



## **New Generation Hyundai i20**

### **Information de presse**

Janvier 2015

## New Generation Hyundai i20 – Sommaire

### **01 Introduction**

New Generation i20 – l'espace et la substance donnent rendez-vous au style et au raffinement

### **02 Style et Design**

Un design sophistiqué tant à l'intérieur qu'à l'extérieur

### **03 Confort et agrément**

Un espace intérieur qui place le nouveau modèle en tête de sa catégorie, avec un ensemble de technologies inédites dans ce segment

### **04 Motorisations et transmissions**

Choix parmi quatre motorisations ayant fait leurs preuves

### **05 Train roulant**

Un châssis à l'européenne qui permet de rouler en tout confort

### **06 Sécurité**

En dotation standard, des équipements sécuritaires dignes de la catégorie premium

### **07 Production**

Centralisation de la production dans l'usine européenne du constructeur

### **08 Le marché**

Hyundai ambitionne de pouvoir occuper une part plus grande du segment B en Europe, toujours en croissance

### **09 Spécifications techniques**

Tous les détails techniques concernant New Generation i20

## 01 – INTRODUCTION

### **New Generation i20 – L'espace et la substance donnent rendez-vous au style et au raffinement**

#### En un coup d'œil

- Design sophistiqué: lignes élégantes et détails raffinés
- Un espace intérieur leader de sa catégorie transforme New Generation Hyundai i20 en une véritable cinq places
- D'ambitieuses spécifications et des équipements uniques dans le segment
- Conçue pour une conduite agréable sur les routes européennes
- Nouveau moteur à essence suralimenté, 1,0 litre T-GDI, prévu pour 2015
- Dessinée, développée et construite en Europe, faisant suite à de récents investissements
- Il s'agit du troisième modèle lancé dans le cadre de l'initiative «Product Momentum 2017»

En lançant avec New Generation i20 son plus récent modèle, Hyundai Motor Europe poursuit sur sa lancée européenne réussie dans le segment B, succès confirmé par la vente de près d'un million d'unités depuis 2002. La popularité acquise par l'i20 d'origine en a fait pour ce constructeur l'un des modèles les mieux vendus en Europe. Cette constatation vaut également pour la Suisse. Entre 2009 et 2014, le modèle actuel s'y est vendu à plus de 12'000 exemplaires et figure, pour Hyundai Suisse, sur la liste des modèles les plus demandés.

New Generation i20 a été conçue, dessinée et développée en Europe avec, pour point de mire, trois caractéristiques-clé propres à satisfaire les besoins des clients européens: un espace intérieur qui devrait en faire le leader de sa catégorie, une haute technologie et des équipements destinés à augmenter le confort ainsi qu'un design épuré, néanmoins raffiné.

Ce modèle Hyundai représente la troisième génération dans le segment B et permet de juger des progrès accomplis depuis 2002, lorsque la Getz avait été introduite pour la première fois en Europe. New Generation i20 reste fidèle au principe de base consistant à proposer des valeurs au-delà des attentes, principe dont attestent New Generation i10 et New ix35. Le lancement de ce modèle le plus récent signifie également que tout modèle Hyundai proposé en Europe aura été renouvelé durant les cinq dernières années.

La Première mondiale de New Generation Hyundai i20 a eu lieu au mois d'octobre 2014 dans le cadre du Mondial de l'Automobile à Paris. La production en série a déjà débuté et les ventes débiteront en mars 2015 en Suisse.

Plus longue, plus basse et plus large que le modèle précédent, New Generation i20 a été dessinée au Centre de design Hyundai Motor sis à Rüsselsheim, en Allemagne. Les traits caractéristiques du nouveau modèle sont issus de la philosophie stylistique prônée par le constructeur, appelée «Fluidic Sculpture», avec des lignes élégantes et un profil sculpté lui conférant une apparence endoscopique. Sur New Generation i20, l'élément-clé de design propre à Hyundai Motor, à savoir la calandre de forme hexagonale, se prolonge jusqu'aux phares bi-fonctionnels qui comprennent également les feux de jour LED.

Faisant écho à ces éléments-clé du style Hyundai, voici d'autres trouvailles à l'intérieur d'un habitacle particulièrement spacieux. Reposant sur une nouvelle plate-forme, l'empattement a été allongé de 45 mm pour atteindre 2'570 mm avec, comme résultat premier, un espace accru en faveur des occupants. Cet espace intérieur qui place New Generation i20 en tête de sa catégorie et les 1'892 mm de dégagement réservé aux jambes (additionné entre l'AV et l'AR) font de New Generation i20 une vraie cinq places. Constat auquel s'ajoute un coffre d'une capacité de 326 litres, améliorant d'autant la modularité du véhicule.

Conçu pour transporter le conducteur et ses passagers dans un niveau de confort élevé, l'habitacle se distingue par l'utilisation intensive de matériaux doux au toucher, tout comme par des applications et moulures aux tons noirs laqués, rehaussés par des détails chromes afin de déboucher sur une architecture intérieure à la fois moderne et sophistiquée.

Ce modèle a également bénéficié d'un bon nombre de nouvelles technologies lui permettant de prétendre à des niveaux de confort et de facilité d'utilisation normalement réservés au segment de véhicules de taille plus importante. Voici quelques exemples: en fonction de la version choisie, l'équipement englobe les assistants AV et AR de parking, le volant chauffant, phares de virage statiques ainsi qu'un système automatique de dénébulation constituent une première sur les voitures Hyundai du segment B. On recense également le système d'alerte de franchissement des lignes de sécurité et plusieurs autres équipements généralement réservés aux catégories de véhicules supérieures. Le toit panoramique, unique dans cette catégorie, peut être à la fois incliné dans sa partie avant ou ouvert entièrement, ce qui contribue au confort des occupants, tout en améliorant la sensation d'espace en faisant entrer dans l'habitacle de l'air frais et la lumière du jour.

En Suisse, New Generation i20 est proposée avec un choix entre deux motorisations essence issus de la famille Hyundai «Kappa» (dans des versions de puissance de 75 et 84 chevaux) et un groupe diesel «U-II». Les ensembles propulsifs ayant démontré leurs capacités ont été repris sur l'ancienne génération de modèles après y avoir ajouté quelques améliorations destinées à en faciliter l'exploitation et assurer qu'ils respectent la nouvelle réglementation Euro6.

Les clients qui privilégient un moteur à essence, ont donc le choix entre deux versions de puissance issues du groupe 1,25 Kappa à quatre cylindres: 75 et 84 chevaux. Ce groupe, fabriqué entièrement en aluminium, est accouplé de série à une boîte manuelle à 5 rapports.

Deuxième motorisation à essence, voici le 4-cylindres de 1,4 litre et 100 chevaux. Ce moteur plus puissant peut être accouplé soit à une boîte manuelle à 6 rapports ou à une boîte automatique à quatre rapports.

Quant au moteur diesel 1.4 CRDi d'une puissance de 90 ch. il est proposé avec une boîte manuelle à 6 rapports. Grâce à l'emploi d'engrenages protégés, ce moteur a acquis un fonctionnement plus silencieux.

C'est probablement vers la fin de 2015 que le groupe essence 1,4 litre sera remplacé par le moteur tri-cylindre T-GDi d'un volume de 1 litre. Dans le cas du nouveau Kappa 1,0 Liter T-GDi, il s'agit du premier exemple d'une nouvelle génération de moteurs à essence à faible cylindrée, turbocompressés qui, par leurs performances, permettent un plaisir accru de la conduite. Constatations auxquelles s'ajoute une efficacité énergétique de premier ordre, grâce à l'injection directe d'essence et au turbo de petite taille, à un étage. Le développement du nouveau moteur 1,0 litre T-GD a été réalisé au sein du Centre Hyundai, sis à Rüsselsheim. Cette nouvelle motorisation sera proposée en deux versions de puissance: 100 ou 120 chevaux.

L'expérience de la conduite de New Generation i20 a encore été affinée pour assurer sa maîtrise des routes européennes en procédant à de rigoureux essais de conduite et de comportement dans les régions alpines, des évaluations par temps chaud au Sud de l'Europe et de tests effectués lors de rigoureux hivers scandinaves. Ainsi, New Generation i20 a été soumis à des tests d'altitude allant jusqu'à 2500 mètres, avec une graduation des températures s'échelonnant de +40° à -35° Celsius. L'emploi intensif d'aciers légers ultra-résistants pour la plate-forme et la coque a permis de réduire le poids à vide de l'ensemble du véhicule. Bien que les dimensions extérieures aient été revues à la hausse, New Generation i20 reste l'un des modèles les plus légers du

segment tout en obtenant une amélioration significative de la rigidité de torsion et une diminution des vibrations en mouvement, ce qui a contribué à améliorer encore la maniabilité.

La confiance de Hyundai Motor dans ses véhicules fabriqués en Europe signifie également que toute New Generation i20 est dotée en standard de la Garantie de 5 ans sans limitation du kilométrage. Ce package, exemple parmi les constructeurs, comprend également une assistance routière valable 5 ans ainsi que 5 ans de contrôles «de santé» annuels gratuits.

Autre démonstration de l'engagement de Hyundai en faveur de l'Europe et preuve supplémentaire qu'il s'agit effectivement d'un produit européen, Hyundai a centralisé la production de New Generation i20 dans son usine turque. L'ensemble de New Generation i20 est produit dans l'entité récemment agrandie de Hyundai Assan Otomotiv Sanayi (HAOS) sise à Iszmit en Turquie.

New Generation i20 est le troisième modèle à être mis sur le marché dans le cadre du programme «Product Momentum 2017», qui prévoit la mise sur le marché de non moins de 22 nouveaux modèles et versions dérivées d'ici à la fin 2017. Ces nouveaux produits, porteurs de nouvelles technologies, renforceront encore la régionalisation du design, de la conception et de la production européenne – pour l'Europe.

## 02 – STYLE ET DESIGN

### Un design sophistiqué, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur

#### En un coup d'œil

- Il s'agit ici de l'interprétation la plus récente de la philosophie stylistique de Hyundai Motor
- Espace intérieur inégalé dans sa catégorie ou comment faire cohabiter style et espace
- Un design basé sur des esquisses élaborées par le Centre de design Hyundai Europe
- Coque plus longue, plus basse et plus large et un empattement allongé
- Gamme de coloris intérieurs la plus étendue dans le segment B

L'i20 d'origine était l'un des premiers véhicules Hyundai Motor pouvant être considéré comme étant véritablement d'origine européenne, puisqu'il avait été dessiné, développé et fabriqué dans cette région. Dans une seconde phase, il allait afficher le style progressif et la calandre hexagonale qui caractérise aujourd'hui le design Hyundai.

Le design de New Generation i20 a été élaboré au Centre de design Hyundai Europe sis à Rüsselsheim, en Allemagne.

Le design distinctif a été largement influencé par la dernière interprétation de la philosophie de design de Hyundai Motor, la «Fluidic Sculpture 2.0» qui se démarque par ses lignes à la fois élégantes et épurées, conférant au véhicule un look sophistiqué.

Avec sa plate-forme agrandie par rapport au modèle précédent, l'empattement de New Generation i20 mesure 45 mm (porté à 2'570 mm) de plus que celui du modèle qu'il remplace, ce qui signifie simplement que les roues sont disposées plus à l'extérieur de chaque angle du véhicule. L'équipe de design européenne a particulièrement veillé à ce que les proportions restent équilibrées, avec des formes généreuses et un long capot qui dégage de la puissance.

Comparée avec le modèle précédent, New Generation i20 est donc plus longue, plus large et plus basse. La coque seule mesure 40 mm de plus (longueur hors tout 4'035 mm), elle est plus basse de 16 mm (hauteur totale 1'474 mm). Quant à la largeur, elle a augmenté de 24 mm (hors tout 1'734 mm) ce qui fait du nouveau modèle l'un des plus larges dans sa catégorie. Le porte-à-faux avant du véhicule a été réduit afin de relever visuellement les qualités dynamiques ressenties lors de la conduite.

### Dimensions extérieures (mm)

	New Generation i20	+ / -	i20 d'origine
Longueur	4'035	+40	3'995
Largeur	1'734	+24	1'710
Hauteur	1'474	-16	1'490
Empattement	2'570	+45	2'525
Porte-à-faux (AV)	815	-	815
Porte-à-faux (AR)	650	-5	655

La carrosserie se distingue par sa ligne épurée, courant à la base immédiate des surfaces vitrées sur l'ensemble de la longueur et jusqu'à l'arrière. Les moulures extérieures ceinturant le bas des portières – vues pour la première fois sur New Generation i10 – lui confèrent un profil lisse, rehaussé par le bas des panneaux de portières aux formes sculptées.

L'équipe de design européen a créé une partie frontale à l'esthétisme puissant, caractérisée par sa calandre de forme duale. La calandre hexagonale verticale, entourée de chrome, a été abaissée pour des raisons esthétiques et techniques, alors qu'une mince grille horizontale relie visuellement les phares (selon la ligne d'équipement avec feux de jour LED) mettant ainsi en évidence la largeur du véhicule. Les passages de roue se fondent de manière subtile dans le long capot moteur, ce qui augmente encore la prestance du véhicule.

Sur New Generation i20, les piliers A paraissent plus minces, plus courts et plus verticaux, cette disposition ayant été rendue possible grâce à l'utilisation d'un acier à haute tension avant-gardiste. En redessinant ces piliers, on a obtenu un espace agrandi au profit des occupants tout en améliorant le champ de vision du conducteur, ce qui facilite d'autant les manœuvres dans les passages étroits.

A l'arrière, New Generation i20 se distingue par son pilier C de couleur noire laquée qui entoure ledit pilier, ce qui donne l'impression d'une ligne de toit flottante. La ligne caractéristique qui court sur l'ensemble de la longueur se fond à l'arrière du véhicule et, en s'abaissant de subtile manière au-dessous du vitrage arrière, elle contribue à améliorer la visibilité. Quant aux blocs optiques AR, ils enveloppent également l'aile arrière, créant ainsi un design LED très prononcé, prenant la forme d'un boomerang.

Thomas Bürkle, Designer en Chef auprès du Centre de design Hyundai Europe, commente: **«Le volume massif et distinctif de la nouvelle i20 donne à la voiture une personnalité unique, soulignée par l'aspect haut de gamme des phares avant et des lampes combi arrière. Par exemple, l'élément concave situé sous la lampe**

***arrière exprime les 3 aspects dimensionnels et sculpturaux de l'expression du design de Hyundai.»***

L'apparition de New Generation i20 est renforcée par son long capot moteur, sa ligne de toit basse et son pli aigu qui s'associent pour aboutir à un véhicule aux lignes tendues et aérodynamiques, réduisant ainsi le Cd à 0.30 (contre un Cd de 0,32 pour la précédente i20).

Dans la partie arrière, New Generation i20 propose un hayon large qui facilite le chargement du spacieux coffre, dont le volume est en augmentation de 10% par rapport au modèle précédent, pour atteindre désormais 326 litres. Avec une ouverture de 1'027 mm, il s'agit d'un des hayons les plus larges dans le segment. Un badge Hyundai proéminent couronne l'emplacement de la caméra à vision arrière intégrée (option), une solution qui n'est normalement adoptée que pour les véhicules appartenant au segment supérieur.

Pour ce qui touche aux phares de recul, ils ont été intégrés au pare-chocs arrière – une première chez Hyundai. La décision expliquant le repositionnement de ces optiques repose uniquement sur des motifs de design, permettant ainsi une plus grande flexibilité créative pour les blocs optiques LED arrière.

L'attrait accru que New Generation i20 exercera sur la clientèle nouvelle et existante sera encore renforcé par une combinaison de coloris intérieurs et extérieurs la plus large existante sur une automobile du segment B. Le nouveau modèle sera proposé en neuf tons extérieurs, à savoir: deux couleurs pleines, Baby Elephant et Polar White, quatre métallisées (Mandarine Orange, Iced Coffee, Sleek Silver et Star Dust) ainsi que trois tons perlés (Aqua Sparkling, Phantom Black et Red Passion).

A l'intérieur, New Generation i20 propose deux matériaux au choix: drap ou cuir, les coloris du tableau de bord et ceux des sièges étant coordonnés. Pour les housses et le tableau de bord, il est possible de choisir entre quatre coloris: Comfort Grey, Elegant Beige, Cappuccino et Grey Blue, alors que les coutures des sièges garnis de cuir noir correspondent avec celles utilisées pour l'habitacle.

L'ensemble des surfaces essentielles de New Generation i20 possède des codes couleur afin de donner à l'habitacle une sensation premium. Chaque couleur adoptée pour l'intérieur fait référence à une inspiration d'ordre quotidienne, lui conférant ainsi son caractère unique. Les couleurs ont été mélangées pour obtenir un habitacle à la fois élégant et calme, avec des surfaces colorées réparties sur l'ensemble de la cabine, visibles depuis l'extérieur et en accord avec la teinte de la carrosserie.

Des applications colorées courant sur toute la longueur du tableau de bord et autour des poignées de portes renforcent cette sensation d'espace et de largeur disponible et donnent à l'habitacle une sensation de luminosité accrue. Plus fines et plus larges que les inserts adoptés pour New Generation i10, elles entourent les entrées d'air redessinées – pour une meilleure circulation de l'air vers et dans la cabine – et se prolongent jusqu'aux portières. Ces applications teintées sont coordonnées avec les sièges et les revêtements des accoudoirs.

Les coutures raffinées adoptées pour le garnissage des sièges ont été développées et réalisées selon les standards de finition les plus élevés afin qu'ils demeurent à la fois fonctionnels et esthétiques, en accord avec le design de l'habitacle.

L'équipe Hyundai Motor en charge de l'ergonomie a réussi à produire un regroupage des fonctionnalités-clé, avec l'instrumentation audio, le chauffage, la ventilation et la commande des vitres assistée en un seul bloc pour arriver à un aspect visuel plus propre, plus abouti de l'habitacle.

### **03 – CONFORT ET AGREMENT**

#### **Un espace intérieur qui place le nouveau modèle en tête de sa catégorie, avec un ensemble de technologies inédites dans le segment B**

##### En un coup d'œil

- Des matériaux de haute tenue, au design abouti, augmentent le niveau de qualité perçue
- Un espace intérieur qui, grâce à l'allongement de l'empattement, place le nouveau modèle en tête de sa catégorie
- Capacité d'emport exceptionnelle pour le coffre: 326 litres (+ 10%)
- Hyundai Motor introduit plusieurs technologies nouvelles dans le segment B
- Un niveau d'équipement et de garnissage que l'on ne retrouve généralement que sur des véhicules du segment C, ou plus élevé
- Des applications NVH qui font de l'habitacle l'un des plus silencieux de sa catégorie

Avec son vaste habitacle et de nombreuses technologies installées en standard – y compris quelques «premières» dans le segment B européen – New Generation i20 propose aux occupants un environnement à la fois sophistiqué et luxueux, un facteur qui devrait séduire une audience jeune.

La nouvelle plate-forme élargie, sur laquelle New Generation i20 repose, affiche un empattement allongé de 45 mm (soit dorénavant 2'570 mm), qui débouche sur un intérieur aux dimensions plus vastes auquel s'ajoute un look encore plus sophistiqué.

Grâce à l'accroissement des dimensions et à l'architecture ergonomique définie pour l'habitacle, New Generation i20 offre, pour ce qui touche à l'espace intérieur, les mensurations les plus compétitives de sa catégorie. Le nouveau modèle est plus long, plus large et plus bas, permettant ainsi aux designers de Hyundai Motor de disposer d'un espace accru pour réaliser une véritable voiture à cinq places dans le segment B.

New Generation i20 propose ainsi un dégagement combiné pour les jambes à l'avant comme à l'arrière de 1'892 mm, une valeur qui place ce véhicule en tête de sa catégorie et qui est en fait comparable avec celui que l'on trouve sur un véhicule du segment C. Malgré sa ligne de toit rabaissée, le fait d'avoir également abaissé la position assise et d'avoir augmenté l'espace réservé aux jambes permet à cinq personnes adultes de voyager avec tout le confort désiré.

En comparaison avec le modèle précédent, les passagers avant jouissent d'une garde au toit augmentée de 33 mm (à 1'038 mm), d'un espace pour les jambes accru de 24 mm à 1'098 mm, de 6 mm de plus aux hanches (à 1'301 mm) et d'un dégagement aux épaules agrandi de 15 mm pour atteindre 1'365 mm. A l'arrière de la cabine, la garde au toit de 978 mm, le dégagement réservé aux jambes de 794 mm et l'espace dédié aux épaules de 1'350 mm permet à trois adultes de s'installer confortablement.

L'augmentation du dégagement pour les jambes à l'avant a été obtenue par le rehaussement du tableau de bord et par le fait d'avoir déplacé vers l'avant la boîte à gants et les composants l'entourant – le tout étant possible grâce au capot moteur plus long.

La capacité d'emport pour les bagages a également été revue à la hausse, faisant de ce modèle l'un des plus accommodants du segment. Le volume du coffre a gagné 10%, pour atteindre le volume exemplaire de 326 litres, contre précédemment 295 litres (sièges arrière en position normale).

Grâce à d'ingénieux dispositifs, le dossier de la banquette arrière peut être mis entièrement à plat, ce qui explique que la capacité du coffre peut être poussée jusqu'à 1'041 litres – idéal pour de jeunes familles ou un utilisateur désirant emporter des objets plus volumineux. Le fond du coffre à deux étages permet d'y loger d'autres bagages et objets, à l'abri des regards.

Pour augmenter encore ces proportions intérieures plus que généreuses et pour conserver néanmoins un habitacle ouvert et aéré, New Generation i20 propose un toit ouvrant panoramique qui s'étend sur toute la longueur du toit, inondant la cabine de lumière naturelle. Ce toit panoramique peut être incliné et ouvert entièrement, ce qui permet aux occupants de régler le volume d'air entrant. Une fonction pare-soleil met tout le monde à l'abri du rayonnement direct.

Les occupants des sièges AV bénéficient de porte-gobelets plus grands, disposés dans la console centrale et d'un espace aménagé dans les portières, réservé aux bouteilles d'une contenance de 1,5 litre. Equipements auxquels s'ajoute un boîtier, installé dans la console centrale ce qui accroît singulièrement le volume des espaces sécurisés. Quant aux portières AR, elles disposent de rangements pouvant accueillir des bouteilles de 1 litre. Le couvercle de la boîte de rangement central est recouvert d'un matériau au toucher doux qui permet également de l'utiliser comme accoudoir. Le conducteur ou son passager profitent de la présence d'un rangement à lunettes inséré dans le plafond de l'habitacle.

L'un des principaux buts fixés à l'équipe de design était d'assurer que la qualité perçue à l'intérieur de New Generation i20 soit parmi les meilleures dans ce segment. Dès lors, l'habitacle a subi d'intensifs tests ergonomiques pour s'assurer que son utilisation soit facile et plaisante, tout en visant un niveau de qualité premium. Le tableau de bord affiche une forme asymétrique, incliné de 5° vers le conducteur pour le rendre aussi pratique à utiliser que possible – pourtant, aux yeux des occupants, sa forme paraît comme étant symétrique.

Les ingénieurs et designers Hyundai Motor ont sélectionné bon nombre de matériaux de très haute qualité, assurant une longévité accrue pour un confort pérenne et un aspect engageant. Sur de nombreuses surfaces-clé de l'habitacle, le matériau de haute tenue TPO (pour Thermal Plastic Olefine) a été appliqué, notamment sur le tableau de bord et pour les garnissages des portières. Ce matériau au toucher doux et agréable se distingue par sa durabilité, assurant que l'aspect demeure «premium» même lors d'une utilisation intensive.

**«Le tableau de bord ainsi que les matériaux garnissant les portières sont les premières à être touchés par un client potentiel – après le volant. Dès lors, ils doivent être de bonne qualité et, plus important encore, doux au toucher»** explique Christian Löer, en charge du Management produits et de la fixation des prix chez Hyundai Motor Europe.

Pour la toute première fois, Hyundai Motor a choisi d'habiller l'habitacle avec de subtiles notes laquées noir piano, notes auxquelles s'ajoutent des détails chromés apposés autour des bouches d'aération et du levier du changement des vitesses. Ces finitions laquées et chromées se retrouvent autour du bouton de démarrage, du système audio et autres éléments de contrôle.

La nouvelle plate-forme ainsi que la taille généreuse de New Generation i20 a été développée en utilisant un volume accru d'aciers légers à haute tension pour améliorer la résistance à la torsion et la rigidité. Il en résulte une amélioration des qualités de conduite, une réduction du poids à vide et des gains obtenus dans le domaine des NVH, celui des bruits, des vibrations et d'autres à-coups désagréables.

La structure de la coque est donc composée à 42% d'aciers ultralégers à haute tension, alors que le modèle précédent n'en utilisait que 16%. Ajoutés aux arceaux de renforcement incorporés aux piliers B et C et à l'ouverture du hayon, cela a permis d'augmenter la rigidité de torsion de 81% pour atteindre 23,2 kgf m<sup>2</sup>/rad.

Partout dans le nouveau modèle, les ingénieurs Hyundai ont employé des techniques propres à réduire l'intrusion ou la formation de bruits et de vibrations à l'intérieur de l'habitacle. Une isolation phonique appliquée à la base des piliers A, B et C protège les occupants des vibrations engendrées par la route, alors qu'un panneau à haute densité limite les bruits. Hyundai a équipé New Generation i20 avec un ISO PAD à basses fréquences monté derrière le tableau de bord pour réduire l'arrivée des bruits moteur dans la cabine.

Dans cette même quête d'un habitacle plus silencieux, les rétroviseurs extérieurs de New Generation i20 ont été dessinés pour favoriser un meilleur écoulement de l'air. Progrès auquel s'ajoute le montage d'une ceinture intérieure, insérée dans le cadre de la portière et le pilier B, supprimant ainsi l'irruption d'air et, forcément, les bruits d'air.

New Generation i20 transmet également l'approche du constructeur consistant «à fournir des valeurs au-delà des attentes», concrétisées par le transfert direct de nouvelles technologies du segment D vers le segment B. Tout comme la nouvelle Genesis, qui propose aux clients une série d'innovations dans son segment, New Generation i20 est bardée de technologies qui, jusqu'à présent, n'avaient jamais été vues sur un véhicule appartenant au segment B, comme par exemple le LDWS, le système d'avertissement en cas de franchissement d'une ligne de sécurité.

Autres éléments destinés à permettre à New Generation i20 une avance sur sa concurrence, voici deux technologies axées sur le confort, telles qu'elles ont d'abord été installées sur la Hyundai i40: la dénébulation automatique du pare-brise et le volant chauffant.

Les autres nouveaux équipements concernent le système de navigation de 7 pouces basé sur satellite et intégré au tableau de bord – c'est d'ailleurs la première fois que Hyundai Motor installe cette technologie sur un véhicule du segment B. Les rétroviseurs extérieurs se rabattent automatiquement, il existe des assistants au parking AV et AR, et un accès intégré pour les Smartphones. Les entrées USB et autres connectivités sont installées en standard et peuvent être complétées par la fonction My Music, de même que le kit mains libres Bluetooth, où il est possible de stocker et de lire jusqu'à 1GB de musique.

New Generation i20 arrive avec une instrumentation enrichie par un bloc de surveillance de 3,5 pouces OLED LCD, capable de transmettre au conducteur une large gamme d'informations en mode haute résolution.

En centralisant la production de New Generation i20 en Turquie, Hyundai a été en mesure de développer des spécifications à l'avantage exclusif des consommateurs européens. Ce qui explique pourquoi New Generation i20 est proposée avec des niveaux d'équipement judicieusement ajustés qui se distinguent tous par leur valeur accrue et leur richesse.

## 04 – MOTORISATIONS ET TRANSMISSIONS

### Choix parmi quatre motorisations ayant fait leurs preuves

#### En un coup d'œil

- Une série de moteurs optimisée pour en améliorer la conduite journalière
- Ces groupes d'origine européenne sont plus puissants et développent un meilleur couple sur l'ensemble des régimes
- Le choix s'opère parmi des moteurs à essence de 1,25 et 1,4 litre / Moteur diesel de 1,4 litre
- Boîtes manuelles à 5 et 6 rapports ainsi qu'une boîte automatique à quatre vitesses
- Tous les moteurs sont conformes à la réglementation Euro6
- Un nouveau moteur à essence et suralimentation, le 1,0 litre T-GDI, est prévu pour la fin de l'an 2015

New Generation i20 est proposé avec un choix entre trois moteurs Hyundai issus de la série «Kappa» et un diesel «U-II». Ces groupes propulseurs qui ont fait leurs preuves ont été repris sur la précédente génération de modèles avec néanmoins toute une série d'améliorations destinées à faciliter la conduite et en conformité avec la réglementation européenne sur les émissions selon Euro6.

Le groupe d'ingénieurs européens de Hyundai, basé au Centre technique à Rüsselsheim, en Allemagne, s'est donc concentré sur le développement d'ensembles propulsifs capables de pouvoir mieux tenir compte des demandes émanant de la clientèle dans notre partie du globe. Les ingénieurs ont retravaillé chaque groupe pour obtenir un meilleur couple en début et en fin de régime – et autour de 2'000 t/min – pour gagner ainsi en réactivité et faciliter la conduite quotidienne. Pour ne prendre que ce seul exemple: dans le critère de l'accélération entre 80 et 120 km/h, New Generation i20 est clairement plus rapide que les anciens modèles.

#### *Essence*

Le client, dont la préférence va aux moteurs à essence, pourra effectuer son choix parmi le moteur «Kappa» à quatre cylindres, dans une version à puissance réduite (75 ch.) ou élevée (84 ch.). Ce groupe, réalisé entièrement en aluminium, est accouplé de série à une boîte manuelle à cinq vitesses. Le moteur de 75 chevaux affiche une consommation mixte de 4,7 l aux 100 km, ce qui équivaut à des émissions de CO<sub>2</sub> de 109 g au kilomètre. Pour ce qui concerne la version 84 chevaux, les valeurs correspondantes sont de 5,0 litres/100 km et 117 g CO<sub>2</sub> par km.

Autre alternative proposée aux clients recherchant une motorisation à essence: voici le quatre cylindres de 1,4 litre, développant 100 chevaux. Ce groupe d'une cylindrée de 1'352 cm<sup>3</sup> est beaucoup plus léger que la version précédente, appelée Gamma 1,4 litre. Avec un poids de seulement 87 kg, l'ensemble pèse 14 kg de moins, ce qui se traduit également par une consommation mixte de 5,5 litres/100 km et des rejets de CO<sub>2</sub> de 127 g/km (mesuré avec la boîte manuelle à 6 rapports).

	Puissance (ch.)	Couple (Nm)
1,25 litre	75 @ 5'500 t/min	122 @ 4'000 t/min
1,25 litre	84 @ 5'000 t/min	122 @ 4'000 t/min
1,4 litre	100 @ 6'000 t/min	134 @ 3'500 t/min

Les caractéristiques principales de l'architecture des moteurs appartenant à la famille Kappa sont l'utilisation de la technique du double arbre à cames en tête (DOHC), du CVVT, soit la gestion continue et variable des temps d'ouverture des soupapes, un bloc moteur en aluminium particulièrement rigide, renforcé par des chemises en acier coulé, une culasse en aluminium, des têtes de bielle allégées et une chaîne de distribution «long life» ne nécessitant aucun entretien.

### *Diesel*

Afin de tenir compte de la demande croissante en faveur de groupes diesel à basse émission et hautement économiques, Hyundai propose à sa clientèle européenne pour New Generation i20 un moteur issu de sa populaire famille de moteurs «U-II».

Il a ainsi été possible de réduire les émissions de NOx pour se conformer aux prescriptions selon Euro6. Ce groupe diesel de 1,4 l se distingue par une consommation mixte de 4,1 litres/100 km, avec des émissions de CO<sub>2</sub> de 106 g/km.

	Puissance (ch.)	Couple (Nm)
1,4 litre	90 @ 4'000 t/min.	240 @ 1'500 – 2'500 t/min.

Les clients ayant opté pour une New Generation i20 propulsée par un moteur diesel s'apercevront d'une diminution du bruit moteur grâce à l'utilisation de pignons de chaîne recouverts de caoutchouc, une amélioration notable par rapport au modèle précédent.

## **L'introduction du nouveau 1,0 litre T-GDI sur New Generation i20 est prévue pour la fin de 2015**

Dans le cas du nouveau moteur Kappa 1,0 litre T-GDI, il s'agit du premier moteur issu d'une nouvelle génération de petits moteurs à essence suralimentés proposant de meilleures performances, un plaisir accru de la conduite, alors que la consommation s'oriente selon un meilleur rendement énergétique. Le 3-cylindres d'une cylindrée de 998 cm<sup>3</sup> est basé sur le bien connu Kappa de 1,0 litre MPI, avec l'ajout de diverses nouvelles technologies et de nombreuses améliorations comme l'injection directe d'essence et l'utilisation d'un petit turbocompresseur à un étage.

Ce moteur 1,0 litre T-GDI qui a été développé par le Centre Technique Européen de Hyundai à Rüsselsheim est disponible en deux versions de puissance. La version standard de 100 chevaux vise une efficacité maximale en termes de consommation, tandis que la version plus puissante de 120 chevaux (avec un couple de 172 Nm) a été développée avec comme principal objectif une dynamique de conduite accrue. La première application de cette nouvelle motorisation s'effectuera probablement vers la fin de l'année 2015 pour New Generation i20.

Ce nouveau moteur se distingue par un limiteur de la pression de suralimentation contrôlé électroniquement (waste-gate) afin d'optimiser le flux des gaz et d'améliorer la réactivité du papillon des gaz. On y trouve également un injecteur à six buses, capable de travailler aux plus de 200 bars généralement admis, assurant ainsi une combustion économique et l'optimisation des rejets de CO<sub>2</sub>. Les standards d'émission selon Euro6c sont également atteints par ce nouveau 1.0 T-GDi, trois ans avant leur application prévue à partir de 2017.

Le concept du refroidissement séparé (split-cooling) a également été utilisé afin d'adapter les différentes températures mesurées sur la culasse et sur le bloc-moteur. Cela permet d'exploiter le bloc-moteur à des températures plus élevées pour diminuer le frottement interne et augmenter ainsi l'efficacité. La température de fonctionnement de la culasse reste plus basse afin d'optimiser le fonctionnement du système d'injection et la combustion. Afin que le groupe reste aussi compact que possible, les ingénieurs ont intégré le collecteur d'échappement à la culasse. Cette solution a pour avantage d'obtenir un refroidissement plus efficace grâce à l'aide du système de refroidissement de la culasse. Toutes ces solutions améliorent les temps de mise en température du catalyseur et diminuent ainsi la consommation et les émissions réelles.

### *Transmissions*

Tant la boîte manuelle à 5 rapports que celle avec 6 rapports ont subi d'intensifs essais et ont été optimisés en fonction. Le résultat se traduit par une marche plus souple, plus

silencieuse et un ressenti plus précis du changement des rapports. Les boîtes manuelles sont désormais dotées d'anneaux de synchronisation habillés de carbone pour le 3<sup>e</sup> rapport et d'un nouveau mécanisme anti-vibration adopté pour la marche arrière. La précision des changements et le ressenti ont été améliorés par l'ajout d'une plaque de guidage.

## 05 – TRAIN ROULANT

### **Un train roulant de type européen permet d'accéder à un ressenti de conduite axé sur le confort**

#### En un coup d'œil

- Dynamique de la conduite et comportements routiers optimisés pour satisfaire aux routes européennes
- Modification de la géométrie pour un meilleur ressenti de la conduite
- Un programme d'essais intensif effectué sur le réseau routier en Europe
- La nouvelle direction assistée électrique BLAC-MDPS se distingue par sa plus grande précision
- Suspension arrière revue et corrigée grâce à la présence d'amortisseurs à longue course, désormais montés verticalement

En exploitant au mieux sa présence européenne au plan de l'ingénierie et des tests, Hyundai Motor a optimisé chaque élément constituant New Generation i20 pour tenir compte des conditions de conduite et de comportement sur les routes européennes.

New Generation i20 repose sur des suspensions de type MacPherson à l'avant et une architecture semi-indépendante à barres de torsion à l'arrière et des ressorts hélicoïdaux montés verticalement. Les ingénieurs en charge ont adapté les deux solutions en tenant compte de l'empreinte au sol plus importante du nouveau modèle, de sa structure singulièrement renforcée et d'un changement de la répartition des masses.

La rigidité de la coque – en amélioration de 64% – à laquelle s'ajoute un empattement allongé de 45 mm ainsi qu'une voie élargie ont permis des avancées notables dans les domaines de la tenue en courbes et en matière d'adhérence.

New Generation i20 fait confiance à une direction assistée électrique motorisée de type BLAC (pour Brushless Alternating Current) qui permet une meilleure précision de conduite, avec un spectre opérationnel élargi. Le système exige 2,7 tours du volant de butée en butée pour un rayon de braquage de 5,1 mètres ce qui rend cette voiture facile à manœuvrer en milieu urbain.

La suspension AV fait appel à un nouveau système d'amortisseur avec soupape, visant à harmoniser le comportement routier et la conduite en soi, tout en réduisant le volume des vibrations sonores et les mouvements brusques.

A l'arrière, les cavités des passages de roue ainsi que le plancher ont été redessinés pour recevoir des amortisseurs à longue course, désormais installés verticalement. Cette nouvelle orientation contribue à la diminution de la friction, donne un meilleur ressenti au conducteur et améliore également le confort, au bénéfice de tous les occupants. Toutes ces améliorations signifient que les déplacements et la conduite de New Generation i20 se passent de manière plus douce, comparés avec l'i20 d'origine et offrent en plus une meilleure réponse aux impulsions du volant.

## 06 – SECURITE

### **En dotation standard, voici quelques équipements sécuritaires dignes d'un segment supérieur**

#### En un coup d'œil

- Six airbags équipent tous les modèles: à l'avant, en latéral et en rideau
- Des technologies de sécurité avant-gardistes sont proposées de série
- Le LDWS, le système d'alerte en cas de franchissement des lignes de sécurité contribue à l'amélioration de la sécurité
- Une coque plus résistante grâce à l'emploi d'aciers haute-tension et autres renforcements
- L'ESC et le VSM réglés pour un fonctionnement non-intrusif
- Le HSAC, le système d'aide au démarrage en côte est également installé de série

Dès ses toutes premières étapes de développement, la dernière génération de voitures Hyundai a été conçue avec, comme première priorité, la sécurité des occupants et celle des piétons. Les ingénieurs Hyundai ont donc conçu et testé des systèmes de sécurité actifs et passifs de dernière génération.

Au cœur même de tous ces efforts se trouve le châssis et la coque plus résistante qui bénéficient de l'utilisation intensive d'aciers à haute tension avancés (42% de la composition totale, comparée aux 16% sur l'i20 précédente).

New Generation i20, dessinée et développée de manière spécifique pour tenir compte de la clientèle européenne, est équipée d'éléments de sécurité actifs et passifs tels qu'ils sont de plus en plus attendus par les usagers de notre région.

Toute New Generation i20 est donc équipée à la base et en série du contrôle électrique de la stabilité ESC, de la gestion de la stabilité du véhicule VSM qui travaillent de concert pour réduire le patinage des roues ou la perte de contrôle du véhicule sur des surfaces à frottement réduit. L'ESC a fait l'objet d'un réglage pointilleux afin qu'il travaille de manière aussi discrète que possible pour contribuer ainsi à une expérience de conduite à la fois naturelle et confortable.

Faisant partie de l'équipement de série sur New Generation i20, mentionnons le système de signalisation d'arrêt d'urgence Hyundai, l'ESS, qui active les feux d'urgence lorsque le conducteur doit freiner subitement et brusquement, mettant ainsi en garde les

véhicules environnants. L'utilisation de bielles de connexion à l'intérieur du servofrein bénéficie également à l'usager: cela améliore la force d'appui sur les freins, leur stabilité, augmente la sensibilité de la pédale de freinage et réduit les vibrations ambiantes.

Hyundai Motor inclut dans son package sécuritaire certaines techniques de sécurité active qui ne font généralement pas partie de l'offre destinée aux véhicules européens du segment B.

LDWS, le système d'alerte en cas de franchissement des lignes de sécurité, met en garde le conducteur lorsqu'il modifie sa trajectoire sur route sans avoir préalablement activé les clignoteurs. L'indicateur placé sur le tableau de bord alerte des petites déviations de trajectoire et lorsque le conducteur persiste, cette alerte est complétée par un son audible.

Pour améliorer la conduite nocturne, New Generation i20 bénéficie de l'aide de phares statiques qui, lors d'un passage en courbes et avec un angle de braquage de plus de 25°, illuminent la chaussée dans la direction prise par le véhicule. La vision vers l'arrière est également améliorée avec l'aide d'un miroir à angle extra-large installé dans le rétroviseur droit.

Faisant également partie de l'équipement standard de New Generation i20, le Hill Start Assist Control (HAC), le système d'aide au démarrage en côte, évite de reculer lors des démarrages en forte pente alors qu'un système de surveillance veille à la pression des pneus.

### *Systèmes de retenue*

En cas de collision, New Generation i20 met en place toute une gamme d'équipements de sécurité passifs pour protéger les occupants. Le nouveau modèle est donc muni de série de six airbags, à l'avant, sur les côtés ainsi que d'airbags rideau courant sur toute la longueur de l'habitacle. A quoi s'ajoutent évidemment les ceintures de sécurité à prétensionneurs dont bénéficient l'ensemble des occupants et les appuie-tête coulissants réglables en hauteur et qui protègent du redoutable «coup de lapin». Les points d'ancrage ISOFIX, nouvellement conçus, sont disposés en faveur des deux sièges AR pour enfants.

Les alertes de port de ceinture sont disponibles pour l'ensemble des occupants et le verrouillage central automatique fait également partie de l'équipement de série.

## 07 – PRODUCTION

### Centralisation de la production dans l'usine européenne du constructeur

#### En un coup d'œil

- New Generation i20 a été dessinée, développée et fabriquée en Europe – pour le consommateur européen
- New Generation i20 sera construite à 100% dans son usine turque
- 91% des véhicules Hyundai vendus en Europe sont désormais fabriqués dans cette région
- La capacité de production européenne de Hyundai est la suivante: 500'000 unités au total (Turquie: 200'000, Tchéquie: 300'000)

Le lancement de New Generation i20 renforcera non seulement la gamme de modèles focalisée sur l'Europe, puisque cette dernière i20 a été conçue et fabriquée spécialement en fonction des besoins de la clientèle européenne. Il s'agit également de la confirmation de l'engagement pour nos marchés, puisque c'est la première fois qu'i20 sera fabriquée à 100% dans l'usine turque du constructeur.

Hyundai Motor a transféré la production des modèles conduits à droite et ceux destinés à l'Europe de l'Est, de Chennai (Inde) à son centre de production d'Izmit, en Turquie.

Associé à la production tchèque, dont la capacité est de 300'000 unités par an, Hyundai est en mesure de fabriquer annuellement 500'000 voiture neuves, spécialement conçues pour le marché européen. Conséquence directe de ces investissements: 91% des voitures Hyundai vendues en Europe sont construites dans la région même, soit tous les véhicules appartenant aux segments A, B et C.

La volonté exprimée et effectuée, soit de rapatrier le 100% de la production de New Generation i20 en Europe, apporte un certain nombre d'avantages pour le consommateur européen. Cela permet à Hyundai non seulement de se concentrer sur le développement des spécifications et des niveaux d'équipements qui soient en accord avec les valeurs attendues par le consommateur européen, mais permet également de réduire la complexité dans les usines, d'éviter des restrictions et de faire des économies qui profiteront à l'acheteur. Finalement, une production accélérée signifie également des délais de livraison raccourcis.

C'est une approche qui permet également de minimiser l'impact de la fluctuation des monnaies et des taxes d'importation et réduit le coût des transports. La production en série de New Generation i20 a débuté au mois d'octobre 2014.

## 08 – LE MARCHE

### **Hyundai ambitionne de pouvoir occuper une part plus importante du segment B en Europe – segment toujours en croissance**

#### En un coup d'œil

- Dans notre région de vente, la précédente génération de l'i20 s'est vendue à raison de 400'000 unités depuis 2008
- Hyundai vise des ventes de 100'000 unités par an en comptant sur l'arrivée d'une clientèle plus jeune
- En Europe, le segment B est estimé pouvoir progresser de 14% pour atteindre des ventes de l'ordre de 3,25 millions d'unités en 2017

Au sein du segment B européen, Hyundai Motor a d'abord enregistré des gains en 2002, lorsqu'elle avait lancé Getz. Ensuite, la venue de la première génération de l'i20 a confirmé ces chiffres par la vente de 400'000 unités en Europe au cours des récentes six années.

Le segment B européen est le plus important dans cette région, avec des ventes annuelles de 2,86 millions d'unités, soit l'équivalent de 22% du total des ventes de voitures neuves. L'un des analystes de l'industrie automobile, Global Insight, s'attend à ce que ce segment grandisse de 14%, pour atteindre des ventes annuelles de 3,25 millions d'unités d'ici à 2017.

En 2013, les ventes dans le segment B ont atteint 19% du volume des ventes Hyundai en Europe, ce qui est très nettement au-dessous des 22 % de la moyenne du marché. Cela met en évidence le potentiel de croissance ouvert à Hyundai dans ce segment et l'importance de New Génération i20 pour les buts à long terme de la société dans cette région.

La première génération de l'i20 a défié les cycles de vente traditionnels pour un véhicule, en étant en mesure d'enregistrer une croissance continue des ventes et une part de marché qui a passé de 1,5% en 2009 à 2,9% en 2013. Hyundai Motor Europe prévoit des ventes annuelles de 100'000 unités pour New Generation i20 à partir de 2015.

Cette voiture peut s'appuyer sur un fondement solide – la fidélité à la marque relevée parmi les propriétaires d'une l'i20 d'origine est de 88%, soit près du double de celui enregistré par les véhicules concurrents dans ce même segment.

*Ventes de l'i20 d'origine en Europe*

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Ventes</b>	60'000	64'000	69'000	75'000	81'000
<b>Part de marché (%)</b>	1,5	1,7	2,0	2,5	2,9

New Generation i20 est donc le 3<sup>e</sup> des 22 nouveaux modèles ou dérivés à être lancé par Hyundai dans le cadre de son programme «Product Momentum 2017».

## 09 – SPECIFICATIONS TECHNIQUES

### Hyundai New Generation i20

#### *Carrosserie et châssis*

Cinq portes à toit fuyant appartenant au segment B, coque autoporteuse usinée à partir d'aciers haute-tension. Choix possible entre deux moteurs à essence (en trois échelles de puissance) et d'un moteur diesel montés transversalement à l'avant et agissant sur les roues AV au travers de boîtes manuelles à 5 ou 6 rapports ou de boîtes automatiques à 4 rapports.

#### *Moteurs à essence*

<b>1,25 litre 75 chevaux</b>	
Type	Kappa, 4 cylindres en ligne, DOHC, double CVVT
Cylindrée	1'248 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	71,0 x 78,8 mm
Taux de compression	10,5
Puissance	75 ch. @ 5500 t/min.
Couple	122 Nm @ 4000 t/min.
Vitesse maximale	160 km/h
Accélération de 0-100 km/h	13,6 secondes
Consommation mixte	4,8 / 4,7 l/100km (sans/avec le système d'arrêt automatique Stop-Start ISG)
Rejets de CO <sub>2</sub> , en mode mixte	112 / 109 g/km (sans/avec ISG)

<b>1.25 litre 84 chevaux</b>	
Type	Kappa, 4 cylindres en ligne, DOHC, double CVVT
Cylindrée	1'248 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	71,0 x 78,8 mm
Taux de compression	10,5
Puissance maxi	62 kW (84 ch.) à 6000 t/min.
Couple	122 Nm @ 4000 t/min
Vitesse maximale	170 km/h
Accélération de 0-100 km/h	13,1 secondes
Consommation mixte	5,0 l/100 km
Rejets de CO <sub>2</sub> , mode mixte	117 g/km

<b>1.4 litre, 100 ch.</b>	
Type	Kappa, 4 cylindres en ligne, DOHC, double CVVT
Cylindrée	1'368 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	72.0 x 84.0 mm
Taux de compression	10,5
Puissance maxi	74 kW /100 ch. à 6000 t/min.
Couple	134 Nm @ 3500 tr./min
Vitesse maximale	184 km/h / 170 km/h (boite manuelle/AT)
Accélération de 0-100 km/h	11,6 / 13.2 secondes (boite manuelle/AT)
Consommation, mode mixte	5,5 l/100 km avec boite manuelle 6,7 l/100 km, avec boite automatique
Rejets de CO <sub>2</sub> , en mode mixte	127 g/km (MT) 155 g/km, boite automatique

*Motorisation diesel*

<b>1.4 litre, 90 chevaux</b>	
Type	U-II, 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1'396 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	75 x 79 mm
Taux de compression	16,0
Puissance maxi	66 kW / 90 ch. à 4000 t/min.
Couple	240 Nm à 2500 t/min.
Vitesse maximale	175 km/h
Accélération de 0-100 km/h	12,1 secondes
Consommation mixte	4,1 l/100 km
Rejets de CO <sub>2</sub> , mode mixte	106 g/km

**Train de roulement : Traction avant**

*Transmissions: moteurs à essence*

Moteur	1,25 (75 ch.)	1,25 (84 ch.)	1,4
Boîte manuelle – rapports	5	5	6
Automatique – rapports	-	-	4

*Transmissions: moteur diesel*

Moteur		1,4
Boîte manuelle – rapports		6
Automatique – rapports		-

*Rapports de boîte*

	<b>1,25 MT (75 ch.)</b>	<b>1,25 MT (84 ch.)</b>	<b>1,4 MT / AT</b>	<b>1,4 Diesel MT</b>
1 <sup>ère</sup>	3.727	3.727	3.769 / 2.919	3.636
2 <sup>e</sup>	2.056	2.056	2.045 / 1.551	1.962
3 <sup>e</sup>	1.269	1.269	1.370 / 1.000	1.257
4 <sup>e</sup>	0.906	0.906	1.036 / 0.713	0.905
5 <sup>e</sup>	0.719	0.719	0.893 / -	0.702
6 <sup>e</sup>	-	-	0.774 / -	0.596
MA	3.636	3.636	3.700 / 2.480	3.583
Rapport final	4.600	4.600	4.267 / 4.375	3.706

*Suspensions et amortissement*

Avant	Suspension indépendante au moyen de jambes de force type MacPherson avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à gaz. Barre antiroulis.
Arrière	Suspension semi-indépendante couplée avec un essieu de torsion, ressorts hélicoïdaux séparés et amortisseurs à gaz.

*Direction*

Type	BLAC-MDPS (assistance moteur) électrique, à crémaillère
Démultiplication	2,7 tours de butée en butée
Rayon de braquage	5,1 m (minimum)

*Freins (seulement pour 1.2 litre 75 ch.)*

Avant	Moteurs à essence: disques ventilés, 256 mm
Arrière	Freins à tambour, 203.2 mm
Assistances	ABS, EBD, ESC et VSM

*Freins (données applicables à l'ensemble des autres motorisations)*

Avant	Essence: disques ventilés, 256 mm
Arrière	Disques pleins, 262 mm
Assistances	ABS, EBD, ESC et VSM

*Roues et pneumatiques*

Type de jante	Pneumatiques	Roue de secours
6.0J x 15", acier	185 / 65 R15	TMK (Kit de réparation de pneus) ou Full-size ou temporaire acier (3.5J * 15, T125/80D15)
6.0J x 16", alliage léger	195 / 55 R16	TMK (Kit de réparation de pneus) ou Full-size ou temporaire acier (3.5J * 15, T125/80D15)

*Dimensions (mm)*

Extérieur

Longueur hors tout	4'035
Largeur hors tout	1'734 (sans rétroviseurs extérieurs)
Hauteur	1'474
Empattement	2'570
Garde au sol	140
Porte-à-faux AV	815
Porte-à-faux AR	650
Voie AV	1'520 (185/65 R15) / 1'514 (195/55R16)
Voie AR	1'519 (185/65 R15) / 1'513 (195/55R16)

### Intérieur

Longueur h/t	1'815
Largeur h/t	1'436
Hauteur maximale, intérieur	1'242

	Avant	Arrière
Garde au toit	1'038	978
Dégagement pour les jambes	1'098	794
Dégagement aux épaules	1'365	1'350
Espace mesuré aux hanches	1'301	1'252

### Surface réservée aux bagages (mm)

Longueur du fond	722
Largeur	1'050
Hauteur	582
Longueur supérieure	400
Largeur d'ouverture du hayon	1'027
Longueur d'ouverture du hayon	688
Hauteur d'ouverture, mesuré à partir du sol	739

### *Volumes (litres)*

Réservoir à carburant	50 (modèles essence et diesel)
Bagages (VDA)	326 – sièges AR verticaux 1'042 – sièges AR rabattus

*Poids\* (kg) (boîtes manuelles / automatique)*

Moteur	1,25 (75 ch.)	1,25 (84 ch.)	1,4	1,4 (diesel)
Minimum, à vide	1'040	1'040	1'060 / 1'079	1'165
Maximum, en charge admise	1'158	1'158	1'175 / 1'197	1'280
Charge utile, minimale	422	422	425/423	410
Charge utile, maximale	540	540	540/541	525
Poids maximal admis	1'580	1'580	1'600/1'620	1'690
Charge sur toit	70	70	70	70

*Performances\* (boîte manuelles / automatique)*

Moteur	1,25 (75 ch.)	1,25 (84 ch.)	1,4	1,4 (diesel)
Vitesse maxi (km/h)	160	170	184 / 170	175
0-100 km/h (en secondes)	13.6	13.1	11.6 / 13.2	12.1

\* Données d'usine, provisoires

\* \* \*

**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 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.