

Essai - Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDi : Le break sans prétention

Alors que la guerre des SUV fait rage, certains constructeurs jouent encore la carte de la pluralité et offrent au marché la traditionnelle mais néanmoins spacieuse alternative du break. Hyundai fait partie de ce groupe et décline la i30 en version baptisée "Wagon".



- 4 cylindres, turbo, essence, 1353 cm³
- 140 ch à 6'000 t/min
- 242 Nm dès 1'500 t/min
- Boîte de vitesses DCT, 7 rap.
- Vitesse maxi : 208 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.2 sec.
- Poids : 1'532 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'585 x 1'795 x 1'475
- Conso. mesurée : 8.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 125 g/km (E)
- dès CHF 19'190.-, mod. essayé: CHF 37'400.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

La Hyundai i30, c'est déjà 10 ans d'existence et trois générations au compteur.

Elle est surtout devenue la pierre angulaire de la gamme du constructeur sud-coréen, puisque déclinée en quatre versions de carrosserie différentes. Tantôt berline compacte, tantôt “hatchback” survitaminée, la i30 N dont nous vous proposerons un essai très prochainement, elle est aussi disponible en configuration “Fastback” ou “Wagon”. C’est cette dernière que nous testons ici.

Dans l’étendue pléthorique d’offres que proposent les marques aujourd’hui, où se situe Hyundai avec son break ? Les hommes de Séoul tiennent-ils la cadence face à l’avancée fulgurante de la qualité dans le monde automobile ou, au contraire, marquent-ils le pas ? La réponse dans la suite !



A l’extérieur

La seconde génération d’i30, apparue en 2012, avait profité d’un joli renouveau stylistique, offrant plus de modernité et de caractère au modèle. La plus récente des itérations, datant de l’année passée, est plus timide sur l’évolution, mais confirme la volonté de Hyundai “d’européaniser” son design et de coller avec les canons de beauté de nos contrées. Ainsi l’allure générale est sobre et plus raffinée.

La face avant se construit sur le nouvel élément signature de la marque qu’est la grille de radiateur “en cascade”. Apparaissant bombée de profil, elle est entourée d’une ligne chromée et arbore ce motif distinctif rappelant une chute synchronisée de gouttelettes. Les phares avant sont étirés et apportent un regard déterminé à la voiture. Petite déception stylistique, les feux diurnes sont excentrés sur le bouclier et ne participent que trop peu au caractère d’ensemble.

L’arrière est quant à lui assez traditionnel. Les projecteurs intègrent dans leurs dessins la fin de la ligne de ceinture. Le hayon structure le tout et est entouré, dans sa partie supérieure, d’un spoiler qui finit harmonieusement la ligne du pavillon.

Sur les flancs, point de fioritures : l'arête saillante formée par le trait de ceinture est le seul élément structurant. On peut cependant noter la part belle donnée à l'espace vitré.



A l'intérieur

Sitôt installé dans l'habitacle, on peut constater que le ressenti général de qualité est très bon. L'ambiance globale est certes monochrome, sans doute trop austère pour certains, mais aucune matière ne jure, rien ne grince et chaque bouton, levier, commodo s'actionne avec souplesse. Le plastique moussé recouvrant la planche de bord est d'excellente facture, tout comme le cuir de la sellerie.

Notre véhicule d'essai profite de la finition "Vertex", soit le haut de la gamme. La dotation de série y est donc maximum et franchement généreuse. Les assistances au conducteur sont nombreuses et à jour, allant du régulateur de vitesse actif, de l'alerte de franchissement de lignes avec correction de trajectoire, ou encore du système de freinage d'urgence avec détection de piétons. Le toit panoramique fait aussi partie de l'offre standard. Couvrant pour l'entièreté du pavillon, il s'ouvre électriquement en volet ou sur la moitié de la longueur et nourrit agréablement en lumière l'intérieur.

Les ingénieurs maison ont opté pour un placement original de l'écran tactile 8 pouces : il surplombe la console centrale et en est totalement détaché. Sa position "flottante", plus relevée que les standards habituels, le rend ainsi plus accessible et plus facilement consultable. Il concentre efficacement la quasi-totalité des fonctions de la voiture et abrite un système d'infodivertissement fonctionnel, connecté et réactif.

Les sièges avant offrent un confort convenable et de larges assises, mais souffrent d'un maintien latéral un peu juste. Si la voiture n'est en rien sportive, il demeure que l'on peut rapidement glisser sur le côté lors de virages un rien serrés. A l'arrière, le constat est mitigé : la banquette deux tiers/un tiers offre

deux bonnes places, l'emplacement central apparaissant comme une solution d'appoint. La hauteur sous pavillon est très bonne et pourrait convenir aux grands gabarits... si l'espace réservé aux jambes n'était pas si maigre. À la vue du volume offert ailleurs dans l'habitable, cette étroitesse constitue définitivement le point faible de l'i30 Wagon. Pour sa part, le coffre se situe dans la moyenne haute du segment. D'un volume de 602 litres dans sa configuration standard, il passe à 1'650 litres une fois la banquette rabattue.



Sous le capot

Cinq blocs moteur composent la gamme de cette i30 Wagon. Côté essence, il est possible d'opter pour le trois-cylindres 1.0 T-GDi ou les quatre-cylindres 1.4 et 1.4 T-GDi, les puissances développées étant respectivement de 120, 100 et 140 chevaux, pour des couples de 172, 134 et 242 Nm.

La différence flagrante de performance entre les deux moutures de 1.4 litre s'explique par l'appellation T-GDi qui accompagne le plus efficace des deux, acronyme signifiant "Turbocharged Gasoline Direct Injection". Si le concept de turbo est familier à plus ou moins tout le monde, le reste de la dénomination peut sembler être un terme purement marketing. Pourtant, l'avancée technologique est réelle : alors que les moteurs conventionnels injectent le mélange air-essence depuis un collecteur d'admission dans les chambres, dans le cas d'un moteur GDi, la soupape d'admission ne laisse entrer que de l'air tandis que l'essence est injectée directement dans le cylindre. Pareille technologie permet d'améliorer, en

plus de la puissance et du couple, la consommation.

Le pendant diesel n'est composé que d'un bloc, le 1.6 CRDi, mais décliné en deux versions : 110 ou 136 chevaux. Selon la boîte de vitesse choisie, le couple disponible est de 280 ou 300 Nm.

Question transmission, seule la boîte manuelle six vitesses peut accompagner les essences 1.0 T-GDi et 1.4, tandis que les autres moulins peuvent accueillir boîte manuelle ou automatique double-embrayage DCT sept rapports.

Fait notable, l'i30 Wagon ne propose pas de transmission intégrale et se cantonne à la simple traction.



Au volant

C'est par une énième journée pluvieuse d'un hiver particulièrement maussade que je commence mon essai de l'i30 Wagon 1.4 T-GDi. Quand bien même la météo n'est pas clémente, le planning est chargé et les activités nombreuses. La première parmi toutes me permet immédiatement de mettre au défi l'aspect pratique de ce break : le hockey. Gardien de mon état, je dois trainer à chaque entraînement ou match un imposant sac de 400 litres, rempli naturellement à ras bord d'équipements. Le charger dans le coffre est donc un parfait exercice. Je n'ai pour le coup rien à redire : le seuil de chargement est à hauteur raisonnable, la largeur permet de glisser mon sac de 115 cm de long sans difficulté. La toile rétractable me laisse profiter de l'espace en hauteur et la profondeur est tout juste suffisante, avec un siège rabattu, pour entreposer en long ma canne de 151 cm.

Pour aller griffer la glace, il me faut à la fois parcourir des petites rues de villages genevois, des routes de campagne tout comme de l'autoroute. Un aspect de la conduite surprend immédiatement : avec un empattement de 2'650 mm quelque peu standard pour ce segment, la Wagon est agile. La direction est souple, dans la

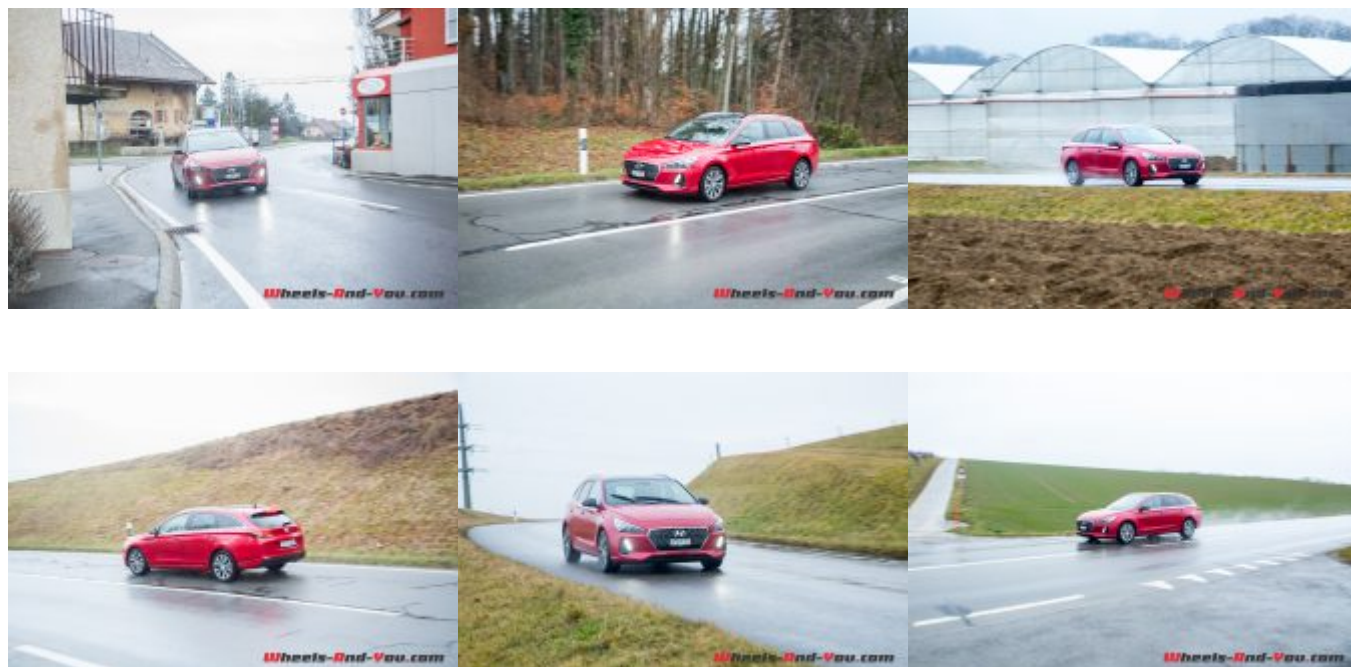
juste mesure, mais peu communicative. La connexion avec la route est abstraite et la quasi-intégralité des informations proviennent du châssis. Cela écorne le plaisir de conduire et l'appréciation du revêtement qui me devance. Le rayon de braquage est lui excellent et facilite les manœuvres sur routes étroites, le milieu urbain ne représente alors aucun écueil. Si les suspensions sont un poil trop fermes à mon goût, l'amortissement est néanmoins bon. Il filtre bien les aspérités du bitume et rend les montagnes du bout du Lac qui servent de dos d'ânes moins douloureuses.

Quand la limitation de vitesse passe à 80 km/h, je constate sans délai que la dynamique du groupe motopropulseur est timide. L'accélération lors d'une franche sollicitation est correcte, sans être incroyable. De la même manière, les relances ne sont pas foudroyantes. Pour amorcer un dépassement, il m'arrive régulièrement d'aller claquer deux rapports pour obtenir un semblant de vigueur du moteur. A très basse vitesse, la boîte automatique DCT7 de notre modèle d'essai fait même des caprices. Ainsi, lors de l'ultime approche d'un rond-point, je me retrouve dans la délicate situation de n'avoir purement et simplement aucun jus alors que je sollicite nettement l'accélérateur. Problème d'algorithme de boîte ou étagement du deuxième rapport trop haut, le mystère reste encore entier.

Une fois introduit dans le trafic autoroutier, je n'éprouve aucune peine à parcourir les dernières dizaines de kilomètres qui me séparent de la patinoire. Le caractère souple de la voiture, bien complété par la solide armada d'assistances au conducteur, me pousse à adopter une posture tranquille. Je me contente simplement de passer les véhicules les plus lents et finis par poser mon camp sur la voie la plus à droite, l'électronique me plaçant à bonne distance du véhicule qui me précède. Les kilomètres s'enchaînent alors, me laissant profiter du dernier épisode de mon podcast favori ou de mon album live préféré de Dire Straits, les 6 haut-parleurs le retranscrivant convenablement.

Dernier passage obligé, pour parfaire cet essai : la montagne. Et quoi de mieux que les terres valaisannes pour une journée luge et un peu d'amusement dans les lacets qui m'amènent aux pistes ? En bout de ligne, le voyage ne relève ni d'un terrible labeur ni d'une simple formalité. La boîte DCT se révèle indécise, jonglant trop souvent avec les rapports. Il m'apparaît vite judicieux de prendre le contrôle et de gérer manuellement la transmission., En montée d'abord, pour obtenir la bonne allure en entrée d'épingle et ne pas me faire surprendre en milieu de virage par un moteur descendant trop vite dans le régime. En descente ensuite,

pour laisser le frein-moteur opérer, d'autant plus que l'i30 Wagon a la grande qualité d'être très roulante. Malgré ce léger inconfort de conduite, je boucle les deux heures et demie de route sans peine, pleinement prêt à manger de la poudreuse.



Verdict

Pour répondre à la problématique posée initialement, je peux affirmer sans aucun doute que l'i30 Wagon est à la page. L'aspect technologique, quelle que soit la finition choisie, est en phase avec les propositions du moment.

La qualité de construction permet à ce break de faire front à la concurrence et son habitabilité, comme sa dimension pratique, constituent une alternative crédible pour tout ceux qui ne désirent pas un SUV et veulent faire le choix d'une berline à budget modéré. Les agréments de conduite qui émergent de cette voiture font d'elle cependant une automobile sans grand relief.

La proposition se résume – et c'est à mon goût suffisant – à un comportement sain et un confort réel. Point d'extravagances, de sensations particulières, juste de l'efficacité sans prétention.



Prix et options - Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDi Vertex

Prix de base : CHF 34'400.-

Boîte de vitesse à double embrayage DCT 7 rapports : CHF 2'200.-

Peinture métallisée "Fiery Red" : CHF 800.-

Prix TOTAL : CHF 37'400.-



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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai i30 Wagon ainsi qu'au garage Grimm Centre - Groupe Chevalley au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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 Nexø

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

