

La Hyundai i30 se présente comme une allemande

WINTERHOUR. Avec sa nouvelle compacte i30, Hyundai apparaît bien armé pour faire son trou dans le segment du marché le plus disputé d'Europe.

Fini le temps où les Hyundai étaient de petites autos sommaires mais pas chères. Depuis la Sonata, le constructeur coréen s'est largement hissé au niveau des standards européens. Et sa compacte 5 portes i30 qui vient d'apparaître témoigne d'une avancée supplémentaire dans cette direction. La bonne façon, pour le groupe

Hyundai (constitué de la marque éponyme et de Kia), de se rapprocher de son but: s'imposer au 5e rang des constructeurs mondiaux à l'horizon 2010.

Première évolution notable: l'appellation, nouvelle, qui débute maintenant par la voyelle «i», choisie en tant que lettre la plus fréquemment rencontrée dans les

HYUNDAI I30

ON APPRÉCIE

- Qualité de construction
- Equipement de série fourni
- Diesels toniques et sobres
- Filtres à particules en diesel
- Volant réglables sur les deux axes

langues utilisant l'alphabet romain! Pour sa part, le nombre positionne classiquement le modèle dans la gamme, laissant en l'occurrence la place pour les remplaçantes de l'Atos (i10) et de la Getz (i20).

ON REGRETTE

- Instrumentation peu lisible le jour
- Manque de notoriété dans ce segment du marché

Elaborée sur la plateforme de sa cousine Kia Cee'd, l'i30 reste cependant construite en Corée du Sud, quand sa rivale intergroupe est fabriquée en Europe centrale.

Jacques Chassot

Technique

Les cotes

Longueur 4245 mm. Largeur hors rétros 1775. Hauteur 1480. Coffre: 340/1250 l. Poids à vide: 1431 kg. Réservoir: 53 litres.

★★★★★★★★★★★★

Mécanique

4 cylindres 16 soupapes essence inj. mult. 1975 cm³, 105 kW/143 ch à 6000 tr/min. BV M 5 vit. ou A 4 vitesses.

★★★★★★★★★★★★

Consommation

Mixte: 7,1 l/100. Urbaine: 9,3 l. Route: 5,9 l. Moy. de l'essai: 8,5 l. Emissions de CO₂: 170 g/km.

★★★★★★★★★★★★

Le chrono

V. max. sur circuit: 205 km/h. De 0 à 100 km/h: 10,6".

★★★★★★★★★★★★

Seule option

Peinture métallisée ou mica à 4 couches (et clim pour la 1.4i Confort de base).

★★★★★★★★★★★★

Le prix

Dès 19 990 fr. (1.4i Confort). Modèle essayé 29 990 fr. (2.0i Premium).



ÉQUIPEMENT Parfaitement dans le coup, sa ligne apparaît plaisante, avec de petits airs de BMW Série 1 à l'arrière. Conformément à l'esprit Hyundai, l'équipement se révèle assez complet dès la finition d'accès Confort, avec un régulateur de trajectoire de série. L'air conditionné s'ajoute dans l'exécution cœur de gamme Style, alors que le stade Premium, apanage des meilleures motorisations, se montre carrément raffiné. Comme ses voitures viennent de loin, Hyundai est adepte du «sans option».

HABITACLE Classique, bien ficelé, rationnel et qualitativement convaincant, l'aménagement intérieur s'apprécie également au travers des nombreuses possibilités de rangement et la bonne habitabilité générale, notamment aux places arrière. Avec toute la fonctionnalité voulue pour agrandir un coffre déjà généreux à la base.



Des airs de BMW Série 1 à l'arrière. L'avant rappelle Mazda. dr

TECHNIQUE On a ici le meilleur de la technologie habituelle dans cette catégorie, avec train avant McPherson et multibras à l'arrière, et 5 étoiles EuroNCAP en sécurité passive. L'i30 étant animée par trois propulseurs essence (1.4i 109 ch, 1.6i 122 ch et 2.0i 143 ch) et deux diesel (1.6 CRDi 115 ch et 2.0 CRDi 140 ch).



CONDUITE Le châssis de l'i30 aval les grandes courbes rapides avec la maestria d'une sportive. Et dans une stabilité d'assiette qui n'occulte pas le confort d'amortissement. Avec de bons freins et une excellente direction à assistance électrique, l'i30 fait partie des compactes les plus agréables à conduire. A l'exception du 1.4i 109 ch essence, cotonneux et bruyant, les autres motorisations sont attrayantes.