

## La nouvelle Hyundai i30 N: l'engin ultime pour vivre une passion véritable au volant

- **Le premier modèle hautes performances Hyundai sur la base de l'All-New i30 fête sa première mondiale**
- **Les essais effectués sur la boucle nord du Nürburgring attestent de sa compétitivité sur circuit**
- **Dans sa version avec le «pack performances» le moteur à essence suralimenté de 2,0 litres développe 202 kW (275 chevaux)**

Après plusieurs milliers de kilomètres d'une mise au point minutieuse du train de roulement sur la légendaire Nordschleife, de profondes améliorations apportées tant au moteur qu'à la boîte, effectuées au centre de développement de Namyang et après une évaluation experte par le pilote de rallye d'usine, Thierry Neuville, complétée par la participation réussie aux 24 Heures du Nürburgring 2017, nous y voilà: au mois de juillet de l'année en cours, la nouvelle Hyundai i30 N fêtera sa première mondiale.

Le premier modèle à hautes performances du constructeur, élaboré sur la base de la 3<sup>e</sup> génération du bestseller compact i30 a été développé de manière conséquente pour aboutir à un plaisir de conduite élevé. Il s'adresse donc aux automobilistes qui forment des exigences particulièrement élevées à l'adresse des capacités sportives et de conduite dynamique de leur véhicule. Cette véritable athlète des routes développe 202 kW (275 chevaux) qu'elle transmet aux roues avant, aidée en cela par une panoplie d'équipements nécessaires pour vivre sa passion au volant.

Hormis un look individualisé et un habitacle aux notes sportives évidentes, on relève au plan technique: un train de roulement piloté doté de 5 programmes, un différentiel autobloquant et le «launch control». Le dispositif «Rev Matching» permet des changements de rapport rapides et sans perte de couple. On relèvera également que cette 5-portes, qui prend racine sur le circuit le plus exigeant du monde, est capable d'assumer son rôle de partenaire fiable dans un usage quotidien. La vente de ce modèle est prévue vers la fin de l'automne 2017 avec l'ensemble des systèmes d'assistance que Hyundai a développé pour sa gamme de véhicules compacts avec, notamment, le freinage d'urgence autonome avec détections des piétons ou le système de maintien actif dans les voies de circulation.

### **Ce qui compte: i30 N n'augmente pas uniquement le régime-moteur, mais également le rythme cardiaque**

Albert Biermann, patron du développement des nouveaux modèles hautes performances chez Hyundai: *«Cette Hyundai i30 N a été développée pour offrir un plaisir de conduire maximal, quel que soit le parcours, le kilométrage ou la nature des courbes. Un produit avec un tel potentiel d'émotions permettra à Hyundai d'accéder à des clientèles inédites et pourra ainsi augmenter le rayonnement et le pouvoir d'attraction de notre marque. Avec l'i30 N, nous avons développé une automobile pour ceux qui gardent un large sourire lorsqu'ils abordent le prochain virage et qui restent à l'écoute du moindre bruit de leur moteur. Raison pour laquelle nous évaluons le rendement non pas en tours/minute, mais en battements du cœur par minute.»*

Et des battements de cœur au volant de la Hyundai i30 N...il y en aura tant et plus. Car la version de série du modèle-phare de la N repose sur quatre exigences de base que Hyundai a formulées en vue du développement de ce modèle, toutes focalisées en vue de l'obtention d'un plaisir de conduite maximal: comportement en courbes, battements de cœur/minute, aptitude à évoluer sur circuit et un rendement équilibré.

Sur tous ces points, et selon les exigences définies, l'i30 N devait proposer le maximum réalisable, sans compromis. Que la plus sportive parmi tous les modèles i30 se sente à l'aise dans chaque virage, que l'enthousiasme ressenti par le pilote fasse grimper ses pulsations, que la voiture soit parfaitement apte en vue d'une exploitation sur circuit et qu'elle puisse être utilisée facilement au quotidien – c'est réussi, grâce à la parfaite harmonisation de chaque composante que Hyundai a incorporé dans son premier modèle N.

### **La preuve: le moteur, tout comme le train de roulement ont subi et réussi de difficiles tests**

Au cœur de l'i30 N, se trouve un moteur de 2,0 litres à injection directe issu de la série des moteurs Theta, un groupe qui a déjà prouvé ses capacités et sa fiabilité en 2016 et 2017 à l'occasion des épreuves de 24 Heures disputées sur le Nürburgring dans le cadre des travaux de développement et de mise au point.

Ce groupe à 4 cylindres est proposé en deux versions de puissance: à la base, voici les 184 kW (250 ch) et avec le pack haut performance, la puissance est portée à 202 kW (275 ch). Le couple maximal se situe à 353 Nm. Sa facilité de montée en régimes, sa puissance linéaire et les réactions spontanées suite à chaque impulsion sur la pédale des gaz sont les caractéristiques de ce groupe qui permet à la sportive de Hyundai d'atteindre une vitesse maximale de 250 km/h.

L'accélération de 0 à 100 km/h s'effectue en 6,4 secondes et pour la version haute performances, ce sprint nécessite seulement 6,1 secondes.

Le moteur 2.0 T-GDI est accouplé à une boîte manuelle à 6 rapports aux changements précis et rapides, sans perte de la puissance disponible. Autre caractéristique séduisante de ce moteur: sa sonorité, que les techniciens de Hyundai ont élaborée avec beaucoup de soin. C'est la présence d'une soupape spéciale, installée dans le collecteur d'échappement formé de deux embouts qui permet de varier le volume acoustique en fonction du programme de conduite.

Ce même soin a été porté par les ingénieurs au développement du train de roulement. Les kilométrages parcourus à des fins de mise au point ont atteint près de 10'000 kilomètres, tous effectués sur la seule boucle nord du Nürburgring. Par rapport aux modèles courants i30, le châssis a été modifié sur tous les plans, y compris celui de la traction avant, de la direction à assistance électrique et à démultiplication très directe et des pneumatiques de haute performance dans les dimensions 18 ou 19 pouces qui permettent de piloter avec précision et agilité cette 5-portes, quel que soit le rayon du virage.

Pour la première fois dans un modèle Hyundai distribué dans notre pays, c'est un train de roulement pilote électroniquement qui est utilisé. Le pilote dispose de 5 programmes: Eco, Normal, Sport et N ainsi que d'un réglage librement programmable. Deux boutons situés sur le volant permettent de régler non seulement les amortisseurs, mais également divers paramètres du moteur, le contrôle électronique de la stabilité, l'efficacité du différentiel autobloquant ainsi que la direction, la sonorité du moteur ainsi que le Rev Matching.

La facilité avec laquelle i30 N franchit les courbes est imputable en premier lieu au différentiel à blocage électronique et glissement limité. Il contribue non seulement à l'amélioration de l'adhérence des pneus dans les virages pris à haute vitesse, il réduit également la tendance au sous-virage. Le résultat: grâce à E-LSD, la vitesse maximale en courbes augmente de cinq pourcent. Autre avantage: les roues qui patinent au démarrage de cette athlète modèle – c'est du passé! En effet, assisté par son «launch control», l'i30 N effectue – en mode N – un démarrage automatisé à régime optimal.

### **Séduisante: un look puissant dégagé par ce modèle aux performances élevées**

Au premier coup d'œil, l'i30 N affiche ses capacités: la carrosserie, rabaissée, signale à l'arrêt déjà sa puissance et sa robustesse.

Les pare-chocs avant et arrière ont été entièrement retravaillés pour l'i30 N. La grille de radiateur en forme de cascade, typique pour la marque, est complétée par le logo «N» et des inserts de couleur rouge vif. Quant aux phares, leurs revêtements sont en noir. Les ouïes d'entrée d'air dans la partie frontale ont été agrandies au profit d'un meilleur refroidissement des freins et ils sont complétés par des feux de jour horizontaux. Le travail d'affinage aérodynamique effectué entre autres avec l'aide d'une gestion adaptée des écoulements d'air à l'arrière de la grille du radiateur permet de réduire les turbulences autour du moteur et dans les passages de roue.

A l'arrière, la note sportive s'affiche – hormis par l'échappement à double embout – par un troisième feu de stop de forme triangulaire, intégré à l'aileron. Le rouge du feu de stop se retrouve sur les pistons des freins à disque qui portent également le logo «N». Cette mise en scène dynamique est complétée par des moulures de protection latérales de couleur noire et des rétroviseurs extérieurs laqués noir piano.

A l'intérieur, on retrouve cette ambiance sportive: les surfaces noires, réalisées à partir d'un matériel synthétique de haute qualité, sont rehaussées par la présence d'inserts faits d'un métal sombre. Les sièges nouvellement développés – sur demande, revêtus de cuir – s'adaptent à la forme du corps comme le ferait un costume sur mesure et assurent au conducteur comme au passager avant un soutien optimal, qu'il s'agisse d'une escapade effectuée à haute vitesse ou d'un parcours sur circuit. Les appuie-tête sont garnis du logo «N» qui orne également le volant qui tombe bien en mains – «N» le nouveau logo pour les modèles hautes performances de Hyundai.

C'est au moyen de plusieurs touches que le pilote pourra sélectionner le programme de conduite désiré. Dans le cas du mode N et également pour l'activation du Rev Matching, il existe des boutons séparés. C'est un moniteur de 5 pouces – ou huit pouces lorsqu'il intègre également le système de navigation – placé au centre du tableau de bord qui affiche le paramètre choisi par le conducteur. Le volant qui arbore le logo N possède des coutures décoratives de couleur bleue, un coloris qui se retrouve sur le pommeau du levier de vitesse en forme de boule. L'habitacle est également utilisé au plan acoustique: un générateur acoustique électronique permet de renforcer la sonorité du moteur.

Les pilotes qui ont la passion de l'automobile pourront également se délecter à la vue des instruments électroniques. Il y a d'abord cet indicateur de changement du rapport qui dit au conducteur quand il doit passer à un autre rapport en tenant compte de l'aspect sportif de la conduite. La zone rouge du compte-tours varie en fonction de la dynamique de conduite et de la température de l'huile. Tous les affichages sont bordés d'une ligne bleue. C'est le moniteur qui fournit les informations supplémentaires, avec cet affichage des forces G que subissent les occupants.

Bien que sportive, i30 N est dotée d'Android Auto et d'Apple CarPlay pour pouvoir inclure les Smartphones dans le système embarqué, y compris les surfaces de charge inductive selon le standard Qi.

L'aspect de sécurité d'i30 N compte pourtant autant que ses capacités sportives. C'est la raison qui explique pourquoi Hyundai propose l'ensemble des systèmes d'assistance disponibles pour sa gamme de voitures compactes établissant ainsi une norme en matière de sécurité active. On notera la présence du dispositif de freinage d'urgence autonome et détection des piétons, le système de maintien du véhicule dans les voies de circulation, la gestion adaptative de la vitesse avec maintien automatique de la distance. Dispositifs auxquels s'ajoutent l'alerte de vigilance destinée au conducteur, le détecteur d'angles morts ainsi que la gestion automatique des feux de route, la détection des panneaux de signalisation et l'alerte du trafic par l'arrière.

### **Que cache le logo «N»? Namyang, Nürburgring et... la chicane de tous les dangers**

Le fait qu'i30 N dispose de toutes les qualités et dispositifs permettant de maîtriser le quotidien automobile et qu'elle ait également des aptitudes vérifiées sur le circuit repose sur un constat bien simple. Hormis sa patrie technologique sise au Centre de développement Hyundai dans la ville coréenne de Namyang, son second domicile se situe sur la boucle Nord du Nürburgring. C'est ici que les gènes de ce modèle à hautes performances ont été affinés au cours de nombreux tours d'essais.

Le programme de développement standard appliqué par le Centre d'essais Hyundai fondé en 2013 dans les collines de l'Eifel comprend 110 tours sur ce circuit légendaire d'une longueur de 20,8 kilomètres. Ce qui permet de simuler en seulement quelques semaines un kilométrage de 180'000 km en conditions difficiles, soit le kilométrage moyen accumulé dans la vie d'une automobile.

La lettre N qui figure sur les modèles de hautes performances Hyundai se réfère elle à Namyang, où non moins de 11'000 ingénieurs travaillent dans le Centre de recherche et de développement Hyundai. Sur un terrain d'une surface de 3,3 millions de m<sup>2</sup> il existe non seulement un circuit de haute vitesse d'une longueur de 4,5 kilomètres, mais également 34 tracés différents d'une longueur totale de 70 kilomètres.

Pourtant, le N dans la dénomination du modèle signale également la présence d'une chicane sur un circuit, chicane qui constitue le challenge ultime pour la voiture et son conducteur – un passage délicat, sur lequel la nouvelle Hyundai i30 N se sent tout à fait à son aise.

**Hyundai i30 N: données techniques**

Moteur	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI avec pack performances
Généralités	Moteur 4 cylindres en ligne en alliage léger, monté transversalement à l'AV, injection directe d'essence, 4 soupapes par cylindre	
Cylindrée [cm <sup>3</sup> ]	1998	
Alésage [mm]	86,0	
Course [mm]	86,0	
Taux de compression	9,5 : 1	
Puissance maximale	184 kW (250 ch.) à 6'000 min <sup>-1</sup>	202 kW (275 ch.) à 6'000 min <sup>-1</sup>
Couple maximal	353 Nm entre 1'450-4'000 min <sup>-1</sup>	353 Nm entre 1'450-4'700 min <sup>-1</sup>
Vitesse maximale [km/h]	250	250
Accélération de 0-100 km/h [sec.]	6,4	6,1

Propulsion	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI avec pack performances
Généralités		
1er rapport [:1]	3,081	3,081
2e rapport [:1]	1,931	1,931
3e rapport [:1]	1,696	1,696
4e rapport [:1]	1,276	1,276
5e rapport [:1]	1,027	1,027
6e rapport [:1]	0,854	0,854
Marche arrière [:1]	3,588	3,588
Rapport de pont [:1]	4,154 <sup>1</sup> /3,176 <sup>2</sup>	4,333 <sup>1</sup> /3,250 <sup>2</sup>

Châssis	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI avec pack performances
Avant	Roues indépendantes avec jambes de force MacPherson	
Arrière	Suspension indépendante multibras	
Direction	A crémaillère et assistance électrique. Démultiplication: 12,23 (pack performances: 12,31): 1. Tours au volant, de butée en butée: 2,14	
Jantes	7.5 J x 18 en alliage, ou au choix: 8,0 J x 19 en alliage	
Pneumatiques	225/40 R 18; et au choix: 235/35 R 19	

Dimensions	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI avec pack performances
Longueur [mm]	4'335	
Largeur [mm] sans rétroviseurs extérieurs	1'795	
Hauteur [mm] avec pneus 18-/19"	1'451/1'447	
Empattement [mm]	2'650	
Rayon de braquage [m]	11,6	
Porte-à-faux AV [mm]	905	
Porte-à-faux AR [mm]	780	
Garde au sol [mm] avec pneus 18-/19"	136/132	
Dimensions du coffre AV/AR [mm]	994/977	
Dégagement aux épaules AV/AR [mm]	1'427/1'406	
Dégagement réservé aux jambes AV/AR [mm]	1'073/883	
Volume du coffre [l, VDA] Parenthèse:: avec renfort faitier	395-1'301 (381-1'287)	

Poids	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI avec pack performances
Poids à vide [kg]	1'400-1'480	1'429-1'509
Poids total admissible [kg]	1'950	1'950

Capacités de remplissage	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI avec pack performances
Réservoir à essence [l]	50	

Remarques
<b>(1):</b> 1., 2., ,marche arrière; <b>(2):</b> 3., 4., 5., 6. Rapports

L'ensemble des données techniques correspond aux mesures d'usine actuelles. Les données définitives par pays seront disponibles après l'homologation officielle.

\* \* \*

**Personne de contact:**

Nicholas Blattner, Public Relations Manager

**HYUNDAI SUISSE**

*KoreanMotorCompany, Kontich (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](mailto:nicholas.blattner@hyundai.ch)

[www.hyundai.ch](http://www.hyundai.ch)

Les communiqués de presse, les photos et les vidéos peuvent être consultés ou téléchargés sur le site <http://www.news.hyundai.ch>.