

# La citadine Hyundai i20 a la sécurité d'une grande



**DIETLIKON. S'inscrivant entre la mini i10 et la compacte i30, la nouvelle i20 se révèle comme une citadine particulièrement polyvalente.**

Venant de remplacer une Getz qui avait eu le mérite de moderniser l'image de Hyundai, la nouvelle i20 affiche pour sa part une physionomie dernier cri, caractérisée par une allure agréable et pleinement contemporaine. Quoique fabriquée en Inde, la i20 a été conçue par le centre de design européen de la marque coréenne, à Rüsselsheim, en Allemagne. Elle intègre les derniers signes de reconnaissance qui personnalisent les gammes du cinquième constructeur mondial, avec un mince bandeau chromé qui surmonte une

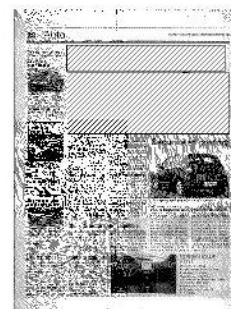
fine calandre, elle-même appuyée sur une grande bouche à air. Plus basse, plus longue et plus large que sa devancière Getz, son empattement a également été rallongé, dans le contexte d'une longueur hors tout qui ne dépasse pas les 4 mètres, comme la nouvelle Volkswagen Polo dévoilée à Genève. Alors que d'autres concurrentes, françaises notamment, débordent de ce gabarit.

Au premier coup d'œil, on est saisi par le sérieux de la réalisation qui préside à la présentation de cette cinquantaine; les boucliers, les bas de caisse et les coques des rétroviseurs extérieurs étant assortis à la teinte de la carrosserie. Idem à l'intérieur, où l'habitacle spacieux et lumineux brille également par l'équipement fourni.

**Jacques Chassot**

## Choix de motorisation équilibré

**MOTEURS.** L'i20 est animée par trois motorisations essence (1.2i de 78 ch, 1.4i de 100 ch et 1.6i de 126 ch) et un puissant turbodiesel 1.6 CRDi de 128 ch avec filtre à particules qui coiffe la gamme. Cette



Argus Ref 34522103

palette de motorisations semble d'autant plus équilibrée qu'une transmission automatique à 4 rapports peut s'associer aux 1.4i et 1.6i, en lieu et place d'une boîte manuelle à 5 vitesses (6 en diesel).

## L'ESP proposé sur toute la gamme

**TECHNIQUE.** Reposant sur une nouvelle plate-forme, l'i20 dispose de trains de roulement conformes aux attentes européennes en matière de tenue de route, avec un train avant pseudo-McPherson et un essieu de torsion à l'arrière. Selon les derniers standards en la matière, la direction à crémaillère est à assistance électrique, et commandée par un volant à trois branches bien dessiné. Quatre disques, dont deux ventilés, assurent le freinage, mais l'aspect le plus emblématique du châssis de la i20 réside dans l'installation

d'un régulateur de trajectoire ESP en série sur les finitions Premium, et en option sur les autres versions (500 fr.).

### HYUNDAI I20 1.4i STYLE

- Poids à vide: env. 1202 kg
- Longueur-hauteur: 3940 mm/1490 mm
- Consommation: 5,6 l mixte
- Capacité du coffre: 295-1060 l
- Cylindrée: 1396 cm<sup>3</sup>, 16 soupapes inj., multipoint
- kW/l/min: 74/à 5500 - 100 ch
- Accélération 0-100 km/h: 11"6
- Vitesse maxi sur circuit: 180 km/h
- Prix: 19 990 fr.



## Sécurité et confort

**ÉQUIPEMENT.** Point fort de la i20, la déformabilité de la coque en cas de choc, conçue en fonction des derniers enseignements, est complétée sur l'ensemble de la gamme par six airbags, des appuie-tête actifs et des prétensionneurs de ceintures aux places avant. Moyennant quoi cette citadine a mérité 5 étoiles, la meilleure note, aux crash-tests sévères EuroNCAP. Par ailleurs l'habitacle, facile à vivre, peut accueillir jusqu'à 5 adultes dans un espace vital fort correct et une fonctionnalité intelligemment réalisée. Les vide-poches sont nombreux et la banquette arrière est fractionnable en 60-40 et

rabattable à plat, avec un seuil de chargement bas. Les trois niveaux de finition (Confort, Style et Premium) généralisent également le verrouillage centralisé, le réglage du siège conducteur en hauteur, ainsi que les fixations Isofix pour siège enfant.



L'i20 a reçu les meilleures notes en matière de sécurité.