Essai – Kia Sportage 1.6 T-GDi HEV : Evolution vers l'avenir

Kia nous offre depuis maintenant plusieurs années des voitures modernes de grande qualité. Son bestseller, le Sportage, revu intégralement, est à l'essai pour Wheels And You dans sa version hybride forte de 230 ch. Sans décoiffer, ce Sportage de cinquième génération a de quoi rallumer la flamme dans la gamme des SUV intermédiaires. Sur le papier ce modèle semble être un bon compromis et nous allons vérifier cela.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'598 cm^3
- 230 ch à 5'500 t/min
- 350 Nm de 1'500 à 4'500 t/min
- Boite de vitesse automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 193 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.3 sec.
- Poids : 1'715 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'515 x 1'865 x 1'650
- Conso. mesurée : 7.35 l/100 km
- Emissions CO_2 : 149 g/km (C)
- dès CHF 45'350.-, mod. essayé : CHF 53'630.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Ce nouveau Sportage est le deuxième produit du plan « Opposites United » lancé en 2020 par le constructeur coréen. L'objectif est d'amener Kia en position de leadership sur le marché automobile de demain, notamment en termes d'électrification, de services de mobilité, de connectivité et d'autonomie. Tout a commencé avec l'EV6 essayée l'été dernier et continue avec le lancement de la cinquième génération du Sportage, celui qui nous intéresse aujourd'hui.

Lancé pour la première fois en 1994, le Sportage doit faire face à une concurrence féroce dans un segment très porteur en ce moment. Ils sont nombreux à jouer des coudes pour se hisser sur le podium des SUV de classe moyenne. Mais le Sportage n'a pas dit son dernier mot, cette nouvelle mouture a l'intention de venir titiller les meilleurs dans le peleton de tête. Il est temps de découvrir ce qu'il propose et si ça suffira pour nous séduire.



A l'extérieur

Comme l'EV6, le Sportage s'illustre dans un style et un design innovant qui ne passe pas inaperçu.

On retrouve à l'avant cette énorme calandre surplombée du nouveau logo et les deux boomerangs débordant sur le côté des ailes en guise de signature lumineuse de jour. Deux traits font office de phares.

A l'arrière, des feux à la signature lumineuse inédite ne peuvent cacher le lien de parenté avec l'EV6 et en reprennent le style moderne et original.

Dans cette finition GT-Line, le haut de gamme, son profil est comme taillé à la serpe. C'est très sport. Surtout que notre véhicule d'essai est équipé de belles jantes de 18 pouces toutes de noir vernies. Cette finition se retrouve également autour du toit ouvrant, des rétroviseurs et des quelques éléments situés en bas de

carrosserie.

Ainsi configuré, avec sa robe vert métallisé du plus bel effet, ce nouveau Sportage propose un ensemble élégant, mais sportif, qui se démarque clairement de ses concurrents. J'aime cette originalité.



A l'intérieur

L'intérieur est superbe et les progrès sont énormes. On frôle les finitions premium. La qualité des matériaux et des assemblages ne souffre d'aucune critique. Tout est bien pensé. Il y a eu un gros travail de réflexion, de conception et certainement d'écoute de la clientèle.

L'écran central composé d'une double dalle numérique avec deux écrans de 12,3 pouces est bien intégré. Le deuxième, dans la continuité, est orienté vers le conducteur et permet la gestion rapide du véhicule. De nuit, leur éclairage est doux. Sur le premier, en face du conducteur, les graphismes changent en fonction du mode, bleu pour « Eco » et rouge pour « Sport ».

On retrouve toutes les connectiques nécessaires avec des prises USB et USB-C placées devant, sur la console centrale, et d'autres intégrées aux sièges arrière. Il y a aussi la possibilité d'un chargement par induction. Des rangements sont placés un peu partout. Des portemanteaux sont intégrés aux appuis-tête. Il y a beaucoup d'espace, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, où adultes de grandes tailles sont les bienvenus. Le grand coffre allant de 587 à 1'776 litres est profond

et plat.

Ce nouveau Kia Sportage bénéficie des dernières avancées technologiques en termes sécuritaires. Ainsi les portes arrière resteront fermées et bloquées de l'intérieur si l'enfant enlève sa ceinture seul alors que le véhicule vient de s'arrêter. Impossible aussi d'ouvrir la porte avant tant que le véhicule n'est pas arrêté.

Les sièges, de belle facture avec alcantara et cuir, sont fermes mais restent très confortables. Ils sont, dans cette finition haut de gamme, ventilés et chauffants. Le volant, avec son méplat en bas, est également chauffant.





Sous le capot

Pour notre essai, nous bénéficions de la version 1.6 T-GDi HEV. Ainsi, notre Sportage dispose d'un quatre cylindre essence turbocompressé (180 ch / 265 Nm) associé à un nouveau moteur électrique de 44 kW (60 ch) lui-même alimenté par une batterie de 1.49 kWh. Cela parait peu, mais cette combinaison produit la coquette puissance de 230 ch, pour un couple de 350 Nm. Le système sera complété par une transmission automatique à 6 rapports. L'ensemble est cohérent et offre des accélérations et des relances entre 80 et 120 km/h de tout premier ordre, notamment le 0-100km/h réalisé en 8.3 secondes.

En mode « Eco », le moteur thermique se met en route pour recharger 70% des accumulateurs, puis la voiture évolue en fonction du terrain en puisant la

puissance indépendamment ou simultanément dans le thermique et l'électrique. Sur autoroute, la consommation avoisine les 7.5 l/100km, alors qu'elle descend à 6.5 l/100km sur les petites routes de montagne, et même moins lorsqu'on fait que de la ville. Sur la totalité de mon essai, j'ai mesuré une moyenne de 7.35 l/100km.





Au volant

Première chose appréciable avec ce nouveau Sportage, c'est son ergonomie. Puis son insonorisation, même si parfois le moteur aura tendance à monter dans les tours pour mouvoir les 1'715 kg de ce SUV, qui dispose de 4 roues motrices. Quoi qu'il en soit, cette motoristion hybride ne sera jamais à la peine pour offrir une conduite sécurisée.

Plusieurs modes peuvent être sélectionnés. Je parcours un maximum de kilomètres en mode « Eco ». Sans être pataude, dans ce mode, la direction se veut souple et il faut accepter que la conduite soit plus orientée vers le coté efficient au détriment du plaisir de conduite. Moins dynamique dans l'ensemble des commandes sans pour autant perdre de sa puissance, c'est un mode idéal en ville et sur autoroute. En mode « Sport » la réactivité des commandes s'accroît, le volant se rigidifie, le moteur augmente ses tours et la résistance est moindre au niveau du roulement. La régénérescence et le stockage de la puissance électrique semblent baisser avec en parallèle une consommation plus grande. La conduite est plus agréable sur routes de montagne. Reste que, quel que soit le mode, l'amortissement est un peu ferme.

L'agrément de conduite est bon, on se sent en sécurité au volant de ce nouveau Sportage. La tenue de route est bonne, le freinage est puissant et la pédale est consistante. Attention au poids tout de même. En descente, j'ai tendance à freiner tard à l'approche de certains virages tant je suis en confiance et, du coup, je dois appuyer plus fortement mon freinage, ce qui n'est jamais agréable pour les passagers. Bon j'avoue, j'ai appliqué un rythme de conduite peut-être un peu trop

soutenue pour un SUV de cet acabit.

Le Sportage aime à être conduit en mode décontracté. La gestion des rapports se fait via une mollette sur la console centrale. Les passages thermiques/électriques sont sans à-coups. La cohésion de cette hybridation est exceptionnelle. Très agréable en ville. Son seul défaut sera peut-être, pour certains, son gabarit. Mais c'est vite jugulé par une pléiade d'aides électroniques (radar, caméras…), son faible rayon de braquage et ses vitres latérales offrant une grande visibilité.

Tout comme sur l'EV6, j'aime les incrustations en image des angles morts dans le tachymètre à droite et le compte tours à gauche. Très moderne, il faudra tout de même un certain temps pour appréhender et gérer les informations que proposent l'écran central. C'est, entres autres, depuis cet écran qu'il faudra désactiver, via une arborescence un peu longue, le « maintien de file » encore trop intrusif à mon goût sur route. Mais je l'apprécie sur autoroute.

La gestion automatique des phares de route et plein phare est extraordinaire. C'est digne de ce que l'on trouve sur les marques allemandes. Le Sportage est un quatre roues motrices permanent avec une gestion de la puissance vers l'arrière ou l'avant selon les conditions rencontrées. Plutôt typé traction, il est très sécurisant. Les chemins boueux ou glissants ne lui font pas peur. Je peux voir que sur route immergée, après un gros orage, avec quelle facilité il évolue.












Verdict

Ce nouveau Kia Sportage est une belle surprise pour moi. L'ensemble moteur/boîte est excellent et l'efficience d'un très haut niveau. Douceur de fonctionnement et vive réactivité avec une consommation modérée font de ce SUV quatre roues motrices un véhicule de qualité. Certes, le toucher de route n'est pas le meilleur de sa catégorie et l'amortissement pourrait être un peu moins rigide. Mais sur autoroute, le Sportage vous emmène au bout du monde sans fatigue dans un réel confort. Il se sentira aussi très bien en ville où il saura évoluer en silence si besoin. Un vrai coup coeur pour moi.

Notre modèle d'essai, en finition GT-Line, le haut de gamme, est proposé pour un peu plus de CHF 50'000.-, avec un équipement ultra complet. Il faut toutefois relever que la gamme débute à des tarifs bien plus raisonnables, dès CHF 32'350.- en deux roues motrices avec 150 ch et une boite manuelle. Si vous souhaitez impérativement une transmission 4×4, cela débute à CHF 38'650.- en manuelle et CHF 41'150.- en automatique.








<u>Prix et options – Kia Sportage GT-Line 1.6 T-GDi HEV (Essence)</u>

Prix de base : CHF 51’590.-

Peinture métallisée “Experience Green” : CHF 790.-

Toit vitré panoramique : CHF 1’250.-

<u>Prix TOTAL : CHF 53’630.-</u>





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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de ce Kia Sportage, ainsi qu’au garage Emil Frey Genève Les Vernets pour leur soutien logistique.















A lire aussi

Essai – Kia EV6 : Un SUV qui tire son épingle électrique du jeu

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

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 4×4 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

Présentation – Kia Sportage

Nouveauté – Kia Picanto

Présentation – Kia Sorento

Présentation – Kia K5 Fastback Sedan

Nouveauté – Kia XCeed

Présentation – Kia Soul EV

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















Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com
