Essai – Hyundai i30 Fastback N Performance : Le programme Motorsport porte ses fruits !

Le bleu de la i30 N me titille depuis un certain temps. Sur l'avant de la scène en WRC, avec un transfert miracle de Sébastien Loeb, mais aussi en TCR, la marque acquiert ses galons de constructeur sportif sur les pistes et circuits du monde. Avec un N, les coréens s'attaquent aux GTI, RS, Cupra ou encore Type R. En plus ils osent ! Le tricorps se fait rare et eux en profitent pour se démarquer. Leurs produits méritent qu'on s'y intéresse, comme en atteste le texte qui suit.



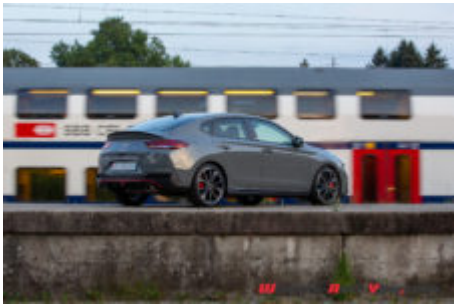
- 4 cylindres, turbo, essence, 1'998 cm^3
- 275 ch à 6'000 t/min
- 353 Nm de 1'450 à 4'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.1 sec.
- Poids : 1'516 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'446 x 1'795 x 1'420
- Conso. mesurée : 8.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 178 g/km (E)
- dès CHF 39'390.-, mod. essayé: CHF 46'290.-

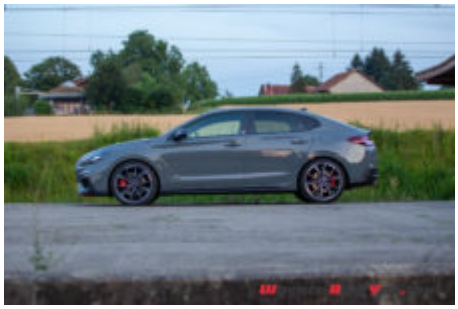
Texte et photos : Patrick Schneuwly

La phrase qu'on peut lire sur le site officiel est bien inspiré, "née à Namyang, mise au point au Nürburgring". La Corée et l'Allemagne, deux pays importants pour la marque. D'abord la Corée pour son passé et son présent, l'Allemagne pour le présent et le futur. C'est depuis l'installation en Europe que les produits de la marque ont changé de visage et que la firme a pris un nouveau départ.

Désormais devenue visible sur de nombreux championnats à travers le monde, identifiable au premier coup d'oeil grâce à ce Performance Blue devenu une signature, la i30 N est la première incursion crédible parmi les compactes sportives de la marque. Sa déclinaison Fastback est une excentricité, en amateur critique du genre, je me suis fait un plaisir d'essayer cette voiture.





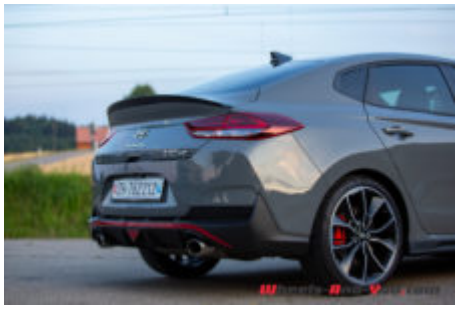


A l'extérieur

J'aurais aimé qu'elle soit bleue. Je vous assure que c'est le seul reproche que j'arrive à faire à cette voiture. Le dessin est factuel, sans fioriture ni excès. La ligne fait très germanique, normal avec un bureau en charge du design en terres allemandes. Une simple ligne rouge souligne les attributs sportifs de la voiture. Le tiers avant est pratiquement identique à la i30 N, avec une gueule aux arêtes

franches. En version Fastback le toit est légèrement plus bas et la partie arrière englobe le coffre allongé.

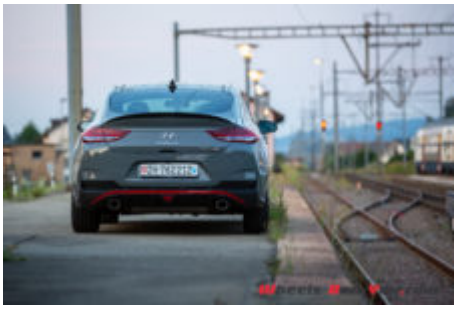
Sur la malle du coffre, impossible de passer à côté de l'aileron en queue de canard. D'autres appendices aérodynamiques sont disposés ça et là sur les boucliers et bas de caisse, toujours discrètement, on est loin du kit carrosserie de la i30 TCR. Les jantes bi tons sont une réussite pour moi. Estampillées N, elles laissent apparaître les larges pinces de frein rouge et leur monogramme.













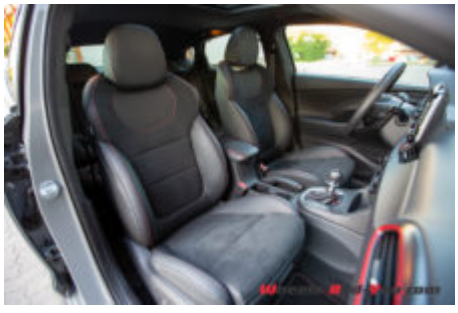
A l'intérieur

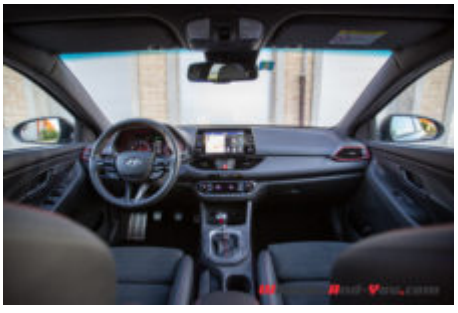
Le cliché de l'asiatique à bas prix est laissé loin derrière. Les pièces sont parfaitement alignées, les matériaux qualitatifs et l'équipement complet. Bien que l'écran semble un peu ajouté sur le dessus, le reste est cohérent. J'ai un seul regret, il manque un élément distinctif à cet intérieur. Ce qui fera dire au premier coup d'oeil "c'est une Hyundai N". De plus, le même plastique se retrouve pratiquement partout et donne une impression de pas cher alors que c'est un matériau de bonne qualité.

La climatisation bi-zone automatique et les sièges chauffants sont de série. Avec le pack N-Exclusive on s'adjuge un chargeur pour mobile à induction, Android Auto et Car Play, fonction mémoire pour le siège conducteur et intérieur cuir. Seule option supplémentaire, le toit ouvrant vitré à commande électrique.

La colonne centrale et les boutons à gauche du volant sont bien étudié pour une utilisation facile, tout comme l'écran tactile réactif mais un peu éloigné du conducteur. Le volant regroupe un nombre impressionnant de fonction en face avant. Pas moins de 10 boutons et 4 basculeurs haut/bas cliquables, on est vite perdu. Retenez qu'à gauche est l'infodivertissement et à droite le régulateur de vitesse. En mangeant un sandwich sur l'autoroute, j'ai choisi d'opérer le clignotant plutôt que le cruise control. J'aurais préféré ne avoir à pas choisir.

Les sièges à longueur d'assise variable (pack N-Exclusive) sont confortables, mais avec le toit rabaissé en Fastback, il ne faut pas être trop grand pour trouver sa position de conduite. A l'arrière, l'espace à la tête pourrait manquer avec la descente du toit vers le coffre. En revanche aux jambes ça reste convenable pour une compacte.

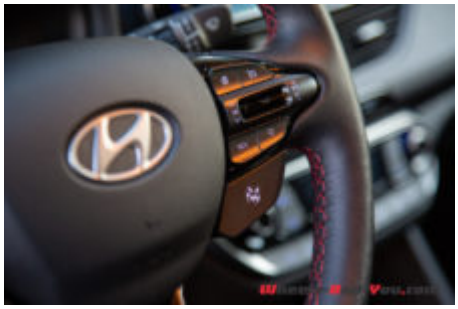












Sous le capot

Un 4 cylindres en ligne 2 litres turbocompressé, c'est une recette qui marche et les dissidents sont rares. Celui-ci affiche une puissance maximum de 275 ch et 353 Nm. Avec overboost, le couple monte à 378 Nm pour une courte période sur une large plage de bas-régimes.

Pour une voiture pratiquement tout équipée à environ CHF 40'000.-, je suis comblé de voir qu'elle est équipée de suspensions actives à réglage électronique. Cette technologie multiplie les facettes d'une auto tout en améliorant les performances dans leur réglage le plus sportif. L'échappement est lui aussi actif avec trois réglages, du conventionnel au carrément agressif.

Couplés au moteur : une boite manuelle 6 vitesses ainsi qu'un différentiel à glissement limité électronique qui régule automatiquement la traction. La marque coréenne ne lésine pas sur l'équipement pour rendre sa i30 performante et à la hauteur de la concurrence.







Au volant

Cette i30 Fastback N est une de ces voitures satisfaisantes à démarrer. A chaque fois le ronflement du 4 cylindres vient vous chatouiller le conduit auditif. La commande de boite tombe sous la main et se manille du bout des doigts. Elle est d'une grande douceur et d'une bonne précision, je me régale à chaque manipulation. Lors de mes premiers tours de roues je suis cependant interpellé par le rayon de braquage limité. Il faut souvent une manoeuvre supplémentaire pour quitter un parking.

Il y a de très nombreux modes pour ajuster le comportement de la voiture à son envie du moment. Je passe l'essentiel de mon temps à me déplacer avec le mode normal. Direction souple, suspension confortable et bruit d'échappement maîtrisé. En utilisation mixte, je relève une moyenne de consommation de 8.6 l/100km, très raisonnable pour une compact sportive turbocompressée.

Quand vient le temps de s'amuser avec la coréenne, on peut basculer en Sport, mais on a plus vite fait d'user immédiatement du mode N. Là sont déployés les grands moyens pour rendre la personnalisation ludique et d'une grande clarté. Sur l'écran tactile, c'est presque un menu de jeu vidéo qui détaille les paramètres accessibles en mode N Custom. Suspension, direction, différentiel à glissement limité, ESP, bruit de l'échappement, etc. Si en Sport+ ce dernier est vraiment très expressif, vous en profiterez le temps d'un bel enchaînement de virage puis le remettrez en Sport pour le reste de votre balade.

La suspension en Sport+ rigidifie de façon non négligeable la caisse qui vire alors encore plus à plat. Avec l'empattement plus long de la Fastback, cette i30 N aime les grandes courbes et accuse un peu le coup lorsque ça devient très sinueux. Ayant conduit récemment une Mégane R.S. Trophy, dont nous vous proposerons l'essai complet prochainement, je trouve que la française est plus mobile.

Un autre aspect mis au jour par la compacte de Dieppe, c'est la façon linéaire du moteur asiatique pour délivrer sa puissance. Il a l'avantage de reprendre bas dans les tours avant de dévoiler tout son potentiel jusqu'à 6'000 t/min. Mais derrière le volant, on ne se sent pas vraiment plaqué au fond du siège. La faute à une différence de poids et une accélération très progressive. Notez que sur circuit, quand le chronomètre va parler, la différence ne sera pas sidérante. Elles ont quand même été mises au point au Nürburgring toutes les deux !

Quand on pousse la voiture dans ses retranchements, elle dévoile un beau potentiel. En effet, avec le pack Performance installé de série en Suisse, la voiture dispose d'un différentiel autobloquant électronique qui optimise la traction. Avec les Pirelli PZero, la puissance passe bien au sol, la tenue en courbe est aussi impressionnante. La barre anti-rapprochement collée au dossier de la banquette arrière n'y est pas étrangère non plus. L'ensemble est très cohérent et à la hauteur de ses concurrentes.



















Verdict

J'apprécie cette i30 Fastback N simplement parce qu'elle ne joue pas un rôle. Les autres constructeurs doivent placer leur modèle sans se concurrencer au sein d'un groupe. Hyundai n'a pas cette préoccupation et commercialise fièrement une compacte sportive dotée des meilleurs atouts dont dispose la marque. Les nombreuses possibilités de réglage de l'auto lui donnent plusieurs visages. De simple berline à sportive radicale, cette voiture a un large éventail de compétences.

La i30 Fastback N a vraiment beaucoup pour plaire. Si vous aimez la silhouette

tricorps et son échappement expressif, le tout à tarif concurrentiel, c'est une candidate sérieuse. Je lui reprocherais seulement son manque d'agilité sur tracé très sinueux, cumul entre son poids et son empattement allongé.

Notez encore que c'est une des rares compactes sportives qui profite en Suisse d'un minimum de 5 ans de garantie constructeur. Gage de la confiance de la marque envers ses véhicules.













<u>Prix et options – Hyundai i30 Fastback 2.0 T-GDi 275ch N Performance</u>

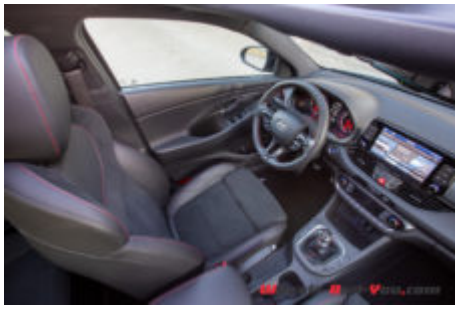
Prix de base : CHF 39'390.-

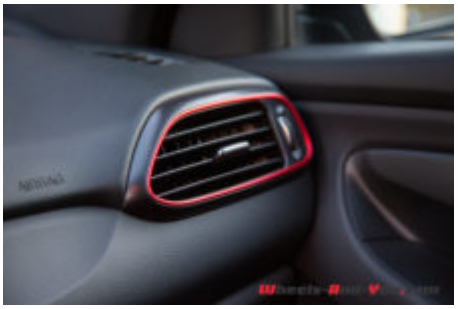
Peinture spéciale Shadow Grey : CHF 800.-

Pack N-Exclusive : CHF 4’910.-

Toit ouvrant en verre à réglage électrique : CHF 1’190.-

<u>Prix TOTAL : CHF 46’290.-</u>







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai i30 Fastback N Performance.













A lire aussi

Essai – Hyundai i30 N : La discrète flamboyante

Essai – Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDi : Le break sans prétention

Essai – Hyundai Ioniq Electric : Le tout électrique facile

Essai – Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD : Le petit SUV coréen à fort potentiel

Essai – Hyundai i30 Turbo : Bonne GT ou réelle sportive ?

Essai – Hyundai Genesis Coupé : L'esprit GT à prix cassé !

Essai – Hyundai Santa Fe : Il vise la cour des grands… en a-t-il les arguments ?

Essai – Hyundai Veloster Turbo : Le grand méchant look

Essai – Hyundai i30 Wagon 1.6 CRDi : Gangnam Style

Nouveauté – Hyundai Tucson N-Line

Nouveauté – Hyundai i40 Wagon

Nouveauté – Hyundai i30 Fastback N

Nouveauté – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai Nexo

Présentation – Hyundai Santa-Fe

Avant-première – Hyundai Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i30 N

Nouveauté – Hyundai Kona

Avant-première – Hyundai Kona

Nouveauté – Hyundai i30 Wagon

Présentation – Hyundai RN30 Concept

Nouveauté – New Generation Hyundai i30

Nouveauté – Hyundai New i10

Nouveauté – Hyundai i20 Active

Evénement – Hyundai lance sa marque premium “Genesis”

Nouveauté – Hyundai ix35 Fuel Cell

Nouveauté – Hyundai Tucson

Nouveauté – Hyundai i40

Nouveauté – Hyundai i20 Coupé

Nouveauté – Hyundai i30 Turbo

Présentation – Hyundai New Generation i20 Coupé

Nouveauté – Hyundai i20

Présentation – Hyundai Intrado

Nouveauté – Hyundai ix35

Nouveauté – Hyundai i10

Nouveauté – Hyundai Genesis Coupe MY2013

Nouveauté – Hyundai Grand Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i30 3 portes

Présentation – Hyundai HCD-14 Genesis

Nouveauté – Hyundai Veloster Turbo

Nouveauté – Hyundai Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i40 Sedan

Genève 2012 – Hyundai i30 Wagon

Genève 2012 – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai i30

Nouveauté – Hyundai Genesis Coupé









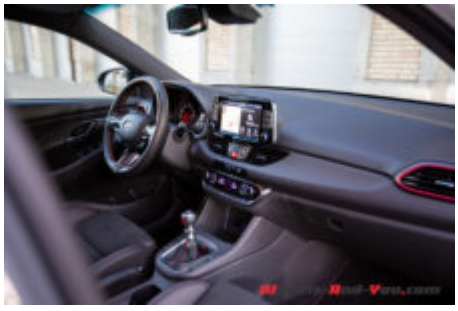















Wheels-And-You.com