

Hyundai Ioniq 5 N

Fast'N Furious

Hyundai dégage sa Ioniq 5 dans une version sportive «N». Dopée aux seuls électrons, elle s'affuble des gimmicks incontournables d'une sportive thermique. Eh oui! Borborygmes d'échappement, boîte de vitesses à double embrayage et à-coups, compte-tours, tout y est! Pour de faux, bien sûr, mais bigrement réussi!



Une sportive classe... et qui pétarade!

Jusqu'ici, les voitures électriques à vocation sportive débordent certes de chevaux ou atomisent le 0 à 100 km/h en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Mais il manque à la plupart d'entre elles ce supplément d'âme, ce côté vivant qu'ont – encore – les thermiques, et qui fait d'une sportive une vraie sportive. Mais ça, c'était avant, comme nous l'explique Bertrand Pellet, directeur du Garage Guex, concessionnaire Hyundai à Bremlens et Nyon: «Avec la Ioniq 5 N, les ingénieurs ont concocté une voiture électrique aussi unique qu'innovante, distillant à la perfection ce qui contribue au plaisir automobile thermique, sur route comme sur piste».

Jusqu'à 650 ch et 770 Nm

L'allure et les performances sont des passages obligés pour se dire «sportive». Si la Ioniq 5 N emprunte la base de la familiale du même nom, elle s'en distingue toutefois de manière substantielle: plus longue, plus large, trains roulants spécifiques, assiette abaissée,

coque rigidifiée, ou différentiel arrière mécanique piloté électroniquement, tout ceci emballé dans une robe aux vellétés affirmées. En-dessous, la batterie passe de 77 à 84 kWh, pour autoriser jusqu'à 448 km d'autonomie. Grâce à son architecture 800 V, elle digère une puissance de recharge jusqu'à 350 kW, ramenant à 18 minutes seulement la charge de 10% à 80%. Les deux moteurs crachent ensemble jusqu'à 650 ch et 770 Nm, distillés forcément sur les quatre roues. Il n'en demeure pas moins qu'en utilisation quotidienne, la Ioniq 5 N sait être un sage et confortable *crossover* électrique, tout au plus un peu plus voyant que les autres.

Limitez et innovez!

La botte secrète de la Hyundai Ioniq 5 N est le bouton «N» sur le volant: il dévoile alors le vrai visage de la Ioniq 5 N, fait d'une kyrielle de fonctions pré-programmées ou paramétrables. «N Grin Boost» portant la puissance de 609 à 650 ch durant 10 secondes pour atomiser le 0 à 100 km/h en 3,4 s., «N Drift

Optimizer» pour devenir le roi du *drift* et des *donuts*, le «N Torque Distribution» pour moduler le couple avant/arrière sur 11 niveaux, le «N Race» pour gérer l'énergie au mieux en fonction de l'usage sur circuit, selon que vous souhaitiez claquer un chrono ou profiter de la piste le plus longtemps possible. Et on en arrive au plus bluffant: le duo «N Active Sound» et «N e-Shift». Le premier reproduit, au moyen des haut-parleurs, le son d'un 4-cylindres (celui de l'i30 N) plus vrai que nature, «ratatata» et «bangs» qui vont bien au lâcher de pédale des gaz compris. Le «N e-Shift» simule la présence d'une boîte de vitesses à double embrayage et 8 rapports. Tout cela au moyen de milliers de lignes de code informatique. Une prouesse de dingue compte tenu du naturel du rendu que ces outils délivrent.

Et à vivre?

Le résultat est tout simplement déroutant. Toutes les réactions du véhicule sont similaires à celle d'un véhicule thermique

sportif. On en oublie même de garder un œil sur la jauge de charge/autonomie de la batterie, d'habitude si anxiogène, tant on est aspiré par les sensations. Ronron du moteur au ralenti, passage de vitesses qui module le niveau sonore et l'arrivée du couple, petit coup de gaz au rétrogradage, rien ne manque. Sur piste, en mode manuel, on y ajoute les à-coups de transmission lors de passage des vitesses à haut régime et si on touche le rupteur, à 7700 tr/min fictifs, les coupures d'allumage et l'arrêt de l'accélération sont en tous points similaires aux véhicules thermiques. On se prend même à jouer avec l'engin, à le lancer dans les courbes, tenter une dérive, freiner tard et accélérer tôt, tout est digéré avec une *maestria* vraiment impressionnante.

Il reste cependant un écueil de taille, et non des moindres: le poids. Avec 2,2 tonnes bien tapées sur la balance et ses 4,72 m de long, la Hyundai Ioniq 5 N n'a rien de la sylphide pistarde. Il n'en demeure pas moins que les ingénieurs coréens sont parvenus à bien juguler les effets négatifs de l'embonpoint, sur route à tout le moins. On se rassurera en revanche sur le freinage. La

HYUNDAI



Intérieur chic et harmonieux.

puissance du freinage régénératif est telle que les disques et plaquettes ne sont que rarement utilisés. Même sur circuit.

Est-ce bien raisonnable?

Il est bien évident que pour les férus de piste, une ballerine anglaise ou française, ou, pour les budgets plus costauds, une belle sportive italienne, allemande ou américaine sera plus exaltante. Mais le tour de force réalisé par Hyundai sur la Ioniq 5 N est à saluer bien bas. Oui, il est possible d'obtenir des sensations à bord d'une voi-

ture électrique et à un prix mesuré: CHF 79 000.-. En poussant le curseur bien au-delà d'en faire une reine du départ-arrêt de plus, Hyundai nous rassure et on attend la suite avec impatience! ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'informations



B
Badan
MOTOS



BADAN MOTOS

Rue Lamartine 23
1203 Genève

T. +41 22 345 30 65
www.badan-motos.ch



XSR 900
GP

 **YAMAHA**
Revs Your Heart