

Essai - Hyundai Ioniq 5 N : Le software aux commandes

Alors que la Hyundai Ioniq 5 a reçu un accueil favorable à sa sortie, je prends aujourd'hui le volant de sa version « N » qui présente plusieurs innovations pour en faire une déclinaison sportive de voiture électrique.



- 2 moteurs électriques synchrones
- 478 kW (650 ch)
- 770 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 260 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.4 sec.
- Poids : 2'200 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'715 x 1'940 x 1'585
- Conso. mesurée : 22.2 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 79'900.-, mod. essayé: CHF 85'300.-

Texte : Jacques-Antoine Dayer / Photos : Jacques-Antoine Dayer, Yann Ueltschi

La Ioniq 5 N a été présentée en juillet 2023 au Festival of Speed de Goodwood. Elle est dérivée de la berline bicorps de la marque élue voiture de l'année en

2021.

Cette déclinaison plus méchante reçoit le suffixe « N » distinguant chez Hyundai les modèles les plus performants et offrant des sensations de conduite améliorées. La lettre « N » se réfère également à Namyang - le centre de recherche et développement de Hyundai en Corée du Sud - et à une version testée au Nürburgring.

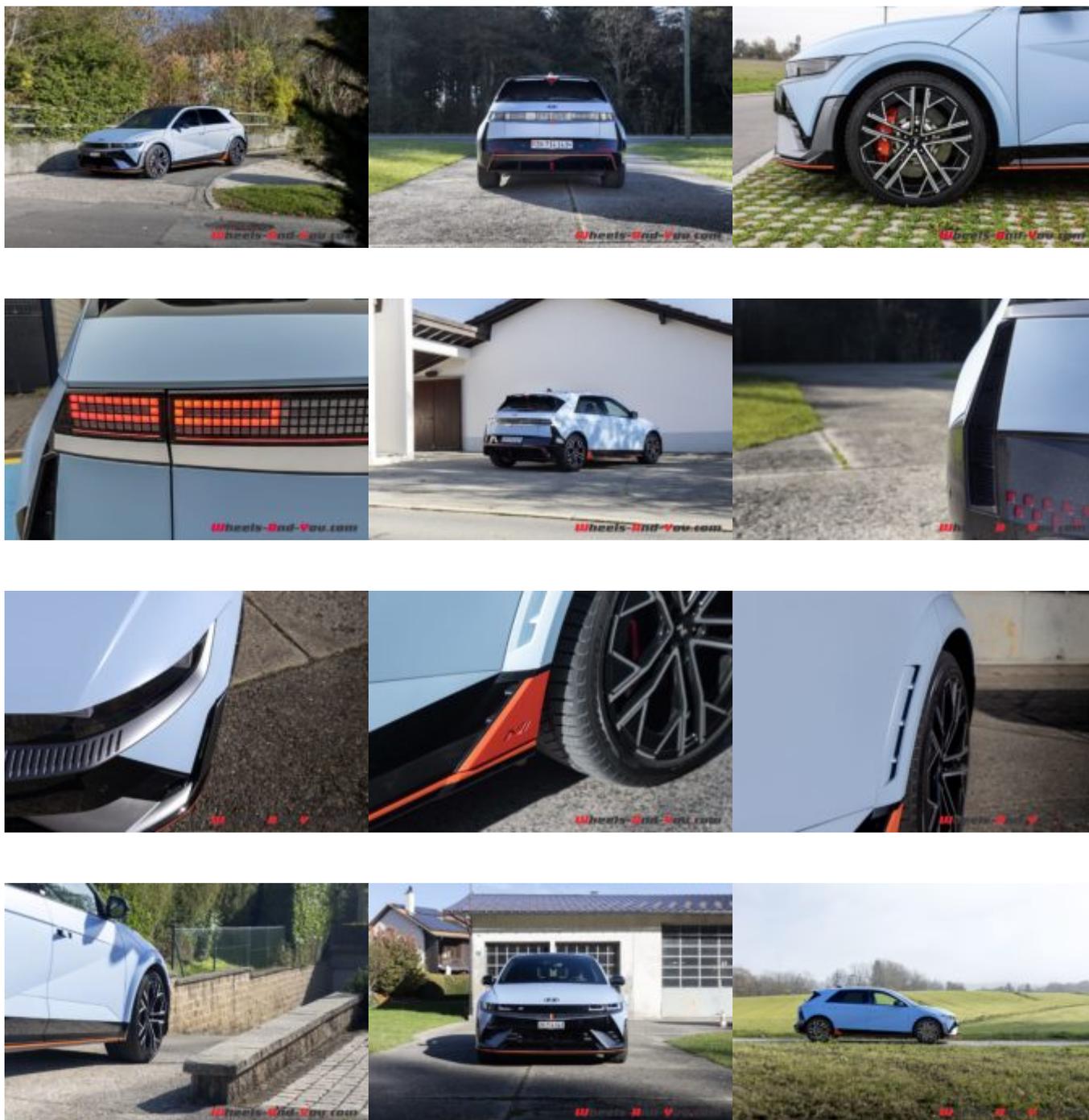


A l'extérieur

Le design de cette voiture a obtenu plusieurs prix lors de sa présentation et à mes yeux, elle demeure toujours attractive. Ses flancs, avec un pli très marqué partant du bas de la porte arrière au pied du pare-brise, lui donnent une belle personnalité. Ses dimensions imposent le respect : 4.72 x 1.94 m. Sa forme fait penser à une VW Golf mais son empreinte au sol dépasse celle d'un Porsche Macan. C'est surtout sa largeur qui la rend peu pratique au quotidien, d'autant que son rayon de braquage de 12.42 m est très large. Une auto de ce gabarit gagnerait beaucoup en maniabilité avec des roues arrière directrices.

Par rapport au modèle standard, la mouture « N » est modifiée pour améliorer le refroidissement, avec des déflecteurs actifs à l'avant qui permettent de réguler les flux d'air. Les parechocs sont plus proéminents, allongeant la voiture de 25 mm à l'avant et de 55 mm à l'arrière. Sur les côtés, on trouve aussi des éléments pour optimiser l'aérodynamique. Les roues de 21" reçoivent des pneumatiques plus bas et plus larges. Le spoiler arrière est allongé pour améliorer son efficacité.

Les pixels carrés caractéristiques sur le pare-chocs arrière ainsi que la bande intégrant les feux ont été conservés. Sur la partie supérieure du bouclier avant, on trouve un alignement de fentes et le logo « N » bien visible. La couleur « Bleu Performance » est exclusive à cette version et proposée en finition matte ou brillante. Les accents orange sont également spécifiques à la Ioniq 5 N.



A l'intérieur

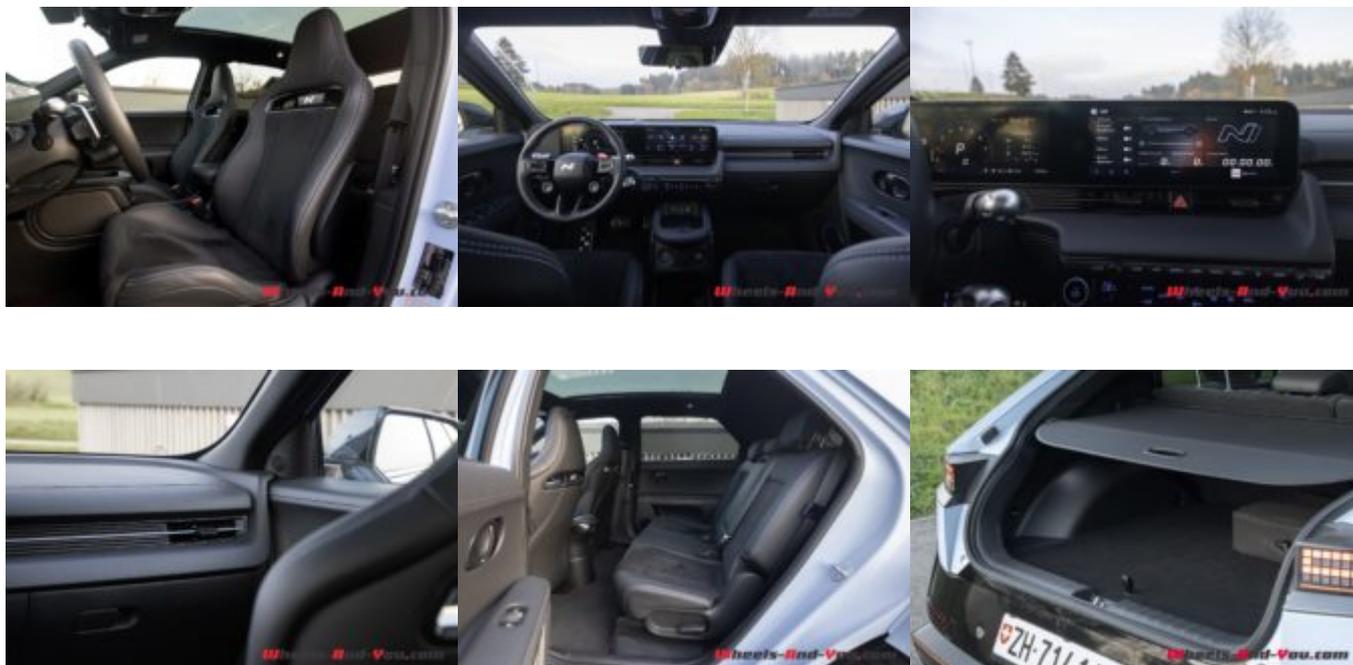
De nouveaux sièges baquets sont installés, avec une assise abaissée et des maintiens latéraux bien adaptés à la conduite sportive. Ils sont recouverts de tissu et de cuir avec surpiques bleues du plus bel effet. A l'arrière, la place est largement suffisante pour des adultes. Avec 480 litres, la capacité du coffre est bonne mais la hauteur sous le volet cache-bagages est limitée, ce qui le rend finalement peu pratique.

Si les assises sont accueillantes et flatteuses au regard, le tableau de bord est

généreux en plastiques ; le haut est bien décoré, avec à nouveau des surpiques bleues pour séparer les zones recouvertes de tissu. Une grande dalle rectangulaire derrière le volant se prolonge sur la droite et intègre les deux écrans. Un affichage tête-haute complète les informations au conducteur.

Une ligne de boutons physiques donne accès aux différentes fonctions des systèmes de bord alors qu'un autre écran tactile permet de régler la climatisation. Au-dessous, on trouve un espace avec chargeur inductif pour smartphone qui nécessite de placer son téléphone précisément pour qu'il fonctionne. Je crains qu'au premier freinage appuyé, il bouge et quitte la zone active. Pour éviter ce défaut, on peut utiliser l'un des ports USB-C disponibles. Entre les sièges, il y a un compartiment de rangement avec des porte-gobelets rétractables bien pensés pour libérer de la place en cas de besoin.

Le volant est également nouveau ; il comprend de nombreux boutons pour la sélection des différents modes sportifs que la voiture propose. Je trouve les branches horizontales un peu trop épaisses, rendant l'accès aux palettes difficile lorsque les mains sont positionnées à 9h15. Pour être confortable, il faut placer ses paumes au-dessus de l'horizontale. Enfin et comme il se doit aujourd'hui, Apple CarPlay et Android Auto fonctionnent sans fil.

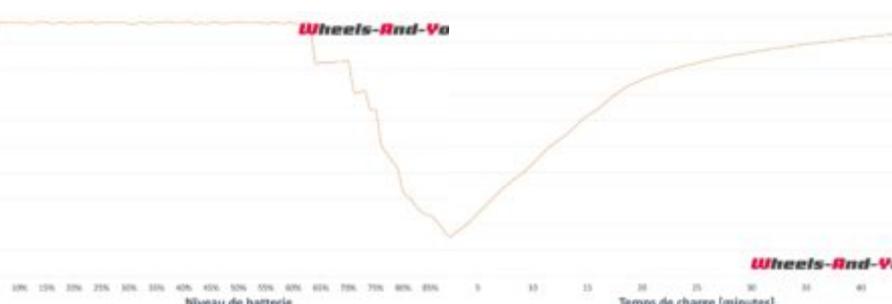
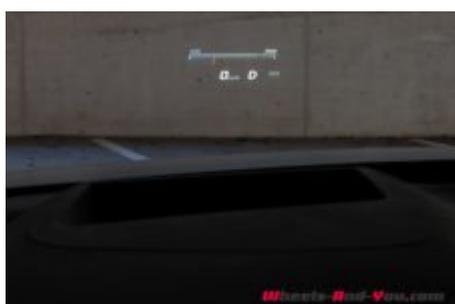




Sous le capot

La Ioniq 5 N est basée sur la plateforme E-GMP du groupe, utilisée notamment pour la Ioniq 5 et la Ioniq 6 ainsi que pour leurs cousines Genesis GV60 ou Kia EV6 et Kia EV9. Elle dispose d'une architecture 800V et de la 4^{ème} génération de batteries dont la capacité atteint ici la valeur brute de 84 kWh. Les deux moteurs, disposés sur chaque essieu, délivrent une puissance totale de 448 kW (609 ch) et un couple continu de 740 Nm. Le moteur arrière fournit 63% de la puissance maximale. En pressant le bouton orange NGB sur le volant, on dispose d'un boost de 10 secondes avec 478 kW (650 ch) et 770 Nm. Le 0 à 100 km/h est réalisé en 3.4 secondes et la voiture peut atteindre une vitesse maximale de 260 km/h.

Le système de recharge accepte une puissance de 239 kW en courant continu et de 11 kW sur courant alternatif. La recharge de 10 à 80% sur les bornes les plus puissantes est alors effectuée en 18 minutes. Nos mesures ont montré une puissance maximale légèrement inférieure à 200 kW.



Par rapport à une Ioniq 5 standard, le châssis est renforcé par 42 soudures supplémentaires et la pose de plusieurs mètres d'adhésif alors que les supports du moteur et du pack batteries sont renforcés, le tout assurant une meilleure rigidité. La colonne de direction est aussi renforcée, comme le freinage qui adopte des disques de 400 mm à l'avant et 360 à l'arrière. Les jantes de 21", équipées de pneus Pirelli P ZERO, sont de série.

Il y a passablement de changements sur les aspects mécaniques de la voiture mais le travail sur le software est encore plus impressionnant. Les modes et programmes sont nombreux et demandent un peu de pratique pour les maîtriser. En premier, on sélectionne le mode de conduite avec le bouton « drive mode » sur le volant, avec trois positions Eco, Normal ou Sport. Mais les possibilités de la Ioniq 5 N vont bien au-delà.

La voiture permet d'ajuster de nombreux paramètres ; il y en a tellement qu'un tutorial est proposé. Chacun des deux boutons « N » du volant peut être programmé avec une configuration des 6 paramètres suivants : le moteur, la direction, les suspensions, le différentiel électronique, le système de contrôle de trajectoire et le son actif. Avec le menu de configuration N Track, on peut encore ajuster d'autres paramètres, comme la répartition avant arrière du couple, la réponse à la pédale d'accélérateur ou l'activation du mode Race qui offre deux options de gestion de l'énergie. Un mode « Drift optimiser » facilite le déclenchement et le maintien d'un angle de drift. Et cette liste n'est pas exhaustive.



Au volant

La prise en main de la Ioniq 5 N est facile. Elle démarre en mode Normal et ne révèle pas immédiatement ses nombreuses possibilités. Je commence par un trajet autoroutier de près de 240 km parcouru à 103 km/h de moyenne pour mesurer la consommation. Le résultat est assez moyen : par une après-midi sans vent et en partie ensoleillée où la température varie entre 9 et 16 degrés, la voiture indique 22.2 kWh/100km. L'explication est peut-être à chercher dans la monte pneumatique alors que la voiture est déjà équipée pour l'hiver, avec des Pirelli Winter Sottozero 3.

La promesse de cette auto n'est pas une consommation optimale mais bien le plaisir de conduire. Pour le vérifier, je prends la direction d'une spéciale du rallye du Valais. En jouant un peu avec les modes de conduite, j'apprécie la façon dont l'affichage derrière le volant s'adapte tout comme l'affichage tête-haute. On voit que Hyundai a bien travaillé dans ce domaine. Sans aller chercher dans les possibilités de changement de la répartition du couple, la voiture montre un comportement très neutre, très rassurant. La route, par endroit défoncée, révèle une suspension remarquable : elle avale les aspérités comme peu de sportive savent le faire. Son poids annoncé de 2'200 kg est tout de même perceptible et requiert une certaine attention dans les enchaînements de virages.

L'accélération est franche et le freinage à la hauteur. On a une voiture puissante, coupleuse, bien suspendue ; tous les ingrédients sont réunis pour prendre plaisir à rouler sur cette route très sinueuse. Vraiment tous ? Il manque la bande son naturellement ! Mais là aussi, Hyundai a imaginé une alternative. Il suffit d'enclencher les fonctions N e-Shift et N Active Sound+ avec le mode Ignition pour ce dernier. Et là, miracle de la technologie, on a une boîte à vitesse virtuelle à 8 rapports et le son d'un moteur thermique diffusé dans les haut-parleurs. L'effet est remarquablement bien réalisé, c'est une contrefaçon de belle facture et je ne peux m'empêcher de sourire aux premiers changements de rapports avec le bref à-coup caractéristique des boîtes à double embrayage.



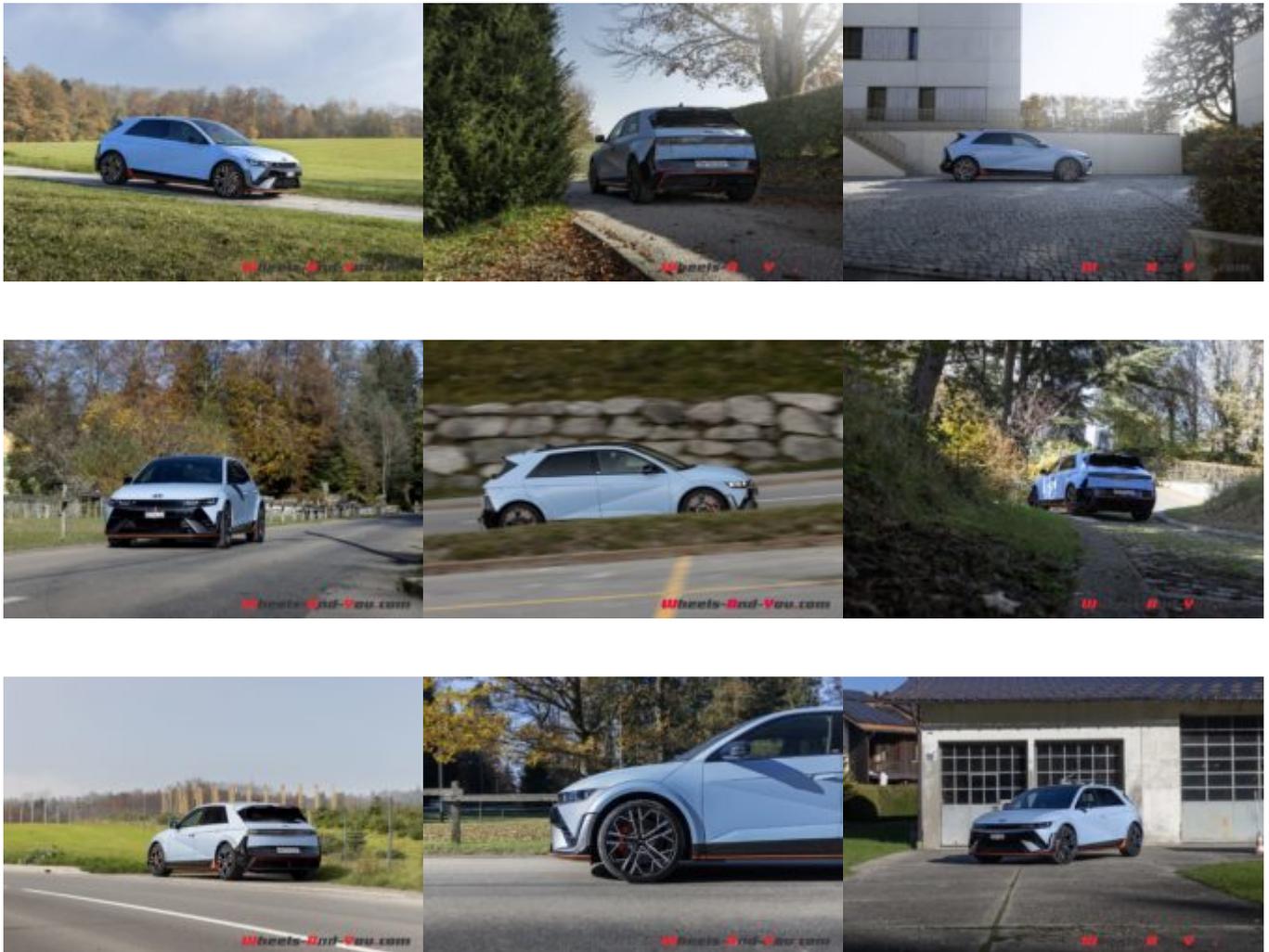
Verdict

On peut saluer Hyundai pour sa proposition d'une sportive électrique avec beaucoup d'innovations. Certains trouveront que les aspects artificiels sont incongrus mais de mon côté, j'ai été séduit par la qualité de réalisation du software de commande. On voit qu'il y a eu du travail pour proposer quelque chose de cohérent et d'innovant pour une sportive.

La consommation n'est pas fantastique mais la capacité des batteries, en progrès par rapport aux premières générations de Ioniq 5, atténue cet aspect. La voiture est confortable et tout à fait compatible avec de longs trajets si nécessaire. Son terrain de jeu reste les routes sinueuses qui mettent en évidence les qualités dynamiques de son comportement.

Son prix de base démarre à CHF 79'900.- avec un équipement standard très bien fourni. Peu d'options sont proposées et à part la peinture extérieure et quelques accessoires, on pourra obtenir sa Ioniq 5 N pour à peine plus de CHF 80'000.-. La

différence avec une Ioniq 5 standard est tout de même de CHF 30'000.- et ça reste cher payé le surplus de performances et les gadgets proposés.



Prix et options - Hyundai Ioniq 5 N

Prix de base : CHF 71'900.-

Peinture "Performance Blue Matte" : CHF 1'400.-

Toit panoramique : CHF 1'500.-

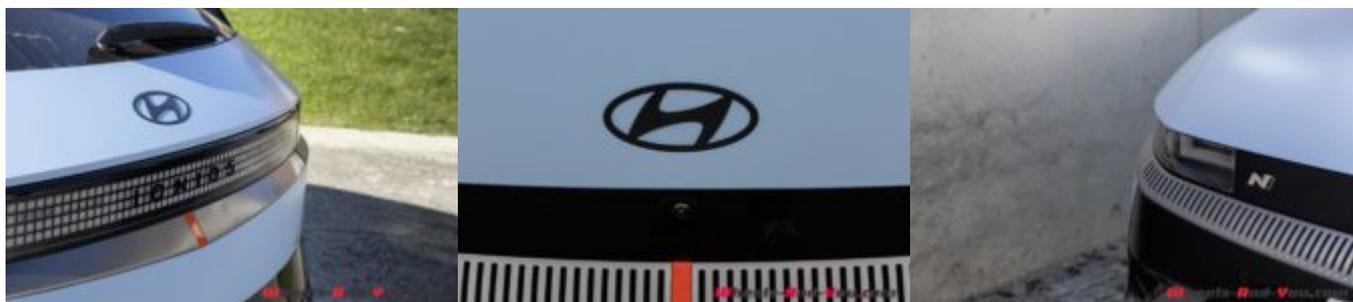
Sièges baquets Alcantara Cuir : CHF 2'500.-

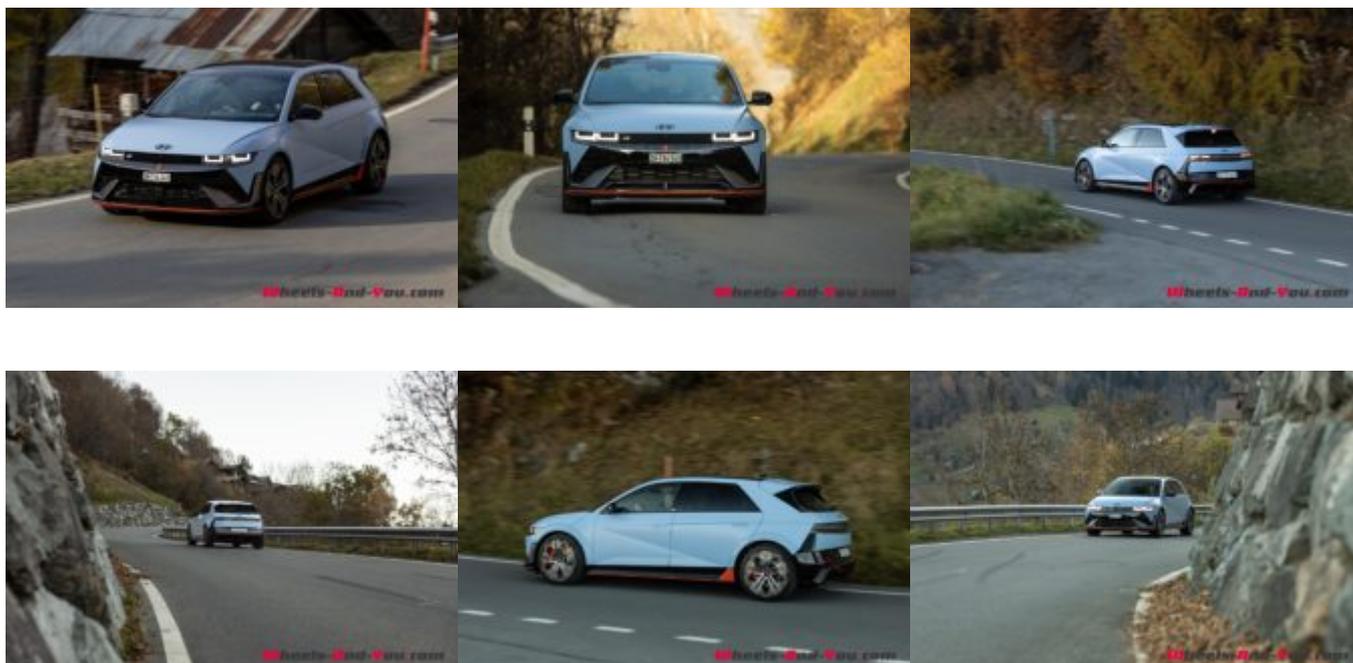
Prix TOTAL : CHF 85'300.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai Ioniq 5 N, ainsi qu'au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Hyundai Ioniq 6 4WD : Techniquement au point mais réellement séduisante ?

Essai - Hyundai Staria : Gros monospace trop anonyme

Essai - Hyundai Ioniq 5 : Sauvée par la traction intégrale

Essai - Hyundai Kona N : Un crossover fort pétillant

Essai - Hyundai i20 N : Amusante et efficace

Essai - Hyundai i30 N Fastback : De quoi donner la « N » à la concurrence

Essai - Hyundai Tucson 1.6 T-GDi PHEV : Efficace et agréable, malgré ses défauts

Essai - Hyundai i30 N Project C : Baroud d'honneur et de carbone

Essai - Hyundai Tucson N Line 2.0 CRDi : Une bonne alternative

Essai - Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD : L'heure de la confirmation

Essai - Hyundai i30 Fastback N Performance : Le programme Motorsport porte ses fruits !

Essai - Hyundai i30 N : La discrète flamboyante

Essai - Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDi : Le break sans prétention

Essai - Hyundai Ioniq Electric : Le tout électrique facile

Essai - Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD : Le petit SUV coréen à fort potentiel

Essai - Hyundai i30 Turbo : Bonne GT ou réelle sportive ?

Essai - Hyundai Genesis Coupé : L'esprit GT à prix cassé !

Essai - Hyundai Santa Fe : Il vise la cour des grands... en a-t-il les arguments ?

Essai - Hyundai Veloster Turbo : Le grand méchant look

Essai - Hyundai i30 Wagon 1.6 CRDi : Gangnam Style

Nouveauté - Hyundai Ioniq 9

Nouveauté - Hyundai Santa Fe

Présentation - Hyundai Inster

Nouveauté - Hyundai Kona N

Nouveauté - Hyundai IONIQ 5

Nouveauté - Hyundai Kona Electric

Nouveauté - Hyundai i20 N

Nouveauté - Hyundai Tucson

Nouveauté - Hyundai Santa Fe

Nouveauté - Hyundai i20

Nouveauté - Hyundai i30

Présentation - Hyundai i30 N Project C

Nouveauté - Hyundai i10

Nouveauté - Hyundai Tucson N-Line

Nouveauté - Hyundai i40 Wagon

Nouveauté - Hyundai i30 Fastback N

Nouveauté - Hyundai i20

Nouveauté - Hyundai Nexo

Présentation - Hyundai Santa-Fe

Avant-première - Hyundai Santa Fe

Nouveauté - Hyundai i30 N

Nouveauté - Hyundai Kona

Avant-première - Hyundai Kona

Nouveauté - Hyundai i30 Wagon

Présentation - Hyundai RN30 Concept

Nouveauté - New Generation Hyundai i30

Nouveauté - Hyundai New i10

Nouveauté - Hyundai i20 Active

Evénement - Hyundai lance sa marque premium "Genesis"

Nouveauté - Hyundai ix35 Fuel Cell

Nouveauté - Hyundai Tucson

Nouveauté - Hyundai i40

Nouveauté - Hyundai i20 Coupé

Nouveauté - Hyundai i30 Turbo

Présentation - Hyundai New Generation i20 Coupé

Nouveauté - Hyundai i20

Présentation - Hyundai Intrado

Nouveauté - Hyundai ix35

Nouveauté - Hyundai i10

Nouveauté - Hyundai Genesis Coupe MY2013

Nouveauté - Hyundai Grand Santa Fe

Nouveauté - Hyundai i30 3 portes

Présentation - Hyundai HCD-14 Genesis

Nouveauté - Hyundai Veloster Turbo

Nouveauté - Hyundai Santa Fe

Nouveauté - Hyundai i40 Sedan

Genève 2012 - Hyundai i30 Wagon

Genève 2012 - Hyundai i20

Nouveauté - Hyundai i30

Nouveauté - Hyundai Genesis Coupé



