Essai – Kia Soul EV : L’électrique par -10°

Affirmant toujours autant son style néo-rétro suite à son restylage en 2014, le crossover urbain Soul passe maintenant à l’électrique et gagne le label EV. Pari gagné ? C’est à travers un hiver glacial que Wheels And You en a pris le volant pour en déterminer tout son potentiel !

- Moteur électrique avec batterie au lithium-ions-polymère
- 111 CV de 2’730 à 8’000 t/min
- 285 Nm constant
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 145 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.2 sec.
- Poids : 1’565 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’140 x 1’800 x 1’593
- Conso. mesurée : 18.2 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 36’900.-, modèle essayé: CHF 40’800.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Après s'être essayée à l'hybride à travers l'Optima – qui ne rencontra pas le succès escompté – Kia démontre encore une fois toute son ambition en s'attaquant à présent au marché du 100% électrique. Très confiant en son produit dont la base de développement fut la Kia Ray – uniquement en Corée – Kia va même jusqu'à garantir la batterie 7 ans, comme le reste du véhicule.

Au menu, une autonomie annoncée de plus de 200 km et une habitabilité hors norme pour un véhicule électrique. Voyons d'un peu plus près ce que cette Soul EV nous réserve !

A l'extérieur

Dès sa commercialisation en 2008, Kia a voulu la Soul très décalée. Et la philosophie est restée la même lors du profond restylage en 2014, à savoir la combinaison d'une carrosserie anguleuse et d'un capot aussi plat que son toit, le tout donnant un véhicule moderne au style néo-rétro et pour le moins très réussi. Cependant, il est certain que tout jugement se veut très subjectif et que chacun se fera sa propre opinion d'après les photos.

Cette version électrique se démarque essentiellement de sa cousine à moteur thermique par la proue : la prise d'air inférieure est moins haute et la calandre est remplacée par une plaque derrière laquelle se dissimule un compartiment abritant les deux connecteurs de charge.

A cela s'ajoutent les jantes en alliage léger de 16 pouces dans un nouveau design privilégiant le flux d'air ainsi que des feux arrière à LED modifiés.

A l'intérieur

L'habitacle est très lumineux et de dimensions généreuses avec une bonne garde au toit. Seuls les passagers arrière sont pénalisés par le placement de la batterie dans le plancher ce qui surélève leurs jambes de quelques centimètres, ne permettant plus de glisser aisément leurs pieds sous les sièges avant.

Comme sur les différents modèles de la marque, la qualité de fabrication est au rendez-vous avec un très bon assemblage et des matériaux de qualité. Le design

moderne n’est pas en reste non plus, à l’image des haut-parleurs d’aigus qui sont placés à plat au-dessus des bouches d’aération ou encore des multiples inserts blancs laqués comme celui qui entoure l’écran multimédia tactile.

Comme à son habitude, la marque coréenne est généreuse en équipement de série : climatisation automatique, capteurs de parkings av/ar, caméra de recul, ordinateur de bord à écran LCD tactile, GPS, sièges avant chauffants/ventilés sur plusieurs niveaux, régulateur et accès sans clés font notamment partie de la dotation de série sur cette version Style.

Suite à l’électrisation, le coffre a perdu 73 litres et affiche un volume de 281 litres, assez modeste pour la catégorie.

Sous le capot

Le moteur électrique qui équipe la Soul EV développe 111 CV sur une grande plage d’utilisation, grâce au couple constant de 285 Nm. Il est alimenté par une batterie Lithium-ions-polymère placée dans le plancher. Promettant un 0 à 100 km/h en 11.2 secondes, nous avons même fait mieux à plusieurs reprises avec une moyenne de 10.5 secondes !

Mais plus que le moteur, il est intéressant de mentionner les équipements que Kia a intégré dans la Soul afin d’abaisser sa consommation en énergie et donc de doper son autonomie ! Ainsi, le design spécifique des jantes et l’ingénieux carénage de soubassement du châssis ont permis de réduire le Cx (0.33) sans modifier l’aspect extérieur de la carrosserie.

L’habitacle quant à lui, comprend une climatisation dont il est possible d’envoyer l’air uniquement au conducteur (première mondiale !). En outre, l’utilisateur peut régler le système de chauffage de telle manière que l’habitacle soit à la température souhaitée une demi-heure avant le démarrage, pour autant que la voiture soit branchée.

Au niveau du temps de charge, rappelons que Kia a mis en avant un temps de charge de 4 à 5 heures sur une prise 230V et 33 minutes pour une charge de 80% en station rapide. Hélas, sur ce point le retour à la réalité fut un choc, car les 4-5 heures annoncées sur 230 V sont valables en utilisant une prise 32 ampères, ce

que personne ou presque ne possède par défaut. La prise conventionnelle dont je disposais ne délivrant que 10 ampères au maximum (en fonction de la charge du réseau), le temps de charge dépassait les 15 heures, soit beaucoup trop long pour envisager des trajets quotidiens utilisant presque toute l'autonomie. Pour ce faire, il faudra impérativement installer chez soi une station de charge dont le coût varie entre CHF 1'400.- (16A, temps de charge 9-10h) et 2'200.- (32A, temps de charge 4-5h). A cela viennent encore s'ajouter les frais d'installation d'environ CHF 1'000.-.

Sur la seule station rapide que j'ai testée, j'ai pu recharger 50% de la batterie en 1 heure, ce qui est également moins bien qu'annoncé, mais peut-être que ce défaut est à incomber au chargeur.

Enfin, terminons ce chapitre par l'autonomie. Promettant d'écraser ses concurrentes avec 212 km d'autonomie annoncée, là encore, il m'a fallu admettre que la réalité des conditions hivernales ont eu rapidement raison de mes espoirs d'approcher ce chiffre. Sur les deux semaines d'essai, la moyenne est arrêtée à 18.2 kWh/100 km en ayant souvent dû rouler avec un œuf sous le pied vu les conditions météorologiques. La capacité de la batterie étant de 27 kWh, cela nous donne une distance théorique d'un peu moins de 150 km dans ces conditions, à savoir une température moyenne dépassant rarement le 0 degrés avec des pics de froid à -10 degrés.

Au volant

Cela ne m'arrive pas encore assez souvent pour ne plus être perturbé. Quoi donc ? Rouler à l'électricité ! Chaque fois que je découvre un véhicule du genre, il s'agit d'une véritable expérience en soit. Rouler électrique, c'est d'abord une autre philosophie. C'est une impression de flotter, de ne pas faire corps ni avec sa monture ni avec l'asphalte, tout en pouvant s'offrir des démarrages éclair que beaucoup de citadines envieraient ! Et tout s'opère dans un silence si parfait que cela en est déroutant lorsqu'on n'a pas l'habitude.

Du coup, on guette les bruits de suspension ou de vibrations dans l'habitacle, mais il n'y en a pas : tout est parfaitement assemblé et la Soul EV se mue dans un silence total. L'insonorisation est excellente et le bruit de roulement quasiment inexistant même à 120km/h. À l'extérieur néanmoins, elle émet un léger son de

machine jusqu'à 20km/h, ce afin de prévenir les piétons de sa présence, une bonne idée pour la sécurité en ville et lors des manœuvres.

Je me sentis rapidement à l'aise dans la Soul EV dont les dimensions de l'habitacle sont généreuses et permettent à tous les gabarits d'y prendre place. Sa position de conduite surélevée conjuguée à l'impression d'avoir un long capot – puisqu'il est plat – donne l'impression de dominer la route. Les suspensions sont souples et privilégient le confort tout comme les sièges.

Comme en témoignent les photos, nous avons rencontré la neige à plusieurs reprises lors de notre essai, ce qui ne s'est pas avéré être un souci pour la Soul. En effet, bien qu'il ne s'agisse pas d'un 4×4, l'assistant de démarrage en cote ainsi que la monte pneumatique étroite en font une bonne grimpeuse sur les chemins enneigés.

Lorsque les virages s'enchaînent, on s'aperçoit que le centre de gravité est plus bas et que les masses sont mieux réparties que sur certaines concurrentes conventionnelles. Il en résulte une prise de roulis limitée et une bonne tenue de cap, ainsi qu'une bonne faculté d'absorption des compressions, l'auto ne sautillant pas. Mais sur les portions sinueuses, la Soul EV aura tout de même tendance à se montrer pataude, victime de son poids. Et sa direction électrique – dont la dureté est réglable sur 3 niveaux – peu communicative n'aide pas à faire corps avec elle. Mais au final peu importe car ce n'est pas vraiment son but à elle. Son but, c'est de choyer son conducteur et ses passagers à travers une ambiance zen et presque surréaliste.

Même en hiver, j'ai apprécié les sièges à air pulsé après les avoir chauffés. Mais soudainement, le silence est rompu par une voix féminine qui me rappelle sans cesse qu'il faut que je songe à recharger la batterie, la jauge venant de passer en-dessous de 25% alors qu'il me reste encore une bonne vingtaine de kilomètres à parcourir par grand froid et que selon mon trajet « aller », j'aurais dû pouvoir largement revenir. Arrivé chez moi avec seulement 1% restant, me voilà donc rassuré… et redescendu sur terre !

Rouler à l'électrique a bel et bien un prix : celui de devoir impérativement bien penser ses trajets, surtout en hiver et lorsque la voiture a été stationnée au froid pendant plusieurs heures. Le moteur ne chauffant que très peu, la chaleur nécessaire à l'habitacle doit être générée par la batterie ce qui prend beaucoup

d’énergie, sans parler du fait que son autonomie baisse avec le froid, donnant l’impression que sa jauge n’est pas linéaire.

Par -10 degrés et lors d’un démarrage à l’extérieur, l’autonomie est divisée environ par deux en comparaison avec le même trajet effectué à 20 degrés, et il n’est pas rare de consommer plus de 25 kWh/100 km dans ces conditions. Ceci étant, tous les véhicules 100% électriques sont affectés par le froid en hiver.

Verdict

Il ne fait aucun doute que silence et confort sont les maîtres mots à bord de la Soul EV. Si bien que conduire dans le trafic urbain aux heures de pointe en devient une activité apaisante. Du moins jusqu’au moment où vos yeux commencent à lorgner sur la jauge de batterie, qui peut vous réserver bien des surprises en hiver… J’aurais aimé que, à l’instar de la BMW i3, Kia dote sa Soul EV d’un Range Extender – au moins en option – ce qui lui aurait permis de doper son autonomie et légitimé le fait qu’elle soit si confortable et agréable à vivre sur de longs parcours.

Vous l’aurez compris, pour moi cette auto reste un paradoxe. Mais si vous n’envisagez pas de parcourir plus de 100 km par jour – jusqu’à 180 km en été avec une marge – et que vous cherchez un crossover confortable, bien équipé et 100% électrique, alors vous n’avez actuellement aucune autre alternative au Soul EV !

Prix et options – Kia Soul EV “Style”

Prix de base : CHF 39’900.-

Peinture métalisée : CHF 550.-

Supplément deux couleurs : CHF 350.-

Prix TOTAL : CHF 40’800.-

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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de ce Kia Soul EV “Style”.

A lire aussi

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 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

W.A.Y.

KIA
AG·463595
CH
1
W.A.Y.

A AIRBAG
W.A.Y.

RADIO
MEDIA
MAP
NAV
16:15
Véhicule électrique
83km
Distance parcourable
1.23km
Stations à proximité
71%
Infos énergétiques
Conduite ECO
Programmer chargement/climat
Paramètres d'avertissement VE
Clean Air
AUTO
OFF
CLIMATE
A/C
MODE

MODE
VOL
KIA
AIRBAG

RADIO
MEDIA
MAP
NAV
16:15
Conduite ECO
Niveau ECO
Historique
Niveau ECO 4
Consommation d'énergie 16.8kWh/100km
Clean Air
AUTO
OFF
CLIMATE
A/C
MODE

W.A.Y.

POWER
MAX
ECO GUIDE
CHARGE
115
Conso. Énergie
18.0 kWh/100km
0 30 60
Appu. : Réini
4°C
2326km
0 km/h
ECO electric
ECO
soul
OPEN
OFF
W.A.Y.

soul
ECO electric
W.A.Y.

KIA

KIA

KIA

eco electric
POWER
CHARGE
FAULT
KIA
W.A.Y.

soul

eco electric

eco electric
W.A.Y.

W.A.Y.

KIA
AG·463595
CH
W.A.Y.

AG 463595
W.A.Y.

AG 463595
W.A.Y.

AG·463595

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

KIA
AG 463595
CH
W.A.Y.

W.A.Y.

AG 463595
W.A.Y.

AG 463595
W.A.Y.

RESERVÉ
AG 463595
W.A.Y.

KIA
AG·463595
W.A.Y.