

Essai - Kia Cee'd Sportswagon 1.6 CRDi : La déferlante coréenne continue

Après s'être fait amplement connaître dans le domaine des SUV, Kia enchaîne dans le milieu des compactes et autres breaks dont le rapport prix/équipement vient sérieusement inquiéter l'ensemble de la concurrence européenne. Et la Cee'd Sportswagon ne déroge pas à la règle. Attention, la vague est haute !



- 4 cylindres, diesel, 1'582 cm³
- 128 CV à 4'000 t/min
- 260 Nm de 1'900 à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 193 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.2 sec.
- Poids : 1'547 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'505 x 1'780 x 1'480
- Conso. mesurée : 7.5 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 110 g/km (C)
- dès CHF 30'377.-, modèle essayé: CHF 39'467.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Vous avez récemment pu lire notre essai de la Hyundai i30 Wagon 1.6 CRDi et nous vous proposons aujourd'hui celui de la Kia Cee'd SW 1.6 CRDi. Présentées sur le même châssis et munies du même moteur, ces autos présentent logiquement plusieurs similitudes. Mais leurs équipements et surtout leur style n'étant pas identiques, l'essai de cette Cee'd Sportswagon prend là tout son sens, en particulier pour ceux qui hésiteraient entre l'une ou l'autre de ces deux Coréennes suréquipées.

A l'extérieur

Discrète dans sa belle robe noire métallisée, elle passerait presque inaperçue. Mais dès qu'on s'y intéresse, on remarque rapidement qu'elle affiche le style auquel le Coréen nous a habitués, mêlant à la perfection élégance et dynamisme. L'avant bien qu'arrondi, est très agressif et vu de face, laisserait entendre qu'on est en présence d'une auto bien plus sportive. Cette impression est notamment due aux très généreux blocs optiques élancés et dotés de lentille xénon qui confèrent à l'auto un vrai regard sportif, souligné encore par la calandre généreuse à grille en nid d'abeilles. Les anti-brouillards entourés de chrome se chargent d'achever l'ensemble qui est on ne peut plus convaincant. Tout aussi arrondi, l'arrière est nettement plus conventionnel. De profil, on distingue une ligne assez élancée due aux vitres latérales dont les bords inférieurs remontent très nettement.

Dans sa finition « Style », la plus haut en gamme, on ne peut pas dire qu'elle manque d'atouts de séduction : calandre avec bordure en chrome, poignées de portes, pare-chocs et rétroviseurs couleur carrosserie ainsi spoiler de toit rendent le tout très agréable à observer. Les vitres latérales sont bordées entièrement de chrome. Alors que la concurrence équipe souvent ses modèles premium de jantes de 18" au moins, cette Cee'd n'attirera pas les regards de ce côté-là avec de timides jantes 16" en alliage. De par sa ligne dynamique et son gabarit, elle aurait largement supporté 1 à 2 tailles au-dessus. Cependant, ce choix est tout à l'honneur de Kia qui ne s'engage pas dans la course à la plus grosse jante, confiant que son automobile a bien d'autres atouts pour séduire.

A l'intérieur

La finition est de très bonne facture, à faire pâlir certaines allemandes dont on ne citera pas les noms. Aucun matériau ne donne l'impression d'être « cheap », et l'ergonomie est bien pensée. Dès que l'on met le contact, la première chose que l'on remarque est le grand compteur de vitesse à écran LCD qui, en plus d'afficher toutes sortes d'informations, montre la vitesse à l'aide d'une aiguille virtuelle du plus bel effet.

De nuit, un discret éclairage dans la poignée de porte extérieure me charmera également. Les sièges procurent un très bon confort à défaut d'être attrayants visuellement. Déjà suréquipée, cette version « Style » est encore complétée ici par le pack Option 6 (voir détails en fin d'article) comprenant une kyrielle d'équipements dignes d'une limousine d'Outre-Rhin, sans oublier bien sûr le système multimédia à écran 16/9 incluant navigation GPS, entrées auxiliaires, connexion bluetooth et téléphone, le tout à commande vocale, s'il vous plaît. Me référant à la liste des options, il m'apparut que la seule ne répondant pas présent ici est le toit vitré panoramique (CHF 1'750.-).

Les places arrière sont très confortables mais j'ai trouvé que l'espace aux jambes était un peu juste. Quand on ouvre le coffre, on comprend pourquoi. Sièges arrière en place, celui-ci permet déjà un volume de chargement généreux de 510 litres, contre 1'642 sièges baissés. Il comprend 2 compartiments très pratiques qui permettront de ranger tout les petits objets qui ont tendance à vaguenauder à chaque virage. De plus, sur cette version « Style », on trouve un ingénieux système de glissière en alu permettant de sécuriser la charge.

Sous le capot

Sur notre modèle d'essai nous retrouvons le même moteur que celui présent dans la Hyundai i30 Wagon essayée récemment. Il s'agit d'un bloc 1.6 diesel suralimenté par un turbo qui développe 128 CV à 4'000 t/min et délivre 260 Nm de couple dès 1'900 t/min. Opposé à 2 blocs essences de cylindrée et puissance similaire, il s'agit logiquement de la variante la plus écologique avec un rejet de CO2 annoncé à 110 g/km et une consommation mixte annoncée à 5.0 l/100km. Pour ma part, tout en roulant normalement j'ai mesuré un bon 7.5 l/100km sur un trajet mixte mêlant la même part de route/autoroute/ville (l'afficheur était plus optimiste de 0.5 l/100km). Cet essai s'étant déroulé en plein hiver, j'ai très peu

usé de la climatisation (le chauffage provenant du moteur) et la seule chose qui me vienne à l'esprit pour expliquer cette différence énorme de près de 50% est que le moteur était encore tout neuf (2'000 km). Hors il est connu que certains moteurs consomment passablement plus durant les premiers milliers de kilomètres que par la suite.

Essai mis à part, je peine à comprendre pourquoi sur une auto de ce gabarit et aux atouts premium, Kia ne propose pas de motorisations plus musclées. Certes, nous traversons une époque de crise et les pressions écologiques sur les constructeurs sont grandes, mais cela n'empêche pourtant pas la majorité des concurrents de proposer à ceux qui le désirent, des versions plus puissantes sur ce type de véhicules.

Au volant

Un bref appui sur la touche « start » en plus du pied sur le frein et le moteur démarre. Simultanément, le siège électrique à mémoire se remet à la bonne position, vu qu'il se recule chaque fois automatiquement au maximum lors de l'arrêt du véhicule. Choix discutable, pour peu que vous deviez arrêter le moteur et sortir de l'auto et qu'un grand passager se trouve derrière vous, il se verra écrasé par le dossier.

Je sors du parking puis ai quelques km à parcourir en ville. A chaque démarrage, le son du moteur diesel est très présent. Pourtant, l'insonorisation en roulant est quant à elle très bonne. En mode « Active Eco », l'appui à fond sur la pédale des gaz libérera un peu moins de couple qu'en mode normal (sauf en cas d'appui kick-down), sans pour autant que la différence ne soit très significative. D'ailleurs, il m'a été impossible de vérifier sur de courts trajets que ce mode permettait réellement d'économiser du carburant. Bien que les 128 CV soient de très bonne volonté, je peine à trouver goût à cet agrément moteur-boîte, que j'évitais de qualifier de catastrophique, mais simplement d'insuffisant par rapport à mes attentes sur un tel véhicule. Kia nous a fourni un véhicule suréquipé en termes d'options, pourquoi l'avoir alors doté de cette boîte automatique dépassée, qui diminue franchement l'agrément par rapport à une boîte manuelle tout en augmentant l'addition ? Tout au plus, ils auraient dû alors opter pour la boîte DCT à double embrayage. Oui mais voilà, celle-ci est disponible uniquement sur le 1.6

GDi essence. Pour CHF 2'000.- de moins, il est certain que bien des conducteurs préféreront cette configuration, avec en contrepartie une consommation mixte sur papier supérieure d'environ 1.2 l/100km à celle de notre auto.

Une fois engagé sur l'autoroute, l'option « assistant de maintien sur la voie » me remet rapidement en place à chaque franchissement de ligne - continue ou discontinue - effectué sans avoir mis le clignotant. Maligne, même lorsqu'elle est active, cette option reste en veille à moins de 60 km/h si bien qu'elle ne dérange jamais en ville. Diesel suralimenté oblige, le bloc est capable de jolies relances jusqu'à 120 km/h, même si la boîte ralentira vos ardeurs tant le feeling avec la pédale des gaz est décevant. Pour chaque dépassement, ça sera « kick-down » et on en parle plus ! En contrepartie, j'apprécie l'insonorisation à vitesse stabilisée ainsi que le feeling procuré par la direction, que j'ai laissée en mode sport durant quasiment tout mon essai et qui sur l'autoroute, devient d'une fermeté bien calculée. Si ce mode sport ravira les amateurs de conduite active, en mode confort, la direction se dirigera facilement avec 2 doigts, même à l'arrêt. Il apparaît que le mode normal, assez bien calibré, sera le plus utilisé par les conducteurs lambda. A noter que sur chacun des 3 modes, la dureté de la direction est asservie à la vitesse.

Une fois sur les petites routes, je peux confirmer mon pressentiment positif : les suspensions sont très bien tarées, offrant à la fois confort tout en permettant une conduite quelque peu active. Lorsque le rythme augmente, l'auto a tendance à sous-virer légèrement mais reste assez neutre et ne se désunit pas malgré tout. Pour une auto conventionnelle, je l'ai trouvée très bien réglée. Mais malheureusement, même en mode manuel et avec l'usage des palettes au volant, le plaisir au volant en pâtit car la boîte ne me donne pas satisfaction et ne donne qu'une seule envie : se remettre en mode « Drive » et rouler coulé tranquillement, sans se soucier de cet aspect. Outre un temps de latence trop long, le problème principal vient du fait que même en mode manuel, une fois une vitesse passée et les gaz relâchés, la boîte se commute presque toujours en « overdrive », et donc à chaque relance le moteur doit reprendre ses tours, ce qui est très frustrant en termes d'agrément.

Verdict

Que dire ? Un sans-faute ou presque ! Dotée d'un équipement plus que généreux, d'un grand coffre très bien pensé et d'une ergonomie convaincante, nul doute que cette Cee'd SW a des atouts pour plaire. Surtout qu'une fois en route, la sensibilité ajustable de la direction couplée à un châssis rigoureux satisferont bon nombre de jeunes pères de famille, tout en procurant un très bon confort à leurs passagers. La version 1.6 GDi essence de 135 CV, couplée (ou non) à la boîte à double embrayage, doit logiquement offrir un agrément bien supérieur.

Malgré les nombreuses options high-tech et un bloc diesel assez convaincant en dépit de sa puissance modeste, Kia nous propose sa Cee'd Sportswagon "Style" pour moins de un peu plus de CHF 39'000.-. En finition "Trend", la voiture sera CHF 4'000.- de moins, alors que l'entrée de gamme appelée "Basic", avec un moteur essence 1.4 CVVT et une boîte manuelle, voit son tarif débuté à CHF 19'777.-. Pas évident, voire impossible, de trouver une offre similaire à ce prix chez la concurrence européenne. Ah oui et j'oubliais, la garantie est, comme sur le reste de la gamme Kia, de 7 ans ou 150'000km. C'est donc bien une Kia.

Prix et options - Kia Cee'd Sportswagon 1.6 CRDi "Style"

Prix de base : CHF 32'777.-

Boîte automatique : CHF 1'600.-

Peinture métallisée : CHF 590.-

Pack Option 6 : CHF 4'500.-

(système de navigation avec caméra de recul, SmartParking système, compteurs à écran LCD, phares xénon et lumière de virage, assistant de maintien sur la voie, frein à main électrique)

Prix TOTAL : CHF 39'467.-

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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de cette Kia Cee's Sportswagon "Style".

A lire aussi

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 Pro_Cee'd GT et Cee'd GT

Nouveauté - Kia Cee'd Sportswagon

Nouveauté - Kia Rio

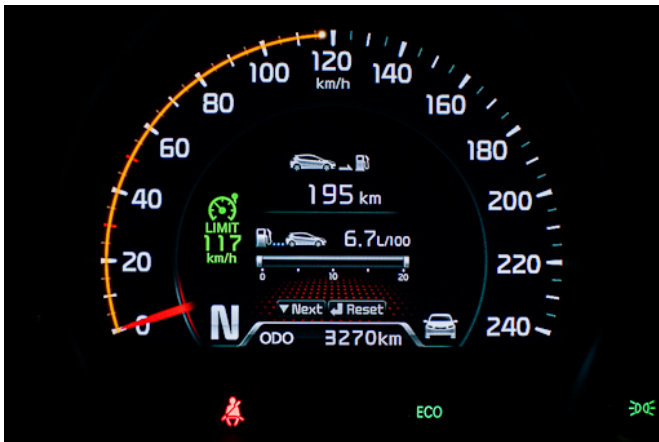
Nouveauté - Kia Cee'd

Le nouveau Kia Sportage débarque en Suisse























W.A.Y.