Essai – Kia EV6 : Un SUV qui tire son épingle électrique du jeu

Dévoilée en 2021, la Kia EV6 est la première voiture 100% électrique du constructeur coréen et, question d'affirmer les ambitions de la marque sur ce segment, elle remporte le titre de voiture de l'année 2022 ! Tout cela promet bien de bonnes choses, Wheels And You prend le volant de cette EV6 afin de vous présenter cela en détail.



- Moteur électrique synchrone à aimants permanents
- 168 kW (229 ch)
- 350 Nm
- Boite de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 189 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1'985 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'690 x 1'890 x 1'550
- Conso. mesurée : 16.1 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 52'700.-, mod. essayé : CHF 60'240.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Dans la série voiture électrique de taille moyenne/grande, je choisirais sans conteste la Mustang Mach-E. Oui mais voilà que sur papier, une voiture venant du pays du matin calme me nargue et me fait de l'œil : l'EV6 de chez Kia. On aurait pu en d'autres temps imaginer essayer une telle auto avec un sympathique six cylindres en V. Mais en 2022, ce sera un simple moteur synchrone électrique et aphone.

Cette Kia EV6 bouleverse la donne et se montre comme un SUV moderne et innovant. Cousine éloignée de la Hyundai Ioniq 5, elle s'en distingue par un design infiniment plus branché. Plus raide, elle se veut aussi plus sportive. Avec une plateforme dédiée à la propulsion 100 % électrique, de généreuses batteries de 77,4 kWh utiles et une architecture en 800 volts autorisant des recharges de 10 à 80 % en à peine 20 minutes sur borne rapide, cette EV6 est très loin des premières Kia "low cost" qui faisaient tant sourire.

Plusieurs versions sont déjà disponibles allant de la puissante EV6 GT-Line, forte de 325 ch délivrées aux quatre roues motrices, à la simple propulsion de 229 ch comme notre modèle d'essai. Elle offre sur le papier une belle autonomie et la concurrence (Tesla Model Y, Volkswagen ID.4 ou encore Mustang Mach-E) a du souci à se faire. Elle est en effet annoncée pour 528 km, ce que nous allons vérifier sur nos routes et nous verrons, sous la canicule de l'été, si cette 4×2 tient ses promesses.







A l'extérieur

Avec ces 4,69 mètres, l'EV6 est imposante. Un plus longue que sa cousine Ioniq 5, elle est surtout plus basse de 10 cm, ce qui lui confère cette allure élancée.

La face avant adopte le design "Digital Tiger" avec signature LED matricielle. Elle inaugure le nouveau logo de la marque, bien plus moderne. Pour une fois, la face

avant avec ce capot plongeant n'indique pas vraiment que nous avons à faire à une électrique.

Sa ligne se veut (et est) originale. On dit même que son design s'inspirerait d'un célèbre et mythique modèle de rallye : la Lancia Stratos. Une chose est certaine, son empattement XXL de 2,90 m attire irrésistiblement l'œil. Les poignées de porte affleurantes et ses larges flancs sportifs lui confèrent une puissance visuelle. Ils auraient pu pousser plus loin et mettre des caméras en guise de rétroviseurs.

L'arrière, avec le groupe de feux à la découpe en biais, donne l'impression que la poupe rebique, comme frappée d'un coup de sabre. Plus qu'original, cela en fait un crossover unique tout droit venu du futur.



A l'intérieur

Dès l'ouverture, je découvre un habitacle particulièrement vaste sobre, très épuré presque aérien. J'y ressens une certaine zénitude. C'est reposant. La finition est très bonne avec des matériaux innovants comme ceux de bouteilles en plastique recyclées (111 bouteilles exactement).

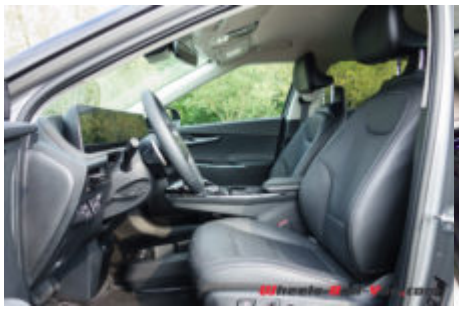
Parfaitement intégré dans cette planche de bord en tissu tendu, le double écran de deux fois 12.3″ regroupe un bloc compteur et l'écran multimédia tactile formant une immense dalle incurvée. La grande console centrale flottante se révèle, elle aussi, très réussie. L'infodivertissement propose de superbes

graphismes et une gamme impressionnante d'options et de personnalisations.

Il y a beaucoup de rangements, y compris sous la console centrale. On trouve des prises USB-C jusque dans les côtés des sièges avant et même une prise de 250 volts. Si pour certains, la position de conduite est un peu haute, la visibilité est très bonne.

Les sièges en cuir végan sont fermes mais restent confortables. Ils maintiennent suffisamment dans les virages. Les boutons affleurants sont sympas mais trop sensibles. Je déclanche par mégarde les sièges chauffants alors qu'il fait 32 degrés dehors… On peut régler le dossier de la banquette arrière mais pas l'assise. En position à fond vers le coffre, on y est installé royalement. En effet, avec ce plancher plat, on dispose d'un espace aux jambes digne d'une limousine.

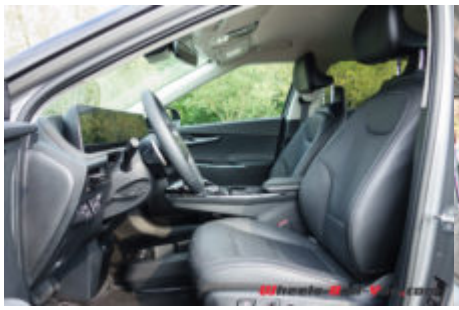
A l'avant se trouve un petit coffre de 52 litres afin de loger les câbles électriques. Le coffre arrière d'une capacité de 480 litres s'ouvre via un hayon à ouverture électrique. J'ai un petit problème avec les ouvertures électriques. Autant je n'ai pas de mal pour trouver comment ouvrir la trappe depuis l'intérieur, autant je suis largué devant ce coffre. Aucun bouton n'est visible. J'y vais donc à tâtons, passant le pied sous le pare-chocs, affleurant la carrosserie en me disant qu'ils ont peut-être caché un bouton sur un endroit bien précis. Mais rien. J'utilise donc la clé. Plus tard, je trouve près de la plaque d'immatriculation, sous le hayon, un grand bouton poussoir en caoutchouc. Je m'attendais à mieux, mais il existe, même s'il est bien caché. La fermeture est plus aisée via un habituel poussoir au pictogramme qui ne laisse aucun doute sur son utilité.













Sous le capot

Un moteur synchrone développant 168 kW (229 ch), est alimenté par un bloc de batteries lithium-ion d'une capacité de 77,4 kWh brut et 72 kWh en net. Les accélérations sont franches avec un 0 à 100 km/h établi en 7,3 secondes.

L'autonomie du constructeur annoncée est de 528 km. Dans la réalité et après chaque recharge qui prends en compte mon mode de conduite des derniers kilomètres parcourus, je n'ai « que » 475 km de proposés. Sur cette autonomie virtuelle, je ferais tout de même 415 km, dont la moitié effectués sur autoroute et beaucoup sur des routes de montagne. En ville, les 475 kilomètres, voire plus, sont réalisables, surtout en mode économique. Cela fait une consommation de 16,1 kWh/100km mesurée lors de notre essai. C'est raisonnable aux vues du poids et du confort de ce SUV. Même en utilisant certains périphériques comme la climatisation et la radio, l'autonomie, au contraire de celle de certains modèles, ne fond pas comme neige au soleil.

En terme de recharge sur de l'alternatif, il faudra plus de 7 heures sur une borne 11 kW et plus de 30 heures sur une prise domestique. En revanche, à peine 20 minutes suffiront pour passer de 10 à 80% sur une borne rapide en CC (courant continu). En effet, cette EV6 encaisse une puissance max de 240 kW et ce plus de deux minutes, contrairement à certaines marques. Elle maintient ce niveau jusqu'à sa recharge de 50% et baissera dans des proportions lentes qui font de cette EV6 une des voitures électriques que j'ai le plus rapidement rechargée.








Au volant

Je trouve une excellente position de conduite avec toutes les informations utiles sous les yeux. Je commence, une fois n'est pas coutume par une critique, l'affichage tête haute est très puissant. J'essaye de baisser sa luminosité mais malgré cela il me dérange beaucoup en conduite sur route. Il affiche la vitesse et les panneaux de limitation et autres comme par exemple l'interdiction de doubler. En revanche j'apprécie, arrêté à un feu rouge, le clignotant à droite enclenché, de voir apparaître sur l'affichage compteur une incrustation sous forme d'un cercle de la rétrovision droite « angle mort ». Le scooter ou le vélo qui souhaiterait se faufiler le long du trottoir ne vous échappera plus.

La direction est précise. Elle parait lourde en mode « Eco » mais tout est « tendu » dans ce mode, on dirait que la voiture est freinée. Il faut vraiment appuyer pour qu'elle démarre et encore, bien lentement. Mais une fois lancée, la voiture se gère et vous pouvez utiliser la palette de gauche pour freiner et régénérer de l'énergie et cela, sur trois niveaux. Le dernier permet même d'aller jusqu'à l'arrêt sans recourir à la pédale de frein (e-pedal) avec une régénération pouvant aller jusqu'à 150 kW. La palette de droite vous « libère » de ce « freinage électrique ».

Si vous choisissez le deuxième mode, dit « Normal », la voiture est neutre. Vous avez toujours les palettes au volant pour utiliser la régénérescence qui est plus progressive qu'avec le mode « Eco ». Un mode qu'il conviendra d'utiliser lorsque vous n'êtes pas seul à bord car il est doux d'utilisation. La voiture en général est

bien étudiée et est globalement « coulée » dans sa façon d'avancer.

Troisième et dernier mode : le « Sport ». A noter qu'à chaque changement de mode l'affichage « compteur » varie. Dans ce dernier il devient rouge. Ça va donc chauffer ! En fait, la voiture est en « roues libres » vive et se libère de toute contrainte. Elle semble « voler » sur le sol, à se demander où sont passées les deux tonnes. Cela accélère plus fort mais attention, car on perd d'emblée à peu près 25 km d'autonomie. La direction reste ferme, précise mais avec un léger décalage entre l'action et la réaction. En virage serré il ne faut pas hésiter à braquer fort. Les accélérations sont bien plus vives et comme avec toutes les voitures électriques, les départs sont canon. C'est dans ce mode qu'il sera possible d'exploiter le châssis équilibré et bien optimisé grâce à ses batteries (presque 500 kg) situées très basses sous le plancher plat. On profite encore plus de la répartition idéale des masses (53%/47%). L'amortissement semble encore plus ferme et tape un peu plus sur la bosse. Mais rien de bien méchant c'est juste un peu moins confortable. Même si ce mode permet de ressentir à l'extrême le fort potentiel de ce châssis, il n'est pas forcément le mode idéal à rouler tous les jours et n'est pas en adéquation avec la philosophie de ce type de voiture.

Globalement, notre EV6, malgré son grand gabarit, braque court et est très agile, quel que soit le mode choisi. Rappelons que nous avons à l'essai la version propulsion. Je ne pense pas que cela soit la même chose avec la version plus puissante avec ces deux moteurs, un par essieu. Rassurez-vous, bien que ce soit une propulsion, la tenue de route est remarquable. Même en accélérant très fort avec une arrivée massive du couple sur l'essieu arrière, vous ne partirez pas dans des glissades intempestives. D'ailleurs cette voiture est bardée d'aides électroniques comme l'assistance au freinage d'urgence autonome avec reconnaissance des véhicules et des piétons (FCA), l'écran tête haute avec fonction AR, l'assistant de stationnement à distance (RSPA), pour l'autoroute le tempomat avec assistance de distance et j'en passe.











Verdict

Un design original, un réel agrément de conduite, une autonomie plus que correcte, des performances élevées, une habitabilité et un confort exceptionnels. Que demander de plus, surtout qu'il est difficile de reprocher quoique ce soit à cette Kia EV6. Il existe une version GT-Line encore plus puissante. Mais à quoi bon, car elle offre moins d'autonomie.

Cette EV6 offre vraiment tout ce qu'il faut pour rouler branché. Le prix « abordable » combiné à une belle qualité de finition vous fera oublier que vous êtes dans une coréenne et qu'il est temps de bouleverser nos mentalités en acceptant que l'avenir n'appartient plus seulement aux constructeurs européens. Ces derniers vous font payer cher un logo qui finalement ne possède pas plus d'expérience ou de savoir-faire. A vous de juger.







Prix et options – Kia EV6 Edition 24 77.4 kWh RWD Automatique

Prix de base : CHF 59’780.-

Câble de recharge Typ2 : CHF 460.-

Prix TOTAL : CHF 60’240.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de cette Kia EV6, ainsi qu’au garage Emil Frey Genève Les Vernets pour leur soutien logistique.












A lire aussi

Essai – Kia Stinger GT : L'extra-terrestre de la gamme

Essai – Kia Stonic 1.0 T-GDi : Le SUV très tonic !

Essai – Kia Niro 1.6 GDi Hybrid : L'agréable surprise

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

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

Présentation – Kia Sportage

Nouveauté – Kia Picanto

Présentation – Kia Sorento

Présentation – Kia K5 Fastback Sedan

Nouveauté – Kia XCeed

Présentation – Kia Soul EV

Nouveauté – Kia Ceed

Avant-première – Kia Ceed

Nouveauté – Kia Stonic

Avant-première : Kia Stonic

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











