Essai – Kia Rio 1.4 CVVT : La formule “Offensive” de Kia

Plus qu’une voiture, c’est le phénomène Coréen et sa stratégie faite d’équipements pléthoriques et de garanties à rallonges que nous avons “disséqué”, cherchant la faille jusqu’au dernier écrou pour faire un état des lieux de l’offensive Coréenne en 2012.

- 4 cylindres, 1’396 cm^3
- 109 CV à 6’300 t/min
- 137 Nm à 4’200 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 183 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.5 sec.
- Poids : 1’240 kg
- Conso. mesurée : 7.5 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 114 g/km (B)
- dès CHF 21’990.-
  modèle essayé : CHF 25’540.-

Texte : Claudy Rey / Photos : Bob de Graffenried

Constructeurs Européens, tremblez! Si Kia a débuté avec des carrosseries pataudes et une technique plus proche de l'électroménager que de la noble ingénierie automobile, la donne a changé. Les Coréens sont arrivés dans les années 90, un peu à la manière des japonais dans les années 80 : avec des véhicules à l'esthétique simpliste, mais bien construits et sans surprise. Et surtout avec des équipements de base qui rendent toute liste d'options superflue.

Aujourd'hui, fort de son initiative d'offrir 7 ans de garantie sur tous ses modèles (vendus en Europe), Kia mène la vie dure aux préjugés et à la concurrence. Mieux équipée et mieux garantie que ses concurrentes, la Rio va-t-elle, cette fois-ci, mettre à genoux les Polo, Punto, Corsa, et autres Fiesta? Et quelle est la contrepartie d'une telle générosité, le talon d'Achille… voire le défaut caché ?

A l'extérieur

Cet essai a démarré très fort. Alors que je viens récupérer la Rio dans un parc public, je surprends un adolescent qui s'exclame "Hé regarde c'est une Kia, une Kia!". Je n'allais pas manquer cette occasion de récolter sur le vif une impression spontanée. Je relançais donc, à sa grand surprise et à la manière d'un propriétaire d'une quelconque supercar qui finit par "i", avec un amical "alors, ça te plaît?". Désarçonné par mon apparition alors qu'il se croyait seul, il bredouilla un "Ben, c'est que.. chez moi… des fois… y'en a…". Première conclusion de ce bref échange : l'intérêt pour l'automobile est intact chez les jeunes générations. Deuxièmement, les constructeurs de voitures « de rêve » peuvent se rassurer, Kia n'a pas (encore) pris leur place dans le cœur des enfants. Rappelons, par ailleurs, que le slogan de Kia n'est autre que "The Power to Surprise". Cela se passe même de commentaire !

Faisons le tour du propriétaire pour constater que cette Rio est tout simplement pimpante et "fun" : l'avant aux optiques équilibrées, au pare-choc enveloppant muni de pseudo-entrées d'air qui font leur petit effet, de même que la calandre rétrécie sur le centre, que l'on retrouve dans toute la famille. L'ensemble fait "jeune" et inspire la solidité, nous avons bien cherché mais aucune fausse note n'est à signaler. L'arrière est à la hauteur : le dessin du hayon est propre et net, et intègre bien les optiques rappelant la forme des phares (mais à l'envers) à la taille somme toute imposante. On aime ou on n'aime pas. Bon point : aucune

voiture ne vient à l'esprit en la regardant, c'est donc qu'elle est originale. Cela constitue aussi un inconvénient : avec son arrière atypique par rapport à la concurrence, on a de la peine à la classer dans une catégorie et le flou est accentué par le fait que la version 3 portes n'est pas encore disponible. De profil, c'est encore une fois une belle réussite qui en surprendra plus d'un. Des lignes savamment dosées, des surfaces planes traitées avec soin, on est décidément très loin des « caricatures » de voitures européennes qu'on trouvait dans les show-rooms il n'y a pas si longtemps, ou les surfaces lisses étaient "cassées" par des nervure maladroites. Une image valant mieux que mille mots, quand vous regardez une Polo tout seule, vous la trouvez jeune et sympa. Si vous mettez la Rio à côté, l'Allemande paraît un peu austère. Bravo donc à Kia d'avoir confié le design à des Européens, la clientèle féminine n'y sera pas insensible. Nous sommes donc contraints de chercher la « petite bête » ailleurs…

A l'intérieur

Pour ma part, je dirais que nous sommes au cœur de l'énigme : les Coréens n'ayant pas perdu la raison, ils doivent fatalement économiser quelque part. J'ai donc traqué les économies et trouvé une première piste à l'intérieur de cette Rio. Au programme : contre-portes à la découpe brute, soudures de hayon arrière visibles depuis l'intérieur, plastiques durs (sauf les éléments les plus visibles), cuir plus proche du simili que de cuir pleine fleur, contacteurs de vitres électriques basiques. Quelques détails surprennent, comme le pommeau de vitesses un peu suranné, avec le dessin de la grille scellé sous un plastique transparent, mais rien de bien méchant. Passons aux sièges : l'assise est correcte, le réglage de l'inclinaison du siège se fait par "crans", ce qui est moins aisé que la classique mollette en continu et donne parfois l'impression que la bonne inclinaison se situe entre deux crans.

Mention "bien" pour la visibilité trois-quarts avant, aidée par une surface vitrée latérale qui commence très en avant, et très bas, ce qui ménage une petite fenêtre triangulaire permettant de voir un éventuel obstacle pendant les parcages, voire tout simplement d' "ouvrir" l'espace à bord, à la façon bien connue des monospaces. Les places arrières sont suffisantes, elles offrent une assise un peu ferme, mais ce ne sont pas des places "à vivre" (normal pour une citadine). On connaît la formule : une jolie voiture impose peu de surfaces vitrées,

ce qui offre une sensation de confinement, surtout pour les passagers arrière.

Passons à l'équipement pléthorique de notre version Style équipée du Luxury Pack (mais sans toit ouvrant) qui comprend des équipements qui sortent du lot pour une citadine : Smart Key (ouverture et démarrage sans clé), volant et sièges chauffants, feu de frein actif, caméra de recul, navigation 3D, connectivité Bluetooth avec votre portable, capteur de pluie et lumière, tempomat, bref nous mettons terme à l'inventaire ici pour ne pas ennuyer le lecteur. Et la sécurité alors, me direz-vous ? Nous y venons : l'armada comprend 6 airbags, les fixations ISOFIX, Contrôle de traction et stabilité (TCS et ESC) et 5 étoiles au crash test. Cerise sur le gâteau : la boîte à gants taille « XXL » et les nombreux rangements disséminés dans l'habitacle.

Sous le capot

Qu'en est-il du "cœur" de cette Rio, un classique 1'400 cm3 atmosphérique ? C'est évident, et je ne m'attendais pas à une grosse surprise, avec cette architecture « standard » agrémentée d'un système "CVVT" (en français : à calage variable des arbres à cames). De ce côté-là il y a un décalage technique évident (mais rappelons-nous du rapport prix-équipements hors norme) entre les moteurs "downsizés" et turbocompressés de moindre cylindrée, qui offrent un couple de 170 Nm à 1'550 t/min, et notre classique "atmo" qui offre 137 Nm à… 4'200 t/min. Les chiffres ne mentant jamais, il faut quelque peu "cravacher" pour avancer, ce qui affecte naturellement la consommation, qui s'est avérée particulièrement élevée pendant notre essai (7,5 litres de moyenne). Soit largement au-dessus de la moyenne annoncée de 5 litres, ce qui constitue la moins bonne surprise de cet essai. Nous avons donc un moteur discret, efficace mais qui avoue un retard technologique important, et cela doit être pris en compte par l'acheteur, s'il est sensible à ces arguments.

Au volant

Commençons par la ville, terrain de prédilection de cette pure citadine. Dans l'ensemble, elle offre un bel agrément, se faufilant aisément dans les plus petites rues et enchaînant les feux rouges avec tout autant de facilité. Presque amusante

malgré un moteur timide et manquant de couple à bas régime, elle pêche toutefois par son système ISG (ou Start Stop dans le language usuel). Il m'est arrivé à trois reprises de ne pas pouvoir repartir au feu vert, la faute au capteur d'embrayage (ou de boîte de vitesses) qui n'avait pas détecté le mouvement, m'obligeant à un redémarrage intempestif. Les représentants de la marque m'ont expliqué qu'il fallait, pour éviter ce phénomène, bien décomposer le mouvement, débrayer puis passer doucement la première. Quant à mon avis personnel, il est que c'est à la technique de s'adapter aux conducteurs, surtout quand il s'agit de redémarrer au feu vert. Attendons donc les prochains essais pour éclaircir ce point, mais à part cet événement isolé, la Rio est agréable à vivre, pratique et même joueuse.

Sortie de la ville, elle ne se situe pas aux niveaux des ténors du segment, avec un châssis un peu pataud axé plus sur le confort que sur l'efficacité. La direction compense avec une bonne remontée d'informations et ajoutons que les freins offrent la bonne dose de réactivité/feeling/confort, mais ce n'est évidemment pas le véhicule qui vous incitera à tester les limites. Les bruits de roulement sont bien contenus, et l'autoroute constitue une bonne surprise, entre le très bon confort de roulement et le niveau sonore du moteur maintenu à un faible niveau.

Verdict

En un véritable tour de force, Kia est passé du statut de fabricant "discounter" à celui de concurrent incontournable au moment de choisir une voiture. Le mérite est d'avoir compris très tôt que les prestations et le design sont prédominants par rapport à la notoriété de la marque.

Après le coup d'éclat du 4×4 Sportage, elle a rafle quantité de prix de design et a même pris l'initiative d'offrir 7 ans de garantie sur tous ses modèles, ce qui ne s'est jamais vu encore. 7 ans, c'est 5 de plus que la majorité des Européens, et deux de plus que les japonais. Alors de deux choses l'une : soit la qualité est si bonne que les coûts de garantie sont minimes, soit les marges sont suffisamment confortables pour les financer. L'avenir nous le dira, mais pour l'instant aucune marque n'a suivi le mouvement. Résultat? A court terme, une part de marché qui grimpe, ce qui reste exceptionnel dans une Europe déprimée, quant au long terme c'est l'avenir qui le dira.

Et alors, cette Kia Rio est-elle l'affaire de l'année ? Du point du confort comme du rapport qualité/équipement/prix, la Rio fait plus que remplir son cahier des charges. A la nuance près qu'une partie de la facture se paiera à la pompe, à cause de son moteur vorace, ce qui n'est pas un détail à l'heure des hybrides. Quant à la personnalité, la Kia Rio en manque quelque peu mais le client "lambda" y sera plutôt insensible, mais il n'oubliera pas l'équipement pléthorique et les prestations. La Kia Rio reste sérieuse, se passe de bruits parasites, offre une bonne sensation de conduite et surtout choye le porte-monnaie. Rendez-vous donc bientôt, nous l'espérons, avec la version diesel qui, elle, promet de convaincre sur toute la ligne.

Prix et options – Kia Rio 1.4 CVVT Style

Prix de base : CHF 21'990.-

Peinture métallisée : CHF 550.-

Luxury Pack (mais sans toit ouvrant électrique) : CHF 3'000.- (CHF 3'950.- moins CHF 950.-)

Prix TOTAL : CHF 25'540.-

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

Nos remerciements à KIA Motors AG pour le prêt de cette Kia Rio 1.4 CVVT Style.

A lire aussi

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

Nouveauté – Kia Cee'd Sportswagon

Nouveauté – Kia Rio

Nouveauté – Kia Cee’d

Le nouveau Kia Sportage débarque en Suisse

W.A.Y.

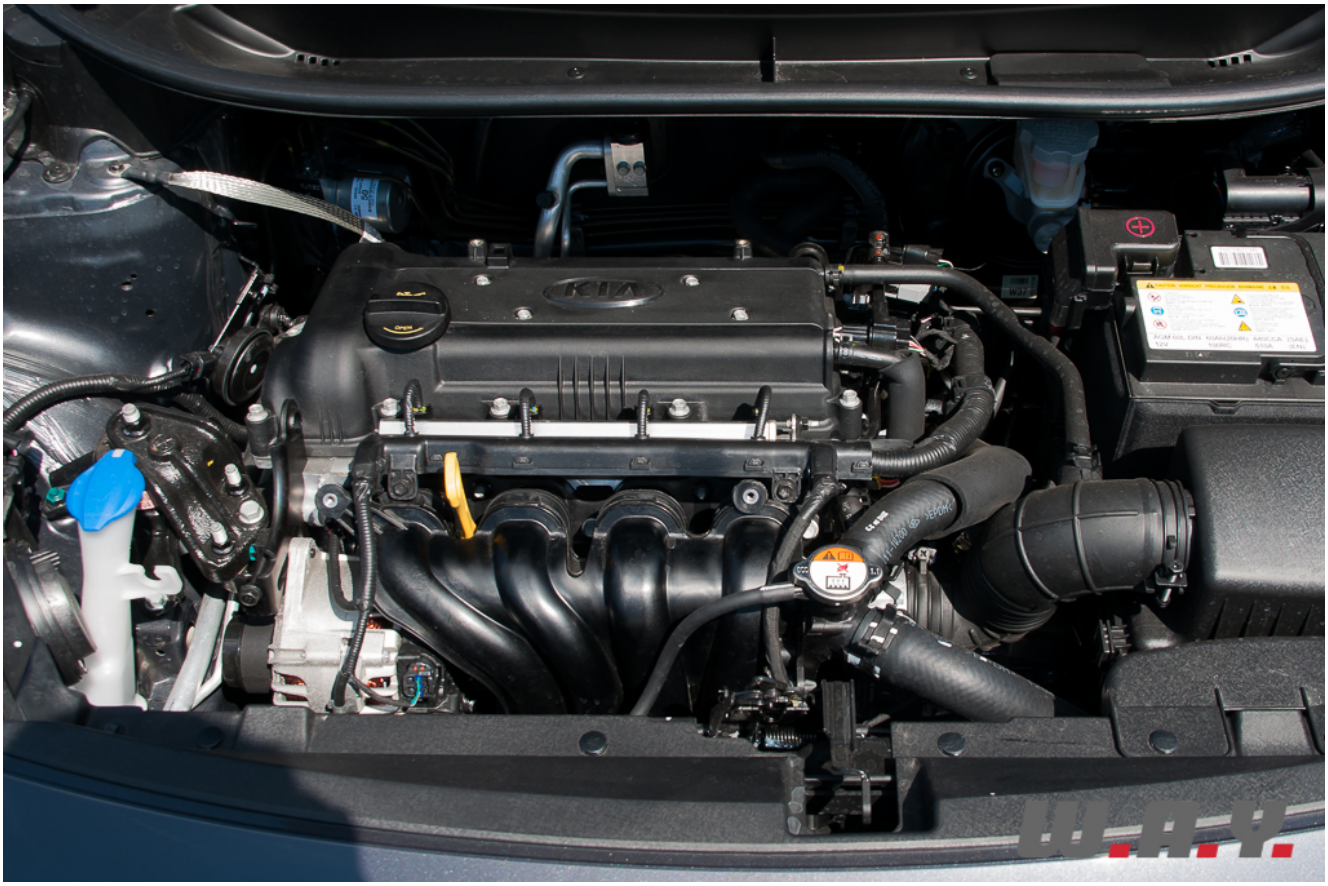
RIO
STYLE

KIA
AG·262 601
www.kia.ch
W.A.V.

KIA
W.A.Y.

W.A.Y.

ENGINE
START
STOP
CD-IN
FM/AM
MEDIA
MAP
NAV
13:20
Menu
100 m
PASSENGER
AIR BAG
PUSH
AUTO
AUTO
A/C
22.5℃
CleanAir
PUSH
OFF
FRONT
REAR
MODE
A/C



AG 262 601
W.A.Y.

W.A.Y.

KIA
AG·262601
CH
W.A.Y.

W.A.Y.

RIO
STYLE

KIA
AG·262 601
www.kia.ch
W.A.Y.

W.A.Y.

x1000 rpm
km/h
ODO 793km
TRIP B
727.6 km
OUTSIDE 26 ℃

KIA
CH
AG·262601
W.A.Y.

W.A.Y.