PR-101 New Kia Stonic-f Safenwil, le 9.11.2020

Kia Stonic à propulsion hybride légère, infodivertissement ultramoderne et nouveaux systèmes d’assistance

**• Pour le millésime 2021, remaniement du crossover best-seller**

**• Motorisation au top avec, de série, système 48 volts et «boîte manuelle intelligente», DCT à sept rapports en option**

**• Nouveau système d’infodivertissement**

**• Plus large éventail d’assistances, y compris régulateur de vitesse adaptatif**

**• Introduction sur le marché fin du troisième trimestre**

Kia a remanié son crossover Stonic, qui jouit d’une grande popularité. Lancé fin 2017, le modèle de segment B figure depuis son introduction parmi les best-sellers de la marque. En outre, dans le classement des ventes de Kia, il occupe actuellement la quatrième place derrière les modèles Ceed, Sportage et Picanto. Dans toute l’Europe se sont vendus à ce jour plus de 150 000 Stonic au total.

Pour son millésime 2021, le crossover B se présente avec des nouveaux systèmes d’assistance et d’infodivertissement, des services en ligne UVO Connect\*, des variantes de couleurs supplémentaires pour l’extérieur et l’intérieur et, surtout, une gamme de propulsions fondamentalement modernisées. La motorisation haut de gamme 1.0 T-GDi (88 kW/120 ch) comprend désormais de série un système hybride 48 volts et la nouvelle «boîte manuelle intelligente» (intelligent manual transmission, iMT) du constructeur. Le modèle électrique est équipé en option d’une transmission à double embrayage sept rapports (DCT). La Stonic remaniée sera introduite en Suisse à la fin du troisième trimestre et, comme tous les modèles, elle bénéficie de la garantie constructeur Kia de 7 ans\*\*.

**Nouveau système hybride léger, moteurs remaniés, offre plus large de boîtes automatiques**

Le système hybride léger est formé d’une batterie lithium-ion polymère 48 volts et d’un alterno-démarreur relié par courroie au vilebrequin pour assurer l’entraînement. L’alterno-démarreur combine les fonctions du moteur électrique et de l’alternateur. À l’accélération, il soutient le moteur thermique, ce qui permet de réduire la charge du moteur et les émissions par la même occasion. En freinage, descente ou roue libre, il contribue sous certaines conditions à générer de l’électricité, ce qui permet une récupération d’énergie d’une grande efficacité. En outre, comparé aux systèmes démarrage-arrêt à 12 volts, le système hybride léger permet d’allonger les phases de coupure du moteur thermique.

Pour la motorisation au top, l’électrification a pour avantage de réduire d’environ dix pour cent les émissions de CO2. L’efficacité élevée de la consommation de carburant est également due à la boîte manuelle intelligente. Celle-ci est équipée d’un embrayage à commande électronique (clutch by wire) qui peut être activée par pédale ou par le biais d’une commande électronique. Lorsque la voiture roule en roue libre à l’approche d’un croisement ou dans une situation analogue où le moteur thermique pourrait être coupé, et si le conducteur relâche l’accélérateur, l’iMT découple automatiquement le moteur de la transmission dès que le conducteur relâche l’accélérateur. Par ailleurs, la boîte de vitesses à six rapports affiche dans son maniement les caractéristiques et l’agilité d’une boîte manuelle conventionnelle.

La Stonic 1.0 T-GDi MHEV peut évoluer «en roue libre» tant dans sa version boîte manuelle que dans sa déclinaison DCT à sept rapports. Couper ainsi le moteur thermique pendant que la voiture roule demeure possible à une vitesse de jusqu’à 125 kilomètres à l’heure. Dès que le conducteur actionne l’accélérateur, le frein ou l’embrayage, le moteur se remet en marche. Pour les deux variantes de transmission, le véhicule hybride léger est équipé de série d’un sélecteur de mode de conduite «drive mode select» (modes: Eco, Normal, Sport).

Le moteur thermique de l’hybride léger a lui aussi été optimisé. C’est ainsi que le moteur turbo essence de la série «Kappa», disponible aussi dans une variante 74 kW (100 ch) non électrifiée, est désormais doté d’une commande de soupapes (continuously variable valve duration). Grâce à cette technologie et selon la charge du moteur, il est possible de passer sans transition d’un cycle de combustion à l’autre, afin d’obtenir une efficacité maximale quelle que soit la situation de conduite. Alors que la performance des deux variantes demeure inchangée, la version plus musclée de 120 ch développe une puissance nettement supérieure. En effet, la version DCT du véhicule 1.0 T-GDi MHEV mobilise désormais un couple maximal de 200 Nm, soit 16 pour cent de plus qu’auparavant. Kia a remanié également la troisième motorisation de la Stonic, à savoir le moteur atmosphérique 1,2 litre de 62 kW (84 ch). Le moteur entrée de gamme a entre autres été équipé d’un système d’injection double. Le conducteur d’un véhicule à boîte automatique bénéficie en plus d’un choix élargi. La déclinaison DCT à sept rapports, réservée par le passé à la motorisation haut de gamme, sera en effet à l’avenir proposée également pour le modèle 1.0 T-GDi, dont la boîte de vitesses de série est désormais passée à six vitesses (au lieu des cinq auparavant). Toutes les motorisations du nouveau millésime répondent déjà à la norme d’émission Euro 6d, qui sera devra impérativement être respectée dès janvier 2021 pour tout véhicule neuf.

**Écran tactile de grande taille**

L’écran tactile de la Stonic a été mis à l’honneur dès le début. Pour le millésime 2021, le crossover de Kia va encore plus loin en la matière. Le nouveau système d’infodivertissement de série dispose en effet d’un écran tactile encore plus grand (20,2 cm ou 8 pouces, contre 17,8 cm ou 7 pouces auparavant), et la liaison avec un smartphone compatible s’opère désormais aussi sans fil via les interfaces Android Auto™ et Apple CarPlay™. Mieux encore, le système permet des liaisons multiples via Bluetooth. Il est ainsi possible de combiner simultanément deux appareils mobiles avec le système, le premier pour téléphoner en mode mains libres ou pour un usage multimédia, le deuxième exclusivement pour un usage multimédia. La fonction split-screen permet en outre de diviser l’écran et d’utiliser simultanément plusieurs fonctions, les divers volets pouvant être configurés et personnalisés par des widgets.

Le système d’infodivertissement comprend de série une radio et un système de navigation (en fonction du niveau d’équipement, y compris mise à jour\*\* Kia de 7 ans

des cartes de navigation). Les versions avec navigation disposeront à l’avenir des services en ligne UVO Connect\* qui, en «phase II», seront élargis. Elles intègrent le service Kia Live et l’appli\* Kia UVO.

**Phares LED bien dessinés et aménagement plus personnalisable**

Le design de la carrosserie n'a pas été touché par le remaniement des modèles. L’aspect général de la Stonic affiche néanmoins des nouveautés. On peut citer par exemple les nouveaux phares LED d’un design prononcé ainsi que les jantes en alliage léger de 16 pouces (dans les deux cas selon le niveau d’équipement).

Autre nouveauté technique en plus d’un écran tactile de plus grande taille: l’unité d’instruments à affichage haute résolution de 10,7 cm (4,2 pouces, auparavant 8,9 cm ou 3,5 pouces; selon le niveau d’équipement).

**Une large gamme de systèmes d’assistance modernes**

La Stonic disposait déjà d’une large offre de systèmes d’assistance au conducteur, y compris avertisseur de collision frontale avec détection de piétons, assistance active au maintien de voie, assistance de sortie de voie, alerte de circulation transversale à l’arrière, avertisseur de somnolence et assistance de feux de route (selon le niveau d’équipement). Au millésime 2021 viennent s’ajouter, selon la déclinaison, d’autres assistants high-tech: pour les versions automatiques, un régulateur de vitesse adaptatif, une assistance angles morts et un système de détection de trafic arrière avec action de freinage (blind spot collision avoidance assist, BCA / rear cross traffic collision avoidance assist, RCCA). Indépendamment du modèle de transmission, on peut disposer également d’une reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse (intelligent speed limit warning, ISLW), l’avertisseur de collision frontale détectant désormais aussi les cyclistes. Quant à l’équipement de sécurité passive de la Stonic, il comprend de série, entre autres, six airbags ainsi que des attaches ISOFIX en bordure extérieure des sièges arrière.

Comme pour tous les modèles Kia, la Stonic bénéficie de série de la garantie Kia sur 7 ans ou 150 000 km.

***Info à l’intention des rédacteurs***

*\* Le système UVO sera disponible en Suisse vraisemblablement à la mi-2021*

*\*\* selon les conditions du constructeur*

*Pour toute information sur l’offre de modèles/motorisations destinée au marché suisse et les données techniques complètes, veuillez consulter notre liste de prix sur www.kia.ch*