

Kia Sportage

Coup de jeune pour le best-seller de la marque

Avec plus de 7,4 millions d'exemplaires vendus depuis son baptême en 1993, le Kia Sportage à bien changé au fil des années. Lancée en 2021, la 5e génération reçoit aujourd'hui son restylage. Nous en prenons le volant en Touraine.

Déjà très réussie lors de sa mise sur le marché, la génération actuelle se doit de rajeunir son identité afin de rester un SUV intéressant dans ce segment très concurrentiel. C'est la face avant qui bénéficie des plus gros changements. Si le capot reste identique et garde en son extrémité le fameux tigre noze (nez de tigre), fidèle au design des calandres depuis de nombreuses années, en dessous et sur les côtés, tout change ! On oublie les feux de jours boomerang qui font place à une nouvelle signature lumineuse qui vient désormais en périphérie de l'éclairage, jouxtant capot et ailes. Bien intégrés, les feux, discrètement cachés sous un cabochon fumé, bénéficient de la technologie matricielle sous forme de cubes sur les deux finitions hautes (GT-Line et GT-Line premium). Ils sont la continuité de la calandre noire laquée de notre version d'essai GT-Line Premium. Le bas du bouclier se verticalise et devient ainsi plus viril, il intègre les anti-brouillards dans des écopes géométriques. La longueur évolue légèrement à 4,54 m, soit 25 petits millimètres de plus que la version de 2021. Le nouveau Sportage reçoit des jantes de 17 pouces sur les deux premières finitions (Motion et Active) et 18 en haut de gamme GT-Line. L'arrière change très peu pour ce lifting.



On notera une réorganisation dans l'éclairage des feux, qui gardent toutefois la même forme, et un dessin modernisé du bas de bouclier qui fait écho à celui de l'avant. Cette nouvelle version du SUV star garde sa poupe agréable avec ce gros béquet en haut de hayon. Ce dernier s'ouvre, électriquement et avec fonction main libre sur GT-Line, sur un bel espace de chargement de 587 litres. On apprécie l'ensemble des inserts noirs laqués (rétroviseurs, passages de roues, trait de custode, entourage des vitres...) qui contrastent vraiment avec le Gris Céramique de notre véhicule d'essai, couleur de lancement.

VIE À BORD

Très peu d'évolution dans l'habitacle, du moins en ce qui concerne le mobilier. Il faut dire que la version précédente était déjà bien réussie. On remarque que les aérateurs qui prenaient en étau l'écran incurvé disparaissent et deviennent horizontaux. Le double écran reçoit désormais des bords plats, mais ses mensurations restent inchangées à 2 x 12,3 pouces. L'interface se modernise et garde l'affichage numérique de la retrovision lorsque vous actionnez le clignotant. On découvre également un nouveau volant à deux branches, avec son méplat, habillé avec élégance de cuir



grainé bi-ton sur notre monture. Il est chauffant tout comme les sièges avant et arrière sur la version en haut de catalogue. Sur la finition GT-Line Premium, les sièges seront également ventilés. Choyés, les passagers assis à l'arrière peuvent incliner le dossier de la banquette fractionnable et bénéficier d'un espace aux jambes généreux. Leurs appareils nomades connectés aux prises USB à charge rapide situées sur les dossiers des sièges avant, ils pourront profiter de la clarté du toit ouvrant (de série sur GT-Line Premium). Les mélomanes pourront s'évader en écoutant leurs tubes préférés diffusés par le système audio Harman Kardon à 8 hauts-parleurs et caisson de basses. Repassons côté conducteur où celui-ci pourra recharger son smartphone par induction et profiter de la duplication de ce dernier sans-fil. Le nouveau Sportage reçoit pour la première fois, en option, un afficheur tête haute de 10 pouces pour plus de sécurité. Toujours sur ce sujet, les aides à la conduite sont nombreuses, et ce, dès l'entrée de gamme Motion (maintien au centre de la voie, caméra de recul, régulateur adaptatif, freinage d'urgence...). En montant en gamme, on pourra retrouver l'avertisseur de sortie de véhicule en sécurité (bip à l'ouverture de la portière si un cycliste vous dépasse par exemple), affichage des angles morts avec alerte de trafic arrière ou la caméra 360°. Notons que le Sportage peut s'extraire d'une place exiguë en votre absence derrière le volant grâce à la télécommande du véhicule. Autre astuce pratique, la clé digitale vous permettra de partager votre Sportage (ouverture et démarrage) avec d'autres utilisateurs à partir de l'application sur smart-



phone.

SUR LA ROUTE

Côté motorisation, le constructeur du pays du matin calme abandonne l'offre multi énergie proposée lors du lancement de cette génération (essence, Diesel, hybride et hybride rechargeable) pour ne garder qu'une seule motorisation. La plus intéressante dans le paysage automobile actuel, l'hybridation classique, dite Full-Hybrid. Puissance suffisante, pas de contrainte de recharge, les 239 ch combinés du système sont composés d'un bloc 1,6 litre de 180 ch (160 pour l'ancienne génération) accouplé à un moteur électrique de 65 ch (60 auparavant). Celui-ci est alimenté par une petite batterie Lithium-ion de 1,49 kWh qui se recharge donc en roulant. Le tout est transmis aux roues avant et même à l'arrière (4x4) grâce à une très vertueuse et silencieuse boîte automatique. Avec ce système, qui gagne 29 ch par rapport à la version

2021, vous évoluerez en silence en milieu urbain et en périphérie des villes. Votre conduite sera personnalisable avec des modes de conduite (Eco, Sport) et la version 4 roues motrices sera équipée d'un sélecteur Multi-terrain pour une assistance de la conduite hors des sentiers battus. Derrière le volant, des palettes sont présentes pour gérer à votre convenance le niveau de frein moteur et donc de régénération de la batterie. Le système inclut le mode one-pedal qui permet de freiner la voiture simplement en relâchant l'accélérateur. Avec un poids compris entre 1,66 Tonne et 1,73 T pour la version 4 roues motrices, le coréen se comporte sereinement avec de bonnes reprises et une tenue de route sans reproche. Dès 39 550 € (Motion) à 48 550 € pour notre finition GT-Line Premium. Pour bénéficier des 4 roues motrices, on ajoute 2 500 € au tarif.

L'essai complet et plus de photos sur [autoweekend.wixsite.com/drive](https://www.autoweekend.wixsite.com/drive)

Texte / Photos © Thierry ANDRE