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

Le nouveau Picanto est arrivé ! Du piquant à la sauce italienne nouvelle ? Pas du tout, mais un nom bien chantant et une voiture encore améliorée qui vient toujours d'aussi loin, la Corée. « Y a plus kia l'essayer » pour voir si on va l'adopter.

- 3 cylindres, 998 cm^3
- 69 CV à 6'200 t/min
- 95 Nm à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rapports
- Vitesse maxi : 153 km/h
- 0 à 100 km/h en 14.8 sec.
- Poids : 1'020 kg
- Conso. mesurée : 6.7 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 95 g/km (A)
- dès CHF 11'873.-
  modèle essayé : CHF 16'196.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Xavier Bais, D.R.

Dans la catégorie des petites citadines, il y a actuellement pléthore de choix. Alors quand le moment est venu de passer à l'acte et d'en acheter une, surtout si on se fixe des critères uniquement objectifs et qu'il n'est point question de prestige de badge, certaines tirent leur épingle du jeu. Voyons si cela peut être le cas chez Kia avec la Picanto.

A l'extérieur

Un look résolument moderne, saupoudré d'une touche de sportivité. Voilà ce que j'ai de suite observé en voyant la face avant avec cette calandre béante en deux parties, ces optiques avant imposantes et ces antibrouillards logés dans de grosses «ouïes». Son profil, avec une ligne d'arête partant du passage de roue avant pour se diriger vers les feux arrière en passant par les poignées de porte, me renforce dans cette impression car il donne une allure dynamique à cette voiture. Le look est vraiment charmeur et attachant, avec la petite pointe de sportivité savamment dosée soulignée par les jantes en alliage de 14 pouces au design recherché. Malheureusement, cette citadine ne dispose pas de protections latérales : certes, c'est bien plus beau visuellement, mais l'auto se voulant « citadino-citadine », je crains le pire pour la préservation à terme de sa toilette avec le peu de respect dont font preuve certains usagers des parkings de nos villes.

A l'intérieur

3 mètres 60 de long, cela ne fait pas un grand empattement. On se pose donc des questions quant au confort. Et pourtant, cette petite voiture est spacieuse et même confortable. A l'intérieur on pourrait se croire dans une voiture de la catégorie supérieure tant l'habitabilité à l'avant est généreuse. L'espace arrière est quant à lui plus restreint mais suffira pour des enfants. Alors non, la finition n'excède pas celle des références de la catégorie tant par la qualité des plastiques utilisés, qui sont encore trop durs, que par la rigueur des assemblages. Néanmoins, l'ensemble est plaisant, moderne et ergonomiquement bien pensé. Le design du tableau de bord étiré en pointe vers la droite est original. Il y manque le thermomètre d'eau mais c'est la tendance actuelle, et tout le monde sait que l'on ne doit pas tirer sur la mécanique à froid… Néanmoins, dans cette finition «

Style » (haut de gamme), l'équipement est plus que complet. Quatre vitres et rétroviseurs électriques ; radio/CD réglable au volant ; prise jack, USB et 12 volt ; climatisation automatique ; miroir de courtoisie côté conducteur et de nombreux rangements. Le coffre, sans être monstrueux, permet de charger les courses de la semaine et est modulable de 200 à 870 litres en rabattant les sièges arrière (dossier séparé en deux parties 40:60).

Sous le capot

Nous y trouvons un moteur trois cylindres en ligne de 12 soupapes d'une cylindrée de 998 cm3 et développant une puissance de 69 cv à 6'200 t/min pour un couple de 95 Nm à 3'500 t/min. Le moteur prend sans peine ses tours (jusqu'à 6'250 t/min) dans un son de trois cylindres assez sympa, même s'il est parfois à la peine pour tracter la « petite tonne » (1'020 kilos) de l'auto. En effet, il faut sans cesse relancer la mécanique en jouant du levier de vitesses et ne pas hésiter à passer les 4'500 t/min entre les premiers intermédiaires. Il faut donc plus chercher la puissance que le couple. Le maniement du levier est assez souple mais bien guidé. Là où en ville on peut se satisfaire du deuxième, voire troisième rapport et rouler sur le faible couple pour filer dans la circulation, dès que la route se dégage et que l'on passe la cinquième il est souvent nécessaire de redescendre une vitesse – voire deux – à la moindre déclinaison abordée. Je ne pense pourtant pas que l'étagement soit mal calculé – quoiqu'il serait plus court entre la quatrième et la cinquième que cela serait plus judicieux. Mais, je le répète, contrairement à ce que laissait présager son look, ce n'est pas une sportive (0 à 100km/h en 14,8 s) et objectivement, dans l'ensemble, cette voiture s'en sort plutôt bien. En revanche, dans les conditions d'un essai « poussé » sans utilisation du start/stop, nous sommes loin des 4,1 litres/100 km de consommation annoncés. Nous approchons même des 6,7 litres. Avec un réservoir de 35 litres cela nous fait quand même une autonomie correcte d'au moins 500 kilomètres.

Au volant

J'approche la main de la poignée et la porte s'ouvre par simple effleurement. L'entrée est aisée. L'assise des sièges est assez haute et moelleuse mais manque de maintien latéral. Je redoutais un peu le long périple programmé ce jour, au

point de me dire que cette fois les pauses de deux heures seraient sans doute respectées. Mais finalement aucune courbature n'est à déplorer après trois heures trente de routes mixtes. En effet, le confort de roulement est exceptionnel pour la catégorie et la voiture filtre bien les inégalités de la chaussée. Une chose m'a quand même gêné : la direction à assistance électro-hydraulique. Cette dernière est bien trop souple et surtout peu directe à mon goût filtrant et gommant la chaussée. Mais finalement ce tarage convient très bien pour celui qui reste en ville. Sur route sinueuse je devais corriger pour bien placer la voiture. Rien de méchant car ce n'est pas une sportive mais ce manque de précision de la part du train avant retranscrit via ce volant trop « lâche » n'invite pas à l'attaque sur petite route. Sur autoroute, cela ne gêne aucunement. En fait, il faut suivre son rythme plutôt que le lui imposer. Détail plaisant, le volant gainé de cuir avec réglage intégré de l'autoradio est chauffant dans cette finition. C'est fort agréable de démarrer sa journée en arrivant au travail les mains chaudes. Elle possède aussi l'aide au démarrage en côte, bien pratique lors de certaines manœuvres en pente et enfin des rétroviseurs se rabattant électriquement. Sans avoir une distance d'arrêt exceptionnelle cette Picanto freine bien et l'ensemble du système résiste bien à l'échauffement. Peu bruyante lorsque l'on ne monte pas à 6000 t/min il est très agréable de voyager à son bord. La radio n'a pas un son exceptionnel mais on appréciera de pouvoir converser sans hausser le ton. Les places arrière sans être spacieuses permettent de voyager à quatre sur petits trajets. Il faudra bien relever les petits appuis tête afin d'être bien protégé au niveau des cervicales en cas de choc arrière. L'allongement de la caisse par rapport à la version précédente a permis à cette citadine de décrocher quatre étoiles aux crashs tests de l'Euro NCAP. Nous avons aussi quatre freins à disques, un ABS discret couplé à l'EBD (répartiteur électronique de force de freinage), un VSM – Vehicule Stability Management et l'ESC – Contrôle de stabilité électronique. A tout cela s'ajoute encore six airbags, des ceintures avant à limiteur avec prétensionneur, des appuie-tête actifs, des antibrouillards avant, un volant réglable en hauteur et chauffant, des sièges avant chauffants (d'accord, c'est plus du luxe que du sécuritaire !). En résumé, une voiture qui joue à fond la sécurité pour seulement 3,6 mètres de long.

Verdict

Peu d'options disponibles mais une voiture déjà super bien équipée à la sauce «

premium ». Pas trop grande, pas trop petite, relativement confortable, pas un « foudre de guerre » mais un petit modèle de ville acceptant très largement de sortir des zones urbaines. Cette voiture est une excellente alternative face à la concurrence que sont les Peugeot 107/Citroën C1/Toyota Aygo, Renault Twingo et surtout les prochaines VW up! et Skoda Citigo en 5 portes. Elle n'est pas dans les moins chères de sa catégorie mais son prix reste correct surtout au regard de la garantie exceptionnelle octroyée : 7 ans ou 150000km dont 3 ans avec kilomètres illimités. On pourra préférer la version diesel plus coupleuse. Pour ma part et si c'est pour rouler majoritairement en ville, je privilégierais la motorisation 1.2 l., un quatre cylindres 16 soupapes de 85 CV associé à une boite automatique à quatre rapports, le tout pour CHF 2'000.- de plus dans la même finition.

Prix et options – Kia Picanto 1.0 CVVT Style

Prix de base : CHF 17'950.-

Bouton de démarrage : CHF 475.-

Peinture "metallic" : CHF 490.-

Gilets fluorescents + trousse de secours : CHF 58.-

./. Bonus de printemps (valable jusqu'au 30.06.2012) : CHF -2'777.-

Prix TOTAL : CHF 16'196.-

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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de cette Kia Picanto 1.0 CVVT Style.

A lire aussi

Nouveauté – Kia Cee’d

Le nouveau Kia Sportage débarque en Suisse

KIA
picanto
KIA
CH
AG·329596
W.A.Y.

picanto
STYLE
W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

W.A.Y.

KIA
W.A.Y.

W.A.Y.

KIA
F PR 230
W.A.Y.

W.A.Y.

picanto
KIA
F PR 130
W.A.Y.

W.A.Y.

CH
AG·329596

W.A.Y.

KIA
W.A.Y.

W.A.Y.