

THÉRIOT ANDRÉ

HYUNDAI KONA ELECTRIC

Après sa berline Ioniq, le constructeur coréen lance son deuxième véhicule électrique, le Kona. Le SUV se veut donc d'être le premier du segment à recevoir cette motorisation. Essai aux alentours de la capitale.



#VIE À BORD

L'intérieur est un peu plus personnel et fluide. La spécificité de ce modèle réside en sa console centrale qui brille par l'absence de levier de vitesse. Ainsi, la place libérée par la hingerie offre un petit espace de rangement dédié à la recharge par induction du smartphone. Nous y trouvons aussi des connectiques USB et 12V. Seuls des boutons physiques sont présents pour piloter le véhicule, identifiés à la manière d'une boîte automatique (P, N, R et D), une pression sur D suffit à faire avancer la véhicule. Le frein à main est électrique cela va de soi... Nous remarquons que les sièges avant sont climatisés, chauffés en hiver et ventilés en été. La tablette tactile de 8 pouces n'a eu droit à une petite cure de jeunesse et pourra dupliquer l'affichage de votre mobile (Apple CarPlay ou Android Auto). Elle offre le confort de voir ainsi que la navigation TomTom Live avec mise à jour gratuite de 7 ans. La sécurité n'est pas en reste, le nouveau Kona embarque avec lui l'armada technologique que l'on ne présente plus : Régulateur adaptatif avec fonction arrêt et redémarrage, freinage d'urgence, maintien dans la voie de circulation ou encore Reconnaissance des panneaux de signalisation (Executive)... Devant lui, le conducteur aura toujours les informations indispensables. La vitesse, le niveau d'autonomie se trouvent les divers modes de conduite seront présents dans un écran haute résolution de 7 pouces. Le nouveau Kona propose aussi une vision tête-haute couleur, d'une belle netteté même avec une forte lumière de face. Elle y projette devant le pare-brise la vitesse, les indications de navigation et les panneaux de limitation de vitesse remarqués. Côté confort, la version Creative est déjà bien dotée (Allumage automatique des feux, Entrée et démarrage sans clé, Volant cuir), la version Executive rajoutera l'Aide au stationnement avant, l'éclairage en virage, les feux intelligents ainsi que les sièges électriques en cuir.

#SUR LA ROUTE

Nous quittons notre stationnement à patte de velours... Comme toutes les voitures électriques, le silence de fonctionnement est apprécié. Avec un couple délivré immédiatement, les accélérations sont fulgurantes et linéaires. Mais il faut déjà penser à ralentir... Pour épauler la pédale de frein, deux palettes au volant ralentissent électriquement le véhicule tout en récupérant l'inertie pour recharger les batteries. Trois degrés de ralentissement sont possibles suivant votre insistance sur ces palettes. A vitesse réduite, nous pourrions presque nous passer de la pédale de frein. La Hyundai Kona electric est proposée en 2 puissances. Un moteur de 100 kW (136 ch) alimenté par une batterie de 39,2 kWh (uniquement sur version Creative) ou un moteur de 150 kW (204 ch) et sa batterie de 64 kWh. C'est ce modèle que nous avions à Passat. Performance et tenue de route n'ont rien à envier à des voitures thermiques, au contraire! Avec une bonne répartition des masses, batteries sous le plancher, le Kona s'est comporté idéalement dans les virages rapides. L'autonomie est de 312 km (nouvelle norme WLTP) pour la petite batterie et de 482 km (WLTP) pour la version 204 ch, qui annonce même 619 km en ville... le temps de charge est de moins d'une heure sur une borne de recharge rapide. Les batteries sont garanties 8 ans ou 200 000 km, 38 400 € (Creative 100 kW) à 44 900 € (Executive 150 kW) c'est le prix à payer pour rouler autrement.

#COUP DE CRAYON

Le passage à l'énergie verte métamorphose un peu le SUV qui s'affrète des caractéristiques bien à lui. Sa carrosserie fermée en est la principale pièce. Outre sa fonction esthétique, elle dispose d'une troupe latérale qui dirige la prise de recharge. Le Kona électrique conserve ses feux LED à double étage comme son frère thermique, ceux du haut étant relégués par une élégante boquette argentée qui soutient la logo. En bas de bouclier un spoiler en forme de vague lui donne une certaine sportivité. Le Kona EV repasse sur une seule monte de jantes de 17 pouces, profilées et sculptées de manière à guider le flux d'air pour gagner en autonomie. La silhouette du SUV est identique avec des discrètes barres de toit, les passages de roues démesurés ainsi que des vitres arrière fumées. On notera la présence d'une antenne type pilon de requin. La longueur gagne 10 mm, à 4,18m, par rapport aux versions présentes l'an dernier. La partie arrière ne se distingue guère de la version classique si ce n'est le bouclier plissé surmontant un discret ski organisé. Pour le reste, c'est la copie quasi-conforme, becquet bien intégré, feux également en deux parties, au nouveau design pour ceux du bas. Le hayon s'ouvre sur un volume de coffre de 332 litres, en légère baisse par rapport à Kona thermique.

Photo © Thierry ANDRÉ

24



NUMÉRIISATION DE VOS PHOTOS ET VIDEOS NUMER 360

DÉPANNAGE INFORMATIQUE VISITE VIRTUELLE 360° MULTIMÉDIA

RÉALITÉ VIRTUELLE HAUTE DÉFINITION TOUTS SUPPORTS

