculptés. L'offre de personnalisation propose de marier le pavillon avec diverses teintes de robes. Avec 4,165m, le nouveau Hyundai se situe dans la moyenne de la catégorie. Il repose, comme sur notre essai, sur des jantes bicolorées de 18 pouces (235/55 R18) sachant qu'une monte en 17 est disponible. Sur l'ar-

rière, d'une bonne largeur, on retrouve le même scénario avec deux hauteurs de feux, ceux du bas également enveloppés dans une protection, ainsi qu'un béquet très bien intégré qui prend naissance en haut de custode. L'échappement est dissimulé sous un sabot gris, idéal pour pratiquer les chemins caillouteux.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

VIE À BORD

La position de conduite est idéale comme dans la plupart des crossovers. Si les ingénieurs ont privilégié les teintes sombres, synonymes de qualité perçue, des touches de couleurs sont toutefois parsemées ici et là. C'est le cas des cerclages des aérateurs, des surpiqûres sur les sièges et sur le pommeau de vitesse ou encore des ceintures de sécurité qui passent au rouge.

Les nouvelles aides à la conduite sont englobées dans le Hyundai SmartSense. Il propose le freinage d'urgence autonome, les feux de route automatique, la surveillance des angles morts couplé à l'alerte de présence d'un véhicule à l'arrière (lors d'une sortie de parking en marche arrière par exemple). De série, le Kona vous offre l'assistance au maintien de voie (corrige votre trajectoire en cas de franchissement de ligne) ainsi qu'une alerte de fatigue (il vous proposera de faire une pause s'il détecte des incohérences dans votre façon de conduire). Pour la connectivité, la tablette tactile de 7", avec caméra de recul, est dépourvue de navigation. Pour cela, vous devrez

connecter votre smartphone avec Apple CarPlay ou Android Auto et activer votre navigateur GPS. Toutefois, en optant pour la tablette 8", la navigation TomTom est intégrée avec mise à jour annuelle gratuite. Elle propose, en temps réel, les conditions de circulation, les zones à risque ainsi que les points d'intérêts à proximité. Les deux systèmes proposent bien sûr la téléphonie Bluetooth avec lecture des sms depuis votre appareil mobile, qui aura droit à une charge par induction, s'il est compatible bien sûr.

Point important concernant la sécurité, l'intégration, et c'est une première chez Hyundai, de la vision tête haute. Vitesse, informations de navigation, niveau de carburant ou avertissement de présence dans l'angle mort sont projetés sur un support translucide dans l'axe de vision du conducteur et en couleur s'il vous plaît !

Au chapitre shopping, le coffre, avec 361 litres, est dans la moyenne du segment. Sa contenance pourra être accrue, en basculant les sièges arrière, pour obtenir 1143 litres.

SUR LA ROUTE

Au lancement, le Kona pourra bénéficier de deux motorisations essence dont le petit 1 litre, 3 cylindres (décidément à la mode sur le segment B-SUV) développant 120 ch. Ce bloc dispose d'un turbo et il est associé à une agréable boîte manuelle 6 rapports très onctueuse. Notre escapade dans le massif de la montagne Sainte-Victoire nous prouvera sa vivacité et ses reprises franches. Toutefois la consommation s'envole avec pas loin de 9 l/100 km pour les 5,4 annoncés... Le petit baroudeur peut s'enorgueillir de pouvoir pratiquer les chemins de traverse. En effet, avec le bloc 1,6 turbo, développant 177ch et disponible en 4x4, l'esprit crossover sera au rendez-vous. En optant pour ce choix, vous aurez droit à la boîte automatique 7 rapports à double embrayage. Concernant les Diesel, un bloc verra le jour en cours d'année prochaine. Ce 1,6 l. se déclinera en 2 puissances : 115 ch. avec boîte manuelle 6 vitesses, 2 roues motrices ou 136 ch. avec la boîte auto DCT-7 en 2 ou 4 roues motrices. Enfin, on notera que le Kona, avec son châssis optimisé, sera le premier SUV urbain à recevoir une motorisation électrique, et ce, dès 2018... Au lancement, une version Edition #1 permet de bénéficier de 1500 € d'avantage client sous forme d'équipements. Intuitive et Executive encadrent cette offre. Après Santa-Fé et Tucson, l'offre SUV s'étoffe et le démarrage des commandes annonce un certain succès pour le Kona qui est, comme l'ensemble de la gamme Hyundai, garantie 5 ans. A partir de 21 400 € (Intuitive 120 ch.) jusqu'à 29 900 € (Executive 177 ch.).

