

Essai Hyundai Ioniq 5 : le crossover électrique familial !

écrit par Nicolas Vandersleyen



Le début de l'année 2021 fut marqué par la présentation du tout nouveau CUV « crossover utility vehicle » 100% électrique de Hyundai. Il s'agit bien **de l'Ioniq 5, cette voiture au look à la fois sobre et futuriste**. En effet, Hyundai souhaitait proposer un véhicule électrique familial mais sans être dans l'aspect des SUV classiques. C'est pourquoi, lorsque l'on regarde cette Ioniq 5, elle ne semble pas très grande et à première vue paraît plutôt taillée pour la ville. Mais en réalité, elle mesure quand même 4,63m de long, 1,89m de large et 1,6m de haut ! Avec, en plus, toutes les caractéristiques pour en faire un allié de taille dans les déplacements de la famille... Quelques mois plus tard, nous voici à son volant pour un débrief complet !







Caractéristiques techniques de cette Hyundai Ioniq 5

Hyundai souhaitait sortir **un modèle haut de gamme** pour aborder le monde des électriques, un peu comme toutes les marques. C'est pourquoi, l'Ioniq 5 n'est disponible qu'en 2 finitions « Core » ou « Balance » et en 3 motorisations :

- 1 moteur électrique entraînant les 2 roues arrière : 170ch et 350Nm
- 1 moteur électrique entraînant les 2 roues arrière : 218ch et 350Nm
- 2 moteurs électriques, 4WD, 306ch et 605Nm

A cela s'ajoutent 2 capacités de batteries disponibles : **58 kWh** ou **73kWh**. Il est à noter que, quel que soit la motorisation choisie, la vitesse maximale est limitée à **185km/h**.





Hyundai Ioniq 5 essayée

Notre modèle d'essai était une version haut de gamme : « **Balance** » qui se veut tout à fait complète sans options supplémentaires. Elle disposait donc **de la batterie de 73kWh et du moteur de 218ch** entraînant les roues arrière. De quoi abattre le **0 à 100 km/h en 7,4s**. Les performances sont bonnes pour une voiture classique mais il ne faut pas s'attendre à « se briser la nuque » au démarrage. Il y a quand même **1985kg** à entraîner. Le **comportement** de cette Ioniq 5 est donc avant tout **rassurant et apaisant**. Il est ainsi préférable d'adopter une conduite cool de **bon père de famille**, comme avec la plupart des électriques. Surtout si l'on souhaite conserver une autonomie suffisante. De plus, en général, **la stabilité est bonne et le roulis est bien maîtrisé**. Néanmoins, les suspensions, semblent un peu trop petites pour les inégalités prononcées typiques des routes belges. De plus, elles ne sont pas tout à fait à l'aise sur des routes sinueuses pas vraiment planes. Heureusement, l'Ioniq 5 est avant tout une voiture familiale et non une sportive.







Un espace généreux pour toute la famille

Cependant, même si elle ne paraît pas grande extérieurement, **l'habitacle ne manque pas d'espace et se veut très ouvert et très accueillant**. En effet, Hyundai a fait le choix de **maximiser l'espace** avec un plancher plat et ouvert entre les 2 sièges avant et une **banquette coulissante et inclinable derrière**. Le tout associé à des **sièges très confortables**. Tout le monde y trouve donc son bonheur, quel que soit sa place et sa taille. De plus, le coffre offre un beau volume de chargement avec **527l ou 1587l**. Seul **bémol du design arrière** : le couvre bagage un peu bas et le manque d'essuie-glace arrière. Si bien qu'avec les routes hivernales de notre essai, le rétroviseur central ne servait strictement à rien vu la saleté sur la lunette arrière.



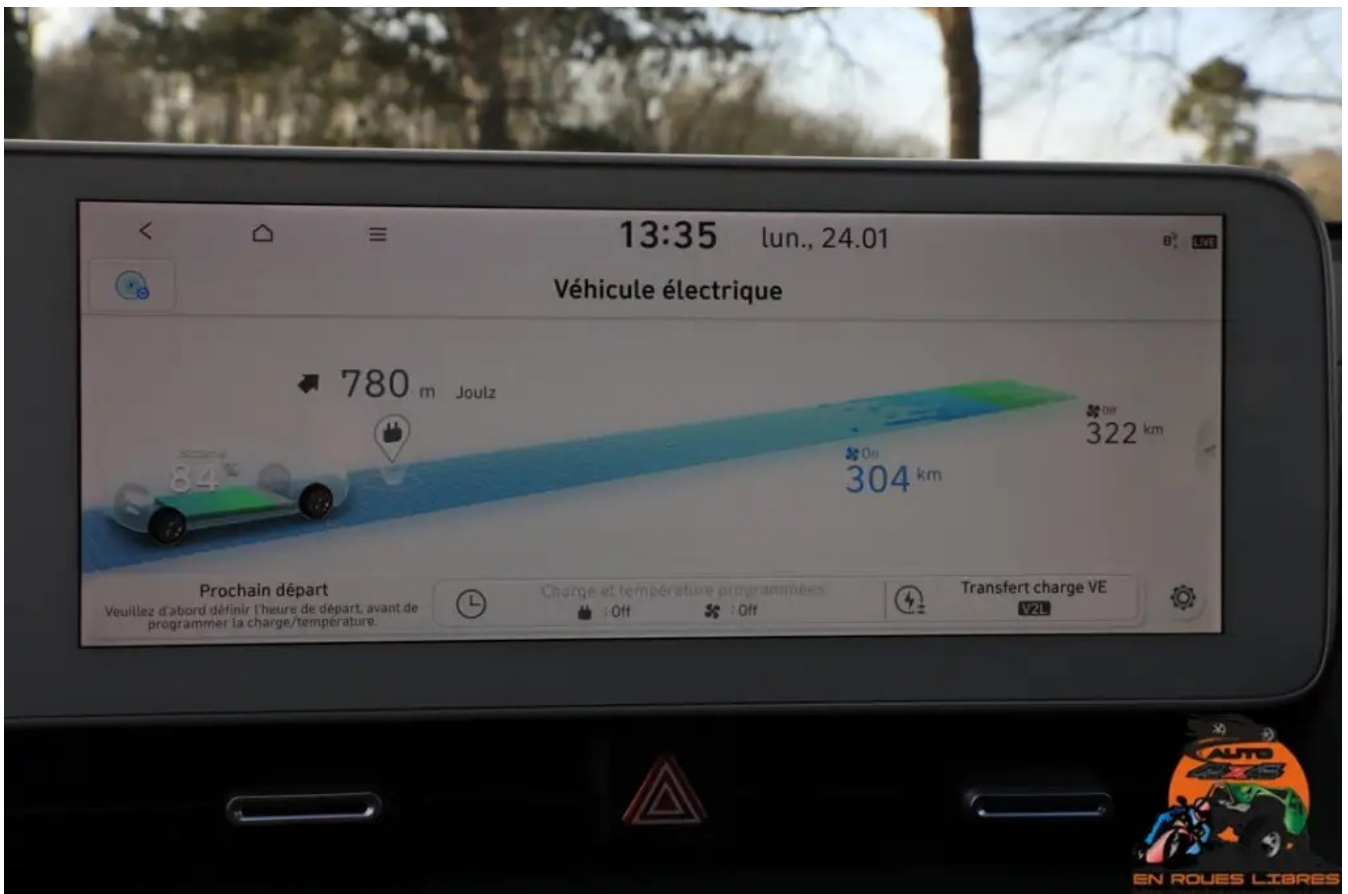






Un intérieur futuriste pour notre Hyundai Ioniq 5 d'essai

Au niveau de l'habitacle cependant, Hyundai a choisi **un intérieur résolument moderne et épuré**. Ainsi, seuls **2 grands écrans** trônent avec quelques boutons physiques de raccourci. La prise en main de ces écrans et des fonctions et informations qu'ils renvoient se fait aisément. Cela donne un aspect technologique et apporte **une belle ambiance dans l'habitacle**. Seul un petit bémol pour l'écran central vient entacher l'expérience : les **temps de latence**. En effet, l'écran central est parfois lent, surtout à froid le matin et certaines fonctions comme les sièges et le volant chauffant se commandent via ce dernier. Si bien qu'il faut parfois quitter la route des yeux un bon moment, le temps que l'écran réagisse à la demande. Néanmoins, le reste de l'habitacle se veut **très bien fini**, on ne manque de rien et **l'insonorisation est d'un excellent niveau**, meilleure que plusieurs concurrentes sur autoroute.







Technologique et quasi autonome !

D'ailleurs Hyundai est à la pointe de la technologie, et la **conduite quasi autonome** fait partie intégrante de cette Ioniq 5. C'est pourquoi, l'assistance au maintien de ligne, le cruise control adaptatif, l'assistant au freinage d'urgence, la reconnaissance des panneaux de signalisation etc sont des éléments de série sur ce crossover. Tout cela permet de lâcher le volant et de laisser aller la voiture un petit moment seule. Malheureusement, ces aides sont également très / **trop intrusives** dans la conduite et empiètent sur le confort des passagers. Ainsi, il est finalement plus confortable de laisser uniquement le cruise control (quand il n'y a pas trop de monde car il prend beaucoup/trop de distance de sécurité) activé que d'employer l'ensemble des assistances qui prennent le volant à notre place et zigzaguent dans la bande de circulation en donnant le tournis. La technologie est là mais nécessite encore un peu de développement et de test. Il est à noter que c'est le cas pour beaucoup de marques automobiles.







Autonomie, consommation et recharge de cette Hyundai Ioniq 5

Enfin, lorsque l'on essaie une voiture électrique telle que notre Hyundai Ioniq 5, on ne peut s'empêcher de se poser la fameuse question : « **quelle est l'autonomie réelle ?** ». A ce jeu-là, nous nous rapprochons fortement des [VW ID4](#), [Skoda Enyaq 80 IV](#) et [Lexus UX 300°](#) essayées. En effet, ces 3 modèles offrent globalement les mêmes prestations.

En fait, une fois la batterie complètement chargée, **nous avons eu maximum 365kms** affiché au combiné d'instruments. Néanmoins, l'essai ayant eu lieu en hiver, les températures le matin demeuraient basses et essuies glaces et phares furent bien utiles. De quoi mettre à mal l'autonomie de notre Ioniq 5. De ce fait, nous avons globalement consommé $\frac{1}{4}$ de plus que l'autonomie prescrite. Compter une autonomie de 260 kms, en tout cas en hiver, semble réaliste. Bien sûr, en roulant

majoritairement en ville ou en périphérie celle-ci augmente et sur autoroute celle – ci diminue, comme avec les autres modèles électriques. Dernier point, pour le moins étonnant : **la consommation électrique**. En effet, nous avons consommé une **moyenne de 24,7 kWh, ce qui est élevé** par rapport aux concurrents cités plus haut. Cela se rapproche des voitures électriques plus puissantes et plus lourdes tels que le [Mercedes EQC](#) ou le [Porsche Taycan](#). Enfin, **au niveau de la recharge**, il faut compter, 37h à domicile, 8h sur une borne 11 kW, 1h sur une borne DC 50kW et environ 26min sur un chargeur DC 350kW.







Prix et taxes de cette Hyundai Ioniq 5

Enfin, au niveau du prix, le Hyundai Ioniq 5 démarre à 47 499€ en finition « Core » et la version « Balance » de notre essai valait 56 749€ TVAC. Il n'y avait qu'une seule option : la peinture extérieure à 750 Euros. A cela il faut ajouter les taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	00,00€
Taxe de circulation annuelle	85,27€	85,27€	00,00€
Eco malus	/	0€	/

Résumé de notre Hyundai Ioniq 5

d'essai

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

Nicolas Vandersleyen