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

Tandis que Kia fête ses dix ans de production en Europe, la marque vient de battre, pour l'exercice 2016, son propre record de ventes en Suisse. Ce label automobile coréen a résolument le vent en poupe, il est plus que temps de vous proposer le test de l'un de ses fleurons. Voici donc la version haut de gamme de l'Optima deuxième génération.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'998 cm^3
- 245 ch à 6'000 t/min
- 353 Nm à 4'000 t/min
- Boite de vitesse automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 232 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.6 sec.
- Poids : 1'795 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'855 x 1'860 x 1'475
- Conso. mesurée : 11.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 191 g/km (G)
- dès CHF 45'950.-, mod. essayé : CHF 48'490.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Tony da Silva

C’est davantage un constat qu’une impression : on croise sur nos routes de plus en plus de Kia. Si l’on considère que la marque propose pas moins de 12 modèles répartis sur 6 segments, allant de la mini citadine au SUV, que ses tarifs sont très concurrentiels et que le design se veut de plus en plus identitaire, voilà qui n’est guère étonnant.

Nous prenons ici le volant d’un break familial dans sa version la plus puissante : l’Optima GT. Kia l’annonce luxueux, confortable et sportif. Voyons ce qu’il en est réellement.

A l’extérieur

La robe de notre Kia Optima de test est d’un beau blanc qui sied à ses dimensions imposantes. Avec ses 4m85 de long et 1m86 de large, elle en impose et se place en concurrence directe avec la Skoda Superb. Rien que ça ! Ses lignes sont fluides et les surfaces vitrées s’effilant vers l’arrière accentuent la dynamique du profil.

La calandre au design « tigernose » caractéristique de la marque est prolongée par des phares avant anguleux et effilés. Ce masque surligné de chrome est du plus bel effet et la signature lumineuse des feux LEDs de jour est très réussie, procurant à notre monture un regard vif et acéré. Je ne suis en général pas très fan des calandres « dentelées », mais pour le coup je trouve que cela convient à notre Optima.

Quoique moins caractéristique, l’arrière est également très agréable à regarder, avec son diffuseur sportif où s’intègrent parfaitement deux imposantes sorties d’échappement et des feux élancée cohérents avec les phares avant. Les vitres surteintées ajoutent à la classe visuelle de notre voiture.

Des nervures sur le capot, des ouïes latérales, un aileron de requin et un becquet de toit discret mais harmonieux rehaussent la sportivité assumée de la silhouette. Un sans faute esthétique ? Pas tout à fait ! En cause : des jantes bicolores au dessin épais et grossier déparent l'ensemble. C'est dommage, mais changer de roues au besoin n'est pas rédhibitoire pour arranger ce point de détail.

Il est indéniable que l'identité visuelle et le style de Kia s'affirment au travers des nouveaux modèles de la marque, notre voiture de test en est la parfaite illustration.

A l'intérieur

Je prends place sur l'assise conducteur en cuir noir agrémentée du logos GT et d'élégantes surpiqûres rouges que l'on retrouve également sur le soufflet d'un large levier de vitesses à l'ancienne et sur l'accoudoir central. C'est sobre et réussi, comme la console centrale comportant un nombre limité de boutons, l'essentiel des fonctions se pilotant via l'écran tactile d'excellente facture. Ni trop, ni trop peu de commutateurs, ici le bon compromis est trouvé. Par ailleurs les menus sont d'une intuitivité remarquable et le GPS estampillé Tom Tom semble avoir emprunté des chevaux au moteur : sa vitesse de (re)calcul des trajets bat tous les records.

Le tableau de bord est classique, en rapport avec ce qui se fait actuellement : un compte tours et un tachymètre symétriquement répartis autour d'un afficheur central. Si sa visibilité est impeccable, les informations distillées ne sont pas toujours des plus pertinentes. Pour preuve, lorsque l'on est en mode de changements de vitesses manuel, l'affichage du rapport à passer plutôt que celui engagé. Et la différence peut être de 3 ou 4 vitesses, selon l'allure et le régime moteur. Dans le doute, il faut lever le pied pour qu'enfin apparaisse le rapport engagé. Si je peux le comprendre en éco drive, ça me semble absurde une fois le bouton « Sport » enclenché.

Pour le reste, la qualité perçue des matériaux choisis est relativement bonne, avec une mention pour la planche de bord en plastique tendre similicuir à laquelle je trouve juste ce qu'il faut de raffinement sans une once de prétention. Le volant est également réussi, sobre, agréable au toucher et chauffant, de quoi rester les deux mains agrippées dessus en cet hiver plutôt frais. Il fait bon vivre dans cet intérieur cosy et, pour peu que l'on soit un peu mélomane, l'excellente acoustique signée Harman Kardon ajoute encore à l'agrément du voyage.

Je mets un certain temps pour découvrir toutes les options disponibles, tant l'équipement est pléthorique. Entre les aides à la conduite, les technologies de sécurité et les atouts de confort, il serait trop long de dresser une liste ici. Je cite toutefois le système de caméras à 360 degrés qui permet d'observer ce qui se passe tout autour du véhicule et qui propose également une vue virtuelle d'en haut, comme si un drone à la verticale filmait votre voiture et ses alentours immédiats. C'est bluffant d'efficacité et d'agrément !

Pour terminer ce tour du propriétaire, j'ajoute que l'espace est généreux de partout, tant pour les passagers que pour les bagages. En effet, le volume de chargement proposé est de 552 litres extensible jusqu'à un maximum de 1'686 litres par rabattage du dossier fractionné en trois éléments (40:20:40). C'est moins que la rivale Superb, mais loin d'être ridicule. Par ailleurs, grâce à des barres d'arrimages mobiles, ce coffre présente flexibilité et sécurité dans le transport de tous types de cargaison. A noter encore que les sièges arrière sont également chauffants.

Sous le capot

La motorisation de notre vaisseau dispose de 245 ch et d'un couple de 353 Nm via un 4 cylindres turbo de 2 litres. La motricité est assurée par les roues avant équipées de pneus de 235/45/18 et il est assez rare qu'elle soit mise en défaut, du moins sur le sec. J'aime assez la sonorité rauque de ce bouilleur et de son

échappement : c’est sportif sans être outrageux.

Cette mécanique prometteuse est associée à une boîte automatique à 6 rapports et c’est malheureusement là que le bât blesse cruellement. Alors que la concurrente tchèque propose l’excellente boîte DSG, dommage de ne pas avoir doté l’Optima d’une boîte à double embrayage à 7 rapports ou d’offrir le choix d’une boîte manuelle, puisque toute deux sont disponible sur la version diesel de 141 ch.

Pour ce qui est de la consommation, les mesures de mon essai varient entre 10 et 14 litres aux 100 km pour s’établir à une moyenne de 11.5 litres pour l’ensemble de mon essai, toutes conduites confondues. On constate une fois de plus l’optimisme des chiffres annoncés, en cycle mixte 8.2 l/100km.

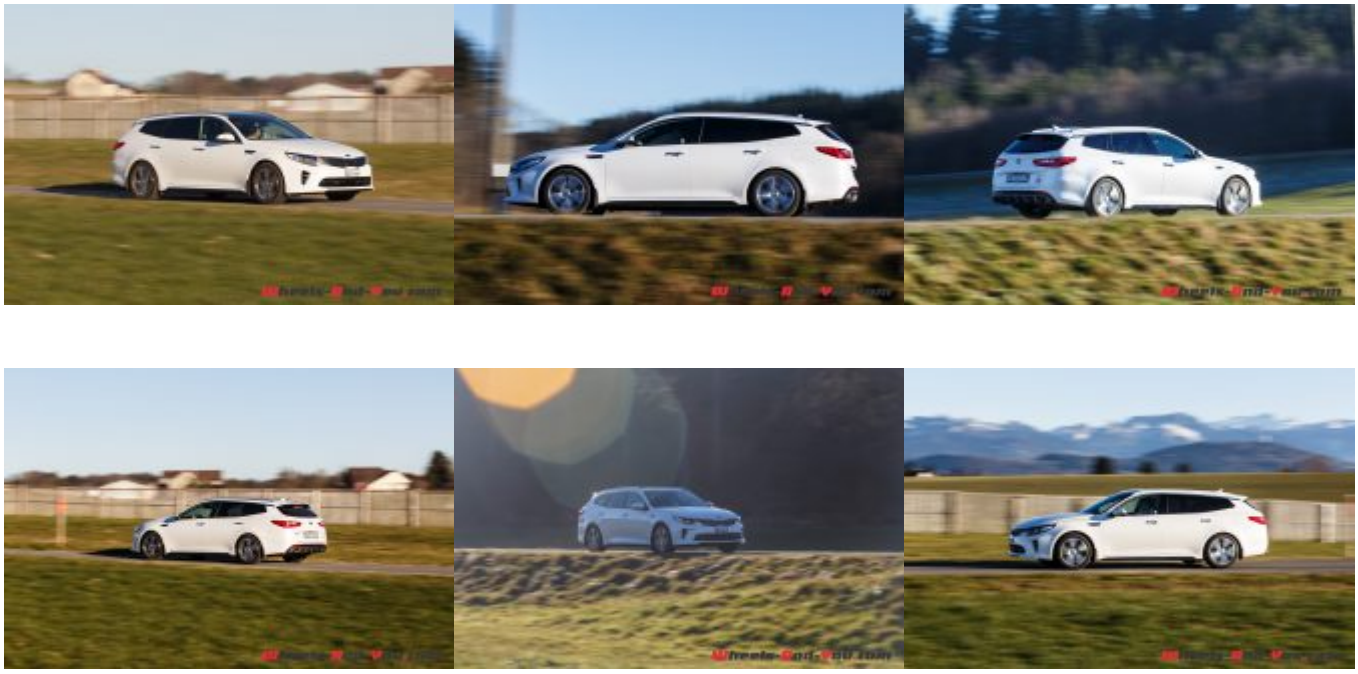
Au volant

Dès les premiers kilomètres, j’apprécie le confort de roulage et l’assise impeccable des sièges. C’est assez rare que je ne brûle pas d’impatience d’aller cravacher une voiture de cette puissance pour voir ce qu’elle peut me donner, mais c’est le cas ici. Je prends tout mon temps pour en apprécier l’aisance et la tranquillité. L’agrément est royal et, malgré sa taille, la Kia se glisse avec décontraction dans la circulation urbaine. Grâce au système de caméras à 360 degrés embarqué, elle se faufile partout où ses dimensions le permettent, pas un centimètre n’est perdu à la manoeuvre.

Je l’emmène ensuite sur des tracés roulants et sur autoroute où, là encore, elle s’avère souveraine. Je peux enchaîner les kilomètres sans fatigue et sans lassitude, et le mode « Sport » ne me tente toujours pas plus que ça ! C’est donc paisiblement que je finis par me diriger vers les petites routes de campagne et les cols qu’habituellement j’affectionne tant. Même là, c’est davantage la tranquillité que la fougue de ma monture d’essai qui me séduit.

Je finis néanmoins par accélérer le rythme et je pousse un peu plus la mécanique notre Kia. Et là, je déchante. Si les suspensions McPherson à l'avant, les essieux multibras à l'arrière et autre barre antiroulis font correctement leur job de contention du roulis, du moins jusqu'à une certaine cadence, la boîte de vitesses est totalement dépassée. Lente, hésitante et proposant des rapports plus longs qu'un jour sans pain, elle ôte tout panache au moteur au point que l'on se demande s'il y a réellement 245 ch sous le capot. La sportivité envisagée par le design et promise par la puissance annoncée s'envole tandis que mes doigts jouent désespérément avec les palettes au volant.

Je réitère passages en courbes, reprises, réaccélérations en sortie de virage, mais à chaque fois, beau temps, mauvais temps, ça reste dépourvu d'ivresse. Je retourne donc à mes paisibles promenades au volant de la Kia et la voilà qui retrouve aussitôt sa plaisante sérénité de vaisseau amiral.



Verdict

La Kia Optima est pétrie de qualités. Elle est plutôt belle et le ramage est à la hauteur du plumage, du moins en ce qui concerne l'équipement, le confort et la qualité perçue. De ces points de vue là, cette auto est une réussite. En revanche, elle propose peu ou prou de sportivité, la faute à une boîte automatique inadéquate. C'est vraiment LE défaut majeur de cette voiture. J'espère que Kia pourra revoir sa copie, car son Optima le mérite vraiment et malgré cette critique sévère, j'aime beaucoup cette voiture de par le confort qu'elle distille ainsi que

l’équipement et l’espace proposé. Même si l’on trouve objectivement mieux sur le segment, la coréenne est loin d’être dénuée d’atouts.

Le plus étonnant, c’est que parmi le bagage de technologies et de commodités embarquées, quasiment tout est de série. En effet, seuls le toit panoramique et la peinture métallisée sont en options. Il est rare qu’au tarif de CHF 45’950.- une telle abondance d’équipement soit intégrée, le tout emballé dans une qualité remarquable. Et la garantie de 7 ans ou 150’000 km que propose le constructeur est non seulement unique, mais également illustrative de la confiance de la marque en ses produits.

En bref, il y a d’excellentes raisons pour envisager l’acquisition de cette Kia Optima GT et je ne suis pas du tout surpris de la progression des ventes de ce constructeur coréen qui gagne vraiment à être connu. Et pour peu que Kia lui greffe une boîte à la hauteur de l’ensemble de la voiture, cette Optima GT pourrait bien devenir un must !

Prix et options – Kia Optima Sportswagon 2.0 T-GDi GT Automatique

Prix de base : CHF 45’950.-

Peinture métallisée : CHF 790.-

Toit panoramique : CHF 1’750.-

Prix TOTAL : CHF 48’490.-

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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de ce Kia Optima Sportswagon 2.0 T-GDi GT Automatique, ainsi qu'au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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

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