

# Hyundai IONIQ 5

## Concept-car en vente libre...

Quasi-fidèle au concept Ioniq 45 présenté en 2019, le Ioniq 5 passe de la moquette des salons au bitume des routes. 100 % électrique, ce gros SUV crée la surprise à chacune de ses apparitions. Essai ibérique dans la région de Valencia.

**I**oniq sera la division électrique de Hyundai et cette surprenante Ioniq 5 en est la première déclinaison. C'est dans son environnement naturel que l'on se rend compte du gabarit de l'engin. C'est un gros bébé de 4m63 soit 10 cm de plus que le récent Tucson, déjà lui-même imposant... Ioniq 5 repose sur la nouvelle plateforme E-GMP dédiée aux futurs véhicules électriques de la marque. Côté design, tout commence dans le regard viril. 4 blocs leds rectangulaires sont pris en étau entre l'énorme capot lisse et le bouclier. Le ton est donné. Notre regard est ensuite captivé par toutes les arêtes vives sur les flancs et par les poignées de portes escamotables automatiquement. Les passages de roues abritent, sur notre voiture d'essai, d'énormes roues montées sur des jantes de 20 pouces. Elles aussi rappellent magnifiquement celles du concept-car, mais en choisissant cette option, vous perdrez une trentaine de kilomètres d'autonomie par rapport à la monte de 19" de sé-

rie. L'axe des roues est séparé par 3 mètres d'empattement. Un chiffre digne des grandes limousines et bénéfique à l'espace intérieur. A l'arrière, l'éclairage est également futuriste et, comme à l'avant, on retrouve ces carrés lumineux appelés « pixels paramétriques ». Un becquet coiffe le coffre de 527 litres à ouverture électrique intelligente. Un autre petit coffre de 57 l se situe sous le capot avant. Sur le toit pas de barres fidèles aux SUV mais un ensemble de panneaux photovoltaïques (option non-compatible avec le toit panoramique) qui pourra fournir quelques kilowatts supplémentaires ou préserver la charge de la batterie 12V. Enfin, parmi les 9 teintes de carrosseries disponibles, deux pourront être proposées en finition mate.

### VIE À BORD

A l'intérieur, lumière et bien-être sont au rendez-vous, surtout dans notre livrée gris clair. On apprécie l'espace dégagé aux niveau du plancher par l'absence de



console sous la planche de bord. Le levier de "vitesse", lui, migre au niveau du volant. On retrouve seulement un large accoudoir central avec rangements qui coulisse sur 14 cm. Un moment de fatigue sur votre trajet ? A l'arrêt, profitez-en pour basculer votre siège en position « zéro gravité » et avec le repose jambes intégré appréciez la pause. A l'arrière, les occupants seront également chouchoutés. Banquette arrière séparée et coulissante électriquement sur 13 cm ainsi que dossier inclinables. Prise 12, 220V (V2L) et USB, pares-soleil rétractables et aérateurs latéraux finiront de séduire vos invités. Après le confort, passons à la partie technologie avec ce large combiné composé de 2 écrans de 12,3 pouces et dépourvus de casquette. Le premier pour le compteur d'instrumentation qui, dans un graphisme futuriste, informe le conducteur de l'autonomie restante, de la distance de la prochaine borne et autres aides à la conduite (régulateur adaptatif, rappel de navigation...). Pratique, une image numé-

rique de la rétrovision s'incruste à l'écran lorsque vous activez le clignotant et, afin de rester concentré sur la route, un affichage tête haute couleur reprend l'ensemble des informations importantes. Le deuxième écran est voué au multimédia et aux paramètres de la voiture. Volant et sièges chauffants ainsi qu'une véritable pompe à chaleur sont aussi dans la dot de ce cocon composé en partie avec des matériaux recyclés et autres matières naturelles.

sion 4 roues motrices (notre essai). Celle-ci dispose donc de deux moteurs, un de 95 ch sur l'avant et l'autre de 211 ch sur l'essieu arrière. Avec un couple de 605 Nm, les accélérations sont fulgurantes. L'autonomie de 480 km pourra être revue un peu à la baisse par l'utilisation continue de la climatisation durant notre parcours. Le constructeur annonce même plus de 600 km en utilisation urbaine ! Nous apprécions la tenue de route et le confort de roulage. Côté recharge en 11 kW, et équipé de la grosse batterie de 73 kWh, plus de 6 heures seront nécessaire pour revigorer la batterie à 100 %. Avec une borne rapide en 50 kW, on baisse le temps à moins d'une heure. Enfin, sur une borne

350 kW, de type IONITY, dont Hyundai est actionnaire, 18 minutes suffiront pour recharger à 80 %. Vous êtes pressés ? Restez branché 5 minutes et vous pourrez repartir pour 100 Km. Le Ioniq 5 peut aussi alimenter des équipements électriques grâce au système V2L (Vehicle To Load). Véritable prise 220 V intégrée, elle permet de recharger un vélo électrique par exemple. Ioniq 5, de 43 600 € (Intuitive 170 ch) à 59 900 € (Executive 306ch). Essai complet sur autoweekend.wix.com/drive Article complet sur autoweekend.wix.com/drive



### SUR LA ROUTE

Disponible en 2 et 4 roues motrices, le Ioniq 5 propose 3 niveaux de puissances 170 et 218 ch sur les roues arrières, et même 306 ch pour la ver-

Texte / Photos © Thierry ANDRE