

Merveilleuse voiture électrique !

Deux heures et demie de charge et 23 euros pour faire 300 km !!! Le pourtant très pro-électrique magazine Automobile Propre vient de réaliser un test grandeur nature du Kia e-Niro 64 kWh sur un trajet Paris Lille (220km) et en dresse le bilan...

Au-delà des conditions du voyage que nous vous laissons découvrir à la lecture de l'article d'Automobile Propre, faisons simplement un focus sur l'autonomie et les aléas rencontrés pour recharger le Kia :

Nos braves essayeurs sont partis de Paris avec un véhicule chargé à bloc et affichant une autonomie prévisionnelle de 477 km permettant, en théorie, de faire allègrement l'aller-retour. En théorie, seulement ! Ils rejoignent Lille à une vitesse moyenne de 96 km/h pour constater amèrement que vitesse et chauffage de l'habitacle ont sévèrement réduit l'autonomie : il ne reste que 90 km d'autonomie !

Il faut donc « faire le plein » pour pouvoir rentrer. Ils décident de repartir en direction de Paris et de charger sur l'aire de Saint-Léger, à 57 km au sud de Lille. Cette aire est équipée d'une borne rapide « Corri-Door » censée délivrer jusqu'à 50 kW en courant continu. Arrivés sur place, il leur reste seulement 5% de batterie pour 15 km d'autonomie affichée. Ouf ! Mais, nouvelle déconvenue, la charge plafonne à 40 kW et va s'interrompre soudainement après avoir fourni seulement 1,9 kWh à la batterie de la Kia. Une seconde session de charge permet de récupérer 1,7 kWh de plus. Les appels auprès du gestionnaire de la borne ne parviennent pas à résoudre le problème.

Après 4 sessions et plus d'une heure de manipulations (!) nos testeurs ont récupéré seulement 7,3 kWh. Ils repartent pour terminer la charge dans une autre station. Ils doivent parcourir 75 km avec 26% de batterie pour atteindre l'aire de Ressons-Ouest qui dispose aussi d'une borne du réseau « Corri-Door ». Inquiétude à bord. À 110 km/h, ils rallient la borne non sans suées... froides : le e-Niro est passé en « mode tortue » sur la bretelle d'accès à l'aire. La vitesse décline très rapidement et, subitement, tombe à 15 km/h ! À la borne, il reste 1% de batterie et 1 km d'autonomie.

Dieu merci, cette fois la borne fonctionne correctement et le Kia récupère 58 kWh... en 1h20 ! Cela permet de rentrer à Paris. Le temps de charge total approche les 2 h 30... Heureusement qu'il n'y avait pas d'attente à la borne et que nos intrépides testeurs n'avaient pas prévu un rendez-vous en soirée... Notons encore qu'ils ont fait le trajet de jour. Imaginez la galère s'ils avaient effectué le même parcours de nuit (avec les feux allumés), sous la pluie (essuie-glaces) et avec le dégivrage de la lunette arrière... Prévoir le groupe électrogène dans le coffre !

Le tarif de la recharge est particulièrement salé : via le Pass Chargemap, ils ont dû acquitter 23,16 euros, pour les 300 km effectués. Un coût qui porte l'usage de la Kia e-Niro 64 kWh

au même niveau que son équivalent thermique à essence, pour une source énergétique pourtant non encore frappée de fiscalité ! Ce qui n'est pas tout à fait vrai (voir en annexe).

Cette expérience a permis de mettre aussi en lumière la problématique concernant la fiabilité des bornes de recharge et, son corollaire, le coût de leur maintenance... Car il faudra bien le supporter d'une façon ou d'une autre. Enfin, elle pose la question de la tarification très variable des différents opérateurs de réseaux et bornes et de leurs opérateurs commerciaux (ChargeMap, Sodetrel, Ionity...).

À tous ces inconvénients, vient s'ajouter une fâcheuse propension des voitures électriques à prendre feu. Cet article du Parisien, « Quand une voiture électrique prend feu, pour stopper l'incendie, il faut... une piscine » met le projecteur sur ce problème.

Alors, on aimerait entendre nos écolos patentés sur toutes ces questions. Gageons qu'ils sont davantage intéressés par leur avenir politique (et le fric qui va avec) et que leur idéologie merdique ne sert qu'à ça.

ANNEXE

L'énergétique des stations de recharge est-elle exempte de fiscalité ?

Et bien non. La fameuse TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) a été rebaptisée TICPE (Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Énergétiques). Tiens, et pourquoi ça ? Pas difficile à deviner, c'est pour intégrer l'électricité à l'assiette de cette juteuse taxe. Quand tous les gogos « écolo » auront leur bagnole électrique et qu'ils la rechargeront sur leur prise spéciale raccordée à « INDEX INACTIF 5 » de leur compteur Linky, ils comprendront leur douleur : sur cet index-là, le Kw/h ne coûte pas 0,75 € comme celui qui fait fonctionner le grille-pain mais 1,35 € soit 86 € le plein de 64 Kwh... pour parcourir 200 Km. Intéressant, hein ???

Article en entier :

[Essai Kia e-Niro 64 kWh : quelle autonomie avec passagers et bagages ?](#)

Hugo LARA / 20 Fév 2019



Partir avec toutes les places occupées et le coffre plein de bagages pour un long trajet sur autoroute en voiture électrique, est-ce possible ? Pour le savoir, nous avons réalisé un trajet Paris – Lille en Kia e-Niro 64 kWh à pleine charge.... et le résultat est plutôt surprenant.

Elles sont de plus en plus nombreuses à afficher une autonomie d'un demi-millier de kilomètres. Les voitures électriques les plus récentes séduisent pour leur grande batterie qui éloigne toujours plus la peur de la panne. Hyundai Kona, Tesla Model 3, Audi e-tron, Nissan Leaf e+ et Kia e-Niro, ces nouveaux modèles dépassent tous les 60 kWh de capacité. Pour notre essai, nous avons choisi le Kia e-Niro 64 kWh. Un SUV dont [le tarif, le gabarit et les caractéristiques](#) en font une des voitures électriques les plus adaptées aux familles.

Chauffage énergivore

Nous avons donc embarqué 4 passagers et leurs gros bagages via une plateforme de covoiturage afin de réaliser un Paris – Lille par l'autoroute. Un trajet de 221,3 km réalisé intégralement sur autoroute à la vitesse maximale de 130 km/h. Sur la totalité du parcours, la vitesse moyenne s'est élevée à 96,2 km/h, en l'absence d'embouteillages.

La météo est froide, glaciale même : 2 degrés à Paris et -1 à Lille, avec quelques chutes de neige localisées. Nous activons le chauffage, faible flux à 19 degrés et constatons via l'écran de bord qu'il consomme beaucoup d'énergie : plus de 3 kW par moment. En France, le Kia e-Niro n'est en effet pas équipé de pompe à chaleur, système pourtant bien plus économe.

Plus de 400 kilos de chargement

Nous quittons le 15e arrondissement de Paris avec 99% de batterie, l'ordinateur de bord estime l'autonomie à 477 km, supérieure aux 455 km homologués sous le cycle WLTP. C'est largement suffisant pour atteindre

la zone du Grand Palais à Lille, où nous devons déposer nos passagers. Le coffre est rempli à ras-bord de valises, en plus des quelques bagages tenus sur les genoux. La masse totale embarquée est estimée à environ 460 kilos comprenant passagers, conducteur et marchandises. Sur l'autoroute, nous roulons avec le système de pilotage autonome de niveau 2 : un régulateur de vitesse adaptatif placé à 130 km/h et une aide au maintien dans la voie très efficaces dans ces conditions.



300 km d'autonomie totale

A l'avant comme à l'arrière, les passagers semblent apprécier le silence du véhicule. Certains s'endorment, d'autres se divertissent sur leur smartphone, aucun ne se plaint d'inconfort. Les accélérations sont vives et linéaires grâce au moteur électrique de 204 chevaux. Il n'est pas ménagé sur ce trajet et tracte sans sourciller une masse totale d'environ 2,2 tonnes comprenant les 1,75 tonnes du véhicule à vide. En conséquence, la consommation moyenne à l'arrivée est de 21,1 kWh/100 km. Un chiffre élevé comparé aux 18,5 kWh/100 km que nous avons relevé lors d'[un précédent essai sur autoroute](#), conducteur seul à bord.

Malgré cela, l'ordinateur de bord indique 29% de batterie restante, assez pour parcourir 91 km. En tenant compte des 221 km avalés entre Paris et Lille, on peut donc estimer à environ 300 km l'autonomie totale du Kia e-Niro sur autoroute à 130 km/h plein de passagers et bagages. Une performance intéressante, d'autant que notre test a été réalisé en plein hiver sans adopter un comportement de conduite particulièrement économe. Nous avons utilisé le mode « confort » parmi les 4 proposés : « sport », « eco » et « eco+ », qui offre le meilleur compromis entre puissance et consommation.



Distance parcourue : 221,3 km

Vitesse moyenne : 96,2 km/h

Consommation totale : 46,7 kWh (76% de la batterie)

Consommation moyenne : 21,1 kWh/100 km

Un trajet retour laborieux

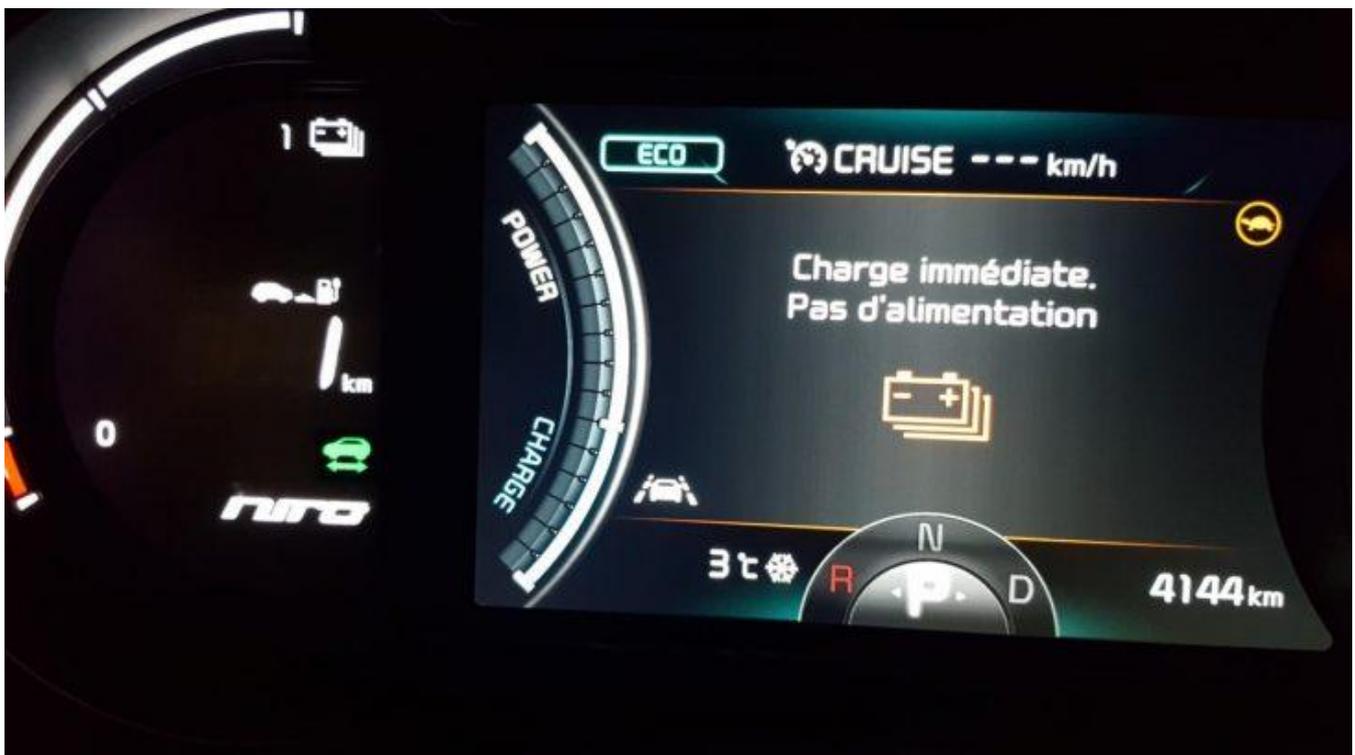
Sans passagers cette fois, le trajet retour s'est avéré bien plus compliqué. Nous décidons de repartir sur l'autoroute en direction de Paris afin de charger sur l'aire de Saint-Léger. Située à 57 km au sud de Lille, cette aire est équipée d'une borne rapide Corri-Door censée délivrer jusqu'à 50 kW en courant continu. Il nous reste seulement 5% de batterie pour 15 km d'autonomie restante estimée. Si la charge est rapidement lancée et plafonne à 40 kW, elle s'interrompt soudainement après avoir récupéré seulement 1,9 kWh.

Nous réessayons, mais la session stoppe cette-fois après 1,7 kWh. Nos appels répétés auprès d'Izivia, le gestionnaire du réseau Corri-Door, n'y changent rien : aucun des opérateurs ne parvient à identifier le problème. Ils m'indiquent pourtant les messages d'erreur remontés par la borne défectueuse, sans savoir les interpréter : « *Le capteur de courant phase 2 du transformateur renvoie une valeur de courant trop élevé* » ainsi que « *La carte de gestion Chademo Combo a détecté une erreur provenant d'une autre carte* » et « *Le véhicule ne veut pas autoriser la charge via l'optocoupleur* ». Après 4 sessions et seulement 7,3 kWh rechargés en plus d'une heure, nous décidons de quitter l'aire pour terminer la charge sur une autre station.



Mode tortue sur l'autoroute

Nous devons parcourir 75 km avec 26% de batterie afin de rejoindre l'aire de Ressons-Ouest où se trouve une autre borne du réseau Corri-Door. A 110 km/h sur l'autoroute, nous rejoignons le site avec des sueurs froides : le e-Niro est passé en « mode tortue » sur la voie de d'accès à l'aire. La vitesse décline très rapidement et soudainement. La vitesse maximale est plafonnée à 15 km/h, permettant tout juste de gagner au pas la borne de recharge. Il reste 1% et 1 km d'autonomie. Heureusement, la borne fonctionne parfaitement : nous chargeons 57,68 kWh en 1h23, suffisant pour rentrer à Paris. Le tarif de la recharge est cependant élevé : via le Chargemap pass, nous avons payé 23,16 euros, soit 0,40 euro le kWh !



Hormis les déboires de recharge intimement liés aux défauts des bornes de recharge, cet essai est plutôt concluant. La surconsommation liée au chargement maximal de passagers et bagages est restée limitée, offrant tout de même une autonomie totale de près de 300 km. Il est donc possible d'embarquer famille ou amis et remplir les 451 litres de coffre pour un trajet relativement long à vitesse maximale et sans émission à l'échappement. Un scénario impensable il y a cinq ans.

