Essai – Hyundai i30 N : La discrète flamboyante

Après quelques essais relativement infructueux dans le monde des petites sportives, avec notamment le Veloster, Hyundai récidive avec une version anabolisée de son modèle i30. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que la marque coréenne n'y est cette fois pas allée de main morte pour la déclinaison N de sa compacte vedette du segment C.

- 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 : 1'509 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'335 x 1'795 x 1'447
- Conso. mesurée : 10.01 l/100 km
- Emissions CO_2 : 163 g/km (E)
- dès CHF 36'990.-, mod. essayé: CHF 42'700.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Claude-Alain Ferrière

La niche des compactes sur-vitaminées est l'une des plus concurrentielles du moment. Les constructeurs rivalisent de créativité et d'ingéniosité pour que leurs propres modèles se bonifient au fil des générations. C'est dans ce contexte ultra-compétitif que Hyundai lance la i30 N, sa première bombinette définitivement sportive.

N, comme Namyang, la ville hébergeant le centre de développement de la marque, mais aussi en référence à la boucle Nord du Nürburgring (ou Nordschleife, tiens, un N de plus…) sur laquelle ce modèle a été peaufiné. C'est également la lettre qui symbolise le passage généralement assez technique d'une chicane sur un circuit. Les exigences ainsi posées, il est temps de vérifier si l'auto est ajustée à la hauteur d'un tel badge !

A l'extérieur

De prime abord, la i30 N se la joue assez discrète, notamment par rapport à la Civic Type R, l'une de ses compétitrices directes. Là où la nippone associe un design très extraverti à des appendices flirtant avec la caricature, la coréenne pose sa silhouette en toute élégance et toute modestie. En effet, aucune extravagance outrageuse ne vient ternir une anatomie courtoise et presque évidente.

Les lignes sont tendues, de trois quarts avant et de face, elles convergent en

courbes élancées en direction de la calandre hexagonale. Les phares sombres au regard acéré et les saillies des veines plongent d'un seul élan vers la proue. Un liséré rouge souligne la lèvre inférieure tandis que des ouvertures latérales guident l'air en direction des passages de roues. Tout est en place, rien n'est factice. Seule la limite rectiligne du capot courant d'un phare à l'autre vient casser l'harmonie de ce dynamisme visuel.

De profil, la silhouette est cabrée, comme prêt à bondir, tandis qu'à l'arrière le diffuseur noir optionnel, également souligné d'un liséré rouge, surplombe les deux sorties d'échappement. Un becquet noir ajoute une touche de dynamisme en terminant la ligne de toit façon voiture de rallye, mais en toute discrétion. Seule sa superbe couleur "Performance Blue", emblématique de ce modèle, la démarque résolument du parc automobile routier.

Finalement il n'y a que les jantes bicolores au design un peu torturé qui détonnent avec l'évidence générale des volumes et des contours de l'auto. Des jantes à l'aspect plus sobre auraient, selon moi, mieux convenu à cet ensemble par ailleurs esthétiquement très réussi.

A l'intérieur

Quand je m'installe à bord, je suis d'emblée séduit par la qualité des matériaux et la précision de leur assemblage bien meilleures que ce à quoi je m'attendais. Les progrès en la matière sont indéniables et si quelques imperfections demeurent ça et là, il convient de saluer l'effort consenti. Le plastique moussé de la planche de

bord inspire confiance et là encore, comme à l'extérieur, c'est la sobriété qui prime.

L'équipement de série est très complet et le pack N-Exclusive y adjoint des options des plus intéressantes et indispensables à mon goût, dont le châssis sport avec amortisseurs réglables, le « N Grin Control System » à 5 modes, le « N Corner Carving Differential », ainsi qu'une barre anti-rapprochement arrière.

Le volant est parfait dans sa prise en main et l'ergonomie de ses boutons, comme celle des comodos, est excellente. Sous les branches latérales, deux palettes permettent par pichenettes de switcher entre les différents modes de conduites. Celle de gauche sélectionne les modes "ECO", "Normal" et "Sport", tandis que celle de droite alterne entre le mode "Individual", très finement paramétrable, et le mode "N", le plus extrême configuré essentiellement pour la piste. Dommage que la couleur bleue de ces palettes jure avec l'ensemble de l'intérieur ça fait un peu cheap, mais ce n'est qu'un détail.

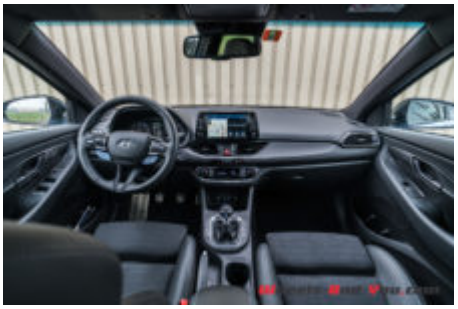
Le GPS et l'infotainement sont classiques et bien pensés, avec un excellent équilibre entre les fonctions tactiles et celles accessibles directement via un bouton. A l'exception toutefois de la fonction "Ecran d'accueil" qui aurait mérité, elle aussi, un bouton dédié au lieu d'une icône tactile uniquement. L'écran central offre une excellente visibilité, mais son intégration à la planche de bord laisse à désirer. En effet, il semble davantage collé sur celle-ci que faire partie intégrante de cet intérieur. Mais comme son ergonomie et sa réactivité sont excellentes, je lui pardonne bien volontiers son aspect d'ajout de dernière minute.

Les sièges sont confortables et offrent un bon maintien, essentiel pour une sportive affichant de telles ambitions. Les réglages de la position de conduite sont nombreux et tous les gabarits y trouveront leur compte. Testé et approuvé. A l'arrière, même avec les sièges avant totalement reculés, le dégagement aux jambes demeure confortable.

Comme mentionné plus haut, c'est dans les paramètres de configuration du mode de conduite "Individual" que notre Hyundai de test se démarque de la concurrence. Parmi les nombreux réglages châssis, moteur, direction, suspensions, etc. tout un chacun y trouvera ce qui lui convient selon son caractère et son humeur du moment. Personnellement, j'adore ce côté geek de la voiture. Et là non plus, aucune extravagance caricaturale n'entache le plaisir du

paramétrage.

Le coffre propose un volume de chargement de 381 litres extensible à 1’287 litres, banquettes rabattues. De cette position, on aperçoit une barre anti-rapprochement prometteuse et sans doute pas étrangère au comportement remarquable de l’auto, comme on le verra plus loin.



Sous le capot

Le cœur de la bête est en alliage léger et constitué par un 4 cylindres en ligne monté transversalement. Sa cylindrée est de 1’998 cm^3 et, associé à un turbo, ce moteur développe une puissance de 275 ch à 6’000 t/min. Le couple est de 353 Nm entre 1’450 et 4’700 t/min, tandis qu’un overboost (désactivé en mode “ECO”) de 18 secondes monte le couple à 378 Nm entre 1’750 et 4’200 t/min. Le rupteur est perché à 6’800 t/min, mais, à l’usage, c’est entre 4’000 et 6’000 t/min que je trouve la brillance de cette mécanique. Il ne sert à rien d’aller chercher les dernières centaines de tours car la poussée s’effondre nettement au-delà du régime de puissance maximum annoncé.

C’est une remarquable boîte mécanique à 6 vitesses qui vient seconder ce bouilleur. Elle est bien étagée et agréable à manier. Précise et bien guidée, elle aurait mérité des verrouillages de rapports un peu plus fermes. Une fonction de double débrayage (Rev Matching) avec relance moteur automatique est paramétrable selon le dynamisme de la conduite adoptée. Pour ma part, je préfère la désactiver, privilégiant le bon vieux talon-pointe artisanal à l’artifice

technologique.

Si les consommations mixtes/urbaines/extra-urbaines annoncées à respectivement 7.1, 9.7 et 5.7 l/100km sont optimistes, j'accroche tout de même un très honorable 7.11 l/100km sur un plein composé de trajets essentiellement roulants. Pour le reste, le maximum enregistré est de 12.35 l/100 km et la moyenne sur les quelques 1'300 km du test s'établit à 10.01 l/100km. Le tout avec un pied droit parfois assez lourd, conformément au contexte ordinaire d'un essai complet.

Au volant

Comme je l'ai mentionné précédemment, la i30 N correspond à ce que j'aime en général sur une voiture. A savoir une puissance suffisante mais pas excessive, une esthétique sportive mais classieuse, une boîte manuelle, un vrai frein à main, le tout présenté dans un emballage moderne. Encore faut-il que cette préconception positive se confirme à l'usage. C'est le cas, et dès les premiers tours de roues !

Hormis l'embrayage qui me surprend par la brièveté de son point de friction, je suis immédiatement à l'aise au volant de cette Hyundai. Sa taille contenue la rend facile à mener partout, son punch est bien réel sur tous les modes de conduite, même la position "ECO" est utilisable. En ville, elle se faufile dans la circulation avec aisance et la discrétion relative de son design lui donne un aspect "inoffensif" qui n'attire pas spécialement l'attention. Seuls les connaisseurs la gratifient d'un regard pétillant.

Sur autoroute et trajet roulant, elle propose un confort de bon niveau, même avec les suspensions réglées en position “Sport” (cela restera mon option préférée tout au long du test), le roulage s’effectue sans fatigue. C’est également vrai pour les passagers, dixit eux-mêmes.

Mais toute sportive qui se respecte mérite d’être emmenée sur des petites routes de col dont notre beau pays est riche. Et c’est là que le potentiel de la i30 N se révèle. La mise au point du mode N est typée circuit et ne convient qu’aux rubans de bitumes les plus réguliers, comme celui du col du Marchairuz côté Vallée de Joux, par exemple. C’est dans le mode “Individual” que je trouve des paramètres plus réalistes sur route, mais néanmoins très performants. A savoir “Sport +” sur tous les points, hormis les suspensions et le bruit d’échappement que je laisse sur “Sport”. Et je ne me prive pas de désactiver l’ESP.

Dès lors, je me régale de virolos en virolos. Si, en ligne droite, lors de fortes accélérations, l’auto cherche un peu la route (effets de couple sur un train avant encaissant 275 ch associé à une monte pneumatique hivernale), elle se laisse placer en courbe avec précision et son train arrière s’avère joueur juste ce qu’il faut. Je déplore néanmoins l’absence des Pirelli P-Zero compris dans le pack N-Exclusive. Conditions hivernales obligent.

La boîte est bien étagée et permet des relances vigoureuses. Même en conduite soutenue, l’auto reste stable, y compris sur route irrégulière. Une fois inscrite en virage, elle demeure imperturbable, quelle que soit l’adhérence rencontrée au fil du test, du moins aux allures acceptables sur route ouverte. L’arrière enroule agréablement au lever de pied, parfois avec panache mais sans que l’auto se désunisse. Comportement sympa, flamboyant mais rassurant, sans doute soutenu par la barre anti-rapprochement arrière et le différentiel « N Corner Carving ».

Verdict

Au sortir de cet essai, je suis réellement séduit par la i30 N qui propose une conduite à l’ancienne dans un package très moderne agrémenté d’un côté geek

très attachant.

Comparée à la Civic Type R, traction sportive référence du moment, la Hyundai reste en retrait en termes de précision et d'efficacité. Sa direction est moins communicative et moins chirurgicale, sa boîte légèrement moins précise, sa puissance, et donc ses performances, en retrait, mais elle n'en est franchement pas très loin de sa rivale et présente un look bien plus élégant. Pour une première incursion dans le monde musclé des compactes sportives, on peut affirmer que la i30 N est une réussite. Une autre concurrente directe vient il y a peu d'entrer sur le ring. En effet, d'une puissance similaire, la Megane R.S. se profile avec l'avantage potentiel des quatre roues directrices. Nous ne manquerons pas d'en publier un essai complet d'ici cet été.

Quant au tarif, en regard des propositions de la voiture, il reste mesuré. Une i30 N de base se chiffre à CHF 36'990.-, mais pour ma part, je la trouve plus désirable avec le Pack N-Executive à CHF 4'910.- dont notre modèle d'essai est équipé. Et ce pack vous permet d'avoir une voiture à plusieurs facettes, dont certaines très sportives et toutes des plus agréables à vivre et compatibles avec les contraintes d'une petite famille. Avec la peinture "Performance Blue" en sus, la facture se monte à CHF 42'700.- hors prime en vigueur actuellement.

Si l'on se "lasse" donc d'un type de conduite (ce qui n'est pas mon cas), une pression sur les palettes bleues du volant modifie les caractéristiques suffisamment pour que l'on ait l'impression d'avoir plusieurs voitures en une. Et que chacune d'elles est une bonne voiture. Vous avez dit polyvalence ?

Aux amateurs de petites sportives abordables, je ne peux que dire : "Courez l'essayer", ou plutôt : "Courez LES essayer" !

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

Prix de base : CHF 36’990.-

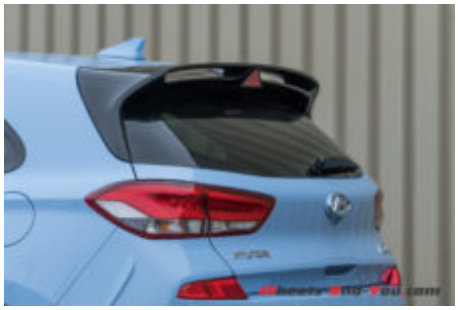
Pack N-Exclusive : CHF 4’910.-
(Jantes en alliage léger avec pneus Pirelli P-Zero, Etriers de freins rouges avec logo N, Châssis sport avec amortisseurs réglables, Sortie d’échappement double sport à clapet variable, N Grin Control System : Châssis et moteur (5 modes), Launch Control, Electronic Sound Generator, N Corner Carving Differential, Rev Matching : fonction de double débrayage, Jupe arrière noire avec diffuseur intégré et moulure rouge, Barre anti-rapprochement dans le coffre)

Peinture spéciale “Performance Blue” : CHF 800.-

<u>Prix TOTAL : CHF 42’700.-</u>

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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai i30 N ainsi qu’au garage Von Rohr SA à Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com