

Essai - Kia Optima Hybrid : Une alternative aux berlines allemandes ?

La production automobile coréenne n'a plus à rougir face aux constructeurs généralistes occidentaux. Et quand Kia se met à l'hybride, que reste-t-il aux « grands » ? Wheels And You fait l'état des lieux.



- 4 cylindres, 1'999 cm³
- 190 CV à 6'000 t/min
- 385 Nm à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 185 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.4 sec.
- Poids : 1'662 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'845 x 1'830 x 1'455
- Conso. mesurée : 6.9 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 125 g/km (B)
- dès CHF 47'950.-, modèle essayé: CHF 49'900.-

Texte : Sébastien Moulin / Photos : Jérôme Marchon

Kia a le vent en poupe, les chiffres des ventes le prouvent... Il est définitivement révolu le temps où l'on considérait Kia comme un constructeur de voitures quelque peu insipides. La phénoménale croissance des ventes de ces dernières années est certes aujourd'hui légèrement freinée par la crise en Europe et la hausse du won, la monnaie coréenne, mais peu importe. Pour continuer sa progression Kia choisit d'investir davantage dans le développement de véhicules "propres" et dans l'électronique. La Kia Optima Hybrid que nous vous présentons aujourd'hui en est le parfait exemple.

Kia ne manque pas d'ambition. Avec l'Optima, c'est à un nouveau segment auquel le constructeur coréen s'attaque : les berlines premium. Pour conquérir ce marché occupé principalement par les constructeurs allemands, Kia a décidé de décliner son Optima sur le marché suisse uniquement en version hybride. Un choix de motorisation osé, mais qui se justifie par une volonté de démontrer ses compétences dans tous les domaines technologiques.

A l'extérieur

Côté design, il faut être réaliste, la Kia Optima ne fait pas se retourner les têtes. Mais que de chemin parcouru depuis que l'Allemand Peter Schreyer a repris en main le design de Kia en 2006 ! Interrogé sur l'esthétique de l'asiatique, les passants nous gratifient de réponses très hétéroclites, allant du "bof" au "wouha" ! Une nouvelle preuve que les goûts varient d'une personne à l'autre.

Personnellement, en tant qu'amateur de berlines trois volumes, je trouve que cette Optima a une sacrée présence. Avec ses 4,85 mètres de long et de 1,80 mètre de large elle est imposante tout en gardant une ligne non dénuée de charme. La face avant est particulièrement réussie, avec une calandre « nid d'abeille » de forme originale, dorénavant commune à tous les nouveaux modèles Kia. La partie inférieure du bouclier est agrémentée de phares antibrouillard de forme triangulaire surlignés par une barre de LED diurnes du plus bel effet.

La silhouette dynamique de son profil, ses flancs sculptés et ses jupes latérales pourraient donner un caractère presque sportif à cette berline, si des jantes au dessin discutable ne venaient malheureusement pas gâcher l'harmonie de l'ensemble. Mais ces dernières ont une vocation très spécifique, elles ont été étudiées pour obtenir un faible coefficient de traînée en favorisant l'écoulement

de l'air.

La malle arrière comporte un discret becquet qui, associé à des optiques effilées vers l'avant, donne à cette imposante berline un air de légèreté et de puissance.

A l'intérieur

L'habitacle de la Kia Optima Hybrid est spacieux et confortable, sauf peut-être au niveau de la hauteur de toit. Mais il faut reconnaître que mes 198 centimètres font de moi un critique peu objectif en la matière. Le toit ouvrant vitré panoramique - une des rares options - est très agréable mais rabaisse encore de quelques précieux millimètres la hauteur du toit. Les sièges en cuir sont de bonne facture et surtout très confortables. Cela aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, où, particularité de plus en plus rare, trois adultes de taille moyenne peuvent aisément prendre place.

Au niveau de la qualité des plastiques et des finitions, Kia ne joue pas encore dans la même ligue que ses concurrents allemands, mais l'ensemble laisse une bonne impression. Le seul degré de finition disponible de cette Optima est très richement doté en équipements. Le système de navigation possède un écran tactile de 7 pouces et la musique est diffusée par un très bon système audio Infinity. Parmi la profusion d'équipements, j'ai trouvé particulièrement agréable que mon siège soit non seulement chauffant, mais également ventilé. La Kia Optima Hybrid est équipée du système d'ouverture et de démarrage sans clé « Smart Key ».

A mon sens, il ne manque à cette Optima Hybrid que les signaux acoustiques de parcage à l'avant qui sont pourtant aujourd'hui devenu un standard.

Si la place à bord de cette berline ne manque pas, on ne peut pas en dire autant du coffre à bagages qui, en raison du logement des batteries, n'offre que 369 litres et une modularité réduite. Mais cela est valable pour toutes les hybrides du marché. En comparaison, l'Audi A6 Hybrid bénéficie d'une capacité de 375 litres. La banquette arrière est fixe, mais une trappe à skis a été aménagée.

Sous le capot

Le système hybride de la Kia Optima est composé d'un moteur essence quatre cylindres de 2 litres développant 150 chevaux et d'un moteur électrique de 40 chevaux alimenté par des batteries lithium polymère. Kia a opté pour une technologie dite « parallèle », c'est à dire que le moteur essence et le moteur électrique peuvent fonctionner individuellement ou simultanément. Le tout entraîne les roues avant et est accouplé à une boîte de vitesses automatique conventionnelle à six rapports, sans le traditionnel convertisseur de couple. Un ingénieux système simple et économe.

Lorsque les deux moteurs fonctionnent de concert, la puissance combinée est de 190 chevaux et le couple de 385 Nm. Cela offre à cette voiture des performances tout à fait acceptables pour une berline de ce type. La Kia Optima Hybrid accélère de zéro à 100 km/h en 9,4 secondes, ce qui s'avère tout à fait correct pour une voiture de 1'662 kilos.

Sur une hybride, le bilan consommation est toujours très attendu. Les données constructeur donnent une moyenne de 5,4 l/100 km avec des rejets de CO₂ de 125 g/km. Durant l'ensemble de notre essai nous avons mesuré une consommation de 6,9 l/100km. Même si ce n'est pas sa vocation première au vu de son gabarit, c'est en situation urbaine que la Kia Optima Hybrid tire vraiment son épingle du jeu, grâce à son moteur électrique.

Au volant

Il est toujours aussi surprenant de mettre en mouvement un véhicule dans le silence du mode électrique. En théorie, ce seul moteur électrique devrait permettre de propulser la Kia Optima Hybrid jusqu'à une vitesse de pointe de 100 km/h, mais en pratique le moteur essence démarre discrètement dès qu'on sollicite l'accélérateur. Il devient alors un moteur secondaire participant activement lors d'énergiques accélérations ou lors de montées à forte déclivité.

Comme sur tous les autres modèles hybrides du marché, il sert aussi à recharger les batteries. Dans toutes les conditions de conduite, le fonctionnement hybride est automatique et totalement imperceptible. Inutile donc de s'en soucier, l'Optima Hybrid se conduit comme une voiture traditionnelle à boîte automatique. Il n'est de toute manière pas possible de forcer le mode électrique.

La position de conduite est sans reproche. Volant en main, le comportement s'avère sain. J'aurais pourtant apprécié une direction un peu moins floue. L'amortissement offre un confort optimum, à peine mis à mal lorsque que la route se dégrade. Il est superflu de vouloir pousser l'Optima dans ses derniers retranchements, ce n'est pas sa vocation. A son volant on a plutôt envie de pratiquer l'éco conduite. La boîte de vitesses automatique particulièrement douce, associée à une isolation phonique remarquable et un confort de premier ordre apportent un réel sentiment de quiétude.

Verdict

Le segment des berlines premium est traditionnellement la chasse gardée des constructeurs allemands. Kia ambitionne de gagner des parts de marché mais le challenge est de taille. Avec l'Optima Hybrid le constructeur coréen dispose d'une arme bien née qui pourrait lui permettre de se faire une petite place au côté des Audi BMW et autre Mercedes.

La Kia Optima est disponible uniquement en motorisation hybride et en une seule configuration, mais qui comprend un équipement de série intégrant les dernières technologies en termes de confort et de sécurité. Son prix de base est de seulement CHF 47'950.- et de plus, à ce prix il ne manque rien, même la peinture métallisée est de série. La seule option possible reste le toit panoramique.

Kia a fait de sa garantie 7 ans un atout marketing. Oser étendre cette garantie aux batteries lithium polymère de l'Optima Hybrid, devrait finir de convaincre les plus sceptiques.

Prix et options - Kia Optima Hybrid

Prix de base : CHF 47'950.-

Toit panoramique : CHF 1'950.-

Prix TOTAL : CHF 49'900.-

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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de cette Kia Optima Hybrid.

A lire aussi

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 Pro_Cee'd GT et Cee'd GT

Nouveauté - Kia Cee'd Sportswagon

Nouveauté - Kia Rio

Nouveauté - Kia Cee'd

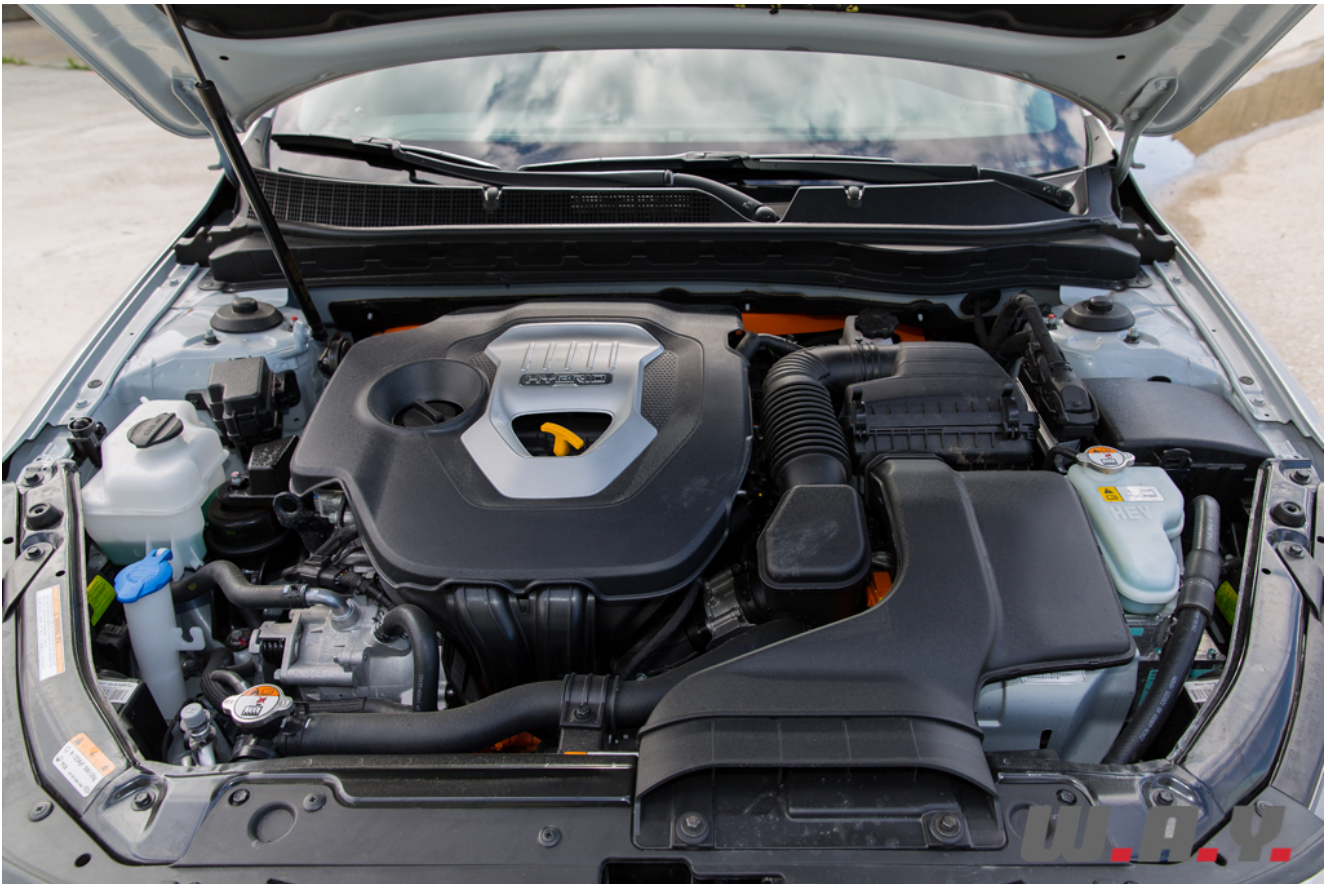
Le nouveau Kia Sportage débarque en Suisse





W.A.V.











W.A.V.





