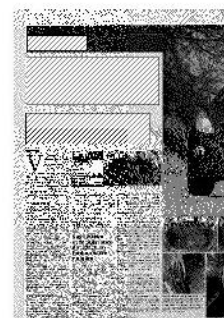


# ESSAI

## Une coréenne 5 étoiles

**HYUNDAI I20** La petite i20 1.6 CRD dévoile des qualités surprenantes au quotidien, comme l'ont constaté nos essayeurs maison.



Argus Ref 35454752

**TEST TEAM**

**V**oici notre nouvelle collaboratrice! La Hyundai i20 a pris du service à la mi-mars et elle se prépare à parcourir les 50 000 kilomètres de rigueur. A dire vrai, elle en a déjà effectué 9000, à la satisfaction de la plupart des membres de la rédaction. Ses atouts? Le design et la finition, mais aussi le moteur, les performances et la consommation. Ce modèle, également livrable en version trois portes à partir de juillet, a manifestement de quoi inquiéter la concurrence européenne et japonaise.

**STYLE EUROPÉEN** La petite coréenne a un petit air européen. Normal, puisque c'est Rüsselsheim qui a signé la conception extérieure et intérieure de la nouvelle série i. Avec ses grandes prises d'air et les antibrouillards dans le bouclier, l'i20 offre une image dynamique que viennent renforcer les moulures du capot et des flancs. Mesurant moins de 4 mètres, elle paraît tout à fait mature en raison de ses parfaites proportions.

Troisième membre du club des «i», l'i20 s'intercale entre l'i30 et l'i10. 394 cm de long, c'est 3 cm de moins que la nouvelle VW Polo, mais 12 cm de plus que sa devancière, la Getz. Et comme l'empattement augmente lui aussi - 7 cm -, l'habitabilité est beaucoup plus généreuse que par le passé. Dès lors, quatre adultes peuvent voyager confortablement sur de longues distances.

A l'avant, le réglage à la fois vertical et télescopique de la direction, de même que le siège de gauche ajustable en hauteur, vous permettra de prendre le volant dans les meilleures conditions, et ce quelle que soit votre taille. Les assises cuir-tissu sont agréables et maintiennent bien le corps en virage. Les sièges chauffants sont en option.

**RIEN DE CLINQUANT** Rien de clinquant dans l'habitacle. Au contraire, tout est fonctionnel, sobre et bien fini avec, sur le plan des couleurs, une domination d'argent et de noir. On relèvera encore les «plis» du tableau de bord, le masque d'aluminium

au centre et le volant cuir à trois branches sur lequel ont été placés les boutons qui commandent l'installation audio-radio, CD et MP3 de série.

Situé dans un renfoncement, au centre du tableau de bord, le moniteur (Multi-Display) affiche de manière bien visible les informations de l'ordinateur de bord et du système audio.

**SÉRIE DE RANGEMENTS** La console médiane, les panneaux de portes et le tableau de bord offrent toute une série de rangements pour de petits objets. Dernier détail, la grande boîte à gants climatisée.

## Ses 320 Nm et sa puissance de 128 ch en font un sacré numéro

tisée. La voiture est dotée d'un équipement qui n'est pas courant dans la catégorie: vitres teintées, climatisation automatique, lève-glaces électriques, accoudoir pour le conducteur et appuie-tête actifs. Il ne manque que le régulateur de vitesse et la commande de clignotants par impulsion.

Bon, d'accord, le coffre est un peu juste avec ses 295 dm<sup>3</sup>. Mais grâce aux dossiers arrière rabattables dans le rapport 60:40, il peut être agrandi à loisir. Détail pratique: lorsqu'une des ceintures de sécurité arrière n'est pas utilisée, le bout métallique qui la verrouille se dissimule dans le montant de porte.

Au rayon anecdotes, signalons que notre voiture d'essai a subi les assauts d'une fouine, visiblement intriguée par le compartiment moteur. Résultat: il a fallu procéder au changement de la sonde lambda. Pas grand-chose d'autre à signaler, si ce n'est que les pneus d'hiver ont été remplacés par une monte d'été, du type Kumho Solus KH17.

Malgré sa cylindrée de 1,6 l, le turbodiesel common rail ne manque pas de ressources. Ses 320 Nm de couple maxi et sa puissance de 128 ch (94 kW) en font même un sacré numéro. Avec son turbo

géométrie variable, il dispose de la pression à très bas régime, si bien qu'on n'a pas à craindre le fameux temps de réflexion au démarrage ou aux reprises. Grâce à ses 1210 kg, l'i20 offre de bonnes accélérations dans les rapports supérieurs. En sixième, elle passe de 80 à 120 km/h en 15,4 s.

La boîte manuelle est dotée de six rapports. L'étagement convient parfaitement aux caractéristiques du moteur. Et comme les rapports sont très espacés, on roule à bas régime sur autoroute, donc en consommant peu de carburant.

**ELLE BOIT PEU** On reprochera juste à ce moteur de se montrer peu discret. Il compte même parmi les plus bruyants de son espèce, à froid bien sûr, mais également une fois réchauffé. Cependant, même à froid, il démarre presque aussi vite qu'un moteur essence.

Sur le plan de la consommation, le quatre-cylindres se contente de 5,9 l aux 100 km. En campagne, elle tombe même à 4 litres à peine. Lorsqu'elle abat de grandes distances sur les autoroutes allemandes, soit largement plus de 120 km/h, l'i20 boit davantage, mais pas énormément – entre 6,5 et 7,5 l tous les 100 km. Il lui arrive cependant de dépasser les 7,5 l de diesel en cas de conduite très irrégulière.

**SUSPENSION DURE** Un poil sous-vireuse, cette petite traction dotée de l'ESP dégage une bonne impression de sécurité. La suspension relativement dure et les stabilisateurs sur les deux essieux empêchent la caisse de prendre une forte inclinaison en virage.

Reste la question du prix. Pour 27 000 francs, vous avez vraiment tout, à l'exception de la peinture métallisée et du régulateur de vitesse. Et on n'oubliera pas de mentionner que l'i20 a également fait des étincelles au test Euro NCAP, en remportant ses cinq étoiles (voir page 9)!

• **Autres images et essais**  
[www.revueautomobile.ch](http://www.revueautomobile.ch)

## Table technique

### PRIX

1.6 CRDI Premium Fr. 26 890.-.

### IMPORTATEUR

Hyundai Suisse SA. 8305 Dietikon.  
[www.hyundai.ch](http://www.hyundai.ch)

### MOTEUR (ECE)

4 cyl. (77,2×84,5 mm). 1582 cm<sup>3</sup>.  
compression 17,3:1: 94 kW (128 ch) à  
4000 tr/min. 260 Nm de 1900 à 2750  
tr/min: diesel.

### MOTEUR (CONSTRUCTION)

4 soupapes par cyl., 2 arbres à cames  
en tête (chaîne. VVT). Injection directe  
par rampe commune. turbo VGT. inter-  
cooler.

### TRANSMISSION

Sur roues AV. ESP. boîte manuelle à  
6 rapports: 1er 3,64: 11e 1,96: 11e 1,26:  
11e 0,91: 11e 0,70: 11e 0,63: AR 3,58:  
pont 3,47.

### CHÂSSIS

Carrosserie autoporteuse, AV jambes  
élastiques et bras transversaux trian-  
gulés. AR essieu de torsion: AV et AR  
barre stabilisatrice.

### TRAINS ROULANTS

Freins à disque aux 4 roues, diam. AV  
36,6 cm. AR 20,3 cm: réservoir de car-  
burant 45 l: pneus 195/50 R 16. jantes  
5,5 J.

### CARROSSERIE, POIDS

Berline 5 portes, 5 places, poids total

admissible 1650 kg. charge tractable  
max. freinée 1000 kg.

### DIMENSIONS

Longueur 394 cm. largeur 171 cm.  
hauteur 149 cm: empattement 252,5  
cm: voies 145,5/148,5 cm, coffre  
295/1060 dm<sup>3</sup>.

### PERFORMANCES (USINE)

Vmax 190 km/h, V à 1000 tr/min en  
11e 50,4 km/h; 0 à 100 km/h en  
10,4 s: conso UE 5,5/3,9/4,4 l/km:  
CO<sub>2</sub> 117 g/km: Etiquette Energie A.

### GARANTIES

Usine 3 ans kilométrage illimité. cor-  
rosion 12 ans. mobilité «Euroservice»  
10 ans.

### ÉQUIPEMENT (EXTRAITS)

ESP. appuie-tête actifs. Isofix. phares  
antibrouillard. climatisation auto-  
matique. vitrage teinté. verrouillage  
central avec commande à distance,  
lève-glaces électriques aux 4 portes,  
siège conducteur réglable en hauteur.  
ajustage vertical et télescopique du  
volant. intérieur cuir-tissu. sièges AV  
chauffants. filet à bagages. radio/CD/  
MP3. aux, USB.

### OPTIONS

Peinture métallisée Fr. 550.-: roues  
d'hiver Fr. 850.-.



La REVUE AUTOMOBILE  
réalise ses essais  
avec les carburants BP.



### Mesures RA HYUNDAI I20 1.6 CRDI

Accélération	
0- 40 km/h	2,6 s
0- 60 km/h	5,3 s
0- 80 km/h	8,4 s
<b>0-100 km/h</b>	<b>12,3 s</b>
0-120 km/h	17,5 s
0-140 km/h	24,1 s
1 km départ arrêté	33,6 s

Consommation (Diesel)	
<b>Moyenne</b>	<b>5,9 L/100 km</b>
Autoroute, fluide	5,7 L/100 km
Sur route et autoroute, vitesse irrégulière	7,5 L/100 km
En agglomération	8,5 L/100 km
Parcours écon.	4,5 L/100 km
Autonomie moyenne	760 km

Vitesse de pointe	
usine	190 km/h

Reprises			
sur chacun des rapports			
	I <sup>ve</sup>	Ve	V <sup>le</sup>
80-100 km/h	s 4,3	5,9	7,9
80-120 km/h	s 9,3	12,3	15,4
80-140 km/h	s 14,7	19,6	24,7
80-160 km/h	s 25,8	-	-

Distance de freinage	
120-0 km/h	56 m
<b>100-0 km/h</b>	<b>38 m</b>
80-0 km/h	24,5 m
60-0 km/h	13,5 m
50-0 km/h	9 m
40-0 km/h	6 m
30-0 km/h	3,5 m

Les distances annoncées ne tiennent compte ni du temps de réaction du conducteur, ni de la montée en puissance du système de freinage. Distance sur asphalte sec et plat. Pneus d'été Kumho Solus KH17 195/50 R 16

Poids	
A vide (DIN)	1210 kg
Répartition AV/AR	64,5/35,5%
Poids/puissance	12,9 kg/kW; 9,5 kg/ch

Diamètre de braquage	
Nombre de tours du volant	2 1/4
Ø entre murs (g./dr.)	11,0/11,0 m

Etalonnage du compteur	
30 km/h compteur =	30 km/h eff.
50 km/h compteur =	49 km/h eff.
80 km/h compteur =	78 km/h eff.
120 km/h compteur =	118 km/h eff.
1 km au compteur =	1015 m eff.

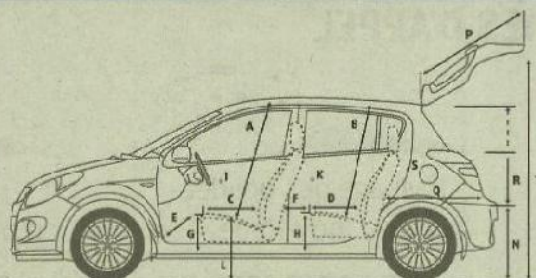
Conditions des mesures	
Kilométrage antérieur	4800

Ces mesures ont été prises dans les conditions suivantes: poids du véhicule à vide + 150 kg, plein de carburant, température de 20° C et pression atmosphérique de 1000 mbar.

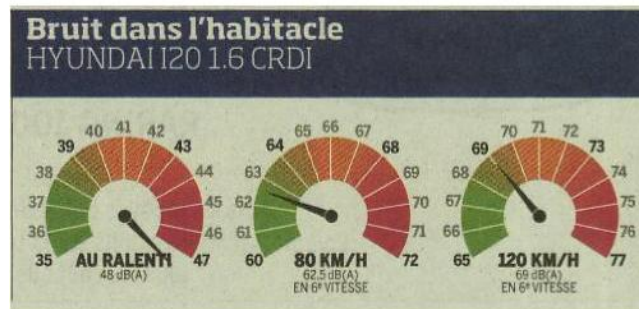


**Habitabilité remarquable pour cette coréenne de 394 cm seulement. Le coffre n'est pas géant, mais il est modulable. Le moteur, qui n'est pas discret, ne manque pas de ressources.** Photos Corminboeuf

### Cotes intérieures HYUNDAI I20



<b>Sièges avant</b>	L = 53-58 cm	H = 38 cm	(rabattus)
A = 93-100 cm		K = 138 cm	R = 85 cm
C = 50 cm	<b>Sièges arrière</b>		S = 110 cm
E = 30-52 cm	B = 94 cm	<b>Vol. du coffre</b>	N = 72 cm
G = 29-34 cm	D = 49 cm	Q = 60 cm	P = 84 cm
I = 139 cm	F = 10-39 cm	Q* = 130-150 cm	T = 198 cm





La Hyundai i20 1.6 CRDi face à la concurrence		Hyundai i20 1.6 CRDi	Alfa Romeo MiTo 1.6 JTDM	Ford Fiesta 1.6 TDCi	Opel Corsa 1.7 CDTI	Renault Modus 1.5 dCi	Skoda Fabia 1.9 TDI
Marques/types							
Nbre de cyl./cylindrée	cm <sup>3</sup>	4/1582	4/1958	4/1550	4/1586	4/1461	4/1896
Puissance max:	kW (ch) à tr/min	94 (128)/4000	88 (120)/3750	66 (90)/4000	92 (125)/4000	76 (103)/4000	77 (105)/4000
Couple maxi	Nm à tr/min	260/1900-2750	320/1750	212/1750	280/2300	240/2000	240/1900
Boîte de vitesses/transmission		M5/traction	M5/traction	M5/traction	M5/traction	M5/traction	M5/traction
Vit. à 1000 tr/min rapp. supérieur	km/h	50,4	51,0	41,7	55,5	48,2	49,0
Poids à vide/lot, en charge	kg	1207/1650	1205 @/1585	1150/1555	1300/1545	1340/1715	1180/1685
Charge remorqueable freinée	kg	1100	-	750	1300	850	1200
0 à 100 km/h	s	12,3	9,9 ①	12,8	9,7	11,7	10,5
1 km départ arrêté	s	33,6	-	37,6	31,2	34,1	32,2
80 à 120 km/h rapp. supérieur	s	15,4	-	12,7	13,6	13,9	12,4
Vitesse de pointe (usine)	km/h	190	198	175	195	184	190
Consommation moyenne	L/100 km	5,9	②	6,4	7,1	5,2	5,4
	L/100 km	4,5 à 8,5	5,7-6,8	5,7-6,8	6,8-8,4	4,5-5,6	4,3-6,7
Consommation normalisée UE	L/100 km	5,5/3,9/4,4	5,9/4,1/4,8	5,2/3,6/4,2	6,2/4,0/4,8	5,7/4,3/4,8	6,5/4,1/5,1
Longueur/largeur	cm	394/171	406/172	395/172	400/173	403/171	395/164
Longueur intérieure AV/AR	cm	139/138	133/127	134/131	140/138	137/137	138/139
Garde au toit AV/AR	cm	95-100/94	94-102/87	93-104/87	93-100/95	90-100/92	102/98
Longueur d'assise AV/AR	cm	50/49	52/46	50/45	51/49	49/46	50/47
Esp. à l'AV pour les jambes	cm	30-52	32-56	36-56	33-53	39-61	37-62
Esp. à l'AR pour les jambes	cm	10-39	6-28	9-30	10-41	5-50	16-44
Volume de coffre (usine)	dm <sup>3</sup>	295/1060	270/950	295/980	285/1050	305/1455	300/1165
ABS/ESP/airbags/silim	x = série	x/N/6/x	x/N/7/opt.	x/opt./5/opt.	x/N/6/x	x/opt./6/x	x/x/4/opt.
Services gratuits	ans/km	-	-	-	-	-	-
CO <sub>2</sub> /Etiquette Energie	A à G	117/A	126/A	110/A	132/A	127/A	135/A
Prix à partir de	Fr.	26890,-	Fr. 27900,-	Fr. 22450,-	Fr. 30500,-	Fr. 27200,-	Fr. 24000,-
Essais dans la RA	No	23/2009	46/2008 ③	12/2009	8/2007	12/2008	37/2007
Appréciations		Design européen, quatre-portes spacieuses, riche équipement de série, moteur puissant, soigné, mais bruyant.	3-portes au look sportif, compartiment arrière un peu juste, comportement agile, Diesel assez bruyant, mauvaise visibilité arrière.	Allure dynamique mais visibilité sujette à discussion. Bonne habitabilité, comportement sûr, moteur puissant, pas d'ESP de série.	Design réussi, haut niveau de sécurité, bonne finition, moteur puissant, mais consommation en conséquences, mauvaise visibilité arrière.	Carosserie de forme inhabituelle, espace généreux, confortable, moteur puissant et sobre, ESP uniquement en option.	Spacieuse, confort d'utilisation élevé, bonnes performances, moteur sur ses vieux jours, puissance modeste, mais consommation favorable.