Essai – Hyundai i30 Turbo : Bonne GT ou réelle sportive ?

Hyundai agrémente sa gamme i30 d'une déclinaison au patronyme évocateur. Mais est-ce que le fait de s'appeler Turbo signifie que le tempérament est endiablé ? Il est temps pour Wheels And You de le vérifier.

- 4 cylindres turbo, essence, 1'591 cm^3
- 186 CV à 5'500 t/min
- 265 Nm de 1'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 219 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.0 sec.
- Poids : 1'469 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'300 x 1'780 x 1'470
- Conso. mesurée : 8.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 169 g/km (G)
- dès CHF 32'600.-, modèle essayé: CHF 36'500.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Patrick Schneuwly

Fin 2014, le constructeur coréen fait subir une cure de jeunesse à la i30 et il en profite pour étoffer l'offre avec cette i30 Turbo équipée de la même motorisation

que le Veloster Turbo. Si, sur le papier, tout cela semble très intéressant, au vu du ressenti de mon collègue lors de notre essai du Veloster, je crains de rester sur ma faim.

Cependant, après mes bonnes impressions concernant la version précédente, je suis optimiste et convaincu que cette berline compacte saura proposer bien des atouts, comme c'est régulièrement le cas avec les voitures coréennes.

A l'extérieur

Le facelift de la i30 apporte une touche encore plus élégante à la voiture. Les lignes sont dynamiques et modernes, rendant l'ensemble vraiment très réussi. C'est, à mon goût, une des berline compacte les plus réussie.

Les quelques spécificités esthétiques de cette version Turbo amènent également un plus indéniable, ça lui donne une touche sportive permettant de bien la différencier d'une simple i30. J'apprécie tout particulièrement les inserts rouges sur les bas de caisse avant et arrière, ça marque clairement le modèle et ça se marie parfaitement avec la teinte grise foncée de notre voiture d'essai. Je note encore la double sortie d'échappement, les jantes 18 pouces spécifiques ainsi que la calandre entièrement noire.

Pour le reste, le design de cette nouvelle i30 est très proche du modèle précédent, il n'y a pas de raison de révolutionner quelque chose qui était déjà bien dessiné. A noter que cette i30 Turbo est disponible en version trois ou cinq portes, mais pas en déclinaison Wagon, point de break donc.

A l'intérieur

A bord pas de changement drastique par rapport à la précédente i30. Par contre, cette mouture Turbo se voit agrémentée de quelques détails qui rendent l'habitacle moins austère que sur le modèle de base. Comme à l'extérieur, c'est le rouge qui est de mise, mais de manière un peu plus présente. Les rebords des sièges sont recouverts de tissu rouge et la couleur du feu est également utilisée pour les différentes surpiqures, ainsi que le sommet du pommeau de vitesse. Dernière touche, les pédales et le repose-pied sont en aluminium.

Comme déjà relevé lors de mon essai de la i30 Wagon, la qualité de finition est au rendez-vous, sans compter l'équipement ultra complet présent de série ou dans le

seul pack disponible en option (Pack Plus à CHF 3’200.-) qui équipe justement ma voiture. Du coup, rien à redire, tout est là, voire même plus en comparaison d’autres modèles de ce segment.

Les sièges sport offrent un bon maintien et ils restent très confortables pour des longs trajets. A l’arrière, l’espace est bien suffisant pour accueillir des adultes et le coffre propose un volume de 378 litres pouvant même s’étendre à 1’316 litres en rabattant les sièges arrière. A noter que, quelle que soit la déclinaison choisie, 3 ou 5 portes, la capacité du coffre est identique.

Sous le capot

Comme indiqué au début de mon article, cette Hyundai i30 Turbo reprend la mécanique du Veloster Turbo. Il s’agit d’un quatre cylindres 1.6 suralimenté qui développe 186 CV à 5’500 t/min pour un couple de 265 Nm disponible entre 1’500 et 4’500 t/min. Cette mécanique est couplée exclusivement à une boîte manuelle à 6 rapports.

Les performances annoncées sont honorables, avec le 0-100 km/h réalisé en 8 secondes et une vitesse de pointe de 219 km/h. Toutefois, la voiture n’est clairement pas un foudre de guerre. Ça marche suffisamment bien mais on est davantage sur le segment d’une Peugeot 308 GT que dans une véritable sportive comme par exemple sa cousine la Kia Cee’d GT.

En terme de consommation, la fiche technique annonce une valeur mixte de 7.3 l/100km. Pour ma part, tout au long de mon essai, j’ai mesuré une moyenne de 8.8 l/100km. Je n’ai certes pas hésité à solliciter la voiture, mais c’est presque un peu trop pour les performances distillées par cette i30 Turbo.

Au volant

Si je reste sur ma faim en terme de sensation de sportivité, je suis, en revanche, très satisfait du comportement routier. Cette i30 Turbo dispose d’un excellent châssis, d’une suspension ferme et la prise de roulis est relativement contenue. Ce sont des atouts que l’on attend sur une sportive, il lui faudrait juste un peu plus de fougue avec quelques chevaux supplémentaires pour transformer cette trop docile i30 en véritable étalon sauvage.

Du coup, après quelques jours au volant de cette i30 Turbo, je me fais à l’idée que

je dois oublier cette touche sportive et prendre la voiture avec ses qualités. Et je peux vous dire qu'elle n'en manque pas.

Grâce à sa bonne tenue de route et un confort de roulement étonnant, tous les types de trajets sont avalés avec aisance. Maniable en ville, confortable et silencieuse sur autoroute, suffisamment dynamique sur petites routes, je ne lui trouve vraiment aucune fausse note à relever. Bravo aux ingénieurs, reste maintenant à lui mettre un vrai moteur et le tableau sera parfait. Mais comme j'ai promis de mettre cet aspect de côté, le résultat global est plutôt positif, il s'agit là d'une excellente voiture pour vos déplacements quotidiens, seul ou avec des passagers.

Il ne faut pas hésiter à jouer du levier de vitesse pour obtenir des bonnes reprises, mais là aussi, une fois qu'on a compris le truc, on s'adapte. Finalement, si je regrette le manque de puissance, je me fais à ce tempérament de GT et non de sportive. Dans l'absolu, pour rouler au quotidien, c'est amplement suffisant.

Verdict

Cette i30 Turbo se profile comme une concurrente très intéressante à bon nombre de berline compacte, je pense notamment à la Golf. De surcroit, la Hyundai est affichée à un prix inférieur. Bien sûr, la présentation n'est pas aussi aboutie et quelques plastiques durs peuvent déranger, mais avec un tarif débutant à CHF 32'600.-, il n'y a rien à redire. D'autant plus que cette i30 Turbo dispose en plus d'une ligne plutôt attirante, bien plus sexy que certaines allemandes.

La clientèle le sait bien d'ailleurs, acheter une Hyundai, c'est avant tout opter pour un excellent rapport qualité/équipement/prix. Le constructeur en est lui aussi convaincu, puisqu'il offre 5 ans de garantie kilométrage illimitée pour tous ses modèles.

Avec les bonnes performances de la petite i20 en championnat des rallyes WRC, il faudra voir si, à l'avenir, la marque osera s'aventurer à proposer des déclinaisons véritablement plus sportives. En ce qui nous concerne, à la rédaction de Wheels And You, nous l'espérons sincèrement.

Prix et options – Hyundai i30 Turbo

Prix de base : CHF 32'600.-

Peinture métallisée ou MICA : CHF 700.-

Pack Plus : CHF 3’200.-
(toit panoramique, alerte de franchissement involontaire de ligne, Privacy Glass, climatisation automatique avec boîte à gants climatisée, Welcome-Light, système de navigation avec écran couleur de 7 pouces, caméra de recul, MapCare (6 ans de mise à jour carte, hors main d’oeuvre))

Prix TOTAL : CHF 36’500.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de cette Hyundai i30 Turbo ainsi qu’au garage des Vollandes pour son soutien logistique.

A lire aussi

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

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

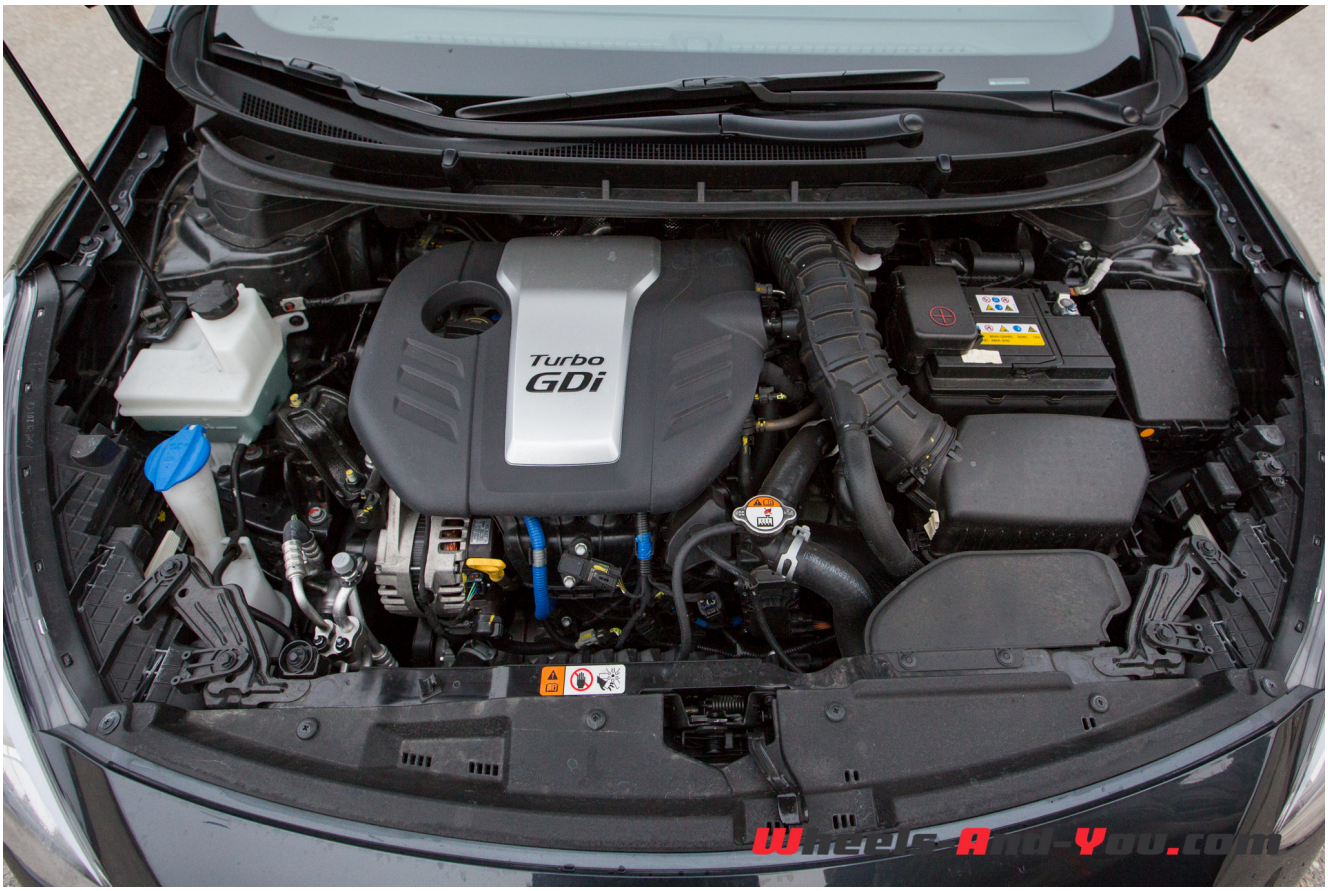
Nouveauté – Hyundai Genesis Coupé

ZH 306 770
Wheels-And-You.com

i30
Turbo
HYUNDAI
Wheels-And-You.com

HYUNDAI
i30
ZH 306770
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com


Turbo
GDi

ENGINE
START
STOP
Wheels-And-You.com

ZH 306 770
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

33 RIV
85 CH—HOLCH
9306 136-3
Uacs
Wheels-And-You.com

ZH·306770
i30

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

EVS TSAR ONE
Holcim
ZH 306 770
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH 306770
Wheels-And-You.com

i30
ZH 306770
Wheels-And-You.com

HYUNDAI
ZH·306770
Wheels-And-You.com

ZH·306770

ZH 306 770
Wheels-And-You.com

ZH 306 770
Wheels-And-You.com

HYUNDAI
i30
ZH 306770
Wheels-And-You.com

i30
ZH 306770
Wheels-And-You.com