

Essai - Kia Stinger GT : L'extra-terrestre de la gamme

Les constructeurs coréens ne cessent de se démener pour proposer des voitures de plus en plus attirantes, tout en conservant des tarifs très compétitifs. Bien présente sur les segments plus modestes, voilà que Kia s'attaque aux berlines premium avec la désirable Stinger GT. Voyons si le vaisseau amiral de la marque coréenne a de quoi régater sur un marché tenu par quelques cadors, majoritairement allemands.



- V6, essence, turbo, 3'342 cm³
- 370 ch à 6'000 t/min
- 510 Nm à 4'500 t/min
- Boite de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 1'971 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'830 x 1'870 x 1'400
- Conso. mesurée : 11.74 l/100 km
- Emissions CO₂ : 244 g/km (G)
- dès CHF 59'200.-, mod. essayé : CHF 60'150.-

Tout commence en 2011 avec la présentation de l'exercice de style Kia GT Concept. A l'époque, nous rêvions, sans grand espoir, qu'une telle auto puisse voir le jour.

C'était sans compter sur la détermination du constructeur qui dévoile au Salon de Détroit 2017 la Stinger, une imposante berline au style dynamique et racé, semblant toute destinée au marché américain. Que nenni, la voiture sera bien disponible dans notre pays, mais uniquement dans sa version la plus puissante, badgée GT et équipée d'une transmission intégrale. On ne va pas s'en plaindre, ces spécifications correspondant parfaitement aux désirs de la clientèle suisse.



A l'extérieur

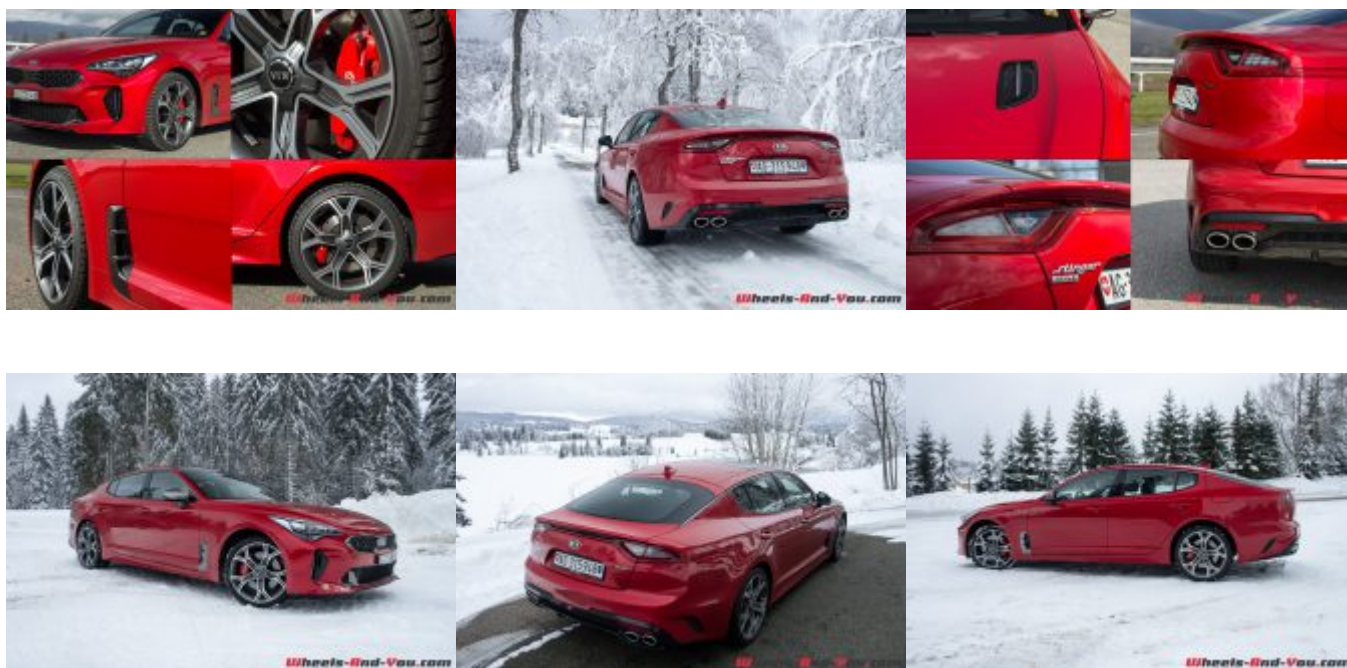
Je me déssole régulièrement d'une certaine morosité lorsque j'observe la production automobile actuelle. Avec la Stinger GT, ce n'est clairement pas le cas ! Certes, je ne suis pas un adepte des grandes berlines, voire presque limousines, mais il faut reconnaître que niveau look elle assure. D'ailleurs, à l'occasion de mon essai, plusieurs personnes m'interpellent en étant surprises d'apprendre que cette auto qu'elles avaient pu voir en photo est véritablement produite en série. Je ne compte pas non plus le nombre de gens qui se retournent sur son passage, voire qui s'arrêtent pour l'admirer lorsqu'elle est parquée dans la rue.

La Stinger GT dégage une prestance impressionnante, accentuée d'autant plus par la teinte "Hi Chrome Red" de notre voiture d'essai. Malgré une taille imposante, plus 4m80, les lignes sont fluides et très sportives. J'aime tout particulièrement la face avant qui, avec sa calandre et ses différentes prises d'air, mais aussi ses optiques, offre un savant mélange d'agressivité et d'élégance.

Les côtés et l'arrière sont plus discrets, donnant une très bonne harmonie à l'ensemble. Toutefois, on ne tombe pas dans la banalité grâce à quelques

éléments en chrome noirci, notamment sur le capot moteur et sur les flancs, ainsi que des jantes 19 pouces au design spectaculaire qui confèrent d'autant plus de dynamisme à l'auto. La quadruple sortie d'échappement finalise le gâteau et donne le ton de son tempérament.

Cette Stinger GT est vraiment une très belle réussite, bravo à l'équipe du design Kia. A ce propos, début février, le constructeur a justement remporté un "iF Design Award" pour cette Stinger, mais également pour la Stonic et la Picanto. Des récompenses bien méritées !



A l'intérieur

Au moment de m'installer à bord, je suis immédiatement surpris par la qualité de finition et de présentation. On le sait, les constructeurs coréens améliorent continuellement ces points, mais là c'est vraiment bluffant. Et il faut bien cela pour faire face aux marques allemandes qui détiennent le pouvoir dans ce domaine.

Les sièges sont confortables, les matériaux de bonne facture, vraiment je me sens bien au volant de cette Stinger. L'espace à bord est relativement généreux, il est possible de voyager sur des longues distances en toute quiétude avec passagers et bagages. Bien évidemment, la ligne "Coupé" de la voiture pèjore légèrement la garde au toit pour les occupants arrière et l'espace de chargement. A ce propos, le coffre dispose d'un volume allant de 406 à 1'114 litres.

L'ergonomie est bonne, même s'il faut un petit temps d'adaptation pour s'y retrouver. Quelques détails sont inspirés de la concurrence, c'est de bonne guerre, et justement ça permet d'argumenter face aux plus réticents. Par exemple, la disposition de l'écran du système infotainment suscite quelques remarques, alors que c'est quasiment identique dans une Mercedes et là ça ne dérange personne.

Autre point non négligeable, l'équipement de la voiture est ultra complet et ce sans même piocher dans la liste des options. En effet, tout est de série, à l'exception de la peinture métallisée. Assistances à la conduite, caméra 360 degrés, sièges chauffants et climatisés, système audio Harman Kardon, toit vitré et hayon électriques, sellerie cuir, volant chauffant et j'en passe tellement il y en a. C'est Byzance !



Sous le capot

Comme je le dis au début de mon article, pour la Suisse, la Stinger dispose exclusivement du moteur V6 turbo couplé à une boîte automatique 8 rapports. Ce n'est pas moins de 370 ch qui sont disponibles à 6'000 t/min pour un couple de 510 Nm à 4'500 t/min. Afin de garantir un bon comportement routier, la cavalerie est transmise sur les quatre roues.

Sur le papier, ces caractéristiques sont plutôt alléchantes, mais du fait d'un poids avoisinant les presque 2 tonnes, la voiture ne distille pas des sensations

phénoménales. Bien entendu, ça pousse très fort lorsqu'on écrase l'accélérateur, mais c'est très linéaire. J'aurais aimé aussi une sonorité un peu plus extravagante. Tout bien réfléchi, pour le segment visé, c'est aussi un peu logique de conserver un caractère relativement lisse et posé.

Vous imaginez bien qu'avec de tels chiffres, la consommation n'est pas le point fort de cette Stinger GT. C'est en effet là qu'on peut voir sa principale faiblesse face à la concurrence et c'est récurrent avec les marques coréennes. Ma foi, ils ne peuvent pas faire tout parfaitement bien, il y a donc encore un peu d'ingénierie à revoir. Concrètement, si la fiche technique promet 10.6 l/100km en utilisation mixte, je mesure ma part une moyenne de 11.74 l/100km mais avec plusieurs longs trajets autoroutiers et sans trop abuser de la pédale de droite. En fait, malgré ses ressources, cela reste une grande berline confortable et pas une réelle sportive. Donc, si l'on s'en tient à cela, il y a moyen de ne pas aller à la pompe trop régulièrement.



Au volant

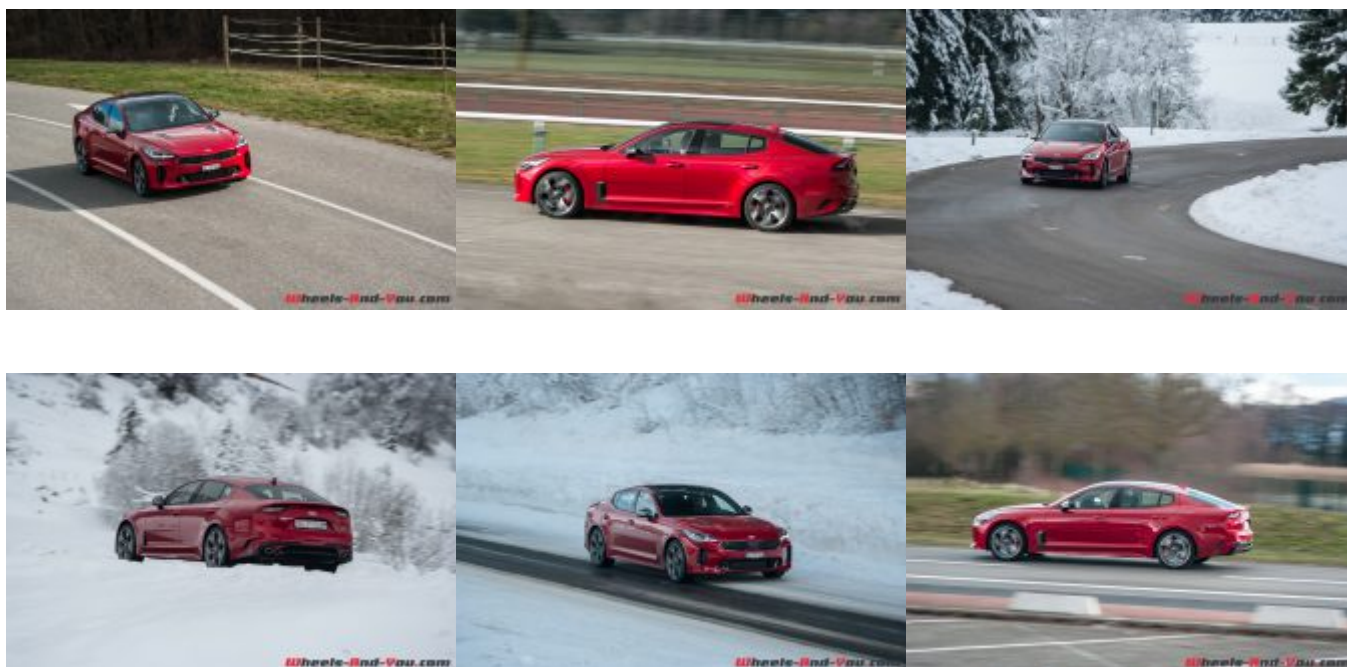
Les premiers kilomètres nécessitent d'assimiler la taille de l'engin, en contrepartie on est immédiatement à l'aise face à la facilité de conduite. Comme on a pu le voir avant, le moteur n'étant pas rageur, pas d'inquiétude à avoir pour gérer la puissance. Les commandes sont douces, la Stinger GT nous invite à cruiser plutôt qu'à arsouiller.

En ville, il faut jongler avec sa longueur, notamment au moment de trouver une place de parc, mais la caméra 360° et les assistances veillent au grain. Sur autoroute, je constate immédiatement qu'elle est sur son terrain de jeu. Un aller-retour en Alsace me confirme cela, quel régal de voyager à bord de cette Stinger GT. Jusque-là, rien d'anormal, je n'en attendais pas moins vu la voiture.

Vient le moment d'attaquer quelques routes de montagnes, question de faire parler le V6 turbo et ses 370 canassons. Pour ce faire, je passe en mode Sport.

Tout se rigidifie légèrement et j'augmente le rythme. Le rappel à l'ordre est plutôt rapide, du fait du poids de l'auto. Il n'y a pas de miracle, les deux tonnes se font sentir. Toutefois, le comportement reste relativement bon, la prise de roulis est contenue et, lorsqu'il faut s'arrêter, les freins Brembo font leur travail. J'aurais quand même aimé un peu plus de mordant, mais comme déjà dit, c'est avant tout une limousine, pas une sportive pure et dure. Simplement, nous sommes habitués à certaines allemandes qui, lorsque leur plumage s'affirme autant, offrent un ramage en adéquation.

Au fil des jours, je me fais à cette idée et j'apprécie finalement encore davantage la conduite de cette Stinger GT. De plus, je constate que la consommation d'essence baisse au fil des pleins, laissant montrer qu'indépendamment de son look très aguicheur, la coréenne se veut avant tout une voiture pour se déplacer longtemps, à bon rythme certes, mais plutôt de manière bienveillante. Bonus, grâce à 370 chevaux et 510 Nm de couple, on peut quand même bondir rapidement vers l'avant si le besoin ou l'envie se présentent. Les quatre roues motrices confortent cette analyse mais, en arpentant quelques routes bien enneigées, je peux constater avec plaisir que la Stinger offre un comportement typé propulsion. C'est top !



Verdict

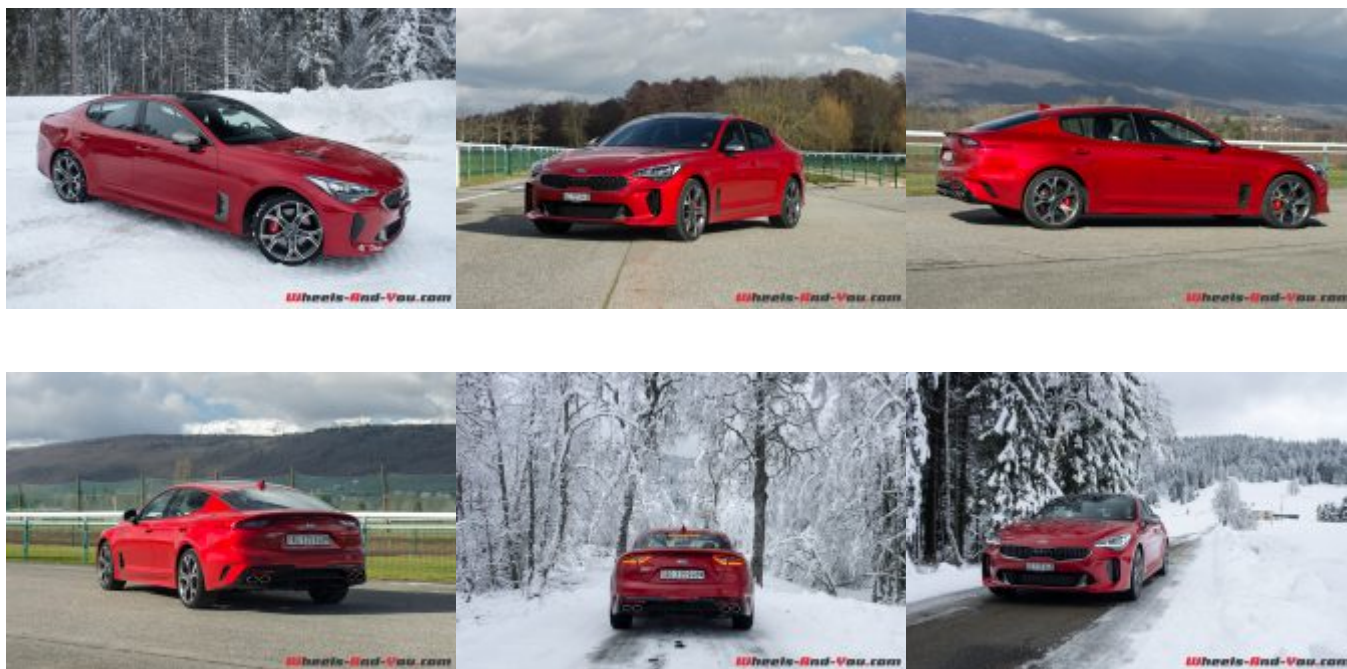
Conquis par cette auto, principalement par son apparence, je parachève en évoquant son tarif qui s'affiche à CHF 59'200.-. Oui, vous avez bien lu, un

équipement ultra complet, une excellente qualité avec en plus une garantie de 7 ans ou 150'000 km, une mécanique puissante et tout cela pour moins de CHF 60'000.- (ok un tout petit peu plus en tenant compte de la peinture métallisée), c'est déconcertant.

Vous en avez rêvé, Kia l'a fait ! Voilà un slogan que le constructeur pourrait utiliser, tant cette Stinger GT détonne du reste de la gamme du constructeur, mais aussi par rapport au marché automobile en général.

Cependant, il y a selon moi un ombre au tableau... qui va acheter cette Stinger GT ? Dans ce segment, du moins dans notre pays, la clientèle vise le haut de gamme et cela passe aussi par le badge qui orne le capot. Donc, malgré une addition deux à trois fois moins chère que chez certaines marques allemandes, il sera difficile de faire venir le consommateur dans le showroom Kia. Enfin, qui sait, les habitudes vont peut-être finir par changer surtout que, de nos jours, on ne peut plus mettre en cause la fiabilité et/ou la qualité de telle ou telle marque, vu qu'il n'y a plus de mauvaises voitures.

Allez, je vous laisse réfléchir à tout cela mais, croyez-moi, une coréenne n'a plus rien à envier à une allemande, bien au contraire. D'autant plus si l'on met de côté l'image et que l'on pense un peu plus au rapport prix/prestations.



Prix et options - Kia Stinger GT 3.3 T-GDi 4WD

Prix de base : CHF 59'200.-

Peinture métallisé "HI CHROME RED" : CHF 950.-

Prix TOTAL : CHF 60'150.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de cette Kia Stinger GT, ainsi qu'au garage Emil Frey SA Centre Automobile Romand à Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Kia Stonic 1.0 T-GDi : Le SUV très tonic !

Essai - Kia Niro 1.6 GDi Hybrid : L'agréable surprise

Essai - Kia Optima Sportswagon 2.0 T-GDi GT Automatique : Un must en devenir

Essai - Kia Soul EV : L'électrique par -10°

Essai - Kia Carens : Enfin un monospace coréen compact séduisant !

Essai - Kia Cee'd GT : Quand la raison ouvre la porte à la passion !

Essai - Kia Optima Hybrid : Une alternative aux berlines allemandes ?

Essai - Kia Cee'd Sportswagon 1.6 CRDi : La déferlante coréenne continue

Essai - Kia Sportage 2.0 CRDi : Un 4x4 qui a du punch

Essai - Kia Cee'd 1.6 GDi DCT : De la Cee'd mais pas chlorhydrique

Essai - Kia Rio 1.4 CVVT : La formule "Offensive" de Kia

Essai - Kia Picanto 1.0 CVVT : Un tricylindre à quatre roues

Nouveauté - Kia Ceed

Avant-première - Kia Ceed

Nouveauté - Kia Stonic

Avant-première : Kia Stonic

Nouveauté - Kia Stinger

Nouveauté - Kia Rio 4ème génération

Nouveauté - Kia Niro

Présentation - Kia Sportage (4ème génération)

Présentation - Kia Sportspace

Avant-première : Kia Concept Car Geneva 2015

Nouveauté - Kia Soul EV

Présentation - Kia Sorento 3ème génération

Nouveauté - Kia Soul

Nouveauté - Kia Pro_Cee'd GT et Cee'd GT

Nouveauté - Kia Cee'd Sportswagon

Nouveauté - Kia Rio

Nouveauté - Kia Cee'd

Le nouveau Kia Sportage débarque en Suisse

