



New i30

Information de presse

Décembre 2014

Sommaire

01 Introduction

02 Design

03 Sécurité et agrément

04 Motorisations et transmissions

05 Train de roulement

06 New i30 Turbo

07 Spécifications techniques

01 – INTRODUCTION

Une version de hautes performances couronne la gamme New i30

New i30 Turbo

- Le modèle New i30 Turbo, avec ses 186 chevaux, 1,6 litre T-GDI, couronne la gamme
- Développé au sein des installations d'essai Hyundai sises au Nürburgring, avec l'accent mis sur une dynamique de conduite sportive, tout en restant agréable à utiliser au quotidien
- Nouveau moteur 1,6 litre turbocompressé GDI, conçu en fonction du plaisir de la conduite
- Une suspension au tarage sportif et une direction plus réactive favorisent la conduite dynamique et le comportement routier
- Des caractéristiques uniques appliquées au design extérieur et intérieur soulignent encore ce caractère sportif
- L'aspect extérieur se différencie par une nouvelle calandre, des pare-chocs avant et arrière décorés de détails rouges, un double échappement et des jantes en alliage de 18 pouces
- Les éléments intérieurs spécialement conçus concernent l'instrumentation, les sièges sport, les ornements rouges appliqués au volant gainé, au pommeau du changement de vitesse, à l'habillage des portières et au plafond noir

New i30 en version 5-portes, 3-portes et station-wagon

- New i30 arbore un nouveau design qui souligne encore son appartenance à la famille Hyundai en adoptant la calandre hexagonale
- Une gamme de moteurs revue et corrigée, associée à une nouvelle boîte à double embrayage permet d'augmenter l'efficacité et la facilité de conduite
- Nouveau moteur Kappa 1,4 litre encore plus efficace
- Des éléments distinctifs, valorisants, incluent le système d'alerte en cas de franchissement involontaire des lignes (LDWS), des phares bi-xénon et un système d'assistance au parcage (SPAS) amélioré
- Pour la première fois, voici des sièges ventilés avec un niveau de confort supérieur

Trois ans après avoir lancé en Europe la seconde génération des Hyundai i30 cinq portes ainsi que le station-wagon, Hyundai s'apprête à lancer les modèles New i30.

Commercialisée à partir du mois de mars 2015, la gamme New i30 se composera de trois types de carrosserie (cinq portes, trois portes et break) qui se distinguent par leur style amélioré, leur meilleur rendement énergétique, la nouvelle boîte, ainsi que de nouvelles caractéristiques de sécurité et d'agrément – données auxquelles s'ajoute désormais la venue d'un modèle à hautes performances de non moins de 186 chevaux, l'i30 Turbo. Dans cette nouvelle gamme s'inscrivant dans le segment C, la consommation en carburant peut descendre jusqu'à 3,6 l/100 km, alors que les émissions de CO₂ sont réduites à 94 g/km.

New i30 est un exemple qui atteste de l'engagement de Hyundai dans la régionalisation du produit. New i30 a été dessinée et développée au Centre technique de Hyundai Motor Europe, à Rüsselsheim, en Allemagne. Elle sera d'ailleurs construite dans une région proche, à savoir dans l'usine Hyundai de Nosovice, en République Tchèque.

02 –DESIGN

- Le design de la seconde génération i30 était considéré comme étant la principale raison d'achat
- Les améliorations stylistiques de New i30 augmentent encore son attractivité
- Un dessin extérieur rafraîchi et sophistiqué interprète la dernière version de la proue commune à la famille Hyundai

Le renouvellement stylistique

Les enquêtes menées auprès de propriétaires et d'acheteurs potentiels de i30 confirment que la philosophie de style baptisée Fluidic Sculpture est particulièrement admirée. Elle reflète les lignes fluides rencontrées dans la nature et confère aux véhicules Hyundai leur impressionnante présence tridimensionnelle. La deuxième génération i30 a été considérée comme étant «stylée et moderne», «voyante» et «associant élégance et dynamisme», devenant ainsi le point de repère pour la marque, les clients citant le design comme étant la première des raisons d'achat.

Le design extérieur et intérieur d'i30 a été rafraîchi pour New i30. A l'avant, on retrouve la calandre hexagonale avec une forme plus accentuée, alors que le profil a été rajeuni par l'adoption de cache-roues redessinés (pour les jantes de 15 pouces) et également un nouveau dessin adopté pour les roues en alliage de 16, 17 et 18 pouces. En fonction du modèle, les phares bi-xénon rajoutent une touche inédite aux modèles 2015.

Le patron du design auprès du Centre de Design européen de Hyundai Motor, Thomas Bürkle: «Lorsque nous avons dessiné la 2^e génération de l'i30, nous avons utilisé une écriture faite de lignes puissantes et fluides afin de réellement sculpter une automobile qui exsude la sensation d'être constamment en mouvement – même lorsqu'elle se trouve à l'arrêt. Nous avons donné à la voiture une apparition hardie, censée transmettre un sentiment de confiance au travers des notes sportives et grâce aux proportions dynamiques.»

«L'apparence de la calandre hexagonale redessinée est unique dans notre marque et définit New i30 clairement comme faisant partie de la famille Hyundai. Les groupes optiques avant rehaussés par ce qui s'apparente à des bijoux et qui entourent la calandre confèrent une forte personnalité à ce véhicule, dont il émane une sensation de raffinement et de luxe.»

En Europe, New i30 est disponible dans une variété de 12 coloris – y compris 3 nouvelles teintes: Polar White, Orange Caramel et Jet Black. A l'intérieur, le houssage des sièges et l'habillage est proposé en trois coloris: noir, beige et bleu, en tissus, tissus/cuir et dans des variations plein cuir.

03 – SÉCURITÉ ET AGRÉMENT

- Nouvelles fonctionnalités d'agrément et de sécurité provenant de Genesis et i40
- LDWS, le système d'alerte en cas de franchissement involontaire des lignes de sécurité contribue à augmenter la sérénité au volant
- Une première dans ce segment: des sièges ventilés pour un agrément accru

Les nouveaux éléments qui contribuent à la sécurité et à l'agrément

En réponse aux demandes changeantes de la clientèle, New i30 augmente encore la longue liste d'équipements de sécurité actifs et passifs, en introduisant trois nouvelles technologies.

Les nouveaux phares bi-xénon à éclairage plus puissant et qui augmentent la visibilité nocturne disposent de série d'un dispositif d'auto-nivellement.

Pour une sécurité active améliorée, le système LDWS, le Hyundai Lane Departure Warning System est également installé. Il alerte le conducteur lorsque le véhicule a tendance à dévier de sa voie, sans avoir préalablement activé le clignotant. LDWS, précédemment implémenté sur i40 et Genesis, fait part du processus de démocratisation initié par Hyundai et qui prévoit l'arrivée en cascade de nouvelles technologies destinées aux segments inférieurs.

«Pour nous, il importe de proposer ces systèmes de sécurité avancés dans les segments inférieurs – le nombre de clients pouvant en profiter étant plus élevé, ce qui contribue à renforcer la prévention contre les accidents», explique Christian Löer, en charge du Product Management & Pricing chez Hyundai Motor Europe.

Autre système destiné à augmenter l'agrément de conduite, voici le Hyundai Smart Parking Assist System SPAS, qui complète l'aide au parage parallèle déjà existant par les manœuvres de parage en biais ou perpendiculairement. Cela s'effectue avec l'aide de capteurs qui évaluent la position du véhicule par rapport à la place disponible dans l'espace du parc, alors qu'un ordinateur de bord prend en charge les mouvements du volant ; l'accélérateur ainsi que les freins sont toujours gérés par le conducteur.

Les nouveaux sièges avant ventilés, que l'on connaît plutôt dans des voitures premium telles que la toute nouvelle Genesis ou New i40, sont disponibles pour la première fois sur New i30. Il est évident que ces nouveaux sièges ventilés augmentent l'agrément de conduite par temps chaud, en pulsant de l'air froid et frais vers le dos du conducteur. En

combinaison avec sa fonction chauffante, les occupants des sièges avant peuvent ainsi adapter la température de leur siège en fonction de leurs besoins en choisissant parmi trois niveaux d'intensité.

Hormis ces nouveaux équipements, la gamme New I30 reprend l'ensemble d'une liste d'équipements qui comprend notamment: réglage électrique du siège conducteur en dix positions, sièges AV chauffants, frein de parking électrique, une «smart key» comprenant le bouton start/stop, le système de maintien automatique de la vitesse avec limiteur, le système de navigation et son écran tactile de 7 pouces, une climatisation bizona, une radio RDS radio/lecteur CD et MP3, comprenant des accès iPod, AUX et USB, un système audio à 6 haut-parleurs, une ventilation destinée aux occupants des sièges AR et un toit panoramique translucide qui répand sa lumière naturelle partout dans l'habitacle.

Quant aux équipements de sécurité disponibles, ils comprennent l'ESC (Electronic Stability Control), le VSM (Vehicle Stability Management), l'ABS, le EBAS, l'aide au freinage d'urgence, l'aide au démarrage en côte HAC et enfin l'ESS, les feux stop qui s'enclenchent en cas d'urgence et les font clignoter lorsqu'un freinage d'urgence survient.

Au plan de la sécurité passive, New i30 est équipé pour le marché européen de six airbags: avant, latéral et airbag rideau en dotation standard, alors qu'un airbag genoux est proposé en option. L'i30 de 3^e génération avait reçu la note maximale de 5 étoiles au test Euro NCAP et la nouvelle i30 est dotée des mêmes dispositifs d'intégrité structurelle.

New i30 reprend les dimensions clés du modèle original, avec un empattement (2650mm) et une largeur hors tout (1780mm sans rétroviseurs extérieurs) généreux, ce qui permet à l'habitacle de disposer d'un espace impressionnant. La place disponible pour les passagers des sièges avant est parmi les meilleures de sa catégorie avec une garde au toit (1021mm), un dégagement aux jambes (1067mm) et aux épaules (1420mm) généreux. La capacité de chargement demeure parmi les plus compétitives – 378 litres (hayon) et 528 litres (break) avec les sièges arrière verticaux.

04 – MOTORISATIONS ET TRANSMISSIONS

- Arrivée d'un nouveau moteur 1,6 litre turbocompressé de 186 ch. qui couronne la gamme
- Moteur à essence nouvellement développé de 1,4 l pour un meilleur rendement énergétique
- La boîte à double embrayage à 7 rapports assure une meilleure efficacité et favorise la conduite

Moteurs améliorés avec, en plus, une nouvelle boîte à double embrayage DTC à sept rapports

La gamme New i30 est proposée avec un choix élargi de sept ensembles propulsifs diesel ou essence, tous conformes à la loi Euro6. L'échelle de puissance s'étend de 90 à 186 chevaux, alors que les émissions de CO₂ peuvent descendre jusqu'à 94 g/km.

Les acheteurs ont le choix entre trois motorisations diesel, un 1,4 litre de 90 ch. ainsi qu'un groupe 1,6 litre dans deux versions de puissance, 110 et 136 chevaux.

Pour les clients qui donnent la préférence aux motorisations à essence, ils ont le choix entre trois groupes aspirés naturellement, avec des puissances allant de 100 à 135 ch., ou ils peuvent se délecter avec le tout nouveau moteur Turbo-GDI de 186 chevaux, destiné à la New i30 Turbo.

Pour ce qui est de New i30, la version 100 chevaux du moteur 1,4 litre Gamma est remplacée par un groupe nouvellement développé, le 4-cylindres Kappa. Ce moteur d'une cylindrée de 1352 cm³ est nettement plus léger que son prédécesseur. Avec un poids de seulement 87 kg, le poids de base du moteur a été ramené de 14 kg, ce qui permet d'obtenir une consommation réduite à 5,6 l/100 km et des émissions de CO₂ de seulement 129 g/km.

Les deux groupes diesel 1,6 litre ainsi que le moteur à essence GDI de 1,6 litre peuvent être accouplés à une nouvelle boîte à double embrayage DCT. Cette option remplace la précédente boîte automatique à six rapports et convertisseur de couple. Cette nouvelle boîte DCT à 7 rapports permet au conducteur une exploitation soit en mode entièrement automatisé – idéal en ville – soit grâce aux changements séquentiels – ce qui augmente l'implication du conducteur.

Sur le plan des technologies d'économie de carburant, New i30 arrive la coupure automatique du moteur Stop&Go (ISG), des pneus à faible résistance au roulement, un système de gestion de l'alternateur AMS ainsi qu'un clapet d'air actif, installé dans la calandre et qui permet de diminuer la traînée.

05 – TRAIN DE ROULEMENT

- Applications NVH améliorées pour un plus grand confort et une cabine plus silencieuse
- Une direction améliorée pour une meilleure précision et prise en main
- Au vu de l'excellence des solutions existantes, la coque, l'empattement et la voie n'ont pas été modifiées

Pour une meilleure expérience de conduite

Il a été demandé à l'équipe en charge du développement châssis pour New i30 de trouver des solutions permettant d'améliorer encore le tarage réussi du modèle original, tout en augmentant le raffinement de conduite de ce modèle.

L'habitacle de New i30 est désormais encore plus silencieux grâce aux mesures NVH améliorées (bruit, vibrations, à-coups) afin de garantir le meilleur confort pour tous les passagers.

La très robuste coque, l'empattement long (2650 mm) ainsi qu'une voie large (pouvant atteindre 1571 mm) ont été repris tel quel puisqu'ils constituent une excellente base pour le fonctionnement de la suspension entièrement indépendante: jambes MacPherson à l'avant et une suspension multi-bras à l'arrière. La direction à crémaillère à assistance électrique et ses 2,85 tours au volant d'une butée à l'autre ainsi que l'option de pouvoir compter sur le novateur système Hyundai FLEX STEER et ses trois modes opérationnels (Comfort, Normal et Sport) fait toujours partie de l'offre.

Le système de freinage fait appel aux disques ventilés à l'avant (280 ou 300 mm) et aux disques pleins d'un diamètre de 262 ou 284 mm à l'arrière et autorise des freinages rassurants.

Support-clients

Comme tout nouveau modèle Hyundai de récente génération, New i30 millésime 2015 arrive avec une garantie d'usine d'une durée de cinq ans, sans limitation du kilométrage et 5 années d'assistance routière.

06 – New i30 Turbo

- New i30 Turbo et ses 186 chevaux couronnent la gamme
- Développée au sein du Centre d'essais Hyundai sis au Nürburgring avec l'accent mis sur une conduite dynamique et sportive tout en restant facile à utiliser au quotidien
- Une suspension adaptée et une direction plus directe pour une conduite plus dynamique et un comportement plus maniable
- Des caractéristiques uniques au plan du design extérieur et intérieur appelées à souligner le caractère sportif

Elaboré à l'intention d'une clientèle recherchant une dynamique de conduite plus sportive et un design qui se démarque sans faire de compromis sur la maniabilité et le confort, Hyundai ajoute à sa gamme New i30 2015 un modèle spécialement adapté qui couronne la gamme.

La nouvelle i30 Turbo est propulsée par une version turbocompressée du moteur Gamma 1,6 GDI. Jürgen Grimm, en charge des ensembles propulsifs au Centre technique de Hyundai Motor Europe à Rüsselsheim s'explique: «Nous avons voulu compléter la gamme i30 par un moteur puissant, sans agressivité puisque notre but consiste à augmenter le plaisir de la conduite, et pas uniquement les performances. En atteignant une puissance maximale de 186 chevaux à 5'500 tr/min., il nous a été possible d'obtenir une augmentation significative du couple à bas régime, permettant ainsi des accélérations plus linéaires et une plus grande maniabilité du moteur.»

Ce nouveau groupe est capable de fournir un couple de 265 Nm à partir de 1'500 tr./min. et jusqu'à 4'500 tr./min., ce qui donne des accélérations plus dynamiques. Cette puissance est transmise aux roues avant par l'intermédiaire d'une boîte manuelle à 6 rapports. L'accélération de 0 à 100 km/h s'effectue en 8 secondes et la vitesse maximale se situe à 219 km/h.

Afin de compléter cette puissance augmentée de 28% et surtout, ce couple en progression de 38% - par rapport au modèle 1.6 GDI – i30 Turbo est équipée d'une suspension au tarage sportif, de nouvelles jantes et pneumatiques 18 pouces en alliage léger et d'une direction plus réactive (avec 2,78 tours d'une butée à l'autre). Le modèle Turbo est doté de freins ventilés, avec des disques de 300 mm à l'avant, et des disques pleins d'un diamètre de 284 mm à l'arrière.

Pour obtenir une conduite sportive adaptée aux routes européennes, New i30 Turbo a été développé par le Centre d'essais Hyundai établi au fameux Nürburgring, en Allemagne. Pour affiner le caractère sportif de ce modèle, on a procédé à des essais de durabilité accélérés, qui permettent de simuler un cycle de vie normal du véhicule au cours d'une période de 4-6 semaines, en effectuant chaque semaine 110 tours de ce circuit exigeant. Notez que chaque tour mesure 20,8 km et chaque tour équivaut à 380 kilomètres parcourus sur des routes normales – en usage normal.

L'équipe basée au centre de design européen de Hyundai, en charge de i30 Turbo, a elle aussi effectué de nombreuses modifications afin que ce modèle se distingue des versions-sœur. Les caractéristiques de design extérieur faites sur mesure pour New i30 Turbo soulignent le caractère sportif de la voiture et comprennent notamment une nouvelle calandre, des pare-chocs avant et arrière ornés de détails rouges, un nouveau design pour les LED avant, un double embout d'échappement et des jantes en alliage léger de 18 pouces.

Pour répercuter ce design distinctif à l'intérieur, les créateurs ont opté pour un plafond de couleur noire, des sièges sport à l'avant et à l'arrière avec des coutures rouges, un regroupage d'instruments sportifs lui aussi garni de détails de couleur contrastée rouge sur le volant, le pommeau du changement de vitesse et l'habillage intérieur des portières.

La nouvelle i30 Turbo sera disponible dans les versions 5-portes et 3-portes à hayon, avec des coloris réservés dont la nouvelle couleur: Jet Black (exclusive pour le modèle Turbo).

07 – SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Carrosserie et châssis (Europe)

Carrosserie 5 portes à hayon arrière, 5 places, 3 portes à hayon arrière, 5 places et station-wagon. Le choix pourra s'effectuer parmi huit moteurs installés transversalement, diesel ou essence, qui agissent sur les roues avant via une boîte manuelle à 6 rapports, à 7 rapports avec double embrayage ou une transmission automatique.

Motorisations diesel

1,4 litre 90 chevaux		pas disponible en Suisse
Type	U-II, 4 cylindres, DOHC 16 soupapes	
Cylindrée	1396 cm ³	
Alésage x course	75,0 x 79,0 mm	
Taux de compression	16,0	
Puissance max.	90 ch. (66 kW) à 4000 tr/min	
Couple max.	240 Nm à 1500~2500 tr/min (MT)	

1,6 litre 110 chevaux		pas disponible en Suisse
Type	U, 4 cylindres, DOHC 16 soupapes	
Cylindrée	1582 cm ³	
Alésage x course	77,2 x 84,5 mm	
Taux de compression	16,0	
Puissance max.	110 ch. (81 kW) à 4000 tr/min	
Couple max.	280 Nm à 1500~3000 tr/min (MT) 300 Nm à 1750~2500 tr/min (7DCT)	

1,6-litre 136 PS		
Type	U, 4 cylindres, DOHC 16 soupapes	
Cylindrée	1582 cm ³	
Alésage x course	77,2 x 84,5 mm	
Taux de compression	16,0	
Puissance max.	136 ch. (100 kW) à 4000 tr/min	
Couple max.	280 Nm à 1500~3000 tr/min (MT) 300 Nm à 1750~2500 tr/min (7DCT)	

Moteurs à essence

1,4 litre 100 chevaux	
Type	Kappa 1,4 MPI, 4 cylindres, DOHC 16 soupapes, double CVVT
Cylindrée	1368 cm ³
Alésage x course	72,0 x 84,0 mm
Taux de compression	10,5
Puissance max.	100 ch. (74 kW) à 6000 tr/min
Couple max.	134 Nm à 3500 tr/min

1,6 litre 120 chevaux pas disponible en Suisse	
Type	Gamma 1,6 MPI, 4 cylindres, DOHC 16 soupapes
Cylindrée	1591 cm ³
Alésage x course	77,0 x 85,4 mm
Taux de compression	10,5
Puissance max.	120 ch. (88 kW) à 6300 tr/min
Couple max.	156 Nm à 4850 tr/min

1,6 litre 130 chevaux pas disponible en Suisse	
Type	Gamma 1,6 MPI, 4 cylindres, DOHC 16 soupapes
Cylindrée	1591 cm ³
Alésage x course	77,0 x 85,4 mm
Taux de compression	10,5
Puissance max.	130 PS (95 kW) à 6300 tr/min
Couple max.	157 Nm à 4850 tr/min

1,6 litre 135 chevaux	
Type	Gamma 1,6 GDI, 4 cylindres, DOHC 16 soupapes
Cylindrée	1591 cm ³
Alésage x course	77,0 x 85,4 mm
Taux de compression	11,0
Puissance max.	135 ch. (99,0 kW) à 6300 tr/min
Couple max.	164 Nm à 4850 tr/min

Turbo 1,6 litre 186 chevaux	
Type	Gamma 1,6 GDI, 4 cylindres, DOHC 16 soupapes Turbo
Cylindrée	1591 cm ³
Alésage x course	77,0 x 85,4 mm
Taux de compression	9,5
Puissance max.	186 ch. (137 kW) à 5500 tr/min
Couple max.	265 Nm à 1500 - 4500 tr/min

Transmissions

Moteurs diesel – rapports

Moteur	1,4 (90 ch.)	1,6 (110 ch.)	1,6 (136 ch.)
Boîte manuelle	6	6	6
Automatique	-	7DCT	7DCT

Moteurs à essence - rapports

Moteur	1,4 (100 ch.)	1,6 (120 ch. & 130 ch.)	1,6 (135 ch.)	1,6 (186 ch.)
Manuel	6	6	6	6
Automatique	-	6	7DCT	-

Rapports de boîte

	Diesel		
	1,4 (90) (MT)	1,6 (110) (MT / DCT)	1,6 (136) (MT / DCT)
1 ^{ère}	3,769	3,636 / 3,786	3,636 / 3,786
2 ^e	2,040	1,962 / 2,261	1,962 / 2,261
3 ^e	1,189	1,189 / 1,957	1,189 / 1,957
4 ^e	0,844	0,844 / 1,023	0,844 / 1,023
5 ^e	0,702	0,702 / 0,778	0,702 / 0,778
6 ^e	0,596	0,596 / 0,837	0,596 / 0,837
7 ^e	-	- / 0,681	- / 0,681
MA	3,583	3,583 / 5,074	3,583 / 5,074
Rapport final	4,188	3,471 / 4,176	3,471 / 4,176

	Essence			
	1,4 (100 ch.)	1,6 (120 ch./ 130 ch.) (MT / AT)	1,6 (135 ch.) (MT / DCT)	1,6 (186 ch.)
1 ^{ère}	3,769	3,615 / 4,440	3,615 / 3,813	3,308
2 ^e	2,045	1,955 / 2,726	1,955 / 2,261	1,962
3 ^e	1,370	1,370 / 1,834	1,370 / 1,957	1,294
4 ^e	1,036	1,036 / 1,392	1,036 / 1,073	0,976
5 ^e	0,893	0,893 / 1,000	0,893 / 0,837	0,778
6 ^e	0,774	0,774 / 0,774	0,774 / 0,902	0,633
7 ^e	-	- / -	- / 0,756	-
MA	3,700	3,700 / 3,440	3,700 / 5,101	3,583
Rapport final	4,400	4,267 / 3,796	4,267 / 4,867	4,467

Suspensions et amortissement

Avant	Suspension indépendante au moyen de jambes de force type MacPherson avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à gaz. Barre anti-roulis.
Arrière	Suspension indépendante au moyen de jambes de force à bras multiples avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à gaz.

Direction

Type	Assistance moteur électrique
Démultiplication	15,3
Rayon de braquage	5,3 mètres
Tours du volant	2,85 (de butée en butée)

Freins

Avant	280/300 mm disques ventilés avec ABS
Arrière	262 mm/284 mm (avec EPB) disques pleins avec ABS & ESC

Roues et pneumatiques

Type de jante	Pneumatiques
6,0J x 15", acier	195 / 65 R15
6,0J x 15" alliage léger	195 / 65 R15
6,5J x 16" alliage léger	205 / 55 R16
7,0J x 17" alliage léger	225 / 45 R17
7,5J x 18" alliage léger	225 / 40 R18

Dimensions (mm)

Extérieur

Longueur hors tout	4300
Largeur hors tout	1780 (sans rétroviseurs extérieurs)
Hauteur	1470
Empattement	2650
Porte-à-faux AV	880
Porte-à-faux AR	770
Voie AV	1549 - 1569 selon configuration jante / pneu
Voie AR	1557 - 1571 selon configuration jante / pneu
Garde au sol	140

Intérieur

	Avant	Arrière
Garde au toit	1021	967
Dégagement pour les jambes	1067	880
Dégagement aux épaules	1420	1395
Espace mesuré aux hanches	1375	1296

Volumes (litres)

	i30 / i30 Turbo	i30 Wagon
Réservoir à carburant	53	53
Bagages	378	528
(min./max.)	1316	1642

Poids* (kg)

Moteur	Diesel	Essence
Poids à vide	1282 - 1456	1179 - 1394
Poids total	1910 - 1940	1820 - 1920

Performances et consommation*

Diesel (manuel/automatique)

Moteur	1,4 (90) (MT)	1,6 (110) (MT / DCT)	1,6 (136) (MT / DCT)
Vitesse maxi (km/h)	173	190 / 185	197 / 200
0-100 km/h (en secondes)	13,5	11,1 / 11,8	10,2 / 10,6
Consommation urbaine (l/100 km)	5,1	4,2-4,7 / 4,6	4,2-4,7 / 5,1
Consommation extra-urbaine (l/100 km)	3,7	3,4-3,6 / 3,9	3,4-3,6 / 4,0
Consommation mixte (l/100 km)	4,2	3,6-4,0 / 4,2	3,6-4,0 / 4,4
Rejets de CO ₂ , combinés (g/km)	109	94-104 / 109	94-104 / 115

Essence (manuel/automatique)

Moteur	1,4 (100) (MT)	1,6 (120) (MT / AT)	1,6 (135) (MT / DCT)	1,6 (186) (MT)
Vitesse maxi (km/h)	183	192 / 192	195 / 195	219
0-100 km/h (en secondes)	12,7	10,9 / 11,9	9,9 / 10,7	8,0
Consommation urbaine (l/100 km)	7,1-7,8	8,3-8,7 / 9,0	6,4-8,1 / 7,5	9,6
Consommation extra-urbaine (l/100 km)	4,7-4,9	5,1-5,4 / 5,5	4,3-5,1 / 4,8	6,0
Consommation mixte (l/100 km)	5,6-5,8	6,3-6,6 / 6,8	5,0-6,2 / 5,8	7,3
Moyenne de CO ₂ , combinés (g/km)	129-135	145-150 / 158	118-140 / 136	169

*Cycle de tests combinés officiel

* * *

Personne de contact:

Nicholas Blattner, Public Relations Manager

HYUNDAI SUISSE

KoreanMotorCompany, Kottich (B) - Branch Dietlikon

Brandbachstrasse 6, CH-8305 Dietlikon

Tél. +41 44 816 43 45, Mob. +41 79 412 13 11

Fax. +41 44 816 43 09, nicholas.blattner@hyundai.ch

www.hyundai.ch

Les communiqués de presse et les photos peuvent être consultés ou téléchargés sur le site internet de Hyundai réservé aux médias: <http://www.hyundai.ch> / Login journalistes. Vos codes d'accès personnels vous seront communiqués quand vous aurez rempli le formulaire électronique.