

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

Avec la Kona puis la Ioniq 5, Hyundai dispose déjà d'une expérience de plusieurs années dans la commercialisation de véhicules de tourisme électrique. La marque coréenne complète sa gamme électrique avec la Ioniq 6, une berline du segment moyen supérieur dont l'autonomie annoncée est parmi les plus élevées de l'offre actuelle. Wheels And You en prend aujourd'hui le volant pour découvrir ce que propose la Ioniq 6 et si elle est à même de rivaliser avec la concurrence du moment.



- 2 moteurs électriques
- 239 kW (325 ch)
- 605 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 185 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 2'095 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'855 x 1'885 x 1'495
- Conso. mesurée : 15.78 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 70'900.-, mod. essayé: CHF 72'750.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Dans un marché du véhicule électrique dont la croissance se maintient, tous les constructeurs étoffent leur offre, attirant même certaines marques qui n'étaient pas encore présente sur ce segment.

Si Hyundai fait partie des premiers constructeurs asiatiques à avoir proposé des véhicules tout électriques, sa gamme ne comptait que deux véhicules ainsi motorisés : la Kona, un SUV du segment inférieur et la Ioniq 5, un crossover également, mais du segment supérieur. Avec la Ioniq 6, elle élargit son offre avec une berline tricorps de taille moyenne supérieure dont la principale concurrente actuelle est la Tesla Model S.



A l'extérieur

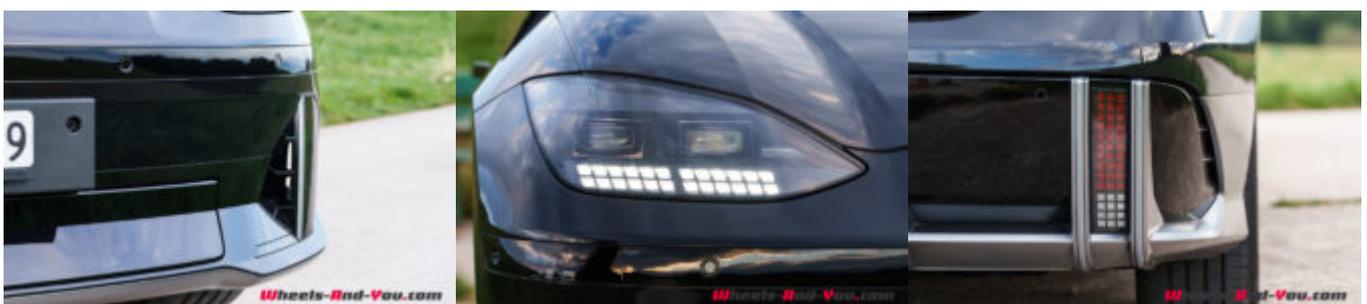
Si la Hyundai Ioniq 6 a été couronnée World Car Design of the Year 2023 par une petite centaine de journalistes spécialisés, je ne peux m'empêcher de penser qu'une majorité devait être asiatique tant je trouve l'esthétique de l'auto peu avenante. Avec ses lignes molles et sa ligne de caisse basse, elle me fait penser à un œuf au plat, ni plus ni moins ! Je ne lui trouve aucun caractère, aucun style, excepté peut-être de face où cette mollesse est un peu moins perceptible.

Le profil est fluide mais pratiquement monocorps alors qu'à l'arrière, la rencontre des courbes de l'ensemble avec un bouclier fait de rectilignes verticales évoque un prototype mal terminé. Il y a pourtant certains éléments qui amènent du modernisme, à l'instar des phares et feux LED matriciels.

Les goûts et les couleurs me direz-vous ; pourtant, parmi l'ensemble des personnes avec lesquelles j'ai discuté durant mon essai, pas une seule n'a émis un

compliment sur l'esthétique de l'auto, au mieux une remarque sur l'aspect inhabituel de l'engin.

Avec, 4.855 m de longueur, la voiture est donc une berline du segment moyen supérieur même si elle semble plutôt courte, sans doute à cause de la malle arrière plongeante. Elle fait 11 cm de moins qu'une Tesla Model S. Malgré l'aspect de coupé quatre portes, elle ne comporte pas de hayon mais une simple trappe de coffre.



A l'intérieur

L'intérieur est certainement plus consensuel et dégage un sentiment d'espace et de luminosité sans doute renforcé par un plancher complètement plat. La console centrale est seule à séparer ce plancher mais dispose d'un vaste rangement traversant sur sa partie inférieure. L'espace aux places arrière est véritablement spacieux et même les personnes de plus d'un mètre quatre-vingts ont de la place pour les jambes.

Hyundai communique sur l'aspect écologique des matériaux utilisés pour l'intérieur, qui proviennent de recyclage de déchets océaniques, de filets de pêche et de PET ou font appel à du cuir « biologique » teinté à l'huile de lin, ou encore des peintures polyuréthane contenant de l'huile végétale.

Le tableau de bord reprend certains éléments déjà vus dans la Ioniq 5 mais également dans la nouvelle marque soeur Genesis, par exemple le GV60 un SUV tout électrique, en particulier l'info-divertissement. Il est composé de deux grands écrans horizontaux, l'un derrière le volant et l'autre centré sur le tableau de bord. Les informations diffusées sur le premier sont présentées sous forme de graphisme 3D qui déroute un peu de prime abord mais qui regroupe l'essentiel. Lorsqu'on met le clignotant en roulant, une caméra disposée sous le rétroviseur affiche l'angle mort sur le côté correspondant de l'écran.

Je trouve l'écran central peu réactif et l'organisation des menus assez complexe : il n'y a pas moins de 18 icônes sur le seul menu principal et il faut parfois jusqu'à six commandes successives pour atteindre l'option souhaitée. J'ai mis plusieurs jours pour commencer à maîtriser le système. Apple Play et Android Auto sont disponibles mais uniquement via un branchement filaire de votre smartphone. Et la voiture propose des prises 230V qui permettent par exemple la recharge d'un laptop. Un adaptateur à brancher sur la prise de recharge offre aussi le 230 V à l'extérieur.

En option, la voiture peut être équipée de rétroviseurs extérieurs électroniques, avec des caméras qui remplacent les rétroviseurs latéraux et diffusent leur image sur les extrémités du tableau de bord.

Enfin, le coffre ne propose que 401 litres, ce qui est vraiment petit pour un véhicule de plus de 4.8 mètres, ce d'autant plus que sa hauteur est très limitée. En comparaison, la Tesla Model S propose pas loin du double avec 744 litres !



Sous le capot

La Ioniq 6 inaugure la nouvelle plateforme E-GMP de Hyundai, une plateforme spécifiquement destinée aux véhicules électriques. Elle intègre les packs batterie dans le plancher et permet l'installation d'un ou deux moteurs sur les essieux.

Cette Hyundai Ioniq 6 est disponible en trois combinaisons : deux versions à deux roues motrices, l'une avec un moteur sur l'essieu arrière développant 229 ch alimenté par un pack batteries de 53 kWh (non proposée en Suisse), l'autre avec un pack « grande autonomie » de 77.4 kWh, et une version à quatre roues

motrices avec deux moteurs développant conjointement 325 ch (239 kW) et 605 Nm, alimentés par le même pack batteries de 77.4 kWh. C'est de cette version dont je dispose pour cet essai.

L'autonomie WLTP annoncée atteint 614 km pour la version 2WD grande autonomie et 583 km pour la version 4WD avec jantes 18" (notre voiture d'essai) alors qu'avec l'option 20", elle tombe à 513 km. Le calcul de la consommation WLTP de 15.1 kWh/100 km rapportée à la capacité batterie donne 515 km d'autonomie. J'ai personnellement mesuré 15.78 kWh/100 km sur l'ensemble de mon essai avec à la fois de l'autoroute, des nationales et des parcours en montagne, ce qui donne une autonomie théorique de 490 km. En tenant compte d'une capacité résiduelle de 10%, l'autonomie utile vérifiée s'élève donc à environ 440 km.

En ce qui concerne la recharge, la tension de batterie de 800V, compatible avec les chargeurs 400V, permet une recharge ultra-rapide sur super-chargeur 350 kW : 18 min pour une recharge de 10 à 80%, soit 340 km d'autonomie réelle. Autrement dit, il ne faut que 5'15" pour gagner 100 km d'autonomie. Pour la recharge sur courant alternatif, la Ioniq 6 embraque un traditionnel chargeur 11 kW qui permet une recharge de 10 à 100% en environ 7h et 15 min.



Au volant

Globalement, le comportement routier est plaisant. Avec le centre de gravité abaissé, la voiture vire à plat. La direction est douce et plutôt précise et la motorisation permet de rouler bon train, avec une réserve de puissance suffisante pour dépasser si besoin. En mode normal, la voiture roule avec deux roues motrices seulement, la motorisation de l'essieu avant n'étant sollicitée que lorsque l'adhérence est réduite. On peut toutefois forcer les quatre roues motrices permanentes si on le souhaite.

Le confort est plutôt ferme, en particulier sur les petites irrégularités de la

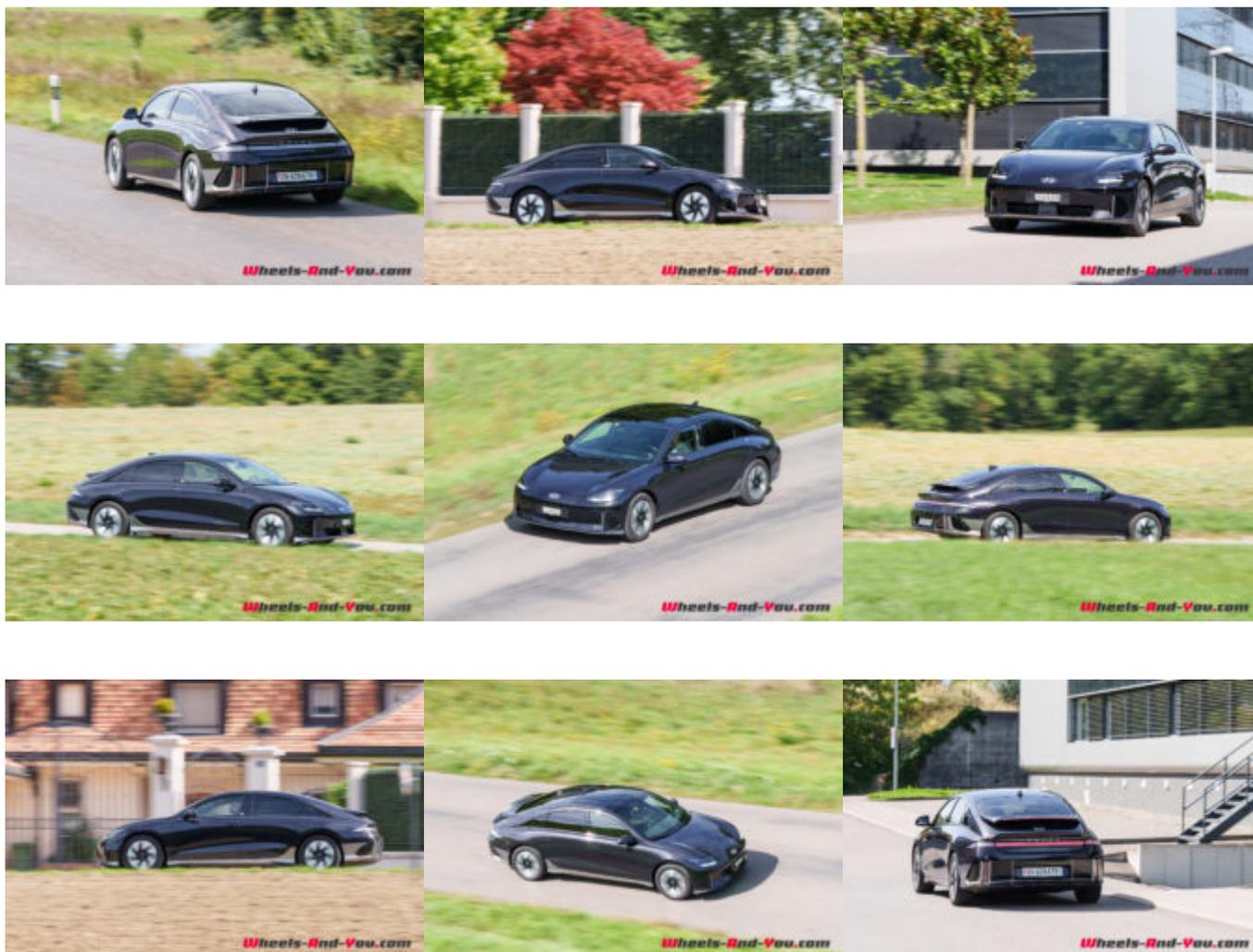
chaussée alors que les plus grosses compressions sont mieux amorties. Alors que l'isolation phonique gomme bien ces irrégularités, les pneus sont plus audibles, en particulier en virage ; sans doute une fréquence sonore moins bien filtrée. Il y a possibilité de générer un bruit moteur intérieur artificiel qui me replonge dans les films de science-fiction de la fin du siècle passé, dans la droite ligne des vaisseaux spéciaux de Star Wars ! Amusant mais évidemment complètement inutile.

En parallèle de ce bilan positif, il y a tout de même un point rédhibitoire pour moi : des assistances à l'ingérence véritablement dérangeante et qui ne peuvent être désactivées de manière permanente. Malgré tous les essais effectués pour Wheels And You depuis plus de 10 ans, je n'ai jamais roulé une auto qui « sonne » et « bip » autant pour tout et rien. Par exemple, la voiture émet un son à chaque changement de limite de vitesse, un autre chaque fois que vous enclenchez ou déclenchez le régulateur de vitesse, que vous activez la i-Pedal, que vous la mettez sous tension sans avoir au préalable bouclé votre ceinture, etc.

L'assistant de maintien de voie est extrêmement intrusif : en roulant sur une chaussée de largeur moyenne, il sonne en permanence et corrige la trajectoire de manière intempestive même si vous êtes parfaitement en ligne sur votre voie. Bref, c'est tellement agaçant que je n'ai fait que les supprimer manuellement avant chaque trajet, ce qui prend une bonne minute complète car accéder aux paramètres du véhicule pour chacune d'entre elles est laborieux et lent.

C'est vraiment dommage car lorsqu'elles sont performantes, de telles assistances participent à réduire les risques en conduite quotidienne. Dernier exemple, le radar de parking bloque la voiture à environ 30 cm d'un obstacle sans plus aucune possibilité de s'approcher plus ; ainsi, la voiture a dépassé de ma place de garage pendant les deux semaines de mon essai.





Verdict

La Hyundai Ioniq 6 souffle donc le chaud et le froid. Si son style est assurément clivant et ne laisse pas indifférent qu'on aime ou pas, l'agrément qu'elle propose est lui aussi partagé entre des qualités dynamiques certaines et une électronique très intrusive et dérangement. L'espace intérieur est particulièrement généreux au regard de la taille extérieure alors que le coffre est ridiculement limité, plus petit que sur bon nombre de compactes.

Pour bien connaître l'Asie, je découvre un véhicule qui doit certainement plaire à la clientèle asiatique mais qui laissera sans doute sur leur faim bon nombre d'européens. Ce d'autant que son prix n'est pas des plus attractifs puisqu'il débute à CHF 70'900.- pour la déclinaison 4WD. Certes, à part la peinture métallisée/pearl, tout est compris. Mais avec la mode actuelle aux SUV, une berline peine déjà souvent à rivaliser et je ne pense pas que la Ioniq 6 dispose de suffisamment d'arguments pour tenter ceux qui hésiteraient.



Prix et options - Hyundai Ioniq 6 4WD Launch Edition (18") 77.4 kWh 4WD

Prix de base : CHF 71'900.-

Peinture "Biophilic Blue Pearl" : CHF 850.-

Prix TOTAL : CHF 72'750.-





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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai Ioniq 6 4WD, ainsi qu'au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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

Événement - 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

