

Smart #5



La Smart #5 est la plus imposante des smart actuellement.

Le constructeur smart propose un catalogue uniquement composé de véhicules électriques. Après #1 et #3, le constructeur nous prête le volant de son nouveau vaisseau amiral nommé #5. C'est la plus grosse des smart actuelles qui voit ses lignes s'étirer sur 4,70 m. La face avant se pare d'un bandeau d'éclairage sous forme de tirets. Aux extrémités, les optiques sont mises sous une coque fumée qui vient retomber sur de larges écopes de refroidissement intégrées au bouclier. Pour favoriser la pénétration dans l'air, les flancs sont lisses grâce à des poignées de portes escamotable et des passages de roues à peine marqués. Avec près de 20 cm, la garde au sol généreuse pourra vous inciter à sortir des sentiers battus. La signature lumineuse de la poupe est un copier-coller de l'avant avec, là aussi, un bandeau d'éclairage. Un appui dans le "a" de smart pour ouvrir le coffre et découvrir ses 630 litres. Les câbles de recharge trouveront leur place sous le capot avant qui propose un frunk de 72 litres sur les versions propulsion (Pro, Pro+, Premium) et de 47 litres sur les 4 roues motrices (Pulse, Summit Edition et Brabus).

■ >> Vie à bord

L'habitacle est surprenant, futuriste et aux nombreuses rondeurs. Ce qui saute aux yeux, c'est ce large ovale qui englobe deux écrans de 13 pouces. Un, au centre, pour le multimédia et un autre (à partir de Premium) devant le passager. Ce dernier pourra ainsi se divertir lors d'un long trajet. Autre écran, de série sur l'ensemble de la gamme, celui qui fait office de combiné d'instrumentation. D'une diagonale 10,25" et personnalisable, il regroupe l'ensemble des données de conduite (Autonomie, Mode de conduite ou rappel de navigation). Suivant les finitions, et pour plus de sécurité, la #5 dispose d'un énorme afficheur tête haute couleur avec réalité augmentée (pour plus d'accompagnement en mode

navigation). Notons la présence d'une prise 230 V pour alimenter des petits appareils électriques. Pour les mélomanes, la finition Premium dispose d'un système audio Sennheiser de 1190 W et 20 haut-parleurs. Pour la sécurité, la panoplie bien fournie des aides à la conduite compte la caméra 360°, l'alerte de franchissement de ligne et de collision, le régulateur adaptatif, le contrôle du freinage en virage et autre détecteur d'angles morts.

■ >> Sur la route

En entrée de gamme, nommée Pro, vous disposerez de 340 ch sur les roues arrière et d'une autonomie de 465 km. Il vous faudra moins de 30 minutes pour recharger à 80 % la batterie de 76 kWh sur une borne délivrant 150 kW et un peu moins de 9 heures, à domicile, pour une charge à 100 %. Toujours en propulsion, les versions Pro+ et Premium garantissent 363 ch, une grande autonomie de 590 km et seulement 18 minutes pour recharger sur une borne rapide de 10 à 80 % la batterie de 100 kWh (100 % en 5h30 en 22 kW sur une Wallbox). Toujours avec cette même batterie, les finitions Pulse et Summit Edition, notre essai, proposent 588 ch et 4 roues motrices mais perdent en autonomie avec tout de même 540 km. Notre #5 d'essai s'est montrée très dynamique dans les virages serrés des cols de montagne. Le train avant, incisif, a permis de conserver des trajectoires précises dans un confort et une position de conduite très satisfaisante. En haut de tableau, la version Brabus dispose des mêmes données techniques, mais grâce au mode de conduite "Brabus", c'est 646 ch qui sont libérés... De 46 600 € à 61 600 €

Texte et photo Thierry André

L'essai complet et plus de photos sur
autoweekend.wixsite.com/drive

Hyundai Ioniq 9



Le Hyundai Ioniq 9 offre un espace agréable.

Il en impose ce nouveau salon roulant qui vient chapeauter la gamme du constructeur en devenant le porte-drapeau de la division électrique. Le capot plat de ce gros SUV débouche sur une face avant massive et lisse. Calandre et bouclier font la part belle aux "pixels", ces éclairages carrés très en vogue sur les électriques de la gamme. Sur son profil, on remarque des passages de roues noirs et barrés d'un trait couleur carrosserie qui dynamisent la longueur de 5,06 mètres. On aime les hanches gonflées qui soulignent la custode et son insert gris qui vient traverser le pavillon pour rejoindre les barres de toit. Les poignées de portes sont affleurantes pour la fluidité des lignes, mais surtout pour favoriser l'aérodynamisme. La poupe se veut plus traditionnelle pour des véhicules de ce gabarit qui privilégient la praticité avec une coupe verticale avec, ici, Ioniq 9 inscrit massivement sur le hayon. Il s'ouvre sur un immense volume de 908 litres lorsque la troisième rangée est rabattue (vous l'aurez compris, le Ioniq 9 est un véhicule 6 ou 7 places). Lorsque tous les sièges sont en place, vous bénéficierez d'un espace de 338 litres. Les câbles trouveront leur place sous le capot avant où un espace de rangement est disponible.

■ > Vie à bord

Nous découvrons un vaste habitacle qui regorge d'astuces comme cette console centrale qui permet la sortie du conducteur par le siège passager s'il se trouve dans l'impossibilité d'ouvrir sa portière. Plus en haut, la planche de bord longiligne accueille deux écrans juxtaposés de 12,3 pouces, un faisant office de combiné d'instrumentation et un autre tactile pour le multimédia. Restons à la place du conducteur pour découvrir un afficheur tête haute couleur de 12". Un rapide point sur l'équipement de sécurité qui compte, en plus des aides obligatoires (alertes de

neaux, régulateur adaptatif etc...) l'affichage vidéo des angles morts au tableau de bord, les feux intelligents, l'alerte danger lors de la sortie des occupants ou encore l'assistance en descente. La finition haute, Calligraphy, peut recevoir en option deux sièges séparés en lieu et place de la banquette. En ce qui concerne les sièges, ils sont chauffants et ventilés (même au rang 2).

■ > Sur la route

Toutes les versions reçoivent la même batterie de 110,3 kWh. Toutefois, chaque finition se voit dotée d'une puissance propre. Ainsi l'entrée de gamme, Creative, propose 218 ch sur les roues arrière et promet une autonomie en mode mixte de 620 km. La version intermédiaire, nommée Executive ouvre la porte aux 4 roues motrices avec un deuxième moteur de 90 ch sur les roues avant et une autonomie en légère baisse à 606 km. Enfin, en choisissant la finition Calligraphy vous aurez droit à la version Performance et ses 428 ch délivrés par deux moteurs de puissance identique de 214 ch sur les 2 essieux. Sur ces deux dernières versions, le système HTRAC propose 4 choix de terrain : Neige, Sable, Boue ou Automatique, laissant ainsi l'électronique gérer la meilleure adhérence. Seulement 24 minutes sont nécessaires pour recharger la grosse batterie sur un chargeur rapide. A domicile, en 11 kW, il faudra compter une dizaine d'heures. Malgré ses mensurations respectables et un poids conséquent de 2,6 T, pas de sueurs froides à son volant... La prise en main est rapide et sans appréhension. Les reprises sont franches et linéaires et ce même en mode standard. Dès 69 900 € pour Creative, 81 500 € pour Executive et 86 900 € en haut de gamme Calligraphy.

Texte et photo Thierry André

L'essai complet et plus de photos sur
autoweekend.wixsite.com/drive