

«Votre nouveau meilleur ami»: c'est avec ce slogan, et avec le concours de plusieurs chiens, que le constructeur coréen vante les mérites de sa compacte i30. Essai sans la laisse...

La voix de son maître...

ESSAI 114/2007

Hyundai i30 2.0

- + Rapport prix-prestations
- + Equipement
- + Bonne chaîne cinématique mais...
- ... seulement avec boîte à 5 vitesses
- Finition
- Eclairage diffus vers l'avant

■ ESSAI RA

«Moins d'argent pour beaucoup de voiture», telle est la devise des coréennes. Un peu à l'image des japonaises lorsqu'elles ont débarqué en Europe, il y a une quarantaine d'années. Et comme nos essais récents l'attestent, Hyundai, Kia et compagnie améliorent la qualité de leurs produits à un rythme impressionnant. L'exemple le plus récent est apporté par la Hyundai i30, qui non seulement a été conçue en Europe, mais qui va également être construite en Tchéquie à partir de 2009.

Plateforme commune

Cette compacte de 424,5 cm de long reprend la même plateforme que sa jumelle du groupe, la Kia Cee'd. Si cette dernière s'inspire de l'Audi A3 et de la Toyota Corolla, la i30 se rapprocherait plutôt de l'Alfa Romeo 147, de la BMW Série 1 et de la Honda Civic IMA.

La Hyundai a certes été dessinée en Europe, mais elle n'apporte rien de vraiment nouveau sur le terrain du style. L'i30 Combi Wagon (447,5 cm de long), dont l'arrivée est prévue pour 2008, affiche une personnalité bien plus intéressante. Les choses sont claires: Hyundai ne veut courir aucun risque, préférant faire du volume avec des modèles qui plaisent à tout le monde.

Abstraction faite de sa ligne passe-partout, l'i30 (la désignation elle-même fait immédiatement penser à BMW!) surprend plutôt agréablement. On per-

çoit dès le toucher de la poignée de porte une belle amélioration au niveau des matériaux et des accostages. De même, les portes s'ouvrant largement facilitent grandement l'accès à bord, notamment aux places arrière. En s'installant, l'observateur attentif relèvera les cordons de soudure de cadre de fenêtre grossièrement poncés, chose que l'on ne voit plus depuis belle lurette chez les autres marques.

Une fois la portière refermée, on retient sa respiration, vieux réflexe avec les coréennes... Dès les fortes chaleurs, en effet,



La Hyundai i30 est équipée de série d'un ABS à quatre canaux avec EBD, de l'ESP, de six airbags, de fixations Isofix et d'appuie-tête actifs.

On s'attend à respirer les émanations d'assouplisseurs de plastique habituelles de l'Asie du Sud-Est. Rien de semblable avec la i30, qui se distingue par sa fragrance agréable, même après une exposition prolongée aux rayons du soleil! Un véritable progrès, qu'il faut donc impérativement mentionner ici, d'autant que les matériaux choisis sont en plus agréables au toucher.

Autre atout, l'architecture du cockpit est moderne sur le plan

de l'ergonomie et de l'habitabilité. Les passagers bénéficient de sièges fermes mais confortables, de nombreux vide-poches très pratiques et d'une excellente visibilité. Se garer en marche arrière demande toutefois une certaine accoutumance. Un phénomène qui affecte aujourd'hui presque toutes les compactes.

Dommage que les appuie-tête (actifs) des sièges avant soient un peu trop proéminents. C'est une tradition dans la catégorie, la banquette arrière se rabat asymétriquement. La capacité maximale du coffre est alors de 1250 l, ce qui est tout à fait dans la bonne moyenne de sa classe.

Quelques petits défauts

Le conducteur dispose d'instruments et de manettes de commande sans fioriture ainsi que d'une console centrale légèrement inclinée vers lui. Le

tout tombe bien en main et est intuitif. Excellent! Seul l'éclairage nocturne bleuâtre fait peut-être un peu trop disco (et rappelle VW). En outre, les chiffres des cadrans circulaires auraient mérité d'être un peu plus gros, soit plus lisibles.

Détail étrange: les tapis de sol sans fixation, en particulier devant le siège du conducteur. Notre plus grande crainte? Que la moquette se coince entre les pédales! Voilà pour les critiques. Pour le reste, l'i30 a vraiment de solides arguments à faire valoir, à commencer par son équipement: la version de base 1.4 Comfort (à partir de 19900 francs) dispose de phares antibrouillard, de levres électriques, d'un siège conducteur réglable en hauteur, d'une prise de 12 volts ou d'un autoradio/CD avec télécommande au volant et de confortables prises pour lecteur MP3 ou clé USB.

La 2.0 Premium que nous avons testée était en outre équipée d'un volant réglable en longueur et en profondeur, d'une climatisation et d'une boîte à gants réfrigérée, d'accoudoirs centraux et d'une télécommande radio, accessoires déjà proposés sur la version Style (avec un 1,6-litre à essence à partir de 24990 francs). En exclusivité sur la Premium, le constructeur Hyundai propose des jantes de 17 pouces avec inserts en chrome, sellerie tissu-cuir, sièges chauffants, régulateur de vitesse, aide au parcage arrière ou contrôle de la pression des pneumatiques.

Encore une coréenne privée de système de navigation, direz-vous. Mais est-ce véritablement un inconvénient aujourd'hui? Les systèmes embar-

qués coûtent la plupart du temps extrêmement cher et sont souvent déjà obsolètes à la

réception du véhicule, en particulier dans ce segment. Hyundai recommande des solutions de deuxième monte, moins chères et souvent meilleures.

En toute sécurité

Sur le plan de la sécurité, les coréennes font la plupart du temps tout juste. La Hyundai i30 est équipée de série d'un ABS à quatre canaux avec EBD, de l'ESP, de six airbags, de fixations Isofix et des appuie-tête actifs déjà évoqués.

A cela s'ajoutent les renforts de carrosserie usuels. Pour le test Euro NCAP, l'i30 a obtenu quatre des cinq étoiles possibles pour la protection des occupants. Il suffit de circuler sur de mauvaises routes pour constater qu'on a affaire à une voiture très solide. L'i30 ne laisse échapper aucun grincement ou autres craquements.

Pratiquement que des bonnes surprises sur le plan dynamique. A commencer par cette direction assistée légère et sensible qui assure des retours d'informations suffisamment directs et permet des changements de direction instantanés. La suspension qui privilégie le confort, la stabilité directionnelle ainsi que le comportement en virage sont eux aussi dignes d'éloges.

La i30 affiche longtemps sa neutralité avant de se montrer légèrement sous-vireuse. L'impression d'avoir affaire à un chien fidèle et bien éduqué, pour reprendre le slogan du constructeur. Le circuit de freinage, lui aussi, est convaincant. Il se dose avec précision, permettant à cette voiture d'un

peu plus de 1,3 tonne à vide de s'arrêter au bout de 38 mètres plusieurs fois consécutivement à partir de 100 km/h.

Le système d'éclairage de la i30 pose en revanche une énigme: la nuit, les réflecteurs des phares produisent de chaque côté de la proue un cône clair qui a si désagréablement gêné les voitures que nous croisons que certains conducteurs nous ont fait un appel de phares.

Chaîne réussie

Equipée du moteur 2 litres essence, notre i30 a tout pour plaire, avec sa boîte manuelle dont l'étagement est très réussi. Une boîte très souple qui séduit dès qu'on débraye et qui transmet suffi-

samment de couple sur tous les rapports. A 50 km/h, le moteur

tourne à 3300 tr/min en deuxième, à 2200 tr/min en troisième ou à un régime particulièrement relaxant de 1700 tours en quatrième sans que cela ne génère d'à-coups. De même, les accélérations sont très flatteuses. Malgré un kilométrage encore limité, la coréenne a avalé le 0 à 100 km/h une seconde plus vite qu'indiqué par l'usine.

L'isolation phonique de l'habitacle a été parfaitement solutionnée. Jusqu'à 100 km/h, l'i30 est agréablement silencieuse. Mais, à partir de cette vitesse, les bruits de roulement deviennent plutôt présents. Une sixième vitesse ne serait pas superflue.

A 100 km/h déjà, le moteur tourne à un régime de rotation inutilement élevé; même en cinquième, on est déjà à 2700 tr/min. Si l'on veut rouler à 180 km/h ou plus, l'aiguille du compte-tours flirte avec les 5000 tr/min. Un handicap sur les longues distances!

L'absence de ce sixième rapport se fait aussi sentir à la

pompe. Nous avons mesuré des chiffres de consommation nettement supérieurs à ceux de l'usine. Nous avons même calculé plus de 12 litres en conduite rapide sur autoroute allemande. Sur les routes suisses, cette lacune ne devrait guère être gênante. Peugeot a renoncé d'ailleurs à équiper sa 308 d'une sixième vitesse.

Une garantie de bien-être

Malgré les petits défauts entrevus, le verdict est donc positif: la Hyundai i30 est l'une des meilleures coréennes disponibles actuellement sur le marché. Elle coûte encore nettement moins cher que les produits européens et ne donne pas l'impression d'être une voiture low-cost.

Au surplus, le généreux forfait de service et de garantie (trois ans de garantie complète sans limitation de kilométrage) devrait favoriser la prochaine adoption de votre nouvel ami.

.....
@ Autres images et essais
www.revueautomobile.ch

X Mesures RA: Hyundai i30 2.0

Accélération		40-120 km/h s	15,5
0- 40 km/h	2,4 s	40-140 km/h s	20,6
0- 60 km/h	4,2 s		IVe Ve
0- 80 km/h	6,4 s	80-100 km/h s	5,3 6,2
0-100 km/h	9,3 s	80-120 km/h s	11 15,9
0-120 km/h	13,8 s	80-140 km/h s	17,5 26,2
0-140 km/h	19 s		
0-160 km/h	27,2 s		
1 km départ arrêté	30,7 s		
Vitesse de pointe			
usine	205 km/h		
Reprises			
sur chacun des rapports			
	lle lle		
40- 60 km/h s	2,3 3,7		
40- 80 km/h s	5,6 7,4		
40-100 km/h s	11,3		

Distance de freinage

120-0 km/h	53,6 m
100-0 km/h	38,1 m
80-0 km/h	24,4 m
60-0 km/h	13,4 m
50-0 km/h	9,2 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

Hankook Optimo K415.

Consommation (95 RON)

Moyenne	8,6 L/100 km
Autoroute, fluide	7,4 L/100 km
Sur route et autoroute,	
vitesse irrégulière	8,5 L/100 km
En agglomération	11,2 L/100 km
Parcours RA	7,9 L/100 km
Autonomie moyenne	620 km

Niveau sonore

Au ralenti	48 dB(A)
Vitesse observée	
50 km/h en 3e vit.	59,5 dB(A)
80 km/h en 5e vit.	63,5 dB(A)
120 km/h en 5e vit.	68 dB(A)

Poids

A vide (DIN)	1340 kg
--------------	---------

Répartition AV/AR 62/38%

Poids/puissance

12,8 kg/kW 9,4 kg/ch

Diamètre de braquage

Nombre de tours du volant 2½
Ø entre murs (g./dr.) 11,3/11,4 m

Étalonnage du compteur

30 km/h compteur = 28 km/h eff.
50 km/h compteur = 47 km/h eff.
80 km/h compteur = 77 km/h eff.
120 km/h compteur = 116 km/h eff.
1 km au compteur = 995 m eff.

Conditions des mesures

Kilométrage antérieur 1900

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



Au menu, des jantes chromées.



Capacité jusqu'à 1250 dm³.



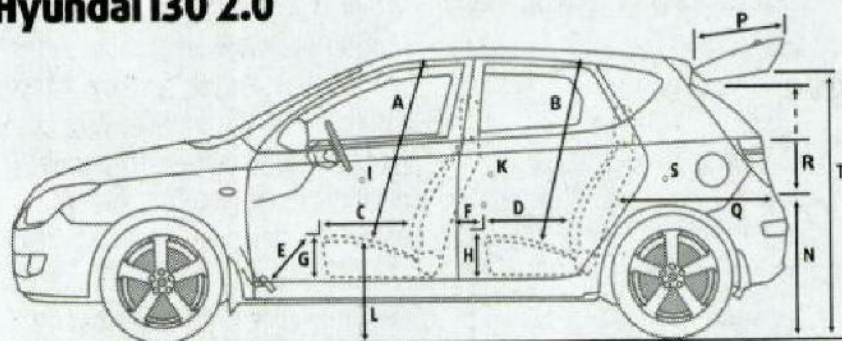
Confort aux places arrière.



Soudures un poil trop visibles.

Cotes intérieures

Hyundai i30 2.0



Sièges avant	L = 55-59 cm	K = 140 cm	S = 105 cm
A = 86-100 cm	Sièges arrière	Vol. du coffre	N = 68 cm
C = 50 cm	B = 93 cm	Q = 52-79 cm	P = 77x103 cm
E = 30-54 cm	D = 46 cm	Q* = 142 cm	T = 188 cm
G = 29-33 cm	F = 17-47 cm	(rabattus)	
I = 142 cm	H = 36 cm	R = 49-85 cm	



Fiche technique

Prix

Dès Fr. 29 990.-. Voiture essayée, avec peinture métallisée Fr. 30 580.-.

Voiture mise à disposition par

Hyundai Suisse, 8406 Winterthur;
www.hyundai.ch

Moteur (ECE)

4 cyl. (82 x 93,5 mm), 1975 cm³, compr. 10,1:1; 105 kW (143 ch) à 6000 tr/min, 186 Nm à 4600 tr/min; 95 RON.

Moteur (construction)

4 soup. par cyl. (CVVT), 2 arbres à cames en tête (courroie crantée), bloc et cul. en all. léger, vilebrequin à 5 paliers.

Transmission

Aux roues avant, ESP, boîte manuelle à cinq vit.: I/re 3,31; II/e 1,96; III/e 1,26; IV/e 0,98; Ve 0,78; R 3,58; pont 4,19.

Chassis

Carrosserie autoporteuse, AV suspension à roues indépendantes avec jambes élastiques (McPherson), AR essieu multibras; AV/AR amortisseurs, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis.

Trains roulants

Freins à disques sur les quatre roues (vent. à l'AV), Ø AV 28 cm, AR 26,2 cm; rés. 53 l; pneus 225/45 R 17, jantes 7).

Carrosserie, poids

Berline 5 portes, 5 places; poids à vide 1430 kg, poids total adm. 1780 kg, charge tractable max. freinée 1500 kg.

Dimensions

Long. 424,5 cm, larg. 177,5 cm, haut. 148 cm; empatt. 265 cm, voies AV/AR 154/153,5 cm, coffre 340/1250 dm³.

Performances (usine)

Vitesse maxi 205 km/h, V à 1000 tr/min en Ve 35,6 km/h; 0 à 100 km/h 10,6 s; cons. UE 5,9/7,1/9,3 l/100 km; CO₂ 170 g/km; Etiquette Energie cat. C.

Garanties

Services gratuits et garantie 3 ans sans limit. de km. Garantie suppl. opt. de 4 ans/100 000 km pour Fr. 460.-; 5 ans sans limit. de km pour Fr. 815.-; anticorrosion 10 ans, mobilité 10 ans.

Équipement

Phares antibrouillard, vitres et rétroviseurs extérieurs électr., régulateur de vitesse, sièges chauffants AV, clim aut., radio/CD avec commandes au volant, assistance de stationnement AR, contrôle de la pression des pneus.

Options (extraits)

Peinture métallisée Fr. 590.-, boîte automatique à quatre rapports Fr. 1500.-.



Hyundai i30 2.0 face à la concurrence



Marques/types

Hyundai i30 2.0

Nbre de cyl./cylindrée	cm ³	4/1975
Puissance	kW (ch) à tr/min	105 (143)/6000
Couple maxi	Nm à tr/min	186/4600
Transmission/boîte de vitesses		M5/FWD
Poids à vide/tot. en charge	kg	1430/1780
Charge remorquable freinée	kg	1500
0 à 100 km/h	s	9,3
1 km départ arrêté	s	30,7
80 à 120 km/h sur le rapp. supérieur	s	15,9
Vitesse de pointe (usine)	km/h	205
Consommation moyenne	L/100 km	8,6
min/max	L/100 km	7,4 - 11,2
Longueur/largeur	cm	424,5/177,5
Largeur intérieure AV/AR	cm	142/140
Garde au toit AV/AR	cm	86-100/93
Longueur d'assise AV/AR	cm	50/46
Esp. à l'AV pour les jambes	cm	30 - 54
Esp. à l'AR pour les jambes	cm	17 - 47
Volume de coffre (usine)	dm ³	340/1250
ABS/ESP/airbags/clim	x = série	x/x/6/x
Services gratuits	ans/km	-
Emission de CO ₂	g/km	170
Etiquette Energie	A à G	C
Prix à partir de	Fr.	29 990.-
Essais dans la RA	No	41/2007

Appréciations

* Données d'usine
 ** 120i avec 110 kW/150 ch
 *** 1.9 JTD **** 1.6 FSI
 ***** airbag genoux Fr. 300.-
 ***** seul. 5 portes

**Compacte made in Korea.
 A revoir sur certains détails
 mais bon résultat d'ensem-
 ble. Prix relativement
 avantageux, prestations
 de garantie complètes.**



BMW 118i

Marques/types

		4/1995
Nbre de cyl./cylindrée	cm	105 (143)/6000
Puissance	kW (ch) à tr/mir	190/4500
Couple maxi	Nm à tr/mir	M6/RWD
Transmission/boîte de vitesses		1350/1775*
Poids à vide/tot. en charge	kg	1200
Charge remorquable freinée	kg	8,8*
0 à 100 km/h	s	29,7*
1 km départ arrêté	s	-
80 à 120 km/h sur le rapp. supérieur	s	210
Vitesse de pointe (usine)	km/h	5,9*
Consommation moyenne	L/100 km	4,7 - 7,9*
min/max	L/100 km	424/175
Longueur/largeur	cm	146/143
Largeur intérieure AV/AR	cm	89-98/93
Garde au toit AV/AR	cm	52-57/51
Longueur d'assise AV/AR	cm	34 - 58
Esp. à l'AV pour les jambes	cm	5 - 30
Esp. à l'AR pour les jambes	cm	330/1150
Volume de coffre (usine)	dm ³	x/x/6/x
ABS/ESP/airbags/clim	x = série	10/100 000
Services gratuits	ans/km	140
Emission de CO ₂	g/km	A
Etiquette Energie	A à G	35 700.-
Prix à partir de	Fr.	39/2004**
Essais dans la RA	No	

Appréciations

* Données d'usine

** 120i avec 110 kW/150 ch

*** 1.9 JTD **** 1.6 FSI

***** airbag genoux Fr. 300.-

***** seul. 5 portes

Ambitieuse premium au format 4,2 m. Habitabilité la plus réduite, mais la meilleure qualité de finition et la plus grande dynamique. La seule à propulsion.



Marques/types

Nbre de cyl./cylindrée	cm	110 (150)/5500
Puissance	kW (ch) à tr/mir	230/3000
Couple maxi	Nm à tr/mir	M6/FWD
Transmission/boîte de vitesses		1350/1785
Poids à vide/tot. en charge	kg	1300
Charge remorquable freinée	kg	8,5*
0 à 100 km/h	s	-
1 km départ arrêté	s	-
80 à 120 km/h sur le rapp. supérieur	s	-
Vitesse de pointe (usine)	km/h	7,1*
Consommation moyenne	L/100 km	5,8-9,3*
min/max	L/100 km	433,5/179
Longueur/largeur	cm	141/137
Largeur intérieure AV/AR	cm	94-102/92
Garde au toit AV/AR	cm	51/50
Longueur d'assise AV/AR	cm	34-56
Esp. à l'AV pour les jambes	cm	6-28
Esp. à l'AR pour les jambes	cm	400/1175
Volume de coffre (usine)	dm ³	x/x/7*****/x
ABS/ESP/airbags/clim	x = série	-
Services gratuits	ans/km	167
Emission de CO ₂	g/km	C
Etiquette Energie	A à G	27 950.-
Prix à partir de	Fr.	18/2007***; Essai suit
Essais dans la RA	No	

Appréciations

* Données d'usine
 ** 120i avec 110 kW/150 ch
 *** 1.9 JTD **** 1.6 FSI
 ***** airbag genoux Fr. 300.-
 ***** seul. 5 portes

Fiat Bravo 1.4 T-Jet 16V

		4/1368
		110 (150)/5500
		230/3000
		M6/FWD
		1350/1785
		1300
		8,5*
		-
		-
		-
		7,1*
		5,8-9,3*
		433,5/179
		141/137
		94-102/92
		51/50
		34-56
		6-28
		400/1175
		x/x/7*****/x
		-
		167
		C
		27 950.-
		18/2007***; Essai suit

**Rivale de la Golf. Charme
italien, qualité et habita-
bilité respectables.
Existe actuellement
uniquement en version
cinq portes.**



Peugeot 308 1.6 Turbo

Marques/types

Nbre de cyl./cylindrée	cm	4/1598
Puissance	kW (ch) à tr/mir	110 (150)/5800
Couple maxi	Nm à tr/mir	240/1400
Transmission/boîte de vitesses		M5/FWD
Poids à vide/tot. en charge	kg	1400/1830*
Charge remorquable freinée	kg	1650
0 à 100 km/h	s	8,8*
1 km départ arrêté	s	29,8*
80 à 120 km/h sur le rapp. supérieur	s	-
Vitesse de pointe (usine)	km/h	213
Consommation moyenne	L/100 km	7,1*
min/max	L/100 km	5,6-9,8*
Longueur/largeur	cm	427,5/181,5
Largeur intérieure AV/AR	cm	142/140
Garde au toit AV/AR	cm	94-102/92
Longueur d'assise AV/AR	cm	48/46
Esp. à l'AV pour les jambes	cm	34-54
Esp. à l'AR pour les jambes	cm	13-37
Volume de coffre (usine)	dm ³	350/1200
ABS/ESP/airbags/clim	x = série	x/x/7*****/x
Services gratuits	ans/km	3/100 000
Emission de CO ₂	g/km	167
Etiquette Energie	A à G	C
Prix à partir de	Fr.	30 350.-
Essais dans la RA	No	Essai suit

Appréciations

* Données d'usine

** 120i avec 110 kw/150 ch

*** 1.9 JTD **** 1.6 FSI

***** airbag genoux Fr. 300.-

***** seul. 5 portes

Nouvelle. Moteurs modernes, châssis privilégiant le confort, comportement dynamique globalement équilibré. La trois-portes est annoncée pour 2008.



VW Golf 2.0 FSI

Marques/types

		4/1984
Nbre de cyl./cylindrée	cm	110 (150)/6000
Puissance	kW (ch) à tr/mir	200/3500
Couple maxi	Nm à tr/mir	M6/FWD
Transmission/boite de vitesses		1390/1810*
Poids à vide/tot. en charge	kg	1400
Charge remorquable freinée	kg	8,9*
0 à 100 km/h	s	-
1 km départ arrêté	s	-
80 à 120 km/h sur le rapp. supérieur	s	206
Vitesse de pointe (usine)	km/h	7,6*
Consommation moyenne	L/100 km	5,9 - 10,6*
min/max	L/100 km	420,5/176
Longueur/largeur	cm	143/140
Largeur intérieure AV/AR	cm	95 - 100/95
Garde au toit AV/AR	cm	50/46
Longueur d'assise AV/AR	cm	34 - 57
Esp. à l'AV pour les jambes	cm	10 - 38
Esp. à l'AR pour les jambes	cm	350/1305
Volume de coffre (usine)	dm ³	x/x/6/x
ABS/ESP/airbags/clim	x = série	-
Services gratuits	ans/km	182
Emission de CO ₂	g/km	C
Etiquette Energie	A à G	32 990.-
Prix à partir de	Fr.	39/2005****
Essais dans la RA	No	

Appréciations

* Données d'usine

** 120i avec 110 kW/150 ch

*** 1.9 JTD **** 1.6 FSI

***** airbag genoux Fr. 300.-

***** seul. 5 portes

Une classique parmi les compactes dans sa cinquième génération. Equipement de série suffisant avec, en prime, une liste d'options interminable.