Essai – Kia Cee’d GT : Quand la raison ouvre la porte à la passion !

Premier jet de Kia dans le monde des sportives, la Cee’d GT arrive dans une jungle habituellement dominée par les marques européennes. Saura-t-elle tirer son épingle du jeu ? La raison laissera-t-elle suffisamment place à la passion ? Essai.

- 4 cylindres, 1’591 cm^3
- 204 CV à 6’000 t/min
- 265 Nm de 1’750 à 4’500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.7 sec.
- Poids : 1’411 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’310 x 1’780 x 1’470
- Conso. mesurée : 8.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 171 g/km (F)
- dès CHF 35’777.-, modèle essayé: CHF 39’847.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Jusqu'à maintenant, évoquer Kia faisait penser à tout sauf à une voiture sportive… C'était sans compter la présentation au Salon de Genève 2013 des versions GT de la Cee'd, nommées Cee'd GT pour la 5 portes et Pro_Cee'd pour la 3 portes, à mi-chemin entre la compacte et le coupé.

A l'extérieur

C'est à travers sa robe noir métallisé – et discrète – que je découvre la Cee'd GT qui m'est destinée. De plus près, les signes ne trompent pas et annoncent clairement ses ambitions : jantes 18'' au design spécifique, garde au sol abaissée, double sortie d'échappement et bouclier avant plus agressif pour ne citer qu'eux. La fine baguette rouge ne manquera pas de rappeler la Golf GTI. Dommage que Kia n'aie pas cherché à imprimer sa propre marque de fabrique plutôt que de chercher l'inspiration chez ses concurrents…

Loin d'en faire trop, Kia a su mettre en avant le badge GT tout en conservant l'élégance de base de la Cee'd. Les traditionnels phares antibrouillards ont cédé leur place à de nouveaux blocs intégrant désormais des feux diurnes à LED, donnant un air plus tendance. L'arrière ne se voit pas trop chamboulé hormis l'extracteur d'air entouré par les deux sorties d'échappements ovales. Le becquet de toit est identique à celui de la version standard. A noter la différence de design de la partie arrière entre la version 5 portes ici testée, et la version 3 portes nommée Pro_Cee'd. Celle-ci est dotée d'une ligne encore plus sportive avec des feux arrière plus élancés ainsi qu'une ligne de toit descendant plus rapidement que sur la version 5 portes.

A l'intérieur

En m'installant à bord, c'est avec plaisir que je retrouve l'atmosphère Kia, qui est une force en matière de qualité perçue de fabrication. L'ergonomie est excellente avec des commandes simples et faciles d'accès. A l'avant, la place abonde au point que mes 195 cm pourront trouver une position de conduite optimale. A l'arrière, les passagers ne seront pas en reste avec une place correcte et un accoudoir central pour les longs trajets. Le coffre offre un volume confortable de 380 litres, égalant ainsi celui de la nouvelle Golf VII.

Comme à l'accoutumée chez Kia, l'équipement de série est ultra généreux : ABS, ESP, anti-patinage, assistance aux démarrages en côte, phares au xénon directionnels, feux de jour à LED, aide au stationnement arrière, sièges et volant chauffant, détecteur de pluie, tempomat, radio-CD avec commandes au volant et prises USB/AUX, bluetooth, rétroviseurs rabattables électriquement et climatisation automatique bi-zone, et j'en oublie encore ! Il n'y a que quatre packs d'options, dont était équipé notre exemplaire de presse : GPS et caméra de recul, frein à main électrique et assistant de maintien sur la voie, toit vitré panoramique et finalement peinture métallisée, le tout faisant monter la note à CHF 39'847.-.

Au niveau de l'ambiance, le sigle GT se retrouve aussi bien sur les tapis que sur les sièges et le volant, le tout étant surpiqué de rouge. Le cadran central affiche par défaut un compteur de vitesse analogique mais peut se métamorphoser en cadran à l'aspect « Race » lors de l'appui sur la touche GT. On retrouvera alors la vitesse indiquée en chiffres entourée de 2 bargraphes donnant une idée sur le développement du couple et du turbo en temps réel. Dommage que le compte-tours, inchangé et très neutre, n'aie pas eu droit lui aussi à un traitement adéquat ! Un joli pédalier tout alu est aussi de la partie. Bien calé dans les semi-baquets Recaro du plus bel effet mêlant cuir et alcantara, l'aventure peut commencer.

Sous le capot

Comme la plupart de ses concurrentes, la Cee'd GT se veut fidèle à la tendance du downsizing et fait appel à la suralimentation. On retrouve ainsi un petit 4 cylindres en ligne de moins de 1'600 cm3, revendiquant tout de même 204 CV à 6'000 t/min. Il s'agit en fait du bloc équipant sa cousine – la Hyundai Veloster – ayant été retravaillé pour gagner ici 18 CV.

Au niveau de la consommation, le constructeur annonce un optimiste 7.4 l./100 km en cycle normalisé. Comme souvent, un chiffre difficilement atteignable même sur autoroute, où sa consommation n'est pas aidée par une boîte aux rapports plus courts qu'à l'accoutumée. Sur un parcours mixte, j'ai relevé une consommation de 8.6 l./100 km mais attention, en ayant le pied léger. En appuyant sur le champignon, on dépassera facilement les 10 l./100 km. A noter que contrairement aux autres Cee'd, la GT n'est pas pourvue de la fonction

automatique Start/Stop, un choix regrettable vu que la polyvalence de la Cee'd n'est pas remise en question par son badge.

Au volant

J'appuie sur le bouton de démarrage et je découvre à cet instant un moteur anormalement silencieux pour une auto qui se veut sportive. Aussitôt sorti de la concession, j'ai remarqué qu'il est très facile d'évoluer en ville grâce à une excellente souplesse. Relancer vigoureusement en sortie de giratoire à 25 km/h en 3ème à 1'000 t/min, aucun problème ! Même si le gros du couple lui, arrivera plutôt à partir de 2'200 t/min.

La boîte manuelle à 6 rapports « courts », dont la commande est ferme, est un des points forts de l'auto. Tout comme le châssis et la direction qui sont bien calibrés et qui incitent rapidement à une conduite active. En courbe, l'auto campe sur ses positions et ne prend que très peu de roulis, aidée par une direction assez ferme même si avare en remontée d'informations. On pourra juste reprocher à Kia des suspensions trop dures en utilisation quotidienne, mais on ne peut pas tout avoir, même si dans ce cas des suspensions pilotées auraient bien arrangé le coup comme c'est le cas chez certaines de ses concurrentes.

Le freinage est, comme souvent, trop assisté à mon goût. Cela dit le mordant et la répartition sont excellents et les conditions hivernales ne m'auront pas donné l'occasion d'essayer de prendre en défaut leur endurance.

Le moteur quant à lui, ne m'aura impressionné que par sa souplesse. Au niveau des montées en régime, ça pousse bien oui, mais jusqu'à 5'000 t/min. Au-delà, on a presque l'impression que l'auto n'est pas faite pour, déjà de par le bruit du moteur qui donne l'impression de s'éreinter, mais également par le fait que lors des changements de rapports à hauts régimes, le moteur a tendance à continuer dans son élan une fraction de seconde lors du levier de pied, perturbant quelque peu les passages de rapport rapides. Au niveau sonorité, on repassera également. En conduite normale le moteur est excessivement discret, il n'y a qu'à pleine charge où là le son affiche un timbre sportif – mais au combien discret – entre 2'500 et 5'000 t/min. De l'extérieur le bilan est plus positif grâce à l'échappement procurant un timbre très rauque en charge. Il faut donc croire que la Cee'd GT est victime de son insonorisation, qui est de premier ordre pour une voiture de cette

catégorie.

Verdict

Avec un tarif démarrant à CHF 35’777.-, ce n’est pas l’argument du prix qui va aider à faire son choix entre la Cee’d GT et ses concurrentes. Par contre, comme nous l’avons vu, l’équipement de série est très généreux et digne du segment premium. Pour peu que l’on apprécie ces équipements, ce point est à considérer avant l’achat car une concurrente largement optionnée sera alors bien plus onéreuse.

Au niveau du badge « GT », que vaut-elle face à ses innombrables concurrentes ? J’ai envie de dire, beaucoup et peu à la fois, selon le caractère de l’acheteur potentiel. Car dans le monde des sportives, c’est souvent le côté émotionnel qui prime sur le reste, et tout ça est une question très personnelle. A ce niveau de gamme et de prix, je ne connais pas de voiture parfaite sur tous les plans. La Cee’d GT aurait pu tendre vers cette perfection si elle avait été pourvue de suspensions pilotées et surtout d’un moteur autrement plus caractériel. C’est en effet cela qui me fait penser que la raison n’a pas laissé assez de place à la passion dans ce projet. Mais pour le reste, il n’y a pas grand-chose à reprocher à Kia qui nous sort tout de même un bon cru pour son premier jet dans cette catégorie.

En conclusion, la Cee’d GT est une compacte polyvalente suréquipée affichant un dynamisme réussi et dotée d’aptitudes sportives relatives.

Prix et options – Kia Cee’d GT

Prix de base : CHF 35’777.-

GPS et caméra de recul : CHF 1’900.-

Frein à main électrique et assist. de garde sur la voie : CHF 990.-

Toit ouvrant vitré panoramique : CHF 590.-

Peinture métallisée : CHF 590.-

Prix TOTAL : CHF 39’847.-

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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de cette Kia Cee’d GT.

A lire aussi

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

AG 455 477
W.A.V.

ceed

W.A.V.

AG-455477
CH
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

Turbo
GDi

AG 455 477

W.A.Y.

W.A.Y.

KIA
AG·455 477
www.kia.ch
W.A.Y.

AG·455 477
W.A.Y.

RECARO
AIRBAG
GT

W.A.Y.

KIA
AIRBAG
W.A.Y.

x1000rpm
493 km
8.7 L/100
6535km

Clean Air
AUTO
A/C
DUAL
OFF

x1000rpm
493 km
8.7 L/100
6535km

PASSENGER
AIR BAG
03- 12-20 13
12 23
OUTSIDE
3°C

AG·455 477
W.A.Y.

AG·455 477
W.A.Y.

AG 455 477
W.A.Y.

KIA
AG 455 477
W.A.Y.

KIA
AG·455 477
W.A.Y.