

Essai - Kia Cee'd 1.6 GDi DCT : De la Cee'd mais pas chlorhydrique

Et si l'adjectif qualificatif « Premium » n'était plus réservé uniquement à certaines marques principalement européennes, mais définissait désormais aussi celles venues de plus « loin » avec une nouvelle réputation à se forger ?



- 4 cylindres, 1'591 cm³
- 135 CV à 6'300 t/min
- 164 Nm de 4'850 t/min
- Boîte de vitesses à double embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 195 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.8 sec.
- Poids : 1'421 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'310 x 1'780 x 1'470
- Conso. mixte : 7.4 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 131 g/km (C)
- dès CHF 27'777.-
modèle essayé : CHF 38'617.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Jérôme Marchon

Et si le Design évoluait vers les tendances actuelles des modèles à succès du

vieux continent ?

Et si l'électronique, la mécanique, le châssis, le confort étaient tels que les yeux bandés nous ne serions pas capables de dire quelle est la marque dans laquelle on roule et ne même pas songer ne serait-ce qu'un instant, que cela puisse être un blason encore considéré il y a peu, comme exotique ?

Et si c'était ça la Cee'd ?

Après avoir essayé la Picanto et la Rio, nous voici au volant de la Kia Cee'd. Cee'd se prononce « cid » mais rien à voir avec la tragi-comédie de Corneille. Ici, il s'agit de la deuxième génération de celle qui en 2007 a contribué à l'intégration de la marque Kia sur le Vieux Continent. Pour ce faire, la Cee'd proposait une voiture au style européenisé et fabriquée en Europe (à Zilina en Slovaquie), de classe moyenne, bien équipée, pas trop chère mais surtout, et pour la première fois dans le secteur automobile, offrant une garantie de sept années là où les autres marques « stagnaient » à deux années. Un sacré coup de pub tendant à faire remonter l'image de la marque.

En effet, milieu des années 2000, acheter une Kia c'était surtout rouler en « low cost » et de ce fait renoncer à une certaine image sociale, celle de la réussite. Mais les temps changent et même très vite, un peu à l'image de la marque. Toujours en quête d'évolution, Kia, née en 1944 sous l'appellation « Kyungsung Precision Industry », passera rapidement du statut d'équipementier à celui de constructeur. Dans un premier temps, constructeur de cyclomoteurs puis de camions (K-360 et le Titan) pour en 1974 sortir une petite voiture qui sera son best-seller avec près de 2 millions de véhicules vendus : la Kia Pride. Puis, « pénétration » du marché US avec un SUV, le Sportage, reconnu comme étant le meilleur produit de l'année en 1997. L'année suivante verra la création du Groupe Hyundai-Kia, pour aboutir à la fabrication, entres autres, de cette fameuse Cee'd « européenne » en 2007. Voiture qui s'est vue décerner le titre de voiture la plus fiable de 2009 à 2011 par nos confrères de l'Automobile Magazine. C'est dire si nous attendions cette nouvelle Cee'd au tournant.

A l'extérieur

Merci Monsieur Schreyer. Peter Schreyer, Directeur du design chez Kia, ex-Audi

et artisan de la TT, a clairement aidé à « européaniser », voire germaniser, cette voiture. Il a défini ainsi ses lignes directrices pour la nouvelle Cee'd : « S'appuyer sur les atouts qui ont fait le succès de la Cee'd première génération, tout en conférant à sa remplaçante plus d'émotion et de caractère ainsi que des proportions plus équilibrées et une allure plus affirmée ».

Extérieurement le pari est gagné. Lorsque l'on interroge les passants sur cette nouvelle Kia Cee'd, se sont les adjectifs « moderne », « dynamique », « à la fois sportive et classe » qui sont cités en premier. Un design plus fluide se rapprochant d'un coupé mais ayant l'habitabilité d'une berline compacte familiale. Une palette de dix couleurs de carrosserie est disponible avec des jantes allant de 15 à 17 pouces.

De face, cette Cee'd se caractérise par une déclinaison inédite - néanmoins déjà vue sur le concept GT - de la calandre Kia dite « Tiger Nose » symbolisant le museau du tigre : la signature de Schreyer. Elle s'étire jusqu'aux projecteurs avant, offrant à ce véhicule une forte personnalité. Plus longue de 50 mm pour atteindre 4'310 mm avec un profil plus élancé (montants plus inclinés, ceinture de caisse abaissée, vitres latérales plus longues) mais surtout plus basse d'un centimètre que sa devancière, la Cee'd deuxième du nom affiche clairement son dynamisme. Pour accentuer ce côté presque sportif tout en conservant le même empattement, les ingénieurs de chez Kia ont augmenté les voies avant et arrière de respectivement 17 mm et 27 mm. Equipée sur notre modèle d'essai de jantes de 17 pouces la voilà bien « campée » sur le sol. L'arrière intègre des blocs-feux à LED proéminents prenant naissance au niveau du hayon tout en s'étirant loin sur les côtés. Cela lui donne un air robuste et solide tout en restant dans les critères actuels de design. Toutes ces modifications techniques et surtout visuelles pour attirer tous les regards vers elle vont renforcer l'attrait émotionnel qu'elle suscite au premier regard. Une belle évolution vers les premiums de ce secteur.

A l'intérieur

La qualité perçue de l'ensemble est là aussi très germanique. Nous sommes dans la version la plus optionnée et le moins que l'on puisse dire c'est qu'il ne manque pas grand-chose. De la caméra de recul aux phares au xénon avec lumière de virage, du volant chauffant en passant par le GPS, le détecteur de changement de

file, le frein à main électrique, les compteurs rétro-éclairés avec écran LCD, les connectiques actuelles (pack d'option 6 à CHF 4'500.-) et même un toit ouvrant panoramique. Bref, tout ce que l'on cherche dans un catalogue sans fin de certains constructeurs allemands et à des tarifs souvent hallucinants est ici proposé pour moins de CHF 7'000.-. Certes, c'est tout de même une belle somme mais à ce tarif vous roulez dans une voiture équipée comme le sont celles des catégories supérieures.

L'habitacle offre une atmosphère cossue et chic renforcée par des placages laqués noir. Je n'aime néanmoins pas la découpe des sièges et la façon dont les coutures et sur-piqûres en cuir sont réalisées. J'ai la sensation visuelle que les sièges sont trop mous ou le cuir pas assez tendu et pourtant on y est confortablement assis, sauf à l'arrière au centre où le dossier de la banquette, rabattable 2/3-1/3, est trop dur. Cela reste une place occasionnelle donc de moindre importance en termes de confort.

L'ergonomie bien étudiée dans son ensemble est tout de même entachée à mon goût par trop de boutons surtout sur le volant portant pour une fois bien son nom de multifonctions, obligeant ainsi, lors de sa prise en main, à assimiler chaque élément. La planche de bord adopte un design avec un tableau de bord entièrement orienté vers le conducteur. On s'y sent bien et l'impression d'espace est réelle. Même si celui à l'arrière n'a pas augmenté (empattement identique à l'ancienne version), on y tient tout de même à deux adultes sans problème.

Pour les bagages ou les courses du samedi matin, la capacité de chargement a augmentée de 40 litres par rapport à la devancière et ce pour atteindre 380 litres. Si vous deviez passer chez Ikea, une fois les sièges arrière rabattus, le volume de rangement légèrement inférieur (de 25 litres) à celui d'une Mégane peut tout de même atteindre 1'318 litres, avec qui plus est un fond bien plat une fois les sièges abaissés. Il restera toujours en plus un double fond pour quelques babioles. Quatre finitions existent : la Basic, la Classic, la Trend et notre modèle d'essai la Style. Nous vous recommandons de bien considérer les deux dernières versions car elles intègrent ou offrent plus d'options.

Sous le capot

Nous y trouvons un 4 cylindres essence 16 soupapes de 1'591 cm³ à injection directe (GDI), développant 135 CV à 6'300 tr/min, dont le couple maximum de 164 Nm est atteint à 4'850 tr/min. Il est associé ici à une boîte à double embrayage (DCT) à 6 rapports réalisée en interne chez Hyundai/Kia. Cette boîte est agréable et fluide (sans à-coups). Relativement intelligente, elle s'adapte vite au style de conduite du conducteur. Néanmoins, j'ai eu comme une sensation de « patinage » lors de certains démarrages, comme si le poids de la voiture faisait patiner l'embrayage avant que ce dernier ne « colle ». Rien de bien méchant car dans les faits la voiture démarre normalement et même assez rapidement, offrant même un honorable 0 à 100 km/h en moins de 11 secondes. Mais pour cela il faut « cravacher » haut dans les tours jusqu'à dépasser les 5'000 tr/min ce qui laisse apparaître le cruel manque de couple à bas régime voire à tous les régimes car on n'a réellement pas l'impression d'avoir la puissance annoncée. A sa décharge, notre voiture d'essai ne totalisait que 2'500 kilomètres. Mais peut-on imaginer que le rôdage terminé le moteur respirera mieux ? Une chose est sûre, ce 1.6 litre 16 soupapes à injection directe fait ce qu'il peut et sans aide (turbo ou compresseur), il est à la peine. Dans la circulation quotidienne, ce manque de couple est gérable à la condition de ne pas être trop chargé ni de vouloir dépasser au dernier moment.

Au final, si on pousse les rapports, la consommation s'en ressentira fortement passant même les 8 litres aux cent kilomètres. On établira une moyenne à 7,7 l./100km ce qui offre, avec les 53 litres que contient le réservoir, une autonomie de 680 kilomètres. Il est à noter que les 131 grammes de CO₂ rejetés au kilomètre auraient pu être diminués si la voiture s'était dotée du système stop and start. Deux autres motorisations sont disponibles. Une essence le 1.4 CVVT de 100 CV mais de seulement 137 Nm essayée dernièrement sur la Rio et qui ne nous semble pas approprié ici, et un moteur diesel de 128 CV fort de 260 Nm, plus judicieux mais hélas pas encore disponible avec la nouvelle boîte automatique à double embrayage DCT qui s'associe uniquement avec le 1.6 GDI.

Au volant

La fonction Smart Key d'une clé relativement plate, sobre au design composé d'aluminium et de plastique noir permet, en effleurant la poignée avant, d'ouvrir la

portière. De suite, un éclairage à LED diffusé via le dessous des rétroviseurs latéraux et des poignées de portes nous accueille dignement. L'entrée, de plus, est aisée. Installé confortablement dans des sièges moelleux, je claques la porte qui se ferme dans un son sourd inspirant la solidité. Siège facilement réglé, j'actionne le bouton start (stop) – qui aurait pu aussi être rétro éclairé, mais bon... – le moteur démarre et l'aiguille du compte-tour se cale sur son ralenti. A l'arrêt, de l'intérieur, le moteur est plus que discret.

D'emblée je choisis une des trois lois d'assistance électrique qu'offre la direction. Pour moi ce sera la dureté de la « sport » trouvant les deux autres lois (normal et confort) un peu trop molles et souples, ce qui me donne une sensation d'imprécision (fausse je vous rassure). Mais ces lois, je dois le reconnaître, peuvent être utiles pour celui qui fait de la ville et des manœuvres. Donc, ce que je trouvais être un gadget au départ permet en fait à chacun de trouver son bonheur, ce qui est important pour bien sentir sa voiture. Les commandes générales sont douces, très douces et j'aime le son « reposant » émis par les clignotants. J'aime aussi cette aiguille concentrique du tachymètre façon « Mercedes » et le fait de pouvoir lire certaines informations dans le centre des compteurs. On sent vraiment de la part des ingénieurs un travail de fond. Le volant est agréable au touché mais il possède un peu trop de commandes à mon goût. Le multifonctions a ses limites, mais, là encore, certains aimeront.

J'enclenche la position Drive de la boîte 6 rapports à double-embrayage. La voiture s'élance dans un confort qui surprend dès les premiers tours de roue. La rigidité torsionnelle de la caisse a augmenté de 45% par rapport à l'ancienne Cee'd et cela se ressent de suite en terme de dynamisme. Si l'on appuie sur l'accélérateur normalement, la boîte égrène ses six rapports rapidement et sans à-coups. Je peux à tout instant reprendre la gestion du passage des rapports via des palettes bien placées. Hormis donc cette sensation de patinage en première et parfois en deuxième si on accélère vigoureusement, cette boîte automatique s'en sort plutôt bien, même en conduite plus sportive. Je me suis amusé à la solliciter dans des situations « extrêmes » comme par exemple en quatrième à basse vitesse et à très bas régime (1'500 tr/min) où j'ai essayé de passer le rapport supérieur via la palette. Ce dernier ne passera pas, bien évidemment. Il en ira de même en conduite plus soutenue – mode éco enlevé, position S pour Sport – la gestion de cette boîte sans être au niveau de celle d'une S-tronic/DSG de Audi/VW est bien pensée mais elle a surtout de sport le fait de repousser le

passage à la vitesse supérieure dans un « hurlement » du moteur pas très agréable et surtout pas en adéquation avec la finition de cette voiture. Le mode sport est donc à proscrire. Globalement, avec cette DCT, un grand pas en avant a été fait et bien fait.

La suspension filtre petites et grandes irrégularités de la chaussée. Premier virage et la « caisse » vire sans trop prendre de roulis. Ce n'est pas un réglage châssis sport mais le compromis est bien trouvé. D'ailleurs, point de version sportive n'est hélas prévue pour la Cee'd. Dommage, car avec ce plumage elle ferait des ravages... mais pour ce faire il faudrait vraiment passer à la suralimentation car, comme dit précédemment, ce moteur peut parfois peiner à l'ouvrage et ce dès qu'une relance vigoureuse est demandée.

Confortable est l'adjectif qualificatif qui lui va à ravir. En plus d'être dans une voiture devenue sûre, précise et même agile (2.65 m d'empattement), on se sent bien installé et ce n'est qu'en réfléchissant que l'on peut se dire que grand est le travail accompli par les ingénieurs. Il y a du plaisir à évoluer dans cette voiture que ce soit en ville, sur route ou autoroute. Le dernier rapport de cette DCT permet d'évoluer dans un silence remarquable et bien entendu de faire baisser la consommation. Côté freinage, je n'ai pas été déçu. Il est assisté du système BAS (assistance au freinage d'urgence) et jamais aucune faiblesse n'a été perçue. La pédale offre une certaine course au départ mais une fois habitué, la pression à exercer est agréable et l'on peut facilement doser la décélération des 1'421 kilos de la voiture. Globalement, en termes de sécurité passive, elle possède tout ce qu'il y a comme aides électroniques modernes la rendant ainsi fort sécurisante et qui facilitent le quotidien. Par exemple, la caméra de recul qui d'ailleurs devrait équiper tous les modèles car sans cela, faire un créneau sans toucher relève d'un grand savoir-faire ou bien de la chance tant la visibilité arrière est réduite.

Verdict

Le Yin côtoie le yang. La mission de la première Cee'd était de rassurer, mission accomplie. Maintenant, il s'agit en plus de séduire. Son évolution vers le haut est indéniable. C'est le côté Yang. Que ce soit de l'extérieur, de l'intérieur ou encore à son volant, il est loin le temps de « l'à-peu-près ». Maintenant on baigne dans une ambiance chic et on prend plaisir à ouvrir sa voiture pour rentrer chez soi. Le

plaisir de conduite est présent même si ce moteur manque hélas cruellement de couple. C'est le côté Yin. Mais l'atmosphère générale qui règne à bord, aidée par un équipement plus que complet et la boîte de vitesses automatique à privilégier avec ce moteur, fait que le Yang l'emporte.

Enfin, les 7 ans de garantie (Kia mobilité assistance) ou 150'000 kilomètres (ou encore 3 ans kilométrage illimité), garantie cessible lors de la revente, devrait finir de persuader certains qui hésitaient encore à acheter Coréen. Les idées préconçues évoluent, la crise aidant certainement, le luxe n'appartient définitivement plus qu'aux marques reconnues. Ses rivales françaises (Megane, 308 et C4), allemandes (Astra, A3, Golf, Leon, Octavia, Focus, BMW 1), japonaises (Civic, Mazda 3, Auris), italiennes (Alfa Giulietta) ou sa cousine Hyundai i30, dont nous vous proposerons prochainement l'essai, n'ont qu'à bien se tenir. A noter qu'une version break, la Cee'd Sportswagon, est également disponible rendant l'offre plus complète surtout dans ce segment.

Attention néanmoins au positionnement tarifaire. C'est là que le côté chlorhydrique de la Cee'd intervient et pourrait désintégrer l'effort accompli jusque-là par la marque. En effet, même si le produit a fortement évolué en termes de qualité et de technicité, le prix a lui aussi grimpé. Alors certes, à équipement égal une Golf coûtera bien plus cher, mais combien préféreront encore prendre une Golf « pauvrement » équipée plutôt que de rouler en Kia ?

Prix et options - Kia Cee'd 5 portes 1.6 GDi DCT, finition "Style"

Prix de base : CHF 31'777.-

Peinture métallisée : CHF 590.-

Toit panoramique : CHF 1'750.-

Pack d'option 6 : CHF 4'500.-

(système de navigation avec caméra de recul, système « Smart Parking », compteurs rétro-éclairés avec écran LCD, phares au xénon avec lumière de virage adaptative, assistant de maintien sur la vole, frein à main électrique)

Prix TOTAL : CHF 38'617.-

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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de cette Kia Cee'd 5 portes 1.6 GDi DCT Style.

A lire aussi

Essai - Kia Rio 1.4 CVVT : La formule "Offensive" de Kia

Essai - Kia Picanto 1.0 CVVT : Un tricylindre à quatre roues

Nouveauté - Kia Cee'd Sportswagon

Nouveauté - Kia Rio

Nouveauté - Kia Cee'd

Le nouveau Kia Sportage débarque en Suisse























