

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

Après une arrivée remarquée en concession en 2013, cette nouvelle génération du Kia Carens a d'ambitieuses prétentions sur le marché ultra concurrentiel du monospace compact. Personnellement, c'est la première fois que j'essaie une Kia et voici mes impressions !



- 4 cylindres, diesel, 1'685 cm³
- 136 CV à 4'000 t/min
- 330 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 191 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.4 sec.
- Poids : 1'716 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'525 x 1'805 x 1'610
- Conso. mesurée : 6.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 171 g/km (F)
- dès CHF 30'477.-, modèle essayé: CHF 40'837.-

Présentée officiellement au salon de Paris en 2012, voici la quatrième génération du Kia Carens qui a débuté sa carrière en 1999. Avec une nouvelle itération tous les trois ans et demie en moyenne, le constructeur sud coréen est un peu à l'image des autres industries du pays : il se renouvelle souvent.

A l'extérieur

Contrairement à ses devancières, cette nouvelle Carens propose très clairement une ligne novatrice et attractive avec une réelle personnalité. Sans aucun doute, il faut mettre ce résultat au crédit du chef du Design de Kia Motors, M. Peter Schreyer qui a rejoint le groupe en 2006 et qui a été l'un des principaux designers de la fameuse Audi TT.

En toute sincérité, pour cette catégorie de voiture, je trouve la ligne générale très réussie et globalement, à mes yeux, c'est une des plus attractives du segment. Les designers ont réussi un excellent travail avec un grand par brise qui plonge sur le capot et finit d'un trait sur une calandre bombée commune aux autres modèles. Il n'y a pas de cassure ou décrochement brusque, tout est réalisé dans un mouvement fluide et qui confère à l'ensemble une excellente dynamique.

Bref, c'est la première Kia que je conduis et d'un point de vue extérieur, je suis séduit !

A l'intérieur

Globalement, l'intérieur ne m'a pas charmé de la même manière que l'extérieur. La faute n'est pourtant pas liée au dessin général et à l'agencement car sans être parfait, il n'y a rien à redire. Le tout est plutôt fluide et parfaitement agencé avec une instrumentation claire. Ceci dit, je suis un peu dépassé par l'ensemble des commandes à disposition. Avec une quarantaine de boutons sur la planche de bord et pas moins de quinze sur le volant, il y a de quoi s'y perdre. Bien entendu, cette avalanche d'interrupteurs n'est pas inhabituelle et est surtout liée aux

options incluses dans notre modèle d'essai. Mais c'est trop et comme je le constaterai pendant l'essai, certaines commandes ne sont pas du tout intuitives.

Sur le plan de l'espace à bord et de la qualité générale des matériaux utilisés, je suis par contre agréablement surpris. Le cuir, les plastiques, la sonorisation, l'accès à bord ainsi que les espaces de rangement sont bons compte tenu de la gamme. Seul petit bémol, l'accès aux places 6 et 7 qui se situent dans le coffre et sont donc assez étriquées. Fondamentalement, ce sont des sièges de secours et il ne faut pas oublier qu'une fois déployés, il ne reste pratiquement plus de place dans la malle (100 litres).

En résumé, au toucher mais aussi pour les yeux, rien ne vient remettre en question les choix du constructeur et là encore, c'est plutôt une bonne nouvelle et les arguments face à la concurrence européenne sont convaincants.

Sous le capot

Le constructeur propose trois motorisations dont deux à essence et un au diesel. C'est ce dernier que je retrouve sous le capot de mon modèle d'essai et sur le papier, il offre de bonnes caractéristiques avec une puissance de 136 CV à 4'000 t/min et un couple de maxi de 330 Nm entre 1'750 et 2'500t/min.

Sur le plan de la consommation, le constructeur met en avant des indices qui me semblent un peu optimistes avec un mixte à 4.8l./100 km et un urbain à 5.7 l./100 km... comme je vais le voir lors de l'essai, ces chiffres sont passablement optimistes !

Ce moteur est accouplé à une boîte de vitesses manuelle à six rapports.

Au volant

Il est temps de prendre le volant et démarrer le moteur. Mais sécurité oblige, pour pouvoir allumer l'engin, il faut appuyer simultanément sur le frein et l'embrayage alors que le frein à main électrique est enclenché et qu'il n'y a aucune vitesse engagée. Quand c'est fait, il ne faut pas oublier de desserrer le frein à main pour démarrer car contrairement à beaucoup de modèles, il ne se

débranche pas automatiquement.

Dès les premiers kilomètres, j'ai trouvé que le moteur était à même de répondre positivement à toutes les sollicitations du conducteur et ce, sur tous les types de tracé routier. Bénéficiant d'une bonne reprise même si en dessous de 1'700 t/min il ne se passe pas grand chose et que le turbo se fait un peu prier pour entrer en action, l'engin emmène sans problème les 1'716 kg du monospace ainsi que ses occupants. Mieux, une fois passé les 2'000 t/min, c'est un peu l'avalanche de couple et sur chaussée détrempée, l'antipatinage intervient pour que la puissance passe au sol.

Au-delà d'une pédale d'embrayage offrant une course trop longue et placée trop près du passage de roue, je n'ai pas trouvé l'étagement de la boîte manuelle à six rapports parfait. Typiquement, la démultiplication entre le premier et second rapport est trop importante et lors d'un démarrage en côte, il faudra flirter avec les 4'000 t/min avant de passer la seconde au risque de voir le moteur s'étouffer. Pour le reste, la motorisation est vive, peut-être même trop vu que ma consommation mixte s'est arrêtée à 6.5 l./100 km sur l'ensemble de l'essai.

Enfin, derniers reproches, j'ai trouvé les suspensions un peu trop souples et avec un centre de gravité assez élevé, la voiture subit trop le roulis lors de grandes courbes. De plus, en ville ou sur des routes secondaires, j'ai été un peu gêné par les montants supportant le large pare-brise plongeant car ils masquent une partie de la vision. Pour corriger ce problème, il faut régulièrement se pencher en avant dans le but d'avoir une meilleure vision dans les virages et lors d'un engagement dans le trafic.

Verdict

Globalement, cette nouvelle Clarens est une réussite même si j'aurais aimé que les ingénieurs soient plus attentifs sur certains détails agaçants comme un réglage de la luminosité qui n'agit pas sur l'écran de navigation. Ennuyeux aussi, la double sécurité inutile pour démarrer le véhicule quand aucune vitesse n'est engagée et que le frein à main est serré.

Si l'opération est donc réussie sur des critères essentiels comme le design, la qualité et l'agencement intérieur, il ne reste plus qu'à parler prix et équipement.

Et là encore, la marque est agressive avec un prix de départ pour la version Trend fixé à CHF 30'477.-. Notre version d'essai Style débute à CHF 34'477.-. Au-delà des prix de départ de ces modèles, ce qui impressionne c'est que le modèle Style est déjà richement doté face à la concurrence qui généralement offre bon nombre de ces équipements en option. Par exemple, avec la finition Style, sont inclus le volant chauffant, le démarrage et ouverture des portes sans clé, la climatisation bizona, le rétroviseur intérieur électrochrome, le capteur de pluie, les sièges en cuir (ventilés et chauffants à l'avant), la commande vocale Bluetooth et plein de petites astuces comme cet espace de rangement sous le fond du coffre pour des petits objets et la toile cache-bagages démontable du coffre.

Comme si ce n'était pas suffisant, le modèle d'essai bénéficiait d'une seule option : le Luxury Pack. Il inclut le magnifique toit panoramique vitré, la navigation, la caméra de recul, le frein à main électrique, les phares au xénon, l'aide au stationnement automatique et enfin l'assistant de garde de la voie pour la somme forfaitaire de CHF 6'390.- portant le prix total de l'ensemble à CHF 40'837.- !

Enfin, un peu comme si ce n'était pas assez, la marque propose également une garantie de 7 ans ou 150'000 km ainsi que la mise à jour des cartes de navigation gratuite pendant 7 ans ! Mieux, pour le marché Suisse, la marque assure également une assistance de 7 ans en cas de panne ou autre incident.

Prix et options - Kia Carens 1.7 CRDi "Style"

Prix de base : CHF 34'477.-

Luxury Pack : CHF 6'390.-

(Toit vitré panoramique, système de navigation plein écran, caméra de recul, frein à main électrique, phares au xénon, aide au stationnement automatique, assistant de garde de la voie)

Prix TOTAL : CHF 40'837.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de ce Kia Carens 1.7 CRDi "Style".

A lire aussi

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

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



















W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.

