

Kia Soul EV : 5.000 kilomètres en 2 mois, dont 3.000 en une semaine !

4 nov 2015 Philippe SCHWOERER



Dire que Thierry Bertin, propriétaire depuis début septembre 2015 d'une Kia Soul EV, est un novice en mobilité électrique ne serait pas tout à fait vrai. Il avait à peine 12 ans quand il voyageait dans la Renault Clio électrique EDF à disposition de son père.

De fait, il lui paraissait logique d'entrer dans le monde branché en acquérant une Zoé. Quelques essais et réflexions plus tard, il a finalement signé pour la sud-coréenne, la seule à pouvoir lui assurer en toutes saisons les 130 kilomètres d'autonomie dont il a besoin.

5.000 km au compteur

Le seuil des 5.000 kilomètres au compteur est symbolique et encore relativement bas, mais pourquoi se priver d'en faire mention, alors qu'il a été franchi sur sa voiture le jour même où j'ai recueilli les propos du francilien Thierry Bertin. Passionné et passionnant, notre interviewé est largement satisfait de sa Kia Soul EV. Au point de le faire savoir sur différents forums, dont celui d'Automobile Propre, et, plus curieusement, celui dédié à la Renault Zoé. « *J'ai souhaité*

ne pas reprendre une thermique à cause de la décote en occasion », indique notre heureux électromobilien. « L'offre à 169 euros pour la Zoé était alléchante, mais grâce au superbonus et à une belle remise, la Kia, bien mieux finie, m'était accessible ! », se réjouit-il encore. « Et puis, je ne suis pas très fan de la location des batteries ! », conclut-il sur le sujet.

Kia

De 36.900 euros bruts, la Soul EV lui était finalement proposée aux alentours des 20.000, en particulier parce qu'il se débarrassait d'un vieux diesel. Et puis le garage qu'il a sollicité est assuré de la fidélité de ses parents. Non pas qu'ils roulent en Kia, mais en Volkswagen, que le groupe distribue depuis plus de 20 ans, au côté de la marque Skoda. « *En véhicules électriques, l'établissement ne propose pour l'instant que la Soul EV, comme l'atteste la borne CHAdeMO déjà implantée* », signale notre interviewé.

Les e-Up! et e-Golf viendront plus tard, quand l'espace VW sera aux couleurs du programme branché du constructeur allemand, « *carrelages du sol compris* ». Alors, une installation au standard Combo sera ajoutée, faisant du garage concerné l'un des rares à bénéficier des 2 normes exploitées sur notre territoire pour la recharge rapide. Pour autant, l'entreprise et le constructeur, qui se sont renvoyés la balle, n'ont pas profité de la proposition de Thierry Bertin de faire la promo de la Soul EV. Le premier n'y est pas opposé, à condition que ce soit pour un rayonnement local. Le second, lui, semble préférer se faire un nom dans les milieux du football, du rugby, et des 4×4 !

Les raisons d'un choix

Avant de se décider, Thierry Bertin en a essayé des voitures électriques. Il nous dresse la liste : « *Citroën Saxo, Peugeot iOn, Nissan Leaf, BMW i3, Volkswagen e-up!, Renault Zoé, et Bolloré Bluecar* ». Il a même eu l'occasion de prendre le volant d'une Tesla Model S. « *Hors budget !* », nous avoue-t-il, « *tout comme la i3* ». Son cahier des charges était des plus simples : « *La voiture doit être capable d'avaloir 130 kilomètres quelle que soit la saison* ». En hiver, la compacte de Nissan ne lui laissait pas beaucoup de marge. Avec la citadine du Losange, c'était un peu mieux, mais tout juste suffisant. La seule à conserver encore plusieurs dizaines de kilomètres d'autonomie dans ces conditions d'utilisation, c'était la Soul EV. Il a d'ailleurs noté que, sur ce modèle, le nombre de kilomètres perdus à cause du froid est proportionnellement moins élevé que pour ses concurrents. Une observation qu'il ne peut pas précisément expliquer, si ce n'est par la technologie employée pour les batteries. Du lithium-ion polymère, tempéré par l'air ambiant de l'habitacle.

Mieux que le cycle NEDC !

« *La Soul EV, c'est 27 kWh de capacité utile, quand les Nissan Leaf et Renault Zoé n'offrent pour l'instant, respectivement, que 21 et 22 kWh* », chiffre Thierry Bertin. Avec les nouvelles batteries annoncées par l'alliance, la donne sera prochainement différente. Quoi qu'il en soit,

l'autonomie de la sud-coréenne, selon le cycle NEDC, est de 212 kilomètres. Très controversées, les valeurs communiquées dans le cadre de cette norme sont quasiment impossibles à atteindre. Quoique ! Sauf à avoir un important vent de face ou un relief conséquent à grimper, notre interviewé sait qu'il peut dépasser, en usage normal, les 200 km. Il l'a déjà fait ! Il rejoignait Siros (64) près de Pau, en partant de Bordeaux (33). A l'arrivée, l'autonomie restante estimée était encore de plus de 30 km ! En circulation sur le périphérique parisien, Thierry Bertin a atteint des records de basse consommation. Avec 10,4 kWh aux 100 kilomètres parcourus, il pourrait, en théorie, aller au-delà des 260 km ! Et sur l'autoroute, c'est 150 km !

Une certaine idée de l'écoconduite

Pour Thierry Bertin, pratiquer « *l'écoconduite, ce n'est pas se traîner sur la route au risque de nuire à l'image des véhicules électriques* ». La Soul EV disposant, selon lui, d'une instrumentation fiable et précise, notamment au niveau du compteur de vitesse et de la jauge de la batterie, notre interviewé sait parfaitement insérer dans le trafic francilien sa voiture branchée. Sa technique sur route : accélérer franchement pour arriver rapidement à sa vitesse de croisière qu'il entretient ensuite avec une consommation minimum. Un rituel permis par la relative basse résistance interne des batteries au lithium. Il anticipe les ralentissements, de manière à utiliser le moins possible la régénération. « *Récupérer l'énergie au freinage est plus consommateur au final que de réduire progressivement sa vitesse à l'avance en visant le point zéro de l'éconoscope* », plaide-t-il.

ChargeMap et GreenRace

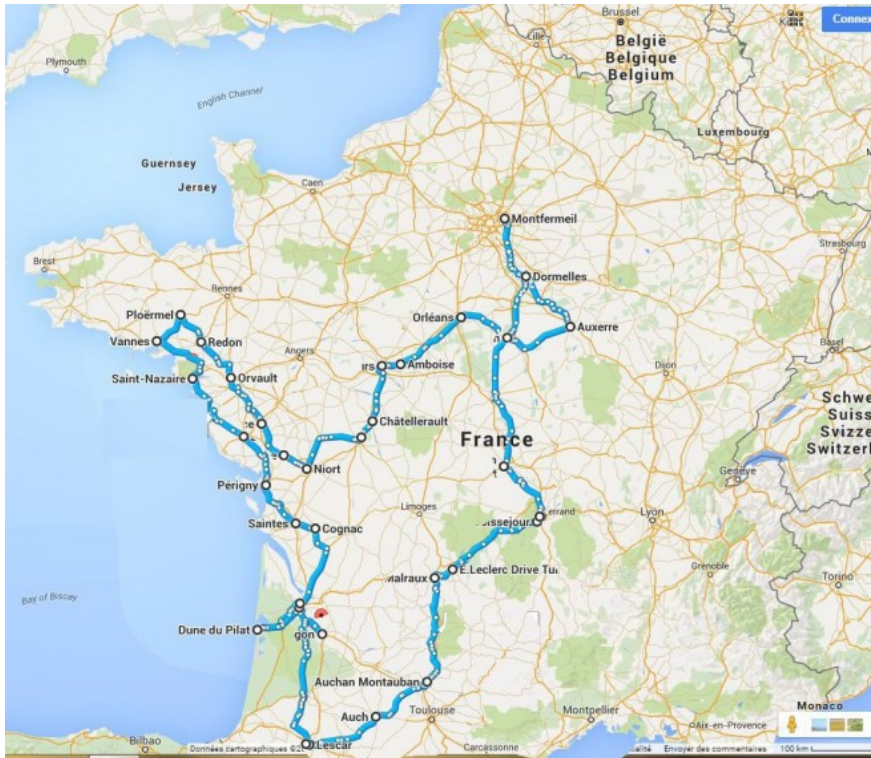


Tout juste 5.000 kilomètres parcourus, et déjà les bons outils en main ! « *L'autonomie utile sur un parcours dépend du vent, mais aussi du profil de la route* », rappelle le jeune électromobilien. « *J'utilise GreenRace sur des trajets que je ne connais pas encore, pour être sûr que le dénivelé ne me posera pas un problème de surconsommation* », indique-t-il. Cette application disponible sur le Web est effectivement un bon choix, puisqu'elle permet d'évaluer rapidement si le véhicule électrique que l'on utilise permet de rejoindre d'une traite la destination que l'on s'est fixé. Il est utile de faire également la simulation pour le retour, puisque le relief sera alors inversé, se montrant moins ou plus énergivore que l'aller. Au besoin, des options à activer permettent de coller au plus près de sa propre situation de déplacement. Quant à ChargeMap, c'est pour Thierry Bertin, « *l'application à consulter impérativement, quand on sort de son rayon d'action, pour connaître les bornes à disposition sur le trajet à couvrir* ».

A la queue du France électrique Tour

ChargeMap et GreenRace, Thierry Bertin les a exploitées pour suivre le France électrique Tour. Bien qu'ayant eu connaissance d'un déplacement à effectuer vers Bordeaux (33) voilà plusieurs mois, il ne possédait pas encore sa Soul EV noire à toit rouge, et ne pouvait donc s'intéresser aux projets de l'équipe de Tour véhicules électriques. Il ne se doutait pas, par exemple, que Jean-François Villeret était à ce moment-là en train d'organiser un rallye qui épouserait une bonne partie du tracé qu'il devra bientôt parcourir pour répondre à l'invitation d'un ami. Lorsqu'il a su qu'il posséderait une Kia branchée avant le départ de l'épreuve, il était déjà trop tard pour s'inscrire. Mais Thierry Bertin n'a pas lâché, trop motivé pour témoigner qu'il est possible de réaliser de longues distances en voiture électrique. « *Jean-François Villeret a très bien accueilli ma demande, me proposant de suivre les concurrents, à condition de ne pas les gêner dans leur parcours et leurs besoins de recharge* », salue-t-il avec respect.

Presque 3.000 km en 8 jours



Ce sont très exactement 2.966 kilomètres que Thierry Bertin a parcourus en 8 jours, du lundi 5 au lundi 12 octobre 2015 inclus, sans rien avoir à déboursier pour recharger les batteries de sa voiture. Le périple a commencé par un premier trajet de presque 200 km, pour rejoindre, depuis les environs de Paris, Auxerre (89), point de départ du France électrique Tour. Le rallye s'est déroulé sur 4 jours, traversant Saint-Fargeau (89), Tours (37), Niort (79), Fontenay-le-Comte (85), Nantes (44), Vannes (56), Challans (85), La Roche-sur-Yon (85), Luçon (85), La Rochelle (17), Saintes (17), pour s'achever à Bordeaux (33), après environ 1.300 km de routes à suivre. Avant de rejoindre la région parisienne, Thierry Bertin a effectué environ 300 km dans les environs de la préfecture de la Gironde. Encore 200 km afin de rejoindre Pau (64) pour le week-end. Le retour vers Paris a été réalisé en une journée, avec un crochet par Clermont-Ferrand (63). Presque mille kilomètres -990 km exactement – pour la seule journée du 12 octobre !

Pau -Paris

L'exploit de ces 8 jours à circuler en Kia Soul EV se situe au niveau du trajet retour. Presque 1.000 km à effectuer, du fait du passage par Clermont-Ferrand qui allonge le périple d'une bonne centaine, avec un dénivelé de 1.000 mètres, rien que pour cette étape. Ce sont 19h15 de service pour le véhicule, dont 4h30 de charge et 14h45 de route, auxquels il faudrait retrancher environ 2h30 en temps perdu à rechercher les bornes. « *Je ne vous cache pas que c'est un peu long, mais j'ai trouvé ça bien moins « chiant » que les 8h30 que je mets habituellement en thermique par l'autoroute* », a écrit Thierry Bertin sur le forum Zoé. L'intégralité de ses

aventures est d'ailleurs à retrouver, sous forme d'un compte-rendu avec photos, à l'adresse <http://renault-zoe.forumpro.fr/t7058p15-3-000-km-en-soulev-en-une-semaine>.

Bornes inaccessibles



Lors de sa boucle branchée, Thierry Bertin a connu quelques-unes des situations exaspérantes qui bloquent ou diffèrent la recharge des batteries. En plus de la classique borne tout récemment hors service, il y a celles qui ne sont disponibles que sur certaines plages horaires (merci Ikea !), et celles qui sont inaccessibles car des voitures thermiques vampirisent les places réservées. Des obstacles qui peuvent encore lourdement peser sur la durée d'un voyage en véhicule électrique, tant que le maillage n'est pas suffisamment dense.

Et l'engin ?

Avec 5.000 kilomètres réalisés en à peine 2 mois, Thierry Bertin est déjà en mesure d'apprécier sa Kia Soul EV, version Ultimate, disposant de sièges cuir et volant chauffants. Notre interviewé regrette, que pour un banal oubli d'abonnement en France, Kia ne puisse offrir à ses clients électromobiliens la possibilité de télécommander quelques équipements à distance, depuis un smartphone. « *La fonctionnalité est, par exemple, disponible aux Etats-Unis* », précise-t-il. Ce n'est pas qu'il souhaite piloter la charge des batteries à distance, mais plutôt de pouvoir démarrer la climatisation et le chauffage avant d'arriver à sa voiture. Il classe l'autonomie comme principal point positif de la Soul EV, citant, ensuite, le confort et la finition générale.

Automobile Propre et moi-même remerciens Thierry Bertin pour sa disponibilité, sa présence dans l'espace forum du blog, et son enthousiasme à promouvoir la mobilité électrique.