Essai – Hyundai i20 N : Amusante et efficace

Chez Hyundai, la lettre N décrit les versions performantes de ses modèles grand public. La marque coréenne propose depuis peu une version N de sa i20, une voiture qui se positionne sur le terrain des VW Polo GTi et autre Ford Fiesta ST.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1’598 cm^3
- 204 ch à 5’500 t/min
- 275 Nm à 1’750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.2 sec.
- Poids : 1’190 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’075 x 1’775 x 1’440
- Conso. mesurée : 7.56 l/100km
- Emissions CO_2 : 158 g/km (D)
- dès CHF 29’950.-, mod. essayé: CHF 34’850.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Wheela And You a déjà essayé la i30 N qui servait de base à la voiture de rallye de la marque engagée dans le championnat WRC. Si le segment n’est plus forcément

très porteur en Europe où même les jeunes acquièrent souvent un véhicule du segment supérieur comme première voiture, Hyundai propose tout de même la i20 N à son catalogue 2021-2022.

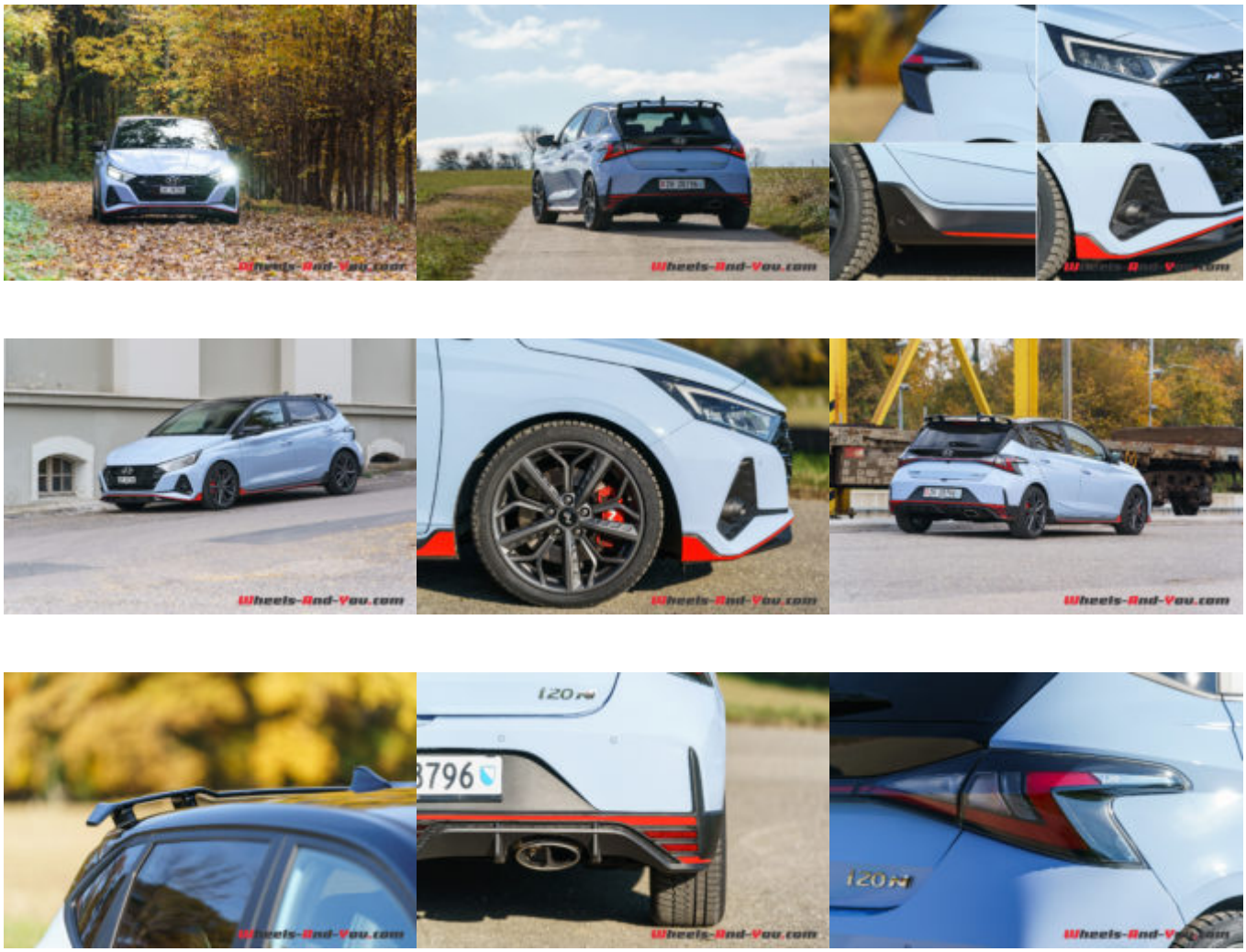
Il s'agit d'une petite bombinette dont le développement a été présidé par le plaisir de conduite et qui incarne sans doute l'une des dernières autos de cette catégorie. J'ai eu l'occasion de la découvrir lors d'un essai complet que je vous présente ci-dessous.

A l'extérieur

Proposée uniquement avec une carrosserie 5 portes, la voiture présente des porte-à-faux réduits au minimum, autant à l'avant qu'à l'arrière. Avec une hauteur de caisse rabaissée de 30 mm par rapport au modèle courant et ses roues anthracites de 18 pouces chaussées de pneus taille basse 215/40 R 18, elle paraît bien campée sur la route.

Le style est acéré, avec nombre d'arrêtes saillantes et d'angles vifs, qui tranchent avec le design européen actuel plus en rondeurs. La grande calandre noire en motif de drapeau à damier, les entrées d'air factices de part et d'autre et l'aileron arrière ne font pas dans la discrétion. Le toit noir brillant et le liseré rouge sur le spoiler et les bas de caisse, qui contraste avec la teinte Performance Blue de mon véhicule de test, renforcent le caractère sportif de l'auto.

Les dimensions sont contenues : longueur de 4.07 m, largeur de 1.77 m et hauteur de 1.44 m. A quelques millimètres près, c'est la même longueur qu'une VW Polo GTi ou qu'une Ford Fiesta ST. Quant au poids, le i20 N ne pèse que 1'190 kg alors que ses deux concurrentes affichent respectivement 1'420 et 1'262 kg à vide.



A l'intérieur

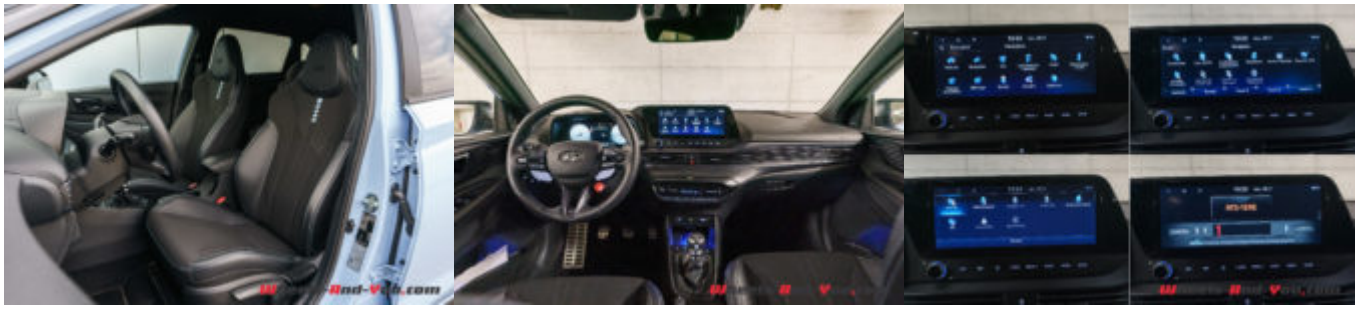
Sans porte-à-faux et avec un capot très court, le design de la i20 propose des portes très larges pour un véhicule de cette taille. L'accès à bord est donc aisé autant à l'avant qu'à l'arrière. La i20 N comporte des sièges sportifs spécifiques de belle facture disponibles uniquement en noir. D'ailleurs tout l'intérieur, ciel de toit compris, est noir, ce qui renforce l'aspect sportif mais ne constitue pas un modèle de gaieté. L'assise est confortable et le maintien latéral plutôt bon. A l'arrière, une personne d'1.80 m dispose de suffisamment de place autant pour les jambes qu'au niveau du toit.

Le coffre propose 352 litres de contenance (1'165 litres sièges rabattus) contre 305 et 307 litres pour ses deux concurrentes germaniques. A titre de comparaison, c'est presque autant qu'une VW Golf 8 (372 litres) pourtant plus longue.

Le tableau de bord s'affiche sur un large écran disposé derrière le volant.

Plusieurs affichages sont paramétrables, avec un mode analogique où compteur et compte-tours s'affichent sous forme de cadrans avec aiguilles, ou un mode sportif où seul le compte-tours s'affiche sous forme d'un cadran centré, complété par diverses informations digitales : vitesse, pression de turbo, couple moteur, températures d'eau et d'huile.

L'écran tactile de l'infotainment de 10.25'' prend place sur la console centrale. Il regroupe les traditionnelles fonctions liées au GPS, à la musique, au téléphone et le paramétrage de l'ensemble ainsi que Apple Car Play et Android Auto. J'apprécie que la sélection de ces fonctions demeure assurée par une série de touches physiques au-dessous de l'écran, je trouve cela plus ergonomique. La console centrale dispose d'un chargeur de smartphone par induction et de quelques touches supplémentaires disposées devant le levier de vitesses.



Sous le capot

La i20 N est motorisée par un 4 cylindres à 16 soupapes de 1'598 cm^3 avec turbo et injection directe qui répond à la dernière norme Euro 6d. Il développe 204 ch (150 kW) à 5'500 t/min et un couple maximum de 275 Nm à 1'750 t/min.

La transmission sur les roues avant est assurée par une boîte manuelle à 6 rapports. Notre i20 N dispose d'un différentiel à glissement limité mécanique pour optimiser la motricité et diminuer le sous-virage propre aux tractions puissantes. Le freinage est assuré par quatre disques avec des étriers flottant à 2

pistons à l'avant et simple piston à l'arrière. Ainsi dotée et favorisée par un Launch Control, la i20 N abat le 0 à 100 km/h en 6.2 secondes et atteint une vitesse maximum de 230 km/h.

La consommation annoncée en parcours mixte est de 7.0 l/100km et les émissions de CO_2 correspondantes s'élèvent à 158 g/km. Sur l'ensemble de mon essai, soit 1'350 km, je mesure 7.56 l/100km mais cela en « exploitant » passablement la voiture pour découvrir ce qu'elle a dans le ventre.

Au volant

Moi qui n'ai eu presque que des propulsions ou des 4 roues motrices tout au long de mes plus de 40 ans de permis, je suis bluffé par cette petite traction qui se révèle une véritable petite machine à distiller du plaisir.

La première sensation frappante est la légèreté de l'auto. C'est que les voitures pesant moins de 1'200 kg, ça devient rare ! De plus, la coque a une excellente rigidité qui procure des sensations sécurisantes.

Deuxième point qui devient malheureusement trop rare : un châssis réglé aux petits oignons et cela sans amortissement piloté. Si les suspensions paraissent un peu fermes à vitesse contenue, elles sont quasi parfaites pour la conduite sportive : pas trop de compression haute vitesse mais suffisamment de compression basse vitesse et une détente bien accordée.

La voiture vire à plat, les transferts de masse sont bien maîtrisés et les débattements encaissent pourtant parfaitement les grosses compressions. De plus, le différentiel à glissement limité procure une excellente motricité, même sur route mouillée et avec les pneus hiver, et gomme en grande partie la tendance sous-vireuse des tractions. En virage serré, lorsqu'on remet les gaz, l'avant est tiré à l'intérieur du virage et l'arrière suit sans broncher, aidé par la légèreté de l'auto.

Je n’ai qu’un seul regret, malheureusement désormais généralisé à toutes les voitures paraît-il pour raisons de sécurité : l’impossibilité d’utiliser la technique du pied gauche, la moindre pression sur la pédale de frein coupant instantanément les gaz. De plus, les normes antipollution imposent une levée des gaz progressive, le moteur donnant l’impression de ne pas ralentir lorsque je retire la pression sur la pédale de droite. Ce n’est pas idéal en conduite sportive.

Le moteur est vaillant et, grâce au couple procuré par le turbo, emmène volontiers l’auto. Il est assez linéaire et ne s’essouffle qu’une fois passé 5’500 t/min environ. Le mode Sport amplifie le bruit de l’échappement qui devient presque trop bruyant à mon goût. Je lui préfère le mode N paramétrable qui permet des réglages sportifs avec une sonorité moins présente mais plus agréable à l’oreille.

L’étagement de rapport est relativement court et la commande de boîte est aussi précise que facile à utiliser. J’aurais juste aimé un débattement avant-arrière un peu plus court pour la trouver parfaite. De plus, une fonction Rev Matching aidera ceux qui ne pratiquent pas le talon-pointe en donnant le coup de gaz de synchronisation au rétrogradage. Quant au freinage, il est tout à fait correct et endurant.

Un point me gêne toutefois : les feux de route ont un faisceau si concentré que la vision en virage est difficile la nuit. Mais dans l’ensemble, les sensations ressenties sont vraiment sympas, sans pour autant devoir rouler à des vitesses inavouables. Un point qui m’impressionne particulièrement : la filtration des bruits de roulement, quasi inaudibles malgré les pneus taille basse, et largement meilleure que sur bon nombre de berlines confortables !

Verdict

Je pense que cette Hyundai i20 N est actuellement l'une des autos les plus amusantes du marché. Si l'accélération ne colle pas vraiment au siège, c'est surtout son efficacité et son comportement dynamique qui se révèlent bluffants. C'est une vraie petite boule de nerfs qui se conduit toutefois avec une facilité déconcertante. Efficace et rassurante, elle distille de belles sensations grâce à un châssis réglé aux petits oignons. Avec ce petit grain de folie devenu trop rare dans la production automobile actuelle, je trouve qu'elle apporte un vrai vent de fraîcheur sur un marché bien tristounet. Pas sûr que de tels véhicules soient encore proposés longtemps ; c'est peut-être l'une des dernières représentantes de son espèce.

Proposée dès CHF 29'950.- et, compte tenu de son équipement complet, la i20 N s'avère environ CHF 2'500.- moins chère qu'une Ford Fiesta ST à équipement équivalent et CHF 3'000.- moins chère que le premier prix d'une VW Polo GTi certes équipée d'une boîte DSG 7 vitesses mais à laquelle il faut rajouter près de

CHF 4’000.- d’options pour un équipement équivalent. Mon modèle de test, avec pack N Lux et sa couleur spécifique Performance Blue, vaut CHF 34’850.-.

En bref, elle est mieux équipée, plus habitable, moins chère et surtout plus fun que ses concurrentes ! Donc, si vous êtes adepte d’une petite voiture sportive, allez faire une course d’essai, vous pourriez être surpris !

<u>Prix et options – Hyundai i20 N 1.6 T-GDi</u>

Prix de base : CHF 29’950.-

Peinture “Performance Blue” : CHF 700.-

N Lux Pack : CHF 4’200.-
(Android Auto/Appel CarPlay, MapCare Lifetime (actualisation cartes à vie), Multi-Bluetooth avec mains-libres, Services connectés Bluelink/LIVE, Audio Premium Bose avec subwoofer, Aide au parcage avant, Capteur de pluie, Climatisation automatique, Plancher de coffre réglable, Rétroviseur intérieure anti-

éblouissement automatique, Sièges AV chauffants, Volant chauffant, Système d'accès sans clé Smart Key, Alerte de circulation transverse arrière avec freinage automatique, Assistant d'angle mort, Assistant de suivi de voie)

Prix TOTAL : CHF 34'850.-

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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai i20 N, ainsi qu'au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Hyundai i30 N Fastback : De quoi donner la « N » à la concurrence

Essai – Hyundai Tucson 1.6 T-GDi PHEV : Efficace et agréable, malgré ses défauts

Essai – Hyundai i30 N Project C : Baroud d'honneur et de carbone

Essai – Hyundai Tucson N Line 2.0 CRDi : Une bonne alternative

Essai – Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD : L'heure de la confirmation

Essai – Hyundai i30 Fastback N Performance : Le programme Motorsport porte ses fruits !

Essai – Hyundai i30 N : La discrète flamboyante

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

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 Kona N

Nouveauté – Hyundai IONIQ 5

Nouveauté – Hyundai Kona Electric

Nouveauté – Hyundai i20 N

Nouveauté – Hyundai Tucson

Nouveauté – Hyundai Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai i30

Présentation – Hyundai i30 N Project C

Nouveauté – Hyundai i10

Nouveauté – Hyundai Tucson N-Line

Nouveauté – Hyundai i40 Wagon

Nouveauté – Hyundai i30 Fastback N

Nouveauté – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai Nexo

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