

Essai - Hyundai Ioniq 5 : Sauvée par la traction intégrale

Cette Ioniq 5 est décrite comme le dernier échelon de la gamme Hyundai avant d'aller s'adresser à sa sœur premium Genesis. On le constate d'abord avec le tarif plutôt corsé, fort heureusement on le voit aussi aux prestations qu'offre cette berline. Quatre roues motrices, grande autonomie, elle coche de nombreuses cases pour le marché Suisse. Reste ce look qui laisse des avis tranchés. Tour d'horizon de celle qui a récemment remporté les prix de Voiture de l'année, Voiture électrique de l'année et Design automobile de l'année.



- 2 moteurs électriques
- 305 ch
- 605 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 185 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 2'095 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'635 x 1'890 x 1'605
- Conso. mesurée : 15.6 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 44'900.-, mod. essayé: CHF 60'900.-

Hyundai a fait un bond significatif sur le marché en 2021, plus 21,6% en Europe et même près de 30% en Suisse (28,8%). L'année dernière, la Ioniq 5 recevait le titre de voiture Suisse de l'année ce qui lui a octroyé une visibilité supplémentaire, dopant au passage les ventes.

Près de 70kWh de batterie, traction intégrale et seulement 5.2 secondes au 0 à 100 km/h, nous prenons en main cette berline aux formes cubiques pour vous raconter ce modèle.



A l'extérieur

Avec cette Ioniq 5, on est en présence d'une bicorps qui se place comme un premium de la marque, à la limite de la marque haut de gamme Genesis dont vous proposerons prochainement différents essais.

Sous certains angles, je pense choquer en disant ça, je retrouve des airs de Lancia Delta Integrale. Par exemple, les phares et la calandre sont sur le même plan, un spoiler coiffe la vitre arrière qui descend en diagonale vers la poupe verticale de la voiture. Le capot est assez plat, avec des angles nets vers les ailes.

Sur les côtés, la carrosserie est taillée d'une ligne créant deux pans. Sur les bas de caisse et le bas des boucliers sont intégrés des parties en plastique dont la couleur change du reste de la caisse. Elles sont creusées de rainures horizontales et, à l'arrière, il y a même des catadioptres qui s'y cachent. Le rendu n'est cependant pas à mon goût pour une voiture qui se veut relativement haut-de-gamme.

Les phares sont tous à LED. A l'avant, les quatre formes en U carrées donnent un regard chic et high-tech à la Ioniq 5. Les feux arrière sont un genre de pixel art rouge mais qui peut passer à l'orange pour afficher le clignotant. Je trouve ces

phares carrément cool. Étrangement, la vitre arrière est dépourvue d'essuie-glace, son inclinaison et le chauffage suffisent à en libérer la visibilité.

Pour une auto à ce niveau de technique, elle reste équipée de rétroviseurs analogiques (oui, de simples miroirs) extérieurs et intérieur. Dès 2022, les rétroviseurs numériques seront disponibles en option sur cette Hyundai. Comme c'est la tendance sur les voitures électriques, on retrouve de grandes jantes presque pleines au design géométrique élaboré avec un contraste entre le noir et la partie polie.

Encore un mot au sujet de cette couleur particulière "Gravity Gold" à la finition mate. C'est une option à CHF 1'400.- qui donne un côté très exclusif à notre Ioniq 5, mais qui interdit l'accès aux tunnels de lavage. C'est le revers de la médaille d'une peinture qui ne court pas les rues.



A l'intérieur

Je trouve l'intérieur presque plus conventionnel que l'extérieur. Le tableau de bord et la console centrale avec deux dalles TFT dont une tactile me rappellent bien d'autres modèles. Il y a juste une partie couverte de tissu à gauche qui ressemble au haut-parleur d'une vieille radio. Le style a bien changé depuis la première i30 N Fastback, que j'avais essayée en 2019. Seuls les plastiques de partie inférieure ont encore le même grain peu flatteur.

En plus de l'écran, il y a des touches physiques et tactiles en console centrale.

Cette partie est cohérente et bien étudiée pour son utilisation et je suis surtout content de ne pas voir de tactile sur le volant ! Avec 8 boutons et 4 curseurs haut/bas, on a accès à ce qu'il faut. Un bouton supplémentaire à l'intérieur gauche sélectionne le mode de conduite. Sa forme pourrait laisser penser qu'il est rotatif mais il n'en est rien.

Derrière le volant, en plus des commodos classiques de clignotants et d'essuie-glace, il y a le sélecteur de vitesse en bas à droite. Il me faut du temps pour m'habituer à son positionnement. Les deux branches du volant ont chacune une palette comme une voiture sportive, j'en parlerai dans la partie conduite.

A l'avant, les sièges sont entièrement réglables de façon électrique, même via l'écran central ou encore avec les boutons intégrés au dossier du siège passager. Comme dans une limousine, les personnes installées à l'arrière peuvent déplacer le siège passager avant. Même la banquette arrière coulisse de façon électrique, ça je me demande pourquoi.

Le volume du coffre est important sur le papier avec 531 litres, mais en pratique la forme interdit par exemple de mettre le typique sac Migros à la verticale sous le déroulant. Il y a aussi un plancher qui cache de l'espace de rangement mais largement amputé par le caisson de basse Bose qui rend la forme de l'espace peu exploitable.





Sous le capot

On est en présence de la Ioniq 5 avec la plus grosse batterie de 69 kWh et 4 roues motrices grâce à un moteur sur chaque essieu. Avec 211 ch à l'arrière et 95 ch à l'avant, la voiture fonctionne souvent en propulsion. Depuis le début de cette année, la même auto est dorénavant équipée d'une batterie encore plus large avec 77.4 kWh, de 440 km l'autonomie pourra passer à près de 500 km en usage tel que lors de mon essai.

Les caméras partout on commence à connaître, seulement Hyundai a pensé à une nouvelle façon de se servir de ces outils. Par exemple, lorsqu'on actionne un clignotant, la caméra sous le rétroviseur s'affiche dans le tableau de bord pour dégager l'angle mort et montrer la roue. Les aides à la conduite font évidemment partie du lot avec les régulateurs actifs, l'assistant au changement de voie ou la conduite semi-autonome.

Une option intéressante et moins répandue est un toit solaire proposé pour charger les batteries d'une façon supplémentaire. A l'inverse, grâce à la technologie V2L, on peut alimenter une prise 250V avec les batteries de la voiture à l'arrêt. Quand elle ne roule pas, la voiture peut devenir un groupe électrogène. Vous stockez l'électricité produite par vos panneaux solaires dans la voiture et un jour couvert vous pouvez alimenter la tondeuse par exemple.





Au volant

Mettre le contact de la Ioniq 5 peut perturber, c'est une auto qui produit énormément de bips et autres sons d'avertissement. Au terme de l'essai, il y a certains bruits que je n'ai jamais pu identifier. Une fois allumée, le tableau de bord s'anime avec trois présentations différentes pour autant de modes de conduite. Au milieu, on voit en tout temps vers quelle roue la puissance est envoyée.

L'écran du milieu affiche toujours l'autonomie restante, la météo locale et la source audio connectée. Aucun bouton de navigation dans le menu ne s'affiche, selon où on le touche on arrive ailleurs puis il y a un bouton de retour au menu. Je trouve peu intuitif alors qu'un écran tactile est si facile à utiliser.

Avec les modes Eco, Normal et Sport, Hyundai n'a pas cherché à réinventer la roue. Cependant, le comportement des moteurs est sensiblement différent entre les trois. Eco limite fortement l'accélération et maximise la récupération au freinage, c'est ce que j'utilise le plus souvent. Tout l'inverse de Sport qui permet d'exploiter toutes les performances des deux moteurs de notre Ioniq 5. Les accélérations peuvent être fulgurantes, surprenantes pour ceux qui n'imaginent pas une berline nipponne décoller aussi vite.

Depuis ma première prise en main avec la nouvelle Megane E-Tech, j'accorde plus d'importance à la présence de palettes au volant pour la récupération d'énergie. De ce fait, si avant la Ioniq 5 m'aurait certainement convaincu, mais après la française, à mes yeux, cette Hyundai se retrouve avec de moins bonnes cartes en main.

Sans toucher une palette, la récupération est automatique, on peut augmenter et diminuer sans quitter l'automatique. Le niveau 2 me semble le plus agréable, 1 pas assez et 3 ralentissant trop. Si on le souhaite, on peut prendre la main et se servir activement des palettes, malheureusement il y a de la latence et cela

manque d'efficacité.

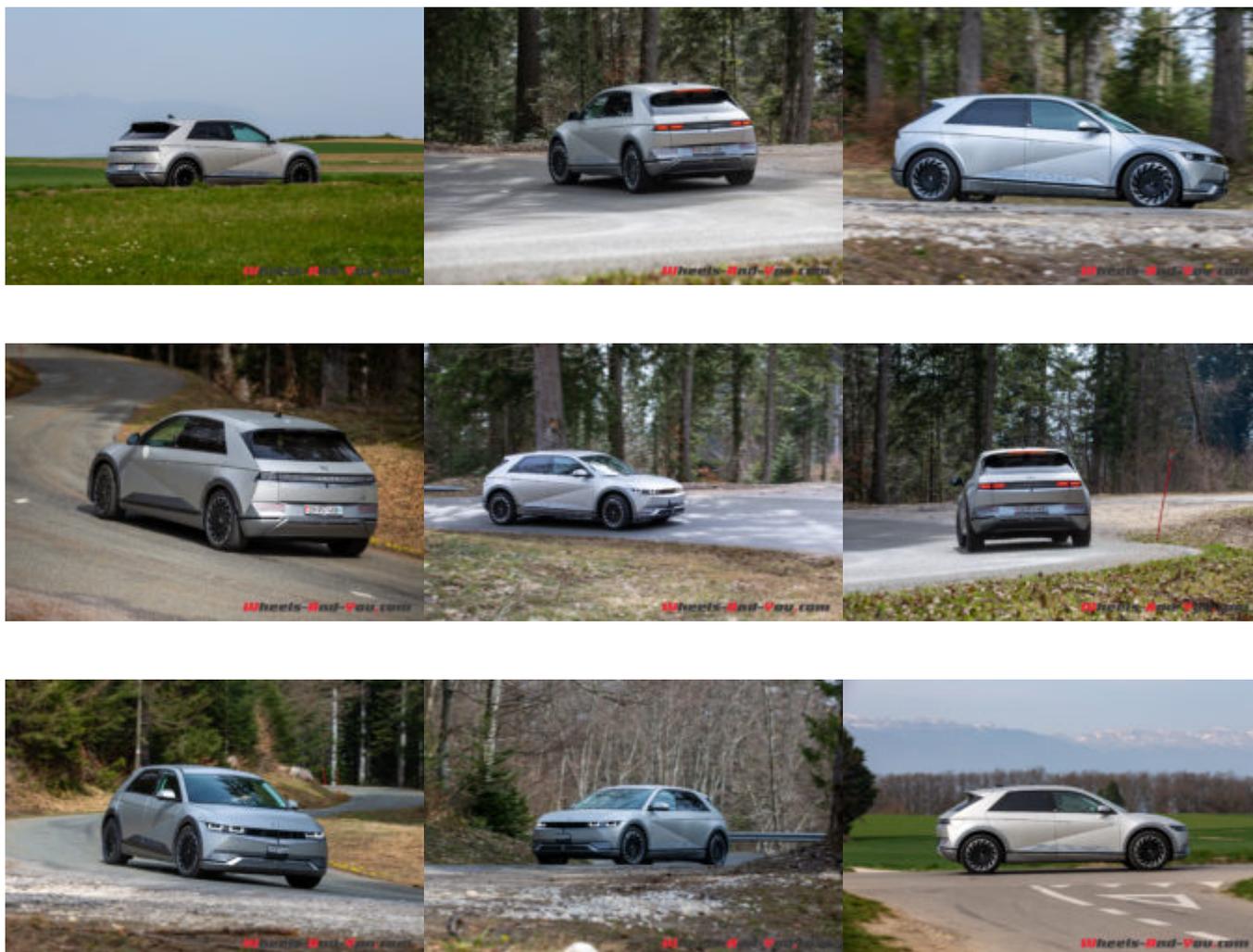
Le confort à bord est au niveau de ce qu'on peut attendre. Comme dans toute électrique, l'insonorisation est satisfaisante, mais pas bluffante pour autant. Le système audio Bose sonne bien pour agrémenter ses déplacements. Les passagers sont bien servis avec des prises de courant, un aérateur de chaque côté et une assise de forme agréable. Le passager avant a même un siège digne d'un fauteuil de classe business.

Comme évoqué, les caméras sont exploitées différemment que sur d'autres modèles. Dès qu'on actionne le clignotant, au tableau de bord apparaît la roue arrière du même côté. C'est appréciable, surtout que le côté droit est difficile à appréhender, malgré toutes les caméras. La Ioniq 5 est large d'une façon qu'on ne la situe pas facilement sur la route. J'ai conduit bien plus gros, mais tout était à l'échelle. Là, on est en présence d'une voiture de 4.60m mais il faut faire attention comme avec un SUV de plus de 5m. Les jantes sont les premières à en pâtir malheureusement.

Tout au long de mon essai, avec une utilisation essentiellement péri-urbaine, je mesure une consommation de 15.6 kWh/100km, ce qui donne une autonomie maximale de 440 km, ou plutôt 264 km entre 20 et 80% de batterie. On n'est pas si loin des 500 km communiqués par la marque.

J'ai enfin découvert une fonction qui peut sembler inutile : celle de déplacer la voiture en ligne droite au moyen de la clé sans s'installer à bord. La Hyundai Ioniq 5 avance et recule alors à la vitesse du pas mais vous pouvez sortir du véhicule avant que les portières soient entravées par les voitures voisines. Je peux essayer ceci pour de vrai dans un parking bondé où il ne reste qu'une place étroite. Malin !





Verdict

Hyundai cherche à établir un segment supérieur à sa gamme existante avec la Ioniq 5, ce qui explique la prise de risque visuelle et le niveau d'équipement. Il ne manque rien à cette voiture toutes options, c'est une First Edition et il faudra dépenser un peu plus pour configurer la même aujourd'hui. Son groupe propulseur est excellent, seul bémol pour la récupération d'énergie que je ne trouve pas à mon goût.

Gros avantage pour cette berline, ce sont ses quatre roues motrices. L'offre est encore limitée à ce niveau ce qui la distingue nettement. Son tarif pourrait cependant dissuader, passé CHF 60'000.- ce n'est pas négligeable. C'est le prix pour un look moderne et décalé qui pourrait bien vieillir, couplé à une grosse batterie, 300 ch et la traction intégrale.



Prix et options - Hyundai Ioniq 5 First Edition 72.6 kWh

Prix de base : CHF 59'500.-

Peinture mate "Gravity Gold" : CHF 1'400.-

Prix TOTAL : CHF 60'900.-



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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai Ioniq 5, ainsi

qu'au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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 Nexø

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



