Essai – Hyundai i30 N Fastback : De quoi donner la « N » à la concurrence

Chaque constructeur propose encore sa « GTi ». Chacun à sa sauce selon l'évolution de la marque. La Golf, même en R, s'est bien embourgeoisée, Ford Focus et Renault Mégane avec leur RS proposent des produits plus sportifs, Honda avec sa Civic Type R est plus dans les extrêmes et notre coréenne du jour est de cette trempe. C'est en version Fastback que nous allons découvrir la nouvelle mouture de la i30 dans sa version N.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'998 cm^3
- 280 ch à 6'000 t/min
- 392 Nm de 2'100 à 4'700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'554 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'455 x 1'795 x 1'419
- Conso. mesurée : 9.8 l/100km
- Emissions CO_2 : 191 g/km (E)
- dès CHF 40'390.-, mod. essayé: CHF 49'980.-

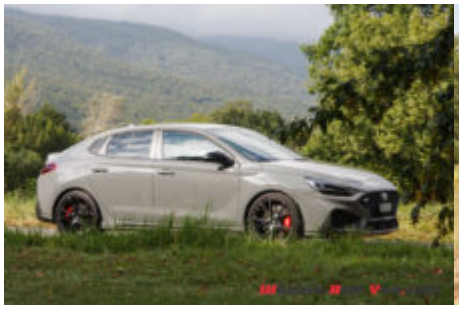
Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Rien n'arrête le constructeur coréen Hyundai. En tout électrique il nous surprend avec la IONIQ 5, dont nous vous proposerons un essai complet prochainement, dessinée par un certain Luc Donckerwolke, en hydrogène avec la NEXO et en hybridation que l'on retrouve au travers de nombreux de ses modèles.

Alors même si la tendance n'est plus vraiment au sportive pure et dure, Hyundai veut rattraper le temps en se faisant une notoriété vitesse grand max. Voilà pourquoi la marque s'entoure des meilleurs. La i20 est double championne du monde en WRC et avant que la donne ne change avec l'arrivée des hybride en 2022, la division sportive chapeauté par Albert Biermann continue de nous proposer des sportives sous le badge "N", notamment pour le modèle i30.

Il y a trois ans nous avions déjà eu le plaisir de rouler et d'essayer la i30 N, puis sa déclinaison Fastback, et tout récemment l'extrême mouture Project C. La voici légèrement remodelée, basée sur la nouvelle i30, et pour notre essai on la retrouve dans sa version Fastback. Le "N" symbolise à la fois Namyang, ville coréenne où se situe le centre mondial de recherche & développement de Hyundai Motor, mais aussi Nürburgring qui abrite l'European Test Center de la marque. C'est aussi le tracé que font certains virages, sources de plaisirs de conduite.

Voyons ensemble comment cette sportive tricorps très décalée dans le contexte actuel où l'on aime les break, peut faire chavirer quelques cœurs et surtout pourquoi.





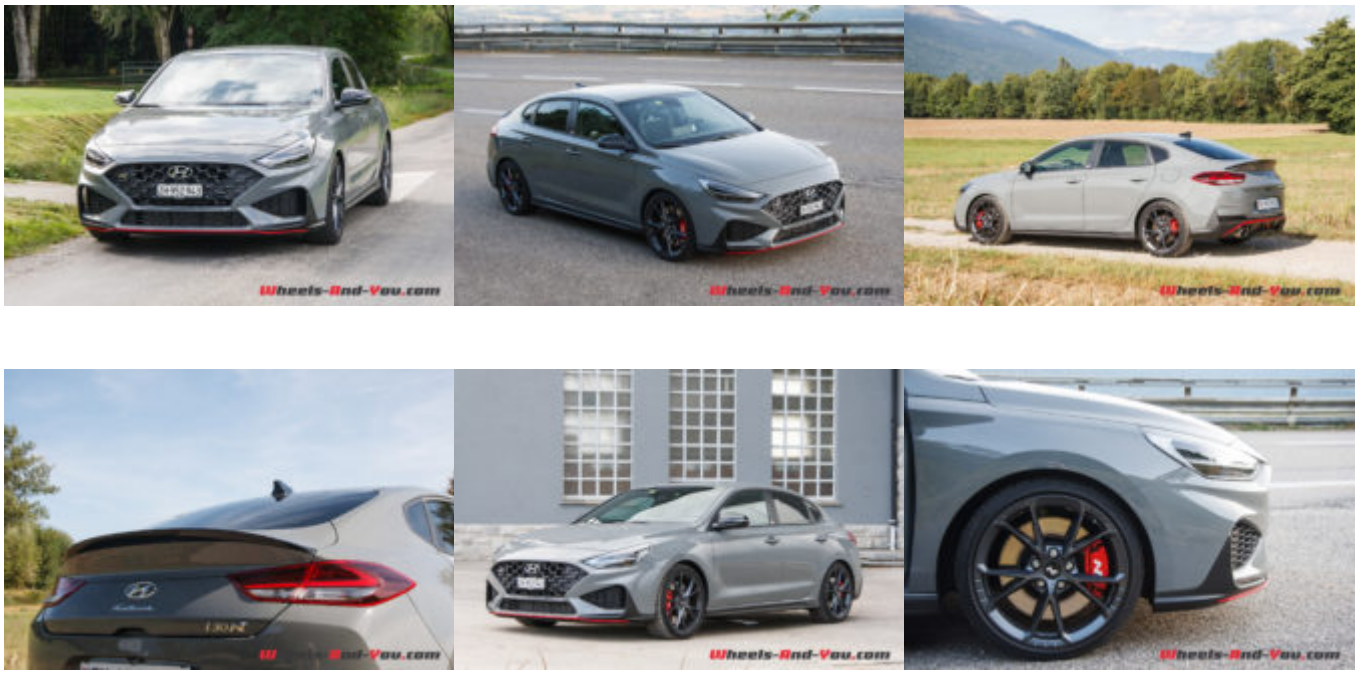

A l'extérieur

Rabaissée, profilée avec une silhouette élancée et une ligne de toit fuyante, cette i30 N Fastback propose un look des plus sportifs. Un liseré rouge surligne la lame avant et renforce le côté agressif à cette face avant aux ouvertures béantes.

D'élégantes et légères nouvelles jantes en alliage forgé de 19 pouces « posent » la voiture au sol, quant à l'arrière il en en impose avec son diffuseur et surtout ses doubles sorties d'échappement au fort diamètre. Les feux arrière à LED sont redessinés et s'intègrent bien à cette poupe. De plus, un petit becquet laqué noir, posé sur la malle, renforce la ligne sportive.

Cette nouvelle mouture avec ses optiques avant redessinés en forme de V étiré, ses grandes ouïes en nid d'abeille dans le bouclier plus acérées, ses contours de calandre redessinés de manière encore plus agressive, donne une allure plus moderne à cette voiture qui n'était pourtant pas dépassée.

Dans sa teinte grise vernis « Shadow Grey », elle reprend les bases des teintes des voitures actuelles typées sport. Cette i30 N existe aussi en finition Hatchback mais personnellement j'aime moins, trop classique.



A l'intérieur

On ouvre la porte sur deux magnifiques baquets badgés d'un N rétro éclairé, un volant trois branches multifonction, un tableau de bord bien conçu avec un nouveau dessin plus affiné des aérateurs.

L’instrumentation évolue avec, en partie centrale, un nouvel écran multimédia tactile de 10,25 pouces qui gère le système Bluelink. Moderne et simple d’utilisation, il propose tous les services de connectivités actuels. L’ensemble des matériaux et son ajustage sont corrects. Même si le design est sympa, certains plastiques du tableau de bord sont encore trop durs et fragiles. Un espace dédié à la recharge des téléphones par induction fait son apparition, mais cela fait partie d’un pack optionnel.

Les commandes tombent bien sous la main, l’ergonomie est vraiment bien pensée. Mon regard se fixe sur le tachymètre qui affiche, en butée, un optimiste 300 km/h. Cela dénote d’une certaine ambition. Je ne peux m’empêcher de regarder cette Vmax, clin d’œil à mon enfance où, gamin, je regardais les compteurs des voitures que je pensais sportives, pour voir la vitesse maximum et j’en déterminais mon propre classement des voitures puissantes.

Les places arrière sont confortables mais on se sent tout de même engoncé car la visibilité vers l’avant est obstruée par les hauts baquets. Dans cette version Fastback, et grâce à l’allongement du porte-à-faux, le volume du coffre gagne quelques décilitres et propose 450 litres contre seulement 395 litres pour la compacte.

Notre voiture d’essai est équipée de nombreuses options comprises dans le pack N-Lux dont le Bluelink, les vitres teintées à l’arrière, la reconnaissance des panneaux, l’assistant d’angle mort, le pare-brise athermique… la liste n’est pas exhaustive mais l’option coûte tout de même CHF 5’200.-. Il faut dire qu’après avoir coché cette case, notre i30 est hyper équipée et je ne vois pas ce qu’il lui manque.







Sous le capot

Les modifications apportées au 4 cylindres 2 litres turbo de la Hyundai i30 N devraient lui permettre de gagner en efficacité et en facilité. Le couple maximal est supérieur de 39 Nm avec désormais 392 Nm mais moins haut perché. Ce moteur est hyper carré avec un alésage de 86 mm pour une course de 86 mm. Son taux de compression de 9.5, son turbo et une cartographie retravaillée lui octroient 5 ch de plus que sa devancière avec désormais 280 canassons à disposition.

La nouvelle boîte automatique N DCT (double embrayage) à 8 rapports, conçue et fabriqué chez Hyundai, offre des passages de vitesse rapides. Toutefois, lors de certains démarrages, elle ne colle pas franchement et un temps de latence existe, ce qui est désagréable notamment lors de manœuvres. Peut-être est-ce un réglage à faire. Le 0 à 100 km/h ne progresse pas vraiment avec deux dixièmes de mieux qu'auparavant. Elle l'abat tout de même en moins de 6 secondes, avec exactement un 5,9 secondes, et s'offre une vitesse de pointe de 250 km/h.



Au volant

Le travail des ingénieurs de chez Hyundai ne semble pas s'arrêter. Ne dorment-ils jamais ? La première version nous avait enchanté et, dans les détails, ils ont encore amélioré cette auto. Cette mouture représente donc la synthèse de leur savoir-faire en matière de voitures sportives dédiées à la route et pour lesquelles

la piste est autorisée. Tout est pensé pour le plaisir du conducteur et, croyez-moi, c'est bien pensé.

Cela commence par le train avant. Super affûté, il offre à cette "N" un plaisir de conduite qui tend à se perdre de nos jours. Ferme, précise et réactive, la direction électrique est très bien calibrée et retransmet bien les informations de ce train avant. Je place la voiture au millimètre près à l'entrée de chaque virage. Un scalpel. Cela me rappelle la précision du nouveau Porsche Spyder dont le train avant est celui de la GT3. C'est un beau compliment croyez-moi.

Je repousse mes limites de vitesse d'entrée dans certains virages que je connais bien et, même en arrivant trop fort, je me surprends à ne pas vraiment sous virer, je braque, ça tourne. Je ré-accélère tôt et ça motrice dans la limite d'adhérence. Cela reprend mieux qu'avec une Ford Focus ST ou autres Golf GTi qui ont tendance à chercher leur route et faire de désagréables retours dans le volant quand tout le couple débarque à pleine charge. Ici pas du tout, le différentiel électronique travail à merveille et de manière imperceptible, tout du moins sur route ouverte et à mon niveau. Il agit sur le freinage. Sur ce type de véhicule et à ce niveau, un différentiel mécanique, plus noble, n'agirait peut-être pas vraiment mieux. Toutefois, en conduite sportive, il y aura forcément une usure des plaquettes et des disques.

Dans les « petits » détails qui semblent anodins, on trouvera un couple supérieur à la version précédente mais surtout sur une plage différente. Le couple maximum est présent dès 2'100 t/min et se maintient sur une plage allant jusqu'à presque 5'000 t/min. Bilan : en montagne, les enchaînements de virages se font sans avoir à « tirer » dans les tours. Cela s'apprécie aussi au quotidien, pas besoin de faire hurler le moteur pour avoir une réserve de puissance sous le pied.

Différents modes de conduite sont proposés, allant du mode Eco au personnalisable. Bien entendu, sur ce type de véhicule, j'enclenche le mode Sport. Dans ce dernier, le son devient rauque et délivre son lot de « pop pop pop » en décélération. Ce n'est jamais tonitruant et ressemble assez à celui d'une Abarth 595. De plus, on a la sensation de ne jamais manquer de puissance, voire même d'en avoir plus. Les reprises se font avec vigueur, bien aidées par cette nouvelle boite à double embrayage à huit rapports très bien étagés. Hélas, sur route ouverte, on ne peut pas l'exploiter à fond et bienheureux celui qui pourra emmener cette i30 N sur circuit.

Niveau freinage, rien à dire. Avec des disques de 345 mm à l'avant et 314 mm à l'arrière, on freine court avec endurance. Les étriers rouges badgés du N ne sont pas là que pour faire joli. De plus, la pédale est franche et ne devient pas spongieuse après moult sollicitations. Par ailleurs et pour le plaisir, cette i30 N conserve un frein à main « traditionnel » par câble.

De série, la i30 N possède un Launch Control. Pour moi, cela ne sert à rien si ce n'est à abîmer la transmission et l'embrayage. Je n'essaye donc pas de vérifier le 5,9 secondes sur le 0 à 100 km/h. Sachez néanmoins qu'en termes de sensation, l'accélération est puissante mais assez linéaire, n'offrant pas vraiment un coup de pied aux fesses.

Je teste tous les modes de conduite et je dois reconnaître que même en mode « Normal » l'auto a du répondant et est plaisante à conduire. A la question que l'on peut se poser quand on lit la fiche technique est : est-ce que cette voiture est vivable au quotidien et n'est-elle pas trop extrême ? Extrême, elle l'est de par sa suspension très raide, surtout dans le mode « Sport », mais tout est paramétrable et à chacun de trouver son compromis, y compris au niveau du son. Au quotidien, même les baquets ne posent pas de problème, le coffre est suffisant, les places arrière acceptables. Il faudra simplement faire avec un rayon de braquage qui demandera quelques manœuvres de plus, tant il est mauvais. Rien de bien méchant comparé au plaisir ressenti à son volant.












Verdict

Dans ce segment des sportives compactes, la nouvelle i30 N Fastback s'affiche en solitaire à mes yeux car elle n'a pas vraiment de concurrente. C'est un produit niche qui ravira celui qui recherche une sportive aboutie pour vivre un quotidien où il faut accepter que chaque dos d'âne devienne une montagne à franchir et chaque route de campagne avec ses trous, un parcours du combattant. Mais quel plaisir lorsque la route se met à tourner.

Malgré tout, l'agrément est là, et la voiture reste vivable au quotidien avec un bel espace intérieur et un coffre suffisant. Avec cette i30 N, vous êtes certain de rouler différent et d'avoir la banane dès que la route le permet. A essayer pour l'adopter.








<u>Prix et options – Hyundai i30 N Fastback 2.0 T-GDi DCT8</u>

Prix de base : CHF 42'990.-

N-Lux.pack : CHF 5’200.-

N-Light Seats : CHF 990.-

Peinture “Shadow Grey” : CHF 800.-

<u>Prix TOTAL : CHF 49’980.-</u>



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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai i30 N Fastback, ainsi qu’au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.









A lire aussi

Essai – Hyundai Tucson 1.6 T-GDi PHEV : Efficace et agréable, malgré ses défauts

Essai – Hyundai i30 N Project C : Baroud d'honneur et de carbone

Essai – Hyundai Tucson N Line 2.0 CRDi : Une bonne alternative

Essai – Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD : L'heure de la confirmation

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

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 Kona N

Nouveauté – Hyundai IONIQ 5

Nouveauté – Hyundai Kona Electric

Nouveauté – Hyundai i20 N

Nouveauté – Hyundai Tucson

Nouveauté – Hyundai Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai i30

Présentation – Hyundai i30 N Project C

Nouveauté – Hyundai i10

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









