

New Hyundai IONIQ hybrid
New Hyundai IONIQ plug-in



[Dossier de presse](#)

Novembre 2019

Suisse

SOMMAIRE

01	En un coup d'œil: New Hyundai IONIQ hybrid et New Hyundai IONIQ plug-in	3
02	Introduction: un facelift qui amène plus de sécurité et plus de connectivité	4
03	Un concept convaincant: IONIQ a été spécialement développé pour les transmissions alternatives.....	5
04	Un moteur à injection directe efficient: ce bloc à cycle Atkinson permet de rouler de façon très économique	6
05	Une apparence frappante: nouveau look pour la partie avant	7
06	IONIQ fait de la place: grâce à un agencement intelligent, toute la famille peut embarquer...	7
07	Sécurité avant tout: des assistants améliorés offrent plus de fonctionnalités	9
08	Chaque seconde compte: en cas d'accident, eCall appelle automatiquement les secours....	9
09	Nouvelle organisation: plus de sécurité et trois niveaux de finition	10
10	Crash test réussi avec brio: cinq étoiles Euro NCAP.....	12
11	Fiabilité à toute épreuve: garantie de cinq ans pour une mobilité sans entrave.....	13
12	Données techniques et dimensions	14

01 En un coup d'œil: New Hyundai IONIQ hybrid et New Hyundai IONIQ plug-in

- Facelift: la gamme des compactes Hyundai IONIQ a été améliorée à plusieurs niveaux
- Ce nouveau développement se caractérise par plus de sécurité, plus de connectivité et plus de confort
- Les modifications apportées à la face avant sont les plus évidentes
- Le nouveau tableau de bord améliore l'ergonomie et l'utilisation des différentes commandes
- Nouvelles finitions: les nouveaux niveaux **Origo, Amplia und Vertex** forment une offre complète
- En plus des piétons, le système de freinage d'urgence installé de série reconnaît désormais également les cyclistes
- Un tempomat avec réglage de la distance de sécurité et fonction stop est disponible en option
- Le système radio-GPS est désormais doté d'un écran tactile de 10,25 pouce – eCall entre en fonction

02 Introduction: un facelift qui amène plus de sécurité et plus de connectivité

Depuis près de trois ans, la berline à cinq portes et hayon rend la mobilité écologique accessible à tout un chacun. La gamme propose – et c'est unique – trois modes de propulsion différents: hybride, hybride plug-in et 100% électrique (hybride, plug-in, électrique).

La New IONIQ hybrid et la New IONIQ plug-in combinent les avantages du moteur Atkinson à injection directe 1.6 GDi (77.2 kW/105 ch, 147 Nm) économique avec la puissance du moteur électrique à aimant permanent (hybrid = 32 kW/43.5 ch, 170 Nm, plug-in = 44.5 kW/60.5 ch, 170 Nm). En découlent une puissance totale de 104 kW (141 ch) et un couple maximal de 265 Nm.

La **New IONIQ hybrid** arrive ainsi à une consommation moyenne de 4,2 l/100 km et à des émissions de CO₂ de 97 g/km.

Sur la **New IONIQ plug-in**, la consommation moyenne se monte à 1,1 l/100 km (essence) et 10,3 kWh pour une autonomie en mode 100% électrique de 63 km. Cela correspond à un équivalent essence d'environ 2,2 l/100 km et à des émissions de CO₂ de 26 g/km. Les deux modèles satisfont à la norme Euro 6d-TEMP et remplissent les exigences de la catégorie d'efficacité énergétique A.

À l'extérieur, on remarque tout de suite que la New IONIQ hybrid et la plug-in ont été modernisées. Ces limousines à excellent rendement se caractérisent par une face avant retravaillée qui se distingue par la forme retravaillée des phares et le panneau avant fermé, ainsi que par de nouvelles jantes en alliage (15 et 17 pouces pour la New IONIQ hybrid, 16 pouces pour la New IONIQ plug-in). Les lignes dynamiques du modèle à hayon continuent à lui donner l'image d'une limousine moderne.

Hyundai a également considérablement amélioré l'habitacle, notamment avec un nouvel écran tactile qui se démarque clairement. L'écran de l'installation radio de série mesure 8 pouces, celui du système radio/GPS 10,25 pouces. Et le système d'alarme de secours automatique eCall est désormais fonctionnel.

03 Un concept convaincant: IONIQ a été spécialement développé pour les transmissions alternatives

La New IONIQ hybrid et la New IONIQ plug-in conservent de nombreuses propriétés typiques. Durant l'ensemble du développement du projet IONIQ, ingénieurs et designers de Hyundai ont travaillé main dans la main. Forme et fonction ne sont donc jamais en contradiction, mais toujours en symbiose

Ce modèle de Hyundai est le seul au monde à avoir été développé, dès le départ, dans l'idée de pouvoir accueillir trois modes de propulsion différents. Toutes les modes de propulsion ont donc été développés spécifiquement pour convenir à la plateforme de ce véhicule de 4,47 mètres de long. Les ingénieurs de Hyundai n'ont pas eu de compromis à faire sur la flexibilité, la place à bord ni la simplicité d'utilisation. Les différents éléments de transmission trouvent place soit sous le capot, ou sous l'habitacle, sans jamais réduire la place à disposition pour le conducteur, les passagers et les bagages comme c'est le cas sur les compactes à moteur conventionnel.

Sur le modèle hybride, moteurs thermique et électrique se trouvent sous le capot, tout comme la boîte à double embrayage à 6 rapports développées spécifiquement pour l'IONIQ. Les batteries lithium-polymère prennent place sous la banquette arrière. Les dossiers de cette banquette sont rabattables, permettant ainsi de dégager une place supplémentaire pour les objets encombrants. Les accumulateurs haute performance sont alimentés à chaque freinage, permettant de récupérer l'énergie et se chargeant d'alimenter moteur électrique et batterie en électricité.

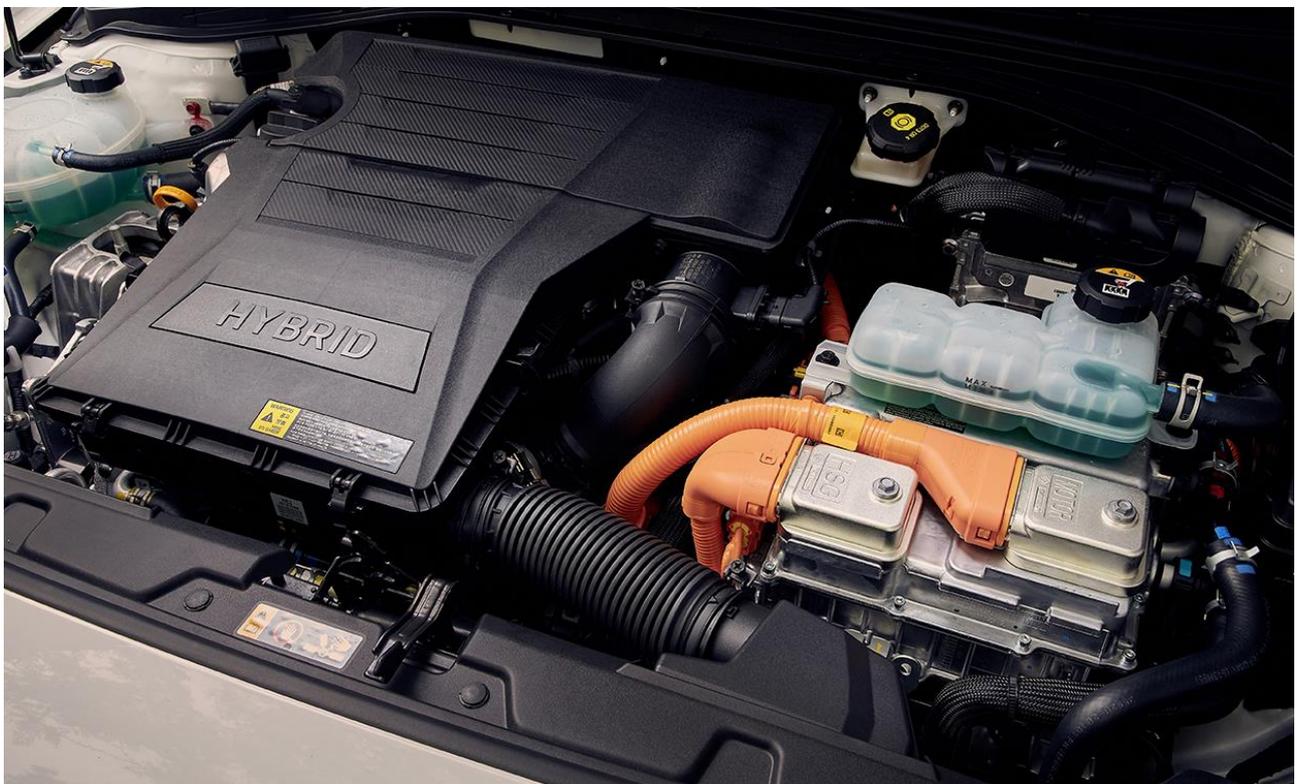
Le moteur électrique soutient le moteur thermique 1,6 l lors de la conduite ou des accélérations et permet aussi au New IONIQ hybrid, en fonction de la charge de sa batterie, de petits trajets en mode 100% électrique. Sur New IONIQ plug-in, l'autonomie en mode 100% électrique peut aller jusqu'à 63 km

Techniquement, le moteur électrique est entièrement nouveau: l'épaisseur des tôles a été diminuée de 10% et on utilise désormais des fils de cuivre rectangulaires plutôt que ronds. Le système choisi par Hyundai se montre plus efficace et moins bruyant que ceux de la concurrence. Pour avoir l'impression d'une conduite dynamique, les ingénieurs ont placé les batteries de New IONIQ au centre du véhicule, le plus bas possible, de façon à abaisser au maximum le centre de gravité. La technologie hybride développée par Hyundai n'augmente que très peu le poids du véhicule, mais augmente considérablement son efficacité.

04 Un moteur à injection directe efficient: ce bloc à cycle Atkinson permet de rouler de façon très économique

Le moteur thermique assure, lui aussi, un rendement très élevé. Ce bloc à essence GDi de 77 kW/105 ch a été spécialement développé pour être installé à bord des New IONIQ hybrid et plug-in. Particularité: les systèmes de refroidissement de sa culasse et de ses têtes de cylindres sont séparés. Le rendement thermique du moteur Atkinson est de près de 40%. L'injection directe, via des buses à 6 trous, permet d'augmenter la pression jusqu'à 200 bars et contribue à réduire significativement la consommation et les émissions.

La transmission de la puissance passe par une boîte à 6 rapports et double embrayage spécialement développée pour la IONIQ. Grâce à des roulements à faible frottement, une huile à faible viscosité et une électronique de commutation intelligente adaptée à l'utilisation hybride, son rendement atteint 95,7%. De plus, le conducteur peut choisir entre un mode Sport ou Eco. En mode Sport, la boîte reste plus longtemps dans le rapport inférieur et modifie la réponse du moteur thermique et du moteur électrique en même temps pour offrir le plus de puissance possible au conducteur. En mode Eco, la boîte optimise la sélection des rapports de façon à toujours favoriser le mode de conduite le plus économique possible, monte les rapports plus vite et sélectionne la meilleure traction possible dans chaque situation de conduite.



05 Une apparence frappante: nouveau look pour la partie avant

Sur le plan pur du design, Hyundai n'a que légèrement retouché sa IONIQ hybrid, couronnée par le célèbre Red Dot Design Award.

La différence la plus marquante se situe au niveau des phares, au contour redessiné, des feux de jour LED eux aussi redessinés et de la nouvelle grille de calandre. Avec sa structure tridimensionnelle, composée d'une cascade d'éléments noirs et chromés, elle intègre les caractéristiques high tech du modèle dans son design et souligne le côté écologique des véhicules électrifiés. Cet élément typique, commun à tous les modèles Hyundai, conserve en revanche sa forme générale hexagonale.

Grâce à un grand travail de développement en soufflerie les lignes fluides et la carrosserie de type Coupé permettent à la New IONIQ d'atteindre le coefficient de traînée remarquablement de 0,24 Cw.

06 IONIQ fait de la place: grâce à un agencement intelligent, toute la famille peut embarquer

De nombreuses améliorations indiquent que la variante de New IONIQ a été remaniée à l'intérieur. Le couvercle du nouveau tableau de bord recèle désormais un revêtement en similicuir et une baguette chromée qui s'étend le long du tableau de bord embellit l'habitacle. L'éclairage d'ambiance assurera par ailleurs une ambiance plus chaleureuse à bord à l'avenir (selon version).

Grâce à l'empattement généreux de 2.7 mètres, jusqu'à cinq personnes peuvent prendre confortablement place à bord. Dans la rangée numéro avant, elles disposent par exemple d'une largeur aux épaules de près de 1.43 mètre. L'espace pour les pieds est lui aussi abondant avec 1.07 m à l'avant et environ 91 cm à l'arrière. Le coffre est particulièrement adapté aux familles: avec un volume de chargement de 1518 litres (si les dossiers des sièges arrière sont rabattus), New IONIQ offre suffisamment d'espace pour les bagages de vacances. Des mesures complètes d'isolation sur le tableau de bord, au plancher, sur les montants A et B jusqu'à l'utilisation de vitres plus épaisses et d'un pare-brise muni d'un revêtement spécial contre le bruit tiennent les bruits indésirables et les vibrations éloignés de l'habitacle en toute fiabilité.



Les ingénieurs Hyundai ont prêté une attention particulière aux dimensions à la fois dynamiques et confortables du châssis. Pour plus de confort de suspension et une meilleure maniabilité, New IONIQ dispose d'une suspension indépendante éprouvée de type McPherson à l'avant, d'un essieu arrière à articulations multiples et de pneus à faible résistance spécialement développés. La démultiplication de direction accrue réagit spontanément aux souhaits du conducteur et améliore davantage le plaisir de conduire grâce à un toucher de route précis.

07 Sécurité avant tout: des assistants améliorés offrent plus de fonctionnalités

Hyundai a profité du facelift pour équiper New IONIQ hybrid et plug-in de nouvelles fonctions permettant aux assistants d'éviter les accidents.

De série, le système de freinage d'urgence automatique reconnaît désormais les cyclistes, en plus des piétons, dans le trafic autour du véhicule.

Le régulateur de vitesse, lui, reçoit une fonction stop, pour une conduite adaptative. Elle ne se contente pas de garder la vitesse et d'assurer la distance de sécurité, mais elle peut gérer les situations de Stop & Go comme dans un bouchon, par exemple. Le système ralentit le véhicule et, au besoin, l'arrête complètement. Il peut aussi redémarrer de lui-même, au bout de 3 secondes.

Les fonctions du combiné radio/GPS ont elles aussi été étendues. Il se présente désormais avec un écran de 10,25 pouces. L'écran tactile se trouve sur le tableau de bord redessiné, ce qui le rend plus facile à utiliser et à lire.

08 Chaque seconde compte: en cas d'accident, eCall appelle automatiquement les secours

Le système eCall fait également partie de l'équipement de New IONIQ. Ce système d'appel de secours intervient en cas d'accident, en appelant les secours et en leur indiquant le lieu de l'accident, permettant leur intervention plus rapide. Pour déclencher cet appel d'urgence, qui permet de gagner un temps précieux dans des cas où chaque seconde compte, il suffit d'appuyer sur le bouton spécial. Le système s'active de lui-même si les airbags ont été déployés.

09 Nouvelle organisation: plus de sécurité et trois niveaux de finition

Hyundai a en outre réorganisé la gamme d'équipements de New IONIQ dans le cadre de sa cure de jouvence.

Trois niveaux d'équipements se complètent les uns les autres selon les souhaits: **Origo, Amplia et Vertex**. New IONIQ prouve ainsi que le développement durable et des déplacements efficaces ne doivent s'accompagner d'aucun sacrifice. La voiture établit en outre de nouvelles références en matière de sécurité. À titre d'exemple, le système de prévention de collision frontale assorti d'une détection de piétons et de cyclistes est inclus à bord au départ de l'usine. Si le conducteur ne réagit pas à des avertissements visuels et sonores avant une collision potentielle, le système freine la voiture de lui-même.

L'assistant de maintien de voie est lui aussi disponible de série. Par le biais de la caméra implantée dans le pare-brise, il détecte toute déviation accidentelle de la voie de circulation du véhicule. Quatre niveaux de programmation sont disponibles. Au niveau le plus élevé, New IONIQ maintient d'elle-même le véhicule entre les lignes qui délimitent la voie au sol. Si le conducteur le souhaite, le système intervient sur la direction si les lignes sont franchies, mais seulement par de faibles forces correctrices, il n'émet qu'un signal sonore d'avertissement ou peut être désactivé totalement. En cas d'accident, sept airbags, dont un airbag protégeant les genoux du conducteur, protègent les occupants.

Le confort occupe lui aussi le devant de la scène à bord de New IONIQ. La climatisation automatique, la caméra de recul, l'aide au parage arrière, le verrouillage centralisé et les vitres électriques font également partie de l'équipement de série, tout comme les jantes en alliage léger de 16 pouces, les rétroviseurs extérieurs réglables électriquement et chauffants, un capteur de lumière ou un revêtement en cuir sur le volant réglable en hauteur et en profondeur.



L'ordinateur de bord informe le conducteur sur un écran de 7 pouces de série qui se trouve également sur le tableau de bord, aux côtés d'affichages numériques indiquant l'état de charge de la batterie et présentant l'Eco Guide. Ce dernier signale au conducteur si la voiture circule en mode Eco, Charge ou Power. Le système audio de série associé à une télécommande au volant comprend une radio DAB, six haut-parleurs, un écran tactile de 8 pouces, un dispositif mains-libres Bluetooth® ainsi qu'Android Auto™ et Apple CarPlay™.

10 Crash test réussi avec brio: cinq étoiles Euro NCAP

Associées au design avant-gardiste, des méthodes de construction modernes et de nombreux matériaux légers confèrent à New IONIQ un châssis léger mais particulièrement rigide. Avec une part d'alliages en acier hautement résistants de 53 %, la Hyundai écologique est particulièrement rigide en torsion comme en témoigne sa maniabilité réfléchie et sa forte absorption d'énergie d'impacts. New IONIQ figure ainsi parmi les véhicules les plus sûrs en cas d'accident: elle décroche cinq étoiles, la meilleure note, lors des crash tests Euro NCAP les plus récents portant sur le nouveau modèle.

Comme précédemment, New IONIQ fera également preuve à l'avenir d'un caractère parfaitement écologique grâce notamment à sa propulsion qui ne dégage pas d'émissions et qui ménage le climat. Les composants de la peinture extérieure sont par exemple extraits de l'huile de soja. Des parties des habillages intérieurs des portes se composent de plastique recyclé, de bois pulvérisé et de lave volcanique, la proportion de fibre de canne dépasse les 25 %, ce qui réduit le poids de 20 % pour une qualité constante, une apparence inchangée et une isolation phonique illimitée par rapport à un matériau conventionnel.



Des matières premières à base de canne à sucre sont également utilisées dans la fabrication du ciel de toit et des tapis. Ils améliorent la qualité de l'air intérieur et renforcent le caractère recyclable de certaines pièces du véhicule à la fin de son cycle de vie. Par ailleurs, le capot et le hayon, tout comme des pièces du châssis, sont réalisés en aluminium pour des raisons de poids; ce qui permet d'économiser pratiquement 13 kg ou 45 % par rapport à l'acier. Le cache-bagages à lui tout seul pèse 25 % en moins grâce à l'utilisation d'un matériau léger.

11 Fiabilité à toute épreuve: garantie de cinq ans pour une mobilité sans entrave

La garantie constructeur de cinq ans témoigne aussi sur New IONIQ de la fiabilité et de la qualité du produit, comme sur tous les autres modèles Hyundai.

Cette garantie s'applique à tous les modèles IONIQ qui sont achetés auprès d'un partenaire contractuel Hyundai agréé dans l'Espace économique européen ou en Suisse, sans restriction de kilométrage et sur l'ensemble du véhicule.

Les batteries haute tension sont même garanties pendant huit ans ou 200'000 km, le premier seuil atteint faisant foi. Elle se prolonge d'une année supplémentaire à chaque entretien dans un atelier sous contrat quel que soit l'âge du véhicule jusqu'à un kilométrage de 200'000 km.

12 Données techniques et dimensions

Informations générales	New IONIQ hybrid	New IONIQ plug-in
Portes	5	
Sièges	5	
Niveaux d'équipements	Origo, Amplia, Vertex	Origo, Amplia, Vertex
Coefficient de traînée [c _w]	0,24	
Surface frontale [m ²]	2,22	

Moteur thermique	hybrid	plug-in
Informations générales	Kappa 1.6 Atkinson GDi, 4 cylindrs, 16 soupapes	
Norme antipollution	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	
Cylindrée [ccm]	1'580	
Alésage [mm]	72,0	
Course [mm]	97,0	
Taux de compression	13,0 : 1	
Puissance maxi	77.2 kW (105 ch) à 5.700 tr/min.	
Couple maxi	147 Nm à 4.000 tr/min.	
Essence	Essence (95 Octan)	

Moteur électrique	hybrid	plug-in
Informations générales	Moteur électrique synchrone à aimants permanents (courant alternatif) installé à l'AV, Stockage du courant dans des batteries hautes performances, installées en milieu de véhicule	
Puissance maxi	32 kW (43.5 ch)	44.5 kW (60.5 ch)
Couple maxi	170 Nm	170 Nm

Batterie	hybrid	plug-in
Type de batterie	Lithium-Ionen-Polymer	Lithium-Ionen-Polymer
Capacité [kWh]	1.56	8.9
Puissance de sortie [kW]	42	59
Tension [V]	240	360
Durée de charge : Courant alternatif (AC), 3,3 kW, 16 A		2 h 15 min.
Durée de charge: Courant alternatif (AC) 230 V, 1.8 kW, 8 A (qu'en cas exceptionnels)		4 - 5 heures

Valeurs combinés	hybrid	plug-in
Puissance maxi	104 kW (141 ch)	104 kW (141 ch)
Couple maxi	265 Nm	265 Nm

Transmission	hybrid	plug-in
Traction	Traction avant	
Boîte de vitesses	boîte à six rapports à double embrayage	

Suspensions	hybrid	plug-in
Avant	Suspension indépendante avec jambes de force MacPherson, avec amortisseurs, ressorts hélicoïdaux, stabilisateurs	
Arrière	Suspension multibras, avec amortisseurs, ressorts hélicoïdaux et stabilisateurs	
Roues	6.0 J x 15 en alliage léger 7.0 J x 17 en alliage léger	6.5 J x 16 en alliage léger
Pneus	195/65 R15 / 225/45 R 17	205/55 R 16
Freins en générale	Système de freinage en diagonale à double circuit, assisté, Antiblocage à 4 canaux, réglés électroniquement, avec répartition électronique de la puissance de freinage (EBV)	
Freins avant	Freins à disque ventilés à étriers flottants (280 mm)	
Freins arrière	Freins à disque à étrier flottant (hybrid = 262 mm, plug-in = 284 mm)	
Frein de stationnement	Electrique (hybrid Origo: frein de stationnement à pied gauche)	

Direction	hybrid	plug-in
Type	Direction à crémaillère à assistance électrique (13.9:1), assistant au maintien dans les voies	
Diamètre de braquage	10,6 m	

Dimensions et volumes	hybrid	plug-in
Longueur [mm]	4'470	
Largeur [mm] avec/sans rétroviseur extérieur	1'820/2'060	
Hauteur [mm]	1'450	
Empattement [mm]	2'700	
Porte-à-faux AV [mm] 16"-/18"	1'563 (15") / 1'550 (17")	1'555
Porte-à-faux AR [mm] 16"-/18"	1'577 (15") / 1'564 (17")	1'569
Diamètre de braquage [m]	10,6	
Porte-à-faux avant/arrière [mm]	880/890	
Garde au sol [mm]	140	
Garde au toit avant/arrière [mm], maximal (avec toit ouvrant)	1'024/951 (1'004/951)	1'024/951 (1'004/951)
Dégagement aux épaules avant/arrière [mm]	1'425/1'396	1'425/1'396
Garde au sol avant/arrière [mm]	1'137/907	1'137/907

Volume	hybrid	plug-in
Capacité du réservoir	45 litres	43 litres
Volume du coffre [l, VDA] min. VAD 213 / max VDA 214	563 / 1'518	446 / 1'401

Poids	hybrid	plug-in
Poids à vide [kg] DIN/EG, selon niveau d'équipement	1'544	1'626
Poids total [kg]	1'870	1'970
Poids remorquable freiné	750	750

Performances	hybrid	plug-in
Vitesse maxi	185 km/h	178 km/h
Accélération de 0 à 100 km/h	10,8 s (15") / 11,1 s (17")	10,6 s

Consommation et Émissions	hybrid	plug-in
Norme anti-pollution	Euro 6d-TEMP	
Consommation mixte [l/100 km]	4.2	
Consommation urbain [l/100 km]	4.5	
Consommation extra-urbain [l/100 km]	3.8	
Consommation mixte [l/100 km + kWh/100 km]		1.1 + 10.3
Autonomie 100% électrique [km]		63
Equivalent d'essence (mixte) [l/100 km]		2.2
Emissions CO ₂ (mixte*) [g/km]	97	26
Émissions de CO ₂ liées à la fourniture de carburant et/ou d'électricité [g/km]	22	20
Catégorie de rendement énergétique	A	A

* La conduite, les conditions routières et atmosphériques ainsi que l'état du véhicule peuvent influencer la consommation, les émissions de CO₂ et l'autonomie. Les valeurs indiquées ont été mesurées au banc d'essai selon le protocole WLTP et converties en équivalent NEDC.

* * *

Personne de contact

Hyundai Suisse

Nicholas Blattner, tél. +41 44 816 43 45; fax: +41 44 816 43 09; e-mail: nicholas.blattner@hyundai.ch

Les communiqués de presse et les photos peuvent être consultés ou téléchargés sur le site internet de Hyundai réservé aux médias: www.news.hyundai.ch

