

Ioniq 9

Le salon roulant de Hyundai

A l'opposé de l'Inster, le petit SUV urbain, le constructeur Coréen nous présente l'aîné de la famille électrique, le Ioniq 9, que nous prenons en main sur les belles routes du Perche.

Et il en impose ce nouveau venu qui vient chapeauter la gamme du constructeur en devenant le porte-drapeau de la division électrique. Son design se distingue de celui du Ioniq 5, aux lignes tendues et du Ioniq 6 qui allie rondeurs et sportivité. Ici, le gros SUV peut s'apparenter à un très gros break surélevé.

Le capot plat débouche sur une face avant massive et lissée. Calandre et bouclier font la part belle aux "pixels", ces éclairages carrés très en vogue sur les électriques de la gamme. Feux de jour, clignotants et leds en reprennent la forme. 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. Le Ioniq 9 propose une monte pneumatique associée à chaque finition, 255/60 R19 pour l'entrée de gamme Creative, 275/50 R20 pour notre version d'essai Executive et 284/45 R21 pour le haut de gamme Calligraphy. La garde au sol est de 17 cm pour s'autoriser quand même quelques sorties hors bitume. La poupe se veut plus tradi-

tionnelle pour des véhicules de ce gabarit qui privilégient la praticité, donc une coupe verticale. L'entourage du hayon se compose également de ces fameux feux pixels. Un léger débordement au niveau supérieur fait office de petit béquet. Le nom Ioniq 9 est inscrit massivement sur le hayon qui s'ouvre sur un immense coffre d'un 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 tout de même d'un espace de chargement de 338 litres. Les câbles, eux, trouveront leur place sous le capot avant où un autre espace de rangement de 88 litres est disponible (52 pour les versions 4X4).

VIE À BORD

En ouvrant les portes de ce mastodonte, nous découvrons un vaste habitacle qui regorge d'astuces comme cette console centrale qui permet une extraction 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 pour le conducteur et un autre tactile pour le multimédia. Restons à la place du

conducteur pour découvrir un afficheur tête haute couleur de 12" (sauf sur Creative). Un rapide point sur l'équipement de sécurité qui compte, en plus des aides obligatoires (alertes de franchissement de lignes, lecture des panneaux, régulateur adaptatif etc...) l'affichage vidéo des angles morts au tableau de bord, les feux Matrix intelligents, l'alerte danger lors de la sortie des occupants ou encore l'assistance en descente. Si le Ioniq 9 est un 7 places avec banquette traditionnelle en rang 2, la finition haute, Calligraphy, peut recevoir en option (1000 €) deux sièges séparés en lieu et place de la banquette. Dans ce cas, deux choix de configuration sont proposés. Soit deux sièges relaxation massants avec repose-mollets, soit deux sièges pivotants transformant ainsi l'espace arrière en salon cosy où les occupants seront face à face. Suivant les finitions, associées aux motorisations, les matériaux sur la planche de bord diffèrent. Ainsi, sur l'entrée de gamme, Creative, la planche de bord se pare d'un aspect métal quand la finition Executive reçoit du bois et le haut de gamme Calligraphy de l'aluminium. En ce qui concerne les sièges, ils sont chauffants et ventilés (même au rang 2), et recouverts d'un mélange de laine et de cuir et même de cuir Nappa sur la version en haut de tableau. Toujours au chapitre confort, les versions Executive et Calligraphy du nouveau colosse coréen reçoivent un toit ouvrant panoramique, une meilleure insonorisation par un système de réduction de bruit, et un système audio Bose à 14 haut-parleurs... Le chauffage se fait par pompe à chaleur.



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 arrières et promet une autonomie en mode mixte de 620 km et près de 840 en ville. La version intermédiaire, nommée Executive ouvre la porte aux 4 roues motrices, nommées HTRAC chez le constructeur du pays du matin calme, avec un deuxième moteur de 90 ch sur les roues avant et une autonomie en légère baisse à 606 km en mixte et 800 en utilisation urbaine. 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. Avec ce choix, vous pourrez parcourir 600 km sur divers types de routes et environ 750 en centre-ville. Sur ces deux dernières versions, le système HTRAC propose 4 choix de terrain : Neige, Sable, Boue ou Automatique, laissant ainsi l'élec-

tronique gérer la meilleure adhérence. Toutes les versions proposent des modes de conduite (Eco, Sport...) Côté charge, seulement 24 minutes sont nécessaires pour recharger la grosse batterie sur un chargeur rapide. Sur une prise à domicile, équipée d'une box 11 kW, il faudra compter une dizaine d'heures. Sur une 50 kW, le temps d'attente sera d'une heure trente environ. La charge est aussi programmable depuis une application qui propose d'autres fonctionnalités. Malgré ses mensurations respectables et un poids conséquent (2,6 T en moyenne), 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. Ce nouveau gros SUV électrique peut remorquer jusqu'à 2,5 T. Hors option, le Ioniq 9 est affiché à 69 900 € pour Creative, 81 500 € pour Executive et 86 900 € en haut de gamme Calligraphy.

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

Texte / Photos © Thierry ANDRE

