

Nouveau Kia Sportage

Totale métamorphose

Avec la 5e génération de son SUV star, le constructeur du Pays du Matin calme compte encore une fois faire mouche. Design innovant et offre de moteurs complète seront ses atouts. Nous l'essayons entre l'Oise et la Seine-et-Marne.

Une fois de plus, Kia veut surprendre avec le design de ses dernières productions. Après l'étonnante EV6, c'est sur la 5e génération de son Sportage que le constructeur lève le voile. Totalemet nouveau, le best-seller de la marque, dont la première génération est apparue en 1994 et vendu à plus de 6 millions dans le monde, étonne par sa face avant très futuriste. Cherchons les feux... Oui, ils sont bien cachés en bout d'ailes, séparés de la calandre par la signature lumineuse en forme de boomerang. Dotés de la technologie Matrix, ils se confondent avec la calandre alvéolée qui vient souligner le signe distinctif de la marque, le fameux Nez de Tigre. Il est ici surmonté du nouveau logo de la marque.

Le profil reste commun à l'ensemble des SUV du segment C. Toutefois, dans sa longueur de 4,51m (+ 3 cm par rapport à la génération qu'il remplace), on notera des bas de caisse sculptés ainsi qu'un aileron qui aborde un jonc chromé prenant sa source dans la custode. Il pourra faire le lien avec le toit noir disponible en option sur la finition haut GT-line Premium. Invisible, l'essuie-glace arrière est dissimulé sous l'aileron. Un bon point pour l'esthétique et

pour la fluidité des lignes du hayon seulement coupé par la sobriété des feux. Un diffuseur argenté est bien sûr présent en bas de bouclier pour garantir l'esprit baroudeur. Les 587 litres du volume du coffre se trouvent sous un hayon motorisé et à ouverture intelligente main libre sur les versions les plus cossues. Bras chargés, il suffit de passer le pied sous le bouclier pour opérer l'ouverture. Notons que la capacité de chargement de la version hybride n'est pas impactée par les batteries, celles-ci sont disposées sous les sièges des passagers.

VIE À BORD

Le nouveau Kia repose sur une nouvelle plateforme dont les caractéristiques, notamment l'empattement, sont bénéfiques à l'habitabilité. Malgré une console imposante, conducteur et passagers voyageront confortablement installés dans des sièges chauffés et ventilés (en cuir artificiel sur les versions supérieures). Inspirés de l'EV6, la berline électrique de la marque, les appuis-têtes disposent, au dos, d'un porte veste très pratique. Choyés, les passagers assis à l'arrière peuvent incliner le dossier de la banquette fractionnable et bénéficier d'un espace aux jambes géné-

reux supérieur de presque 3 cm par rapport à la génération 4. Leurs appareils nomades connectés aux prises USB à charge rapide situées sur les dossiers des sièges avant (avec crochet porte-câble s'il vous plaît), ils pourront bénéficier de la clarté du toit ouvrant (de série sur GT-Line) en profitant des buses de la climatisation tri-zone et des sièges chauffants. Les mélomanes pourront s'évader en écoutant leurs tubes préférés diffusés par le système audio Harman Kardon.

Repassons côté conducteur. A part l'entrée de gamme (Motion) qui propose un tableau de bord avec un afficheur aux dimensions réduites, le reste de la gamme offre, dans une large dalle incurvée, 2 écrans de 12,3 pouces chacun. Un devant le conducteur et l'autre, tactile, voué au multimédia et aux paramètres du véhicule (la mise à jour de la cartographie de la navigation est offerte durant 7 ans). Astucieux, le poste de pilotage affichera une image de la rétrovision lorsque vous actionnez le clignotant. Un gage de sécurité appréciable. Bien sûr, la liste des équipements de sécurité et de confort est longue. Citons par exemple : L'anti-collision, Le freinage d'urgence, La vision 360°, très pratique lors de ma-



noeuvres millimétrées, ou Le parking intelligent, RSPA, qui permet de faire avancer ou reculer votre Sportage avec la télécommande si vous ne pouvez pas accéder à bord.

SUR LA ROUTE

Kia est un des rares constructeurs à proposer toutes les alternatives de motorisations pour son nouveau SUV et toutes sont électrifiées pour limiter les émissions polluantes. Essence, avec 150 ch disponibles, ou Diesel avec 136 ch, ces blocs 1,6 litre disposent d'une hybridation légère (MHEV) qui assurent quelques menues économies de carburant en soulageant le moteur lors des accélérations. Équipés d'une boîte manuelle (essence) ou automatique 7 rapports (essence et Diesel), le nouveau Sportage peut aussi disposer de la transmis-

sion 4 roues motrices sur le bloc 1.6 Diesel. 3 modes de conduites Eco, Comfort et Sport pourront satisfaire le conducteur. Pour les dernières technologies, le nouveau Kia est aussi proposé en Hybride classique (HEV) de 230 ch (se recharge en roulant) ou Hybride rechargeable de 265 ch (PHEV), 4 roues motrices (disponible au printemps).

Notre essai se portait sur l'Hybride "classique". Là aussi, c'est le bloc 1,6 essence qui sert de base. Il développe ici 180 ch et est épaulé par un moteur électrique de 60 ch. La puissance cumulée est de 230 ch. Une puissance satisfaisante lors de notre parcours mixte. Ici seulement deux modes de conduite (Eco/Sport) et une boîte automatique amputée d'un rapport. Toutefois, le plaisir de conduire fût au rendez-vous

avec un habitacle bien insonorisé et de faibles bruits de roulement (nous étions équipés de roues de 18 pouces). Le système hybride est inaudible et, sans le pictogramme au tableau de bord, difficile de savoir si nous sommes en thermique ou en électrique. Annoncée entre 5,5 et 6 litres de consommation aux 100 kilomètres, nous avons réalisé un honorable 6,3 lors de notre essai dynamique en utilisant souvent les changements de modes.

Le prix d'appel de ce nouveau Sportage débute à 29 990 € (150 ch Essence). L'hybride "classique" s'offrira à vous à partir de 37 490 € en deux-roues motrices. Notre version haut de gamme GT-Line Premium est facturée 44 990 €

Article complet sur auto-weekend.wix.com

Texte / Photos © Thierry ANDRE

