

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

La guerre fait rage parmi les petits SUV du moment. Chaque constructeur y va de son petit baroudeur. Le Renault Captur, le nouveau Dacia Duster, l'Opel Mokka X, l'Audi Q2, le Mazda CX-3, le Citroën C3 Aircross, le Toyota C-HR, le Honda HR-V... la liste est longue et il y en a pour tous les goûts et surtout toutes les bourses. Kia, le constructeur automobile Sud Coréen, se devait d'être présent.



- 3 cylindres, essence, turbo, 998 cm³
- 120 ch à 6'000 t/min
- 172 Nm de 1'500 à 4'000 t/min
- Boite de vitesse mécanique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 185 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.3 sec.
- Poids : 1'278 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'140 x 1'760 x 1'500
- Conso. mesurée : 6.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 115 g/km (E)
- dès CHF 20'400.-, mod. essayé : CHF 26'000.-

Loin de s'endormir sur ses lauriers, Kia continue d'évoluer sur le secteur des SUV. Le Sportage se place bien dans son segment des SUV moyens mais le Soul, plus petit, n'a pas rencontré le succès escompté.

Le nouveau venu, baptisé Stonic, avec son look de baroudeur devrait changer la donne et repositionner Kia vers le haut des ventes des SUV de moins de 4,20 mètres. Voyons ce qu'il a à nous offrir.



A l'extérieur

Un long capot, une ligne tendue et filante avec ces fines barres de toit incurvées, l'ensemble offre un profil très dynamique. Pas trop haut (1m50), mi-berline, mi-SUV tout en reprenant les artifices d'un petit 4×4, il attire le regard.

Une face avant très Kia et suffisamment agressive avec son sabot, une garde au sol légèrement remontée, des bas de caisse et passages de roue marqués par du plastique noir, pas de doute coco, c'est un bien 4×4. Enfin presque, c'est juste le look, car côté mécanique, cela reste une traction.

J'aime les vitres latérales étroites et le catalogue de couleur qu'il propose. Surfant sur la tendance actuelle, il offre la possibilité d'avoir des versions bicolores. Ce n'est, hélas, pas le cas sur notre version d'essai. Le notre est monocouleur "platinum graphite". Tirant vers un gris/bleu, il n'est pas affreux, mais cela lui enlève une bonne partie de son charme. Pour ma part, je choisirais le rouge "signal red", voire le jaune et noir "most yellow".



A l'intérieur

Pas si haut que cela donc avec ses un mètre cinquante, il propose une assise à peine plus haute que celle d'une Peugeot 308 et je n'ai pas l'impression de dominer la route. Néanmoins, cela suffit pour voir assez loin.

Les dimensions sont contenues à l'extérieur, mais l'intérieur est vaste et spacieux, y compris aux places arrières. Les ingénieurs de chez Kia ont su rentabiliser l'espace et le rendre agréable, même si certains auraient aimé avoir la fonctionnalité qu'offre une banquette coulissante. Seule petite ombre au tableau de ce fait : le coffre. Avec seulement 352 litres, il demande à faire aussi bien en agencement des bagages que les ingénieurs ont fait pour l'espace intérieur de l'habitacle. Un double fond et une multitude de petits rangements aideront néanmoins en cas de besoin. En rabattant les sièges arrières, le volume atteint 1'155 litres.

Pour des raisons d'économies, nous retrouvons la planche de bord de la Kia Rio. Ce n'est fort heureusement pas une punition car cette dernière est simple, ergonomique et lisible. En revanche la qualité des matériaux n'est toujours pas exceptionnelle avec trop de plastiques durs, mais aucun bruit parasite ne vient perturber l'essai. Si nous sommes loin des produits allemands, cela reste dans la bonne moyenne entre une française et une japonaise. Je note toutefois que la qualité de la sellerie est en net progrès.

Le petit accoudoir central faisant office de couvercle sur un espace de rangement est gênant car il est "fixe" en mouvement horizontal. On ne peut hélas pas le faire glisser comme sur les modèles VAG. De ce fait, il me gêne souvent pour attacher ma ceinture de sécurité car je viens buter dessus.

En matière de connectivité, rien à redire. Ce Kia Stonic est à la page. Car Connect et GPS 7 pouces sont au top. J'arrive, je "plug" mon smartphone et hop tout est connecté et reconnu sans même donner un code de jumelage. Le Stonic est une

voiture "branchée". De plus, banquette rabattable et un toit ouvrant rendent ce Stonic pratique et lumineux.



Sous le capot

Sobre. Voilà le premier adjectif qui me vient pour parler de ce petit trois cylindres d'un litre de cylindrée. Avec en moyenne 5,5 litres annoncés aux 100km (6,9 litres mesurés), il est parmi ceux qui consomment le moins dans cette catégorie.

Pourtant, il ne rechigne pas à l'ouvrage et prends ses tours allègrement, surtout en deuxième et troisième. En seconde, on atteint la zone rouge à 92 km/h et 138 km/h le rupteur de troisième... restent trois rapports pour atteindre les 185 km/h de vitesse max. Et ceci sans vibrations, mais avec tout de même un train avant qui s'allège et se cherche un peu, sans pour autant perdre de son adhérence.

A ces régimes, la mécanique est très/trop sonore. Certes, c'est un bruit sympa, celui d'un trois cylindres qui mouline. Parfois, à certains régimes, j'ai presque l'impression d'entendre ma vieille 2 CV ! Heureusement qu'il y a six rapports et que l'on n'est pas obligé de prendre 6'500 t/min à chaque fois, d'autant que le couple maximum semble se situer à 4'000 t/min.

La boîte parait longue sur la route. Sur petits parcours, rares sont les fois où je peux passer la cinq et la six. Le couple de 172 Nm est bien là et le petit turbo accolé aide merveilleusement bien le moteur au dessus des 2'000 t/min. Je

m'amuse parfois à rester en 6^{ème} pour relancer le Stonic autour des 1'200 t/min. C'est laborieux au début mais ça repart. Ce moteur délivre 120 ch lui permettant de parcourir le 0 à 100 km/h en 10,3 secondes. Franchement, j'aurais dit moins, tant il semble "cravacher". Ca prouve que l'ensemble son/châssis/boite/moteur procure bien des sensations.

Que de progrès technologiques accomplis tout de même depuis ces dix dernières années dans le secteur des motorisations. Tous les constructeurs ont désormais leur "petit" trois cylindres (Hyundai, Peugeot-Citroën, Opel....) et celui du Stonic est une réussite sur tous les plans (couple, puissance et plaisir, même si la boite est longue). Kia est vraiment un constructeur qui avance vite.



Au volant

La position est assez basse dans ce crossover, mais tout de même de 18 cm plus haute que dans la Rio, qui nous amène à redouter une prise de roulis dans les virages. Mais il n'en est rien. Les ingénieurs ont fait le choix de raidir la suspension. Résultat garanti : la voiture vire à plat. Inconvénient : elle pourra parfois rebondir sèchement sur certaines aspérités ou raccords de bitume. Les routes étant de plus en plus abîmées, il faut parfois slalomer entre les trous comme avec une sportive... Mais pour moi c'est un bon choix pour ce type de SUV à l'aspect dynamique. On a le look et l'aptitude qui vont de paire. Je ne me sens pas lésé ! De ce fait, le Stonic est vif et réagit avec précision lors des changements de voie ou en virages serrés. La direction est précise et suffisamment dure.

Les sièges, fermes mais pas inconfortables, ne compensent malheureusement pas la dureté de cet amortissement. C'est très "sport" et, pour moi, il n'y a pas d'équivalent sur le marché. Pour tout vous dire, votre serviteur roulant avec le nouveau Suzuki Vitara 120 ch essence, il avait hâte de comparer. Même puissance mais pas la même philosophie. En terme de précision et comportement, le Kia est meilleur. Mais en terme d'agrément et de confort, le Vitara joue dans la

cour supérieure, offrant en plus une boîte auto et 4 roues motrices. Le prix est aussi différent.

Une chose est certaine, j'aime conduire ce Stonic qui permet de pousser la voiture et d'avoir des sensations donnant le sourire. La boîte précise est un régal dans son maniement. Un indicateur vous conseillera de passer le rapport supérieur souvent à un moment où vous ne l'auriez pas fait à l'oreille.

J'aime aussi le volant et les sièges chauffants. Ces derniers pourraient être plus enveloppants mais globalement ce petit SUV est bien né.



Verdict

Kia ne cesse de me surprendre en bien, d'ailleurs la Stinger GT dont nous vous proposerons un essai prochainement en est le meilleur exemple.

Moteur, boîte, châssis homogènes et plaisants, un équipement complet, une finition dans la bonne norme et une image sympa pour ce Stonic, avec en plus toujours 7 ans de garantie ou 150'000 kilomètres... Que demander de plus ?

Ah si, mon seul regret : il ne sortira pas en 4x4 et, pour rejoindre le chalet, c'est indispensable.



Prix et options - Kia Stonic 1.0 T-GDi

Prix de base : CHF 20'400.-

Peinture métallisé : CHF 600.-

Road Pack : CHF 3'000.-

(Clim auto., système de navigation avec caméra de recul, capteurs d'aide au stationnement arrière, assistance au freinage d'urgence autonome, assistant angles morts, assistant de maintien de voie, jantes alliage, affichage des instruments "supervision" rétro intérieur électrochrome, sièges chauffants avant, volant chauffant, capteur de pluie et vitrage privacy)

Style Pack en combinaison avec le Road Pack : CHF 2'000.-

(bouton de démarrage avec smart key, jantes en alliage léger 17 pouces, pédales sport en alu, toit vitré coulissant électrique et sellerie en cuir)

Prix TOTAL : CHF 26'000.-



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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de ce Kia Stonic 1.0 T-Gdi, ainsi qu'au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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



