

Essai - Hyundai Kona N : Un crossover fort pétillant

Chez Hyundai on parle de la Ioniq 5, dont nous vous proposerons un essai prochainement, mais pas seulement. En effet, le constructeur coréen ne joue pas que dans la haute tension et sait encore faire dans la thermique, de surcroît sportif. Intéressons-nous aujourd'hui au petit crossover Kona, badgé « N ».



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'998 cm³
- 280 ch de 5'500 à 6'000 t/min
- 392 Nm de 2'100 à 4'700 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.5 sec.
- Poids : 1'510 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'215 x 1'800 x 1'565
- Conso. mesurée : 9.05 l/100km
- Emissions CO₂ : 194 g/km (F)
- dès CHF 44'490.-, mod. essayé: CHF 48'990.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Ainsi Hyundai n'a de cesse d'apposer son label sportif « N ». La stratégie semble

claire, être présent sur tous les fronts pour grappiller un maximum de parts de marché. Et ce dernier est déjà bien occupé avec, entre autres, le Ford Puma ST et le Volkswagen T-Roc R.

La recette est un peu la même ont reprend les éléments sportifs de la gamme et on les greffe sur le petit SUV. L'expansion de la division N Performance est telle que, de loin, on pourrait se dire que cela n'a été qu'un jeu d'enfant. Cependant, le développement n'a pas dû être aussi simple. Voyons en détail ce que ce Hyundai Kona N nous propose en termes de cohérence, de praticité et de plaisir.



A l'extérieur

De l'amour au « N », il n'y a qu'un pas et ce dernier est vite franchi. Et du « N », en voici en voilà, à l'intérieur comme à l'extérieur.

Tout d'abord, ce gros « N'aileron » arrière noir et propre à cette version, vous savez celui avec un creux en son centre. Puis des élargisseurs d'ailes, une calandre noire avec le logo « N », un regard de félin, des boucliers spécifiques bien ajourés pour laisser passer de l'air, des jupes latérales rouges et un diffuseur intégré avec des moulures rouges.

Autres signes distinctifs des déclinaisons « N » : le petit troisième feu stop triangulaire, des jantes noires de 19 pouces en alliage forgé et enfin une double sortie d'échappement au diamètre digne d'une tuyère d'un avion à réaction laissant présager un bon son.

La couleur spécifique « Sonic Blue » qui tire plus vers un gris, associée à un grand « N » collé sur les portières de notre voiture d'essai, ne me permet vraiment pas de passer inaperçu. Cette teinte plutôt tendance lui va bien. Les étriers de freins sont peints en rouge avec encore le logo « N ».

Les répéteurs des clignotants sont habilement logés en bout des rétroviseurs

latéraux. Visuellement, vous l'aurez compris, ce Kona bodybuildé mérite parfaitement son appellation « N ».



A l'intérieur

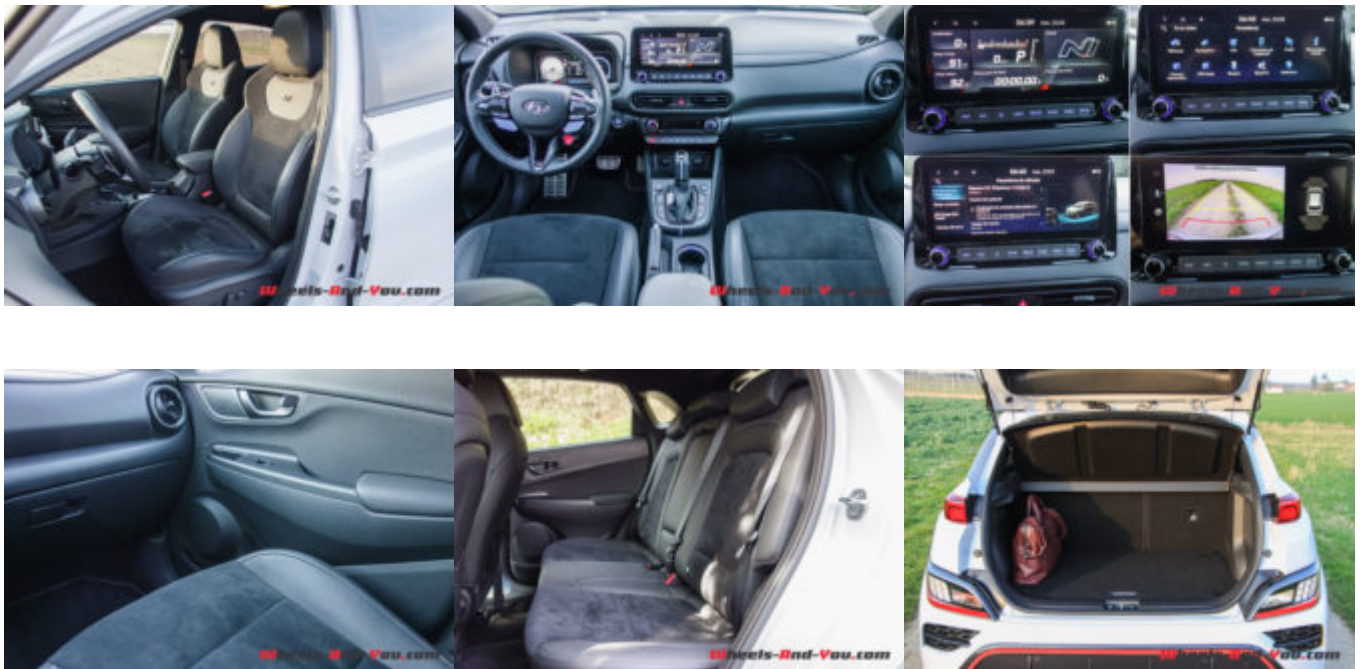
On retrouve ce « N » sur les sièges baquets, agrémentés de surpiquûres bleu « Performance », le pédalier en aluminium, le volant « N » à l'ergonomie spécifique comprenant des palettes de changement de vitesse, deux boutons « N » pour gérer les différents modes de conduite et un gros bouton rouge en bas à droite du volant portant l'inscription NGR pour « N Grin Shift ». Ce dernier permet d'augmenter la puissance de 10 chevaux pendant 20 secondes.

Mais il n'y a pas que des touches sportives dans cet intérieur. Ce dernier est ergonomique et pratique avec de nombreux petits rangements. Il y a de quoi mettre à charger son téléphone par induction, ranger ses lunettes, poser son gobelet et tous ses papiers. Le tableau de bord est bien agencé, comprenant des commandes « à l'ancienne » et des plus modernes, comme un écran tactile. Les plastiques sont d'une autre époque mais sont bien ajustés.

Un affichage tête haute est proposé de série, mais je ne le trouve pas assez incliné. En effet, en montant le siège au maximum, il devient difficile de lire les informations qu'il affiche. Le système audio Premium Krell amplifié et associé à un subwoofer offre un bon son mais je vous avouerais que je préfère écouter la musique du moteur.

L'arrière est assez spacieux pour deux grands enfants ou pour charger, sièges rabaisés, des bagages. Ainsi le coffre atteint 1'143 litres, alors qu'en configuration normale il faudra se contenter de 332 litres. A noter qu'avec l'option « N Lux Pack », les sièges sont aussi chauffants à l'arrière. Pour ne pas alourdir le poids de ce SUV sportif, le hayon n'est pas motorisé.

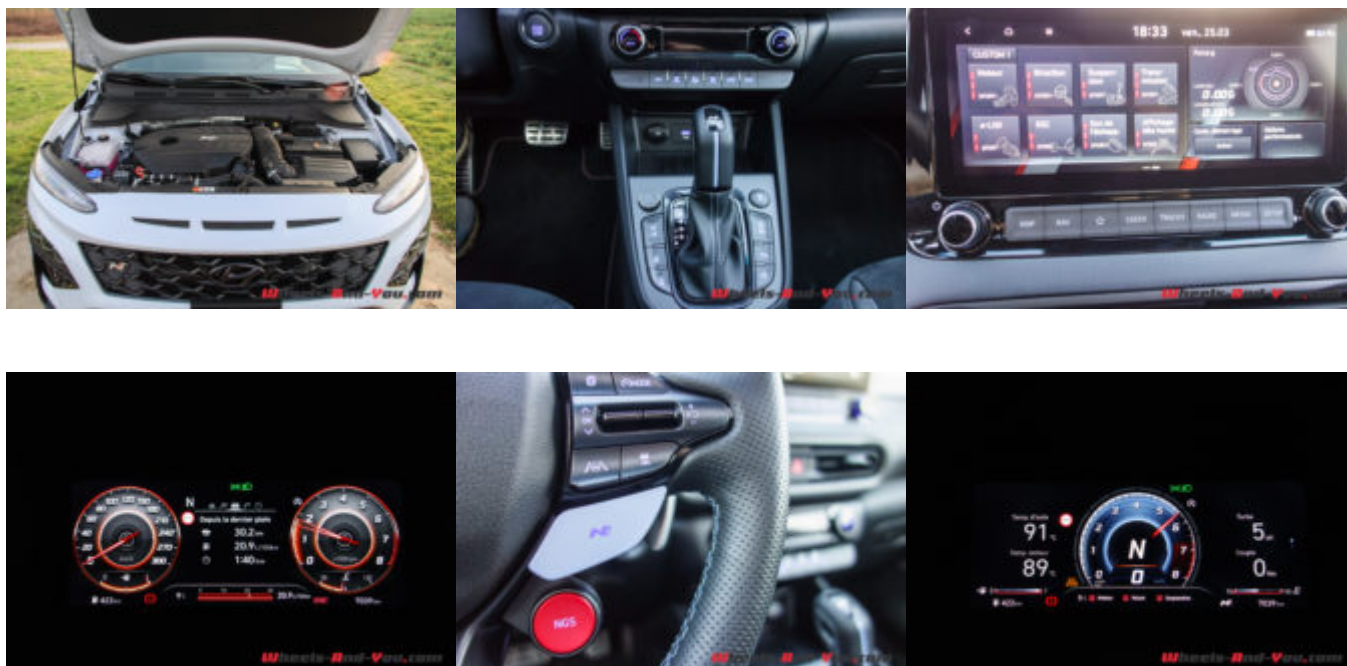
Sur l'écran de 10,25 pouces vous pourrez lire la force G ou tout autres données personnalisables. Le système de navigation MapCare Lifetime est intuitif. On retrouve également tous les services connectés Bluelink. En appuyant sur la touche étoile, l'écran central affiche les données sportives de la voiture. On peut par exemple visualiser en pourcentage la force de freinage exercée. C'est d'ailleurs assez intéressant de voir que l'on utilise rarement sur route ouverte plus de 50% de pression.



Sous le capot

La Kona N reprend le 4 cylindres 2.0 turbo de 280 ch de la i30 N. Fort de 392 Nm, le couple passe à la route par les seules roues avant et uniquement via une boîte robotisée 8 rapports à double embrayage.

Côté consommation, sur la totalité de mon essai, j'ai mesuré une moyenne de 9.05 l/100km en étant raisonnablement généreux avec l'accélérateur. Si l'on abuse un peu, que ça monte et que ça tourne, on approche rapidement des 15 l/100km.



Au volant

La position de conduite est légèrement surélevée et permet de voir loin. Assez bien maintenu dans les baquets, je me laisse porter par ce deux litres et cette boîte à double embrayage douce en mode « Normal ». Au premier rond-point je constate de suite que la voiture est vive. L'empattement est plus court que sur la i30 N et même si le centre de gravité augmente, la sensation au volant diffère. Je sens immédiatement que ce sera plus joueur.

Ce Kona N est vraiment ferme, presque dur, comme l'est la i30 N, et pourtant l'amortissement effectue bien son travail. Sans être un bout de bois, lors du franchissement d'un ralentisseur, notre crossover l'absorbe mais ne va pas rebondir de l'avant sur plusieurs mètres.

Mode « Sport » sélectionné, direction le col du Marchairuz. La direction se raffermi comme il se doit mais le toucher de route est pour moi trop artificiellement durci, trop collant, trop chewing-gum. Elle offre néanmoins un bon retour sur l'état de la chaussée et l'on sent au volant, comme dans le bas du dos, les moindres aspérités de la route. Les amortisseurs dans ce mode Sport sont encore plus fermes.

Nous avons une suspension à commande électronique qui s'ajuste au mode choisit ce qui permet au Kona N de virer bien à plat. Quand je dis à plat, c'est vraiment à plat. Peu de crossover de la production actuelle en sont capables à ce point. Pour

cela, il y a des supports moteur plus rigides et d'autres subtilité comme un différentiel électronique eLSD. Le châssis est si bien optimisé qu'il gomme les 1'510 kg et ce centre de gravité plus haut perché.

Les virages s'enchaînent à bon rythme, d'autant que ce 2 litres n'est pas avare en puissance. A se demander même s'il n'a pas davantage de chevaux sous son capot. Je ne puis m'empêcher de le comparer avec la VW Golf 8 R récemment essayée. Certains penseront qu'un T-Roc R serait plus judicieux à confronter mais pour l'avoir aussi essayé, il y a un peu plus d'une année, ce dernier prend plus de roulis. Quoiqu'il en soit, je ressens plus de poussée et de sensations sportives dans la Kona N délivrant pourtant 40 ch de moins que la Golf R. Si les deux autos ont presque le même empattement, l'allemande offre quand même plus de stabilité à haute vitesse. Mais tout cela est assz logique vu qu'elle est 11cm plus basse. En revanche, le Kona N est bien plus vif. Arrêtons là ces comparaisons.

En activant le mode « N » de notre crossover coréen, passé 3'000 t/min, l'aiguille du compte-tours s'envole jusqu'au rupteur avec un passage entre 5'500 et 6'500 t/min ou j'ai carrément l'impression qu'il arrache le bitume et le tout dans une sonorité stridente. C'est « violent » à souhait, comme j'aime. Le couple libéré sur le train avant est tel qu'il entraîne quelques réactions de louvoiement très vite castré par l'électronique. Les vitesses s'enchaînent à la rapidité de l'éclair avec toujours la possibilité d'utiliser le levier de vitesse ou les palettes au volant.

Dans l'absolu, le mode Normal est le plus approprié au quotidien. La gestion est correcte et la conduite souple. Pour le fun, j'ose appuyer sur le bouton rouge « NGR ». En plus, d'augmenter la puissance de 10 ch pendant 20 secondes, il sélectionne le rapport le mieux adapté en un millième de seconde et le son, durant cette phase, est plus que sympathique pour un quatre cylindres turbocompressé.

Sous la pluie, même en mode Normal, je m'attendais à des réactions brutales. La direction est très incisive, le moindre changement de trajectoire s'effectue avec précision. Je n'ai pas vraiment de problème de motricité, sauf si je brutalise l'auto en sortie de virage sur sol mouillé et gras. Le châssis n'est pas en cause, ce sont les pneus hiver qui n'arrivent pas suivre. Côté freinage, même constat, la monte pneumatique n'encaisse pas la décélération que l'on serait en droit d'attendre. Pourtant de généreux disques de 360 mm à l'avant et 314 mm à l'arrière sont montés sur ce Kona N. Facile à doser, la pédale n'est pas spongieuse et répond

présente même après plusieurs freinages successifs. Nul doute qu'avec les pneus été spécifiquement développés pour notre Kona N, le freinage sera à la hauteur.

La voiture, vive et dynamique, procure est un réel plaisir à conduire. Mais voilà, ce petit crossover pour être véritablement sportif se doit d'être conduit en mode Sport, donc rigide en suspension. Sur mauvaises routes, il devient vite inconfortable. Je ne parle même pas du mode « N » qui est réservé pour un asphalte bien lisse. L'efficacité se paye ainsi. Il reste néanmoins la possibilité d'utiliser le mode « Individuel » qui permet de garder une direction plus ferme avec un amortissement plus souple.



Verdict

Fun, ce Hyundai Kona N l'est sans nul doute. Il offre beaucoup de plaisir à le rouler sportivement si tant est que vous soyez seul, sans quoi les passagers n'apprécieront que modérément la rigidité et l'inconfort qu'il génère. En mode cool, il saura se faire apprécier de tous si vous aimez les voitures « raides ». Petit

en ville, il se stationne facilement où vous voulez.

La concurrence existe, toutefois un T-Roc R est clairement plus cher et le Puma ST, qui est lui moins onéreux, développe seulement 200 ch. Le constructeur coréen, avec ce Kona N, continue de nous proposer un produit performant où le plaisir de conduite n'est pas usurpé. Mais même si j'apprécie, je cherche encore si un « N » est bien raisonnable sur un crossover ! Pascal n'aurait-il pas écrit – ou peut-être s'agit-il d'une citation apocryphe – que : « le cœur a ses raisons que la raison ignore »...



Prix et options - Hyundai Kona N 2.0 T-GDI DCT8

Prix de base : CHF 44'490.-

Peinture spéciale "Sonic Blue" : CHF 750.-

N Lux Pack : CHF 3'000.-

Toit ouvrant en verre à réglage électrique : CHF 750.-

Prix TOTAL : CHF 48'990.-



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

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



A lire aussi

Essai - Hyundai i20 N : Amusante et efficace

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 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

Événement - 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



