

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

Voilà trois ans presque jour pour jour, j'avais réalisé l'essai de la Hyundai i30 N. Et j'avais apprécié. Aussi, la Project C pointant son nez fin 2019 me fit lever le sourcil. J'avais très envie de voir combien la marque coréenne avait affiné sa copie. Eléments de réponse tout de suite.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'995 cm³
- 275 ch à 6'000 t/min
- 353 Nm de 1'450 à 4'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 1'395 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'335 x 1'795 x 1'439
- Conso. mesurée : 9.47 l/100 km
- Emissions CO₂ : 163 g/km (E)
- dès CHF 52'900.-, mod. essayé: CHF 52'900.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Claude-Alain Ferrière

Il est courant qu'une version sportive chapeautant un modèle voit sa fin de vie

agrémentée d'une ultime version encore plus dynamique, plus luxueuse, plus épiciée ou tout simplement plus exclusive.

La Project C (C comme carbone) se veut la descendant améliorée de la i30 N destinée aux puristes de la conduite et aux amateurs de raretés, puisque limitée à 600 exemplaires. Les ingénieurs ont allégé la i30 N, l'ont bardée d'éléments en carbone, ont abaissé la hauteur de caisse via un amortissement plus rigide et, sans toucher ni à la cavalerie, ni au couple, ont modifié la gestion moteur afin d'améliorer l'efficacité et le plaisir de conduite.

Ce type d'approche m'a toujours séduit, c'est donc avec un a priori positif que je prends les commandes de ma sportive de test.



A l'extérieur

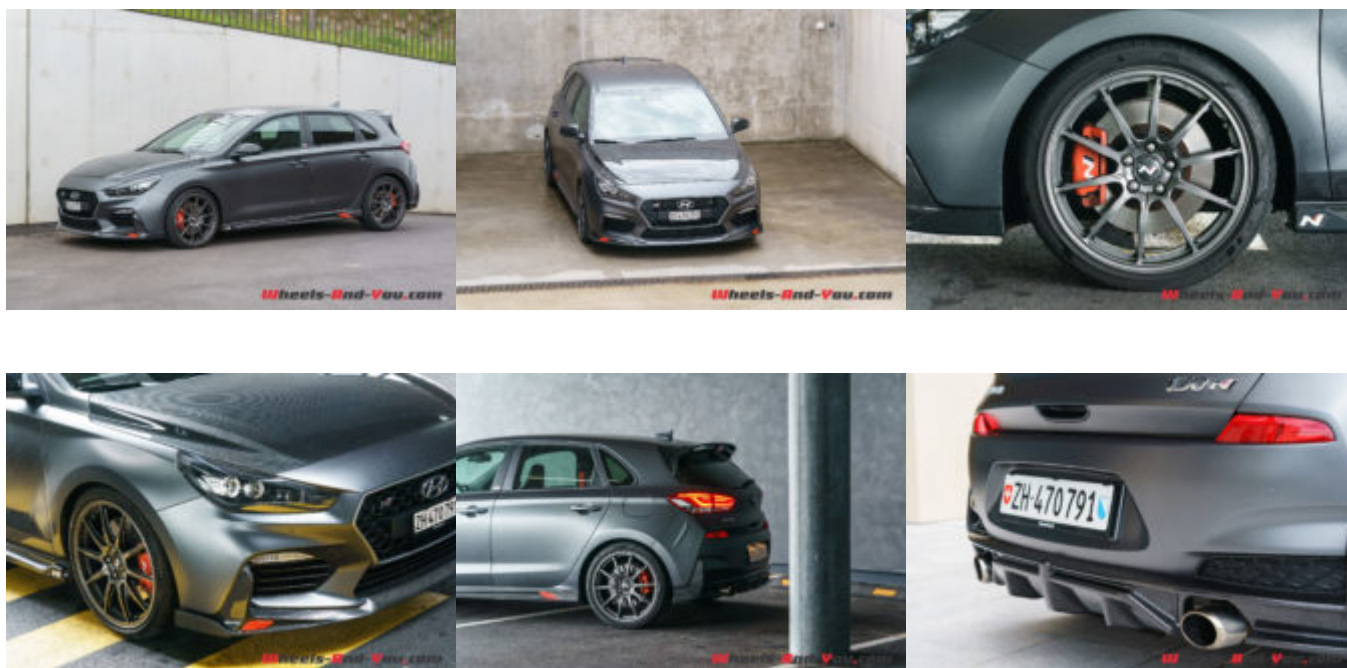
C'est avec un plaisir visuel indéniable que je retrouve la silhouette de la i30 N. Les lignes et les proportions sont inchangées et c'est tant mieux. La voiture est plus basse, ce qui lui donne un arrimage au sol plus déterminé. On la sent prête à en découdre avec le bitume.

La couleur de la Project C est exclusive et unique : vous ne pourrez l'avoir qu'en gris anthracite mat. S'il ne s'agit pas de ma teinte préférée, je dois dire que cette robe sied bien à l'esprit de la voiture : c'est à la fois discret et agressif. Capot, lèvres inférieures, bas de caisses, diffuseur arrière, le carbone s'invite largement pour agrémenter la parure de l'auto. Personnellement, j'aurais encore « carbonisé » le becquet de hayon noir pour rendre le tout plus homogène. Certains la trouveront too much ainsi et c'est vrai que ça fait un peu tuning mais, là encore, ça correspond à l'auto. Je suis néanmoins un peu gêné par les ajouts rouge/orange sur les bas de caisse et sur la lèvre avant. Non seulement c'est vilain, mais ça fait très cheap.

En revanche, les jantes O.Z. de 19 pouces sont magnifiques et, en plus d'être

légères, elles rehaussent véritablement l'esthétique de l'auto. En effet, à elles seules, elles allègent l'ensemble de 22 kg sur les 50 kg de moins revendiqués. S'agissant en plus de masses non-suspendues, elles constituent un véritable plus.

Outre d'un abaissement de caisse de 6 mm par rapport à sa devancière, la Project C bénéficie également d'une barre de renfort arrière plus rigide. Son centre de gravité est plus bas de 8,8 mm. Ainsi équipée, la Project C tend à gommer le principal défaut de la i30 N : son poids. En effet, cette version n'affiche à vide plus que 1'395 kg sur la balance.



A l'intérieur

L'intérieur respire une sportivité contenue mais efficace. Les sièges baquets Sabelt à l'assise en cuir et alcantara et rehaussés de rouge sont non seulement superbes mais aussi 15 kg plus légers que ceux de la i30 N de base.

Le volant est lui aussi revêtu d'alcantara et son toucher s'en trouve ainsi amélioré. Le pommeau de vitesses en forme de piston offre une bonne prise en main mais le contact de son aluminium dans la paume est un peu froid aux premiers touchers de l'aube.

L'infotainment et le tableau de bord sont repris à l'identique de la i30 N. Si l'ensemble compteurs demeure efficace, l'écran tactile accuse son âge. Non par ses fonctionnalités ou bien ses menus qui demeurent très bien pensés, mais plutôt par son temps de réponse et son intégration sur la planche de bord. Tout ceci a

pris un petit coup de vieux.

Tout comme les dimensions extérieures, le volume de chargement du coffre demeure identique : 381 litres extensible à 1'287 litres, banquettes rabattues.



Sous le capot

On retrouve le 4 cylindres en ligne de 1'998 cm³ en position transversale et affichant toujours une puissance de 275 ch pour un couple de 353 Nm. Il me semble effectivement percevoir une différence dans la gestion du moteur dans les modes sportifs. En effet, contrairement à la i30 N qui semblait s'essouffler dans les derniers tours-minutes, il me semble que la Project C pousse jusqu'au rupteur que je me surprends à titiller à plusieurs reprises. Ce n'est pas pour me déplaire, cela donne plus d'allonge au moteur.

La boîte est toujours aussi plaisante à l'usage et précise, mais son maniement me semble plus léger que dans mon souvenir, manquant un peu de résistance lors des changements de rapports, mais bénéficie d'au bon verrouillage.

Quant à la consommation, elle est comparable à celle mesurée sur la i30 N : 9.47 l/100km sur l'ensemble de mon dernier essai contre 10.01 l/100km il y a trois ans sur la devancière. La différence n'est vraiment pas significative et elle peut facilement s'expliquer par le poids moindre ou par une proportion peut-être plus importante de trajets autoroutiers.



Au volant

Toujours aussi compacte, la i30 N Project C sait se mettre dans la peau d'une citadine. Aucun souci pour circuler ni pour se parquer, mais il conviendra de sélectionner le réglage d'amortissement le plus souple, seul à garantir un confort acceptable en conduite urbaine.

Bien calé dans les baquets Sabelt, je m'arrange bien entendu pour quitter la ville aussi prestement et aussi souvent que possible afin d'offrir à ma Project C de test des routes plus favorables à ses qualités de petite sportive. Les kilomètres autoroutiers s'avalent sans problème et sans fatigue, mais c'est bien évidemment sur les lacets de campagne et autres cols que notre Hyundai est à son avantage.

Hormis le mode « ECO » inutilisable hors autoroute, tous les autres modes présentent leur intérêt selon la conduite adoptée. Si les modes « Normal » et « Sport » sont très intéressants pour mener la voiture de manière tant calme que dynamique, ce sont les modes « N » et « Custom » que j'utilise le plus souvent. Et c'est sur ce dernier mode que les aides à la conduite sont déconnectables.

En élevant le rythme sur des montées de cols, je retrouve le comportement de la i30 N : train avant précis, prise de roulis maîtrisée et relances moteur vigoureuses. Le piment est bien là, et si l'on cravache la voiture, on perçoit les améliorations de comportement. On se rend alors compte que les relances sont plus immédiates que sur la i30 N, que le point de corde est plus facile à aller chercher, que les suspensions maintiennent la caisse avec davantage de fermeté et que les chevaux ne s'essouffent pas avant le rupteur. Ce n'est pas flagrant, mais c'est indéniable : la Project C est plus efficace que la i30 N et se rapproche de la Civic Type R, mon étalon actuel en la matière. Sur route sèche, son efficacité est remarquable mais, bien entendu, sur le mouillé, le train avant est vite débordé par la cavalerie et la voiture se met parfois à sautiller lors des franches accélérations, alternant glissades et reprises de grip.

Si les améliorations sont indéniablement là, je me permets de les relativiser un peu dans la mesure où j'effectue cet essai en pneus d'été tandis que celui de la i30 N s'était fait en monte hivernale et par températures plus fraîches.

Au fil des kilomètres, je ne me lasse pas d'enchaîner les rubans de goudron, tant faire bondir cette voiture de virage en virage est plaisant. Elle enroule au lever de pied lorsque les aides à la conduite sont désactivées, ceci ajouté aux pétarades de l'échappement, c'est assez jubilatoire. Contrairement à mon habitude, je me surprends à profiter du rev-matching sur les modes N et Custom lorsque je me mets moi-même en mode sportif-feignasse. C'est bien moins contraignant (et moins gratifiant) que de sortir un joli talon-pointe au rétrogradage. Je dois me faire un peu vieux...

Mon regret, au sortir de ce test, sera de ne pas avoir eu l'opportunité d'emmener cette i30 N Project C sur circuit car je pense que c'est vraiment là que les améliorations se feraient sentir avec le plus d'évidence. Sur route ouverte, de par les conditions de circulation et les limitations de vitesses, ça reste plus subtil à détecter.





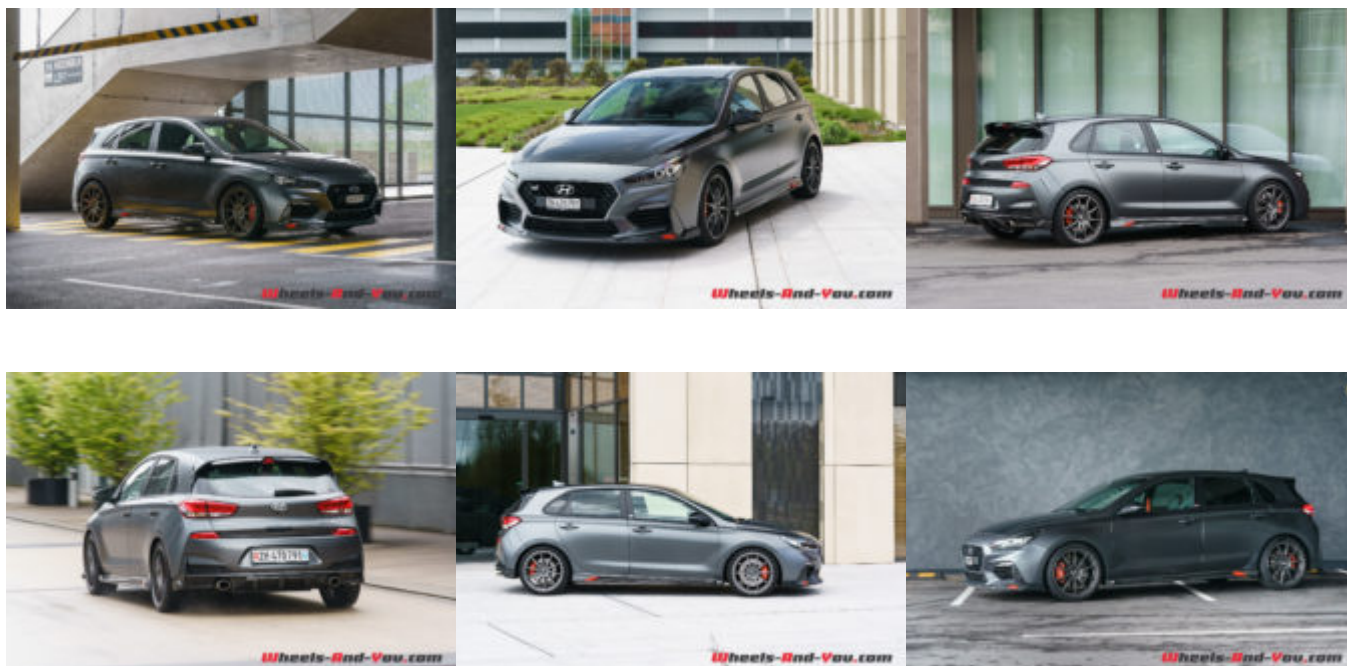
Verdict

L'objectif de Hyundai est-il atteint avec sa i30 N Project C ? Je suis tenté de dire que oui, même si j'aurais aimé que la marque coréenne aille encore un peu plus loin dans la démarche. Pourquoi pas en supprimant les places arrière, et éventuellement en installant un véritable arceau, à l'instar de Mini avec la JCW GP ou bien Renault avec la Mégane R.S. Trophy-R ? Elle aurait, certes, perdu en polyvalence, mais quel gain en radicalité !

Je pinaille, car cette Project C est plutôt bien réussie : jolie, racée, exclusive et rageuse, elle a tout pour ravir les amateurs de petites bombes survitaminées. Tout, à un détail près : son prix. En effet, son tarif s'élève à CHF 52'900.-, ce qui est CHF 10'200.- au-dessus d'une i30 N Pack Performance. Je ne dis pas qu'elle ne les vaut pas, mais pour 20% de coût en moins, on a l'excellente i30 N dont la nouvelle mouture est déjà proposée.

Ceci étant dit, à l'heure où je conclus cet essai, la Project C n'est plus produite et arrive en fin de vie dans les vitrines. Je dirais que c'est le bon moment pour négocier. En effet, je me suis laissé dire que Hyundai Suisse propose un rabais de CHF 2'000.- sur la Project C et il n'est pas exclu qu'un concessionnaire soit disposé à faire un geste supplémentaire. Alors, pour peu que vous soyez sensible à l'exclusivité d'une série limitée et améliorée, basée sur une excellente voiture, tentez votre chance.

Quoiqu'il en soit, je trouve que Hyundai, avec la Project C, offre un joli baroud d'honneur à la i30 N première du nom et, même si j'ai l'air de faire un peu la fine bouche, je ne peux que saluer ce genre d'initiatives de plus en plus rare de nos jours et peut-être bien voué à disparaître.



Prix et options - Hyundai i30 N Project C

Prix de base : CHF 52'900.-

Peinture exclusive « Gris Anthracite Mat » : CHF 0.-

Pack N-Performance : CHF 0.-

(Jantes en alliage léger forgées OZ Racing 19" avec pneus Pirelli P-Zero, Étriers de freins rouge avec logo N, Châssis sport avec amortisseurs réglables, Sortie d'échappement double sport à clapet variable, N Grin Control System : Châssis et moteur (5 modes), Launch Control, Electronic Sound Generator, N Corner Carving Differential, Rev Matching: fonction de double débrayage, Jupe arrière en carbone avec diffuseur intégré, Barre anti-rapprochement dans le coffre, Lame avant en carbone, Calandre noir et bas de caisse en carbone avec logo, Aileron de toit noir avec feu stop triangulaire, Capot moteur en carbone)

Prix TOTAL : CHF 52'900.-





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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai i30 N Project C, ainsi qu'au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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

