

Essai - Kia EV9 : L'alternative aux SUV électriques allemands

Mis à part Tesla avec son Model X, BMW avec son iX et Audi avec le Q8 e-tron, dont nous vous proposerons un essai complet prochainement, il n'y a guère encore de grands SUV électriques. En attendant l'arrivée du Range Rover 100% électrique annoncée pour cette année, Wheels And You a découvert le Kia EV9, un gros véhicule qui offre un espace généreux et jusqu'à 7 places pour les grandes familles.



- 2 moteurs synchrones à aimants permanents
- 283 kW (385 ch)
- 700 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.3 sec.
- Poids : 2'749 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'015 x 1'980 x 1'780
- Conso. mesurée : 24.74 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 75'950.-, mod. essayé : CHF 90'055.-

Même si leurs ventes ont quelque peu ralenti au plan mondial l'année dernière, les gammes de véhicules électriques ne cessent de croître. Rares deviennent les constructeurs qui ne proposent aucun modèle propulsé aux électrons. Kia est présent sur ce marché depuis plusieurs années, notamment avec l'EV6 dont nous vous proposons l'essai il y a quelques mois.

Son récent EV9 intègre une solution aboutie qui me laisse augurer d'un véhicule efficace et agréable au quotidien. Voici mes impressions après deux semaines à son volant.



A l'extérieur

Première impression en l'apercevant, c'est un gros gabarit, relativement carré avec une face avant très verticale. Autant dire qu'on ne passe pas inaperçu à son volant. Long de 5.015 m, large de 1.980 et haut de 1.780, il en impose, en particulier par de grosses roues de 21" repoussées dans les coins, qui lui valent un empattement long.

Le style est plutôt massif mais moderne et la teinte bleu mat de ma voiture d'essai lui sied bien. La face avant rappelle d'autres modèle récent de la marque, avec un éclairage en Z spécifique et des phares multi-LED verticaux, ce qui est assez inhabituel. Ce qui ressemble à une large entrée d'air dans le bouclier avant est un dessin factice, les réelles ouvertures sont très réduites.

De profil, la silhouette massive rappelle un peu les gros SUV américains tel que le Cadillac Escalade. Le capot est relativement court, les passages de roues sont anguleux, sorte d'octogones coupés par la moitié. Ils sont reliés par un bas de caisse bicolore noir/argenté qui couvre le seuil de porte, comme sur un Range Rover ; pratique pour ne pas salir son bas de pantalon par mauvais temps. Les portes arrière sont particulièrement longues, à la manière d'une limousine, et

assurent un accès facile aux passagers.

Quant à l'arrière, il est plutôt sobre, avec des feux qui reprennent un peu le dessin avant. Le pare-brise arrière est coiffé d'un becquet qui rajoute une note dynamique à l'ensemble. Globalement, le design est réussi. Même si le style coréen - on aime ou pas - est évident, je trouve une certaine homogénéité aux traits de l'engin et un modernisme évident.

Un tel SUV, qui plus est lorsqu'il est électrique, pèse évidemment son poids : pas moins de 2'749 kg avec les options de cette finition GT-Line équipée en 7 places.



A l'intérieur

Avec un tel gabarit extérieur, l'intérieur est à l'avenant et offre pléthore de place, autant à l'avant qu'à l'arrière. Les sièges sont confortables et disposent de multiples réglages électriques ; leurs maintiens latéraux se resserrent lorsqu'on sélectionne le mode Sport ou lorsqu'on dépasse 130 km/h pour renforcer le maintien style baquet. La console centrale accueille principalement des

rangements : vide-poche géant, porte-gobelets, compartiment fermé, chargeur de téléphone par induction et branchements divers.

La planche de bord se présente sous la forme d'une très large dalle tactile qui s'étend de la gauche du volant jusqu'à la droite de la console centrale. Elle est séparée en trois zones d'affichages distinctes : le tableau de bord derrière le volant, l'info-divertissement en position centrée et, entre les deux, la commande de climatisation-chauffage, légèrement masquée par le volant. Au-dessous, quelques boutons sont intégrés à la planche de bord et proposent un retour haptique lorsqu'on les actionne. Je ne les trouve pas très pratiques car peu éclairés durant la journée ; ils sont donc difficiles à actionner en roulant.

L'info-divertissement a vraisemblablement été développé avec Hyundai tant les similitudes sont évidentes. Par exemple, l'écran de gestion des multiples assistances à la conduite est rigoureusement identique à celui de la Ioniq 6 essayée il y a quelques mois. Les options sont particulièrement complètes, avec pas moins de 18 menus de 1^{er} niveau, chacun s'ouvrant sur 2 à 12 menus de deuxième niveau et les options qu'ils proposent. Autant dire qu'il faut un certain temps pour « repérer » les fonctions dont on a besoin.

A l'instar des Volkswagen ID, la commande de transmission est située sur la colonne de direction, au-dessous du commodo des essuie-glaces : une rotation dans un sens ou dans l'autre sélectionne la marche avant ou arrière, une pression sur un bouton met le véhicule en mode parking.

Globalement, je trouve l'ergonomie plutôt aboutie excepté certaines assistances si intrusives dans la conduite que je les neutralise avant chaque départ ; or ce ne sont pas moins de 4 niveaux de menus à parcourir à chaque fois pour les atteindre.

Les places arrière procurent une sensation d'espace rare tant le volume est généreux. Même la troisième rangée de siège offre suffisamment d'espace aux personnes jusqu'à 175 cm environ. Une version 6 places est disponible, qui offre la particularité d'avoir les deux sièges de la rangée médiane qui se tournent de 180° pour former un espace salon de deux fois deux places en vis-à-vis.

Le volume du coffre varie en fonction de la configuration : 333 litres avec les 7 places déployées, 826 litres en mode 5 places et jusqu'à 2'318 litres tous sièges

rabattus. C'est nettement plus qu'un Mercedes EQS pourtant presque 20 cm plus long. Une vraie déménageuse ! Sans compter un espace d'une cinquantaine de litres sous le capot avant, parfait pour emmener les câbles de recharge.



Sous le capot

La déclinaison GT-Line de mon essai - la version à 4 roues motrices - dispose de deux moteurs synchrones à aimants permanents, l'un sur chaque essieu. Ils développent conjointement un couple de 700 Nm et une puissance maximale de 283 kW (385 ch). Pour les alimenter, c'est un pack batteries lithium-ions de 99.8 kWh et fonctionnant à la tension de 520 V qui prend place dans le plancher.

La consommation WLTP normalisée est annoncée à 22.8 kWh/100 km et l'autonomie à 508 km. Comme d'habitude, la norme WLTP ne peut être reproduite dans la « vraie vie » et à pleine charge, le tableau de bord indique 468 km d'autonomie. Je donnerai les chiffres mesurés durant mon essai plus loin. Le modèle à deux roues motrices ne dispose que d'un moteur situé sur l'essieu avant

qui développe un couple de 350 Nm et une puissance de 149 kW (203 ch). Son poids est légèrement plus contenu à 2'561 kg. Comme sur une majorité de véhicules électriques, la transmission est mono-rapport.

Pour ce qui est de la recharge, l'EV9 embarque un chargeur 11 KW qui permet une recharge complète à domicile en 9 heures environ. Sur super-chargeur, il accepte jusqu'à 350 kW (200 A), ce qui permet de passer de 10 à 80% en 24 minutes. Les suspensions avant sont de type McPerson alors que l'essieu arrière est un système multi-bras. Les grandes roues 21'' sont montées de pneus 285/45 ZR 21 (monte 19'' en 255/60VR 19 pour la version à 2 roues motrices).



Au volant

Une fois les réglages du siège conducteur effectués, mon seul regret tient à une position de conduite que j'aurais aimée plus basse. Cela mis à part, je suis bien installé et les commandes tombent naturellement sous la main. Après une pression sur le bouton de mise en marche, une rotation sur le levier de transmission et me voici parti. Premier constat, les bruits de fonctionnement, autant aérodynamiques que de roulement, sont particulièrement bien filtrés ; le silence est maître mot dans l'EV9.

A peine quelques kilomètres sont nécessaires pour me rendre compte que ce Kia est très confortable en comparaison avec d'autres véhicules électriques dont les suspensions sont souvent raidies pour contrecarrer le poids supplémentaire des batteries. Ici, l'EV9 amortit souverainement grosses bosses ou petites aspérités. La sensation « tapis volant » souvent décrite pour les véhicules électriques prend ici tout son sens. Si c'est très agréable au quotidien, le revers de la médaille se manifeste en conduite dynamiques sur routes tortueuses où l'EV9 « brasse » passablement ses passagers. Mais il n'est de toute manière pas fait pour ça.

Autre sensation rapidement perceptible, c'est le poids du véhicule. S'il n'est pas gênant en soi, on le ressent tout de même constamment. La direction est assez

directe mais ne remonte guère d'information sur la chaussée. Le rayon de braquage des roues est bon mais l'empattement long limite celui de la voiture. Et plus que cela, c'est la taille du véhicule qui limite son utilisation urbaine car le parquer n'est pas simple, il lui faut de l'espace.

Une pression sur la palette gauche du volant propose un mode H-Pedal, un véritable mode One-Pedal qui permet de décélérer jusqu'à l'arrêt sans toucher la pédale de frein.

La plupart des assistances à la conduite, dont la conduite autonome de niveau 2, fonctionnent plutôt bien à l'exception du maintien de ligne qui adopte un comportement erratique dès que je quitte l'autoroute. Sur route bosselée et même en présence de marquage au sol, il corrige constamment la trajectoire de manière intempestive, donnant de généreux coups de volant d'un côté pour le corriger de l'autre. A tel point que durant tout mon essai, je l'ai désactivé à chaque démarrage du véhicule. Autre assistance active d'office, la reconnaissance des limitations de vitesse. C'est un vrai plus d'avoir la limite affichée dans le champ de vision mais le système bip à chaque changement de limite. Autant je peux comprendre que certaines assistances se réactivent à chaque démarrage pour raison de sécurité, autant je trouve que désactiver ces bips devrait être maintenu un fois le véhicule arrêté.

Mes statistiques de consommation relèvent une moyenne de 24.74 kWh/100 km sur les 1'200 km de mon essai. Cela correspond à une autonomie de 403 km pour une charge complète. Il faut tout de même tenir compte du fait que cette consommation moyenne aurait été meilleure si mon test s'était déroulé en été, l'ordinateur de bord affichant qu'en moyenne, 6% de la consommation était dévolue au chauffage du véhicule. Sur trajet principalement autoroutier, j'ai relevé jusqu'à 26.23 kWh/100 km, soit une autonomie réelle (90% de la capacité batterie) d'env. 340 km. Il est donc parfaitement possible de planifier un voyage autoroutier au long court et rechargeant une petite demi-heure chaque 3 heures environ. En conduite coulée sur route cantonale, la consommation est tombée à un minimum de 23.48 kWh/100 km correspondant à une autonomie réelle d'env. 380 km, soit vraisemblablement plus de 400 km à une saison plus tempérée.



Verdict

Les lecteurs assidus de Wheels And You savent que je ne suis pas un adepte des SUV, inutilement lourds, peu aérodynamiques et souvent moins confortables du fait de leur assise haute. J'avoue toutefois être agréablement surpris par le Kia EV9. Confortable, silencieux, agréable à rouler, il propose un compromis vraiment agréable au quotidien. Pour qui a besoin de beaucoup de place, il constitue une vraie alternative aux BMW, Mercedes et Audi dont les tarifs de base sont largement supérieurs.

La version à deux roues motrices est proposée dès CHF 75'950.- alors que le véhicule GT-Line à 4 roues motrices de mon essai débute à CHF 83'950.-, prix qui inclut un équipement pléthorique. C'est plus de CHF 10'000.- de moins que le moins cher des concurrents cités plus haut auquel il faudrait ajouter moult options pour obtenir un équipement équivalent. Avec un toit ouvrant et un toit arrière vitré, les barres de toit, la sellerie Navy Blue/Dark Gray et la peinture mate, le prix du véhicule essayé s'élève à CHF 90'055.-. Je ne serais donc pas surpris d'en croiser de plus en plus souvent sur nos routes.



Prix et options - Kia EV9 GT-Line 4x4

Prix de base : CHF 83'950.-

Peinture mate "Ocean Blue" : CHF 2'950.-

Toit vitré coulissant électrique avec toit en verre à l'arrière : CHF 1'750.-

Sellerie Navy Blue/Dark Grey : CHF 350.-

Barre de toit GT-Line : CHF 605.-

Câble de recharge Type 2 : CHF 450.-

Prix TOTAL : CHF 90'055.-



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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de ce Kia EV9 GT-Line 4x4, ainsi qu'au garage Emil Frey Nyon pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Kia Sportage 1.6 T-GDi HEV : Evolution vers l'avenir

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

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 4x4 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

