

Essai Hyundai I30 N Performance : une sportive pour le Nürburgring !

écrit par Nicolas Vandersleyen



« N » pour Nürburgring

Quand on parle de Hyundai sportive, on pense tout de suite aux prestations de la marque en championnat du monde des rallyes, notamment avec le belge [Thierry Neuville](#) et sa I20N. L'expérience acquise a permis à Hyundai de développer une **version sportive de son I30** depuis 2018. Cette sportive s'appelle bien sûr I30 N Performance. « N » **pour Nürburgring**, le célèbre circuit allemand (voir [ici](#)) sur laquelle elle fut développée et testée. En cette année 2021, cette version bodybuildée de la Hyundai I30 se voit légèrement restylée et améliorée. Ce fut, pour nous, l'occasion de tester cette machine de course !





Un look peu banal pour cette Hyundai I30 N

Dès la première prise en main, nous ressentons tout de suite une certaine forme de plaisir. En effet, rien que la mise en route et le **style extérieur** de ce bolide laisse déjà présager quelque chose de très bon. La **couleur extérieure** « **Performance blue** » avec l'aileron, les jupes latérales et les inserts rouges, associée aux étriers de frein rouge et aux 2 grosses sorties d'échappement rendent l'ensemble peu passe partout. En effet, **le look très réussi** ne laisse pas indifférent et les passants se retournent pour l'admirer.







Une voiture bien équipée dès le départ !

Bien sûr l'intérieur n'est pas en reste non plus. Nous avons ici, une voiture quasiment **entièrement équipée dès le départ**, ce qui est très rare de nos jours. De ce fait, notre modèle d'essai ne comportait que 3 options (les 3 seules disponibles) :

- Le toit ouvrant panoramique : 1000€
- Les sièges semi-baquets en alcantara : 1000€
- La couleur : « Performance Blue » : 650€

Mis à part cela, la Hyundai i30N comprend déjà tous les **systèmes de sécurité et de confort** en vigueur de nos jours comme :

- Système de reconnaissance des panneaux de signalisation
- Lane assist

- Front assist avec freinage d'urgence et détection des piétons
- Système de détection de fatigue du conducteur
- Système de détection d'angle mort
- Caméra de recul et aide au stationnement

Seul le cruise control adaptatif est manquant.





L'intérieur de notre Hyundai I30 N d'essai

Néanmoins, l'intérieur de cette I30 N se veut **confortable** et **les sièges baquets se veulent vraiment bien calibrés**. Bien serrant tout en restant confortable pour les trajets quotidiens. De ce fait, la position de conduite et la visibilité périphérique sont bonnes et **cette sportive se prend aisément en main**. D'autre part, le tableau de bord est soigné mais certaines finitions et/ou plastiques laissent un peu à désirer. Celui-ci se veut aussi équipée d'un **grand écran de 10,25 pouces** reprenant la plupart des fonctionnalités et d'un système de recharge par induction de smartphone. Enfin, le confort aux **places arrière** est convenable pour une voiture de ce gabarit et **le coffre** se veut de dimension correcte : de **395l à 1301l**.







<https://www.enroueslibres.com>









Full équipée pour le circuit !

Passons maintenant à l'aspect technique de ce bolide. En effet, notre Hyundai I30 N Performance d'essai est équipée d'un **moteur essence 2.0l, turbo développant 280 ch et 392Nm de couple** (+ 5ch et +39Nm que la version précédente). A cela s'ajoute une toute nouvelle **boîte à double embrayage (DSG) à 8 rapports envoyant le couple aux 2 seules roues avant**. A noter que la boîte manuelle à 6 rapports est également disponible mais les chronos sont meilleurs avec la DGS. L'ensemble permet d'abattre le **0 à 100 km/h en 5,4s** ! Quant à la masse, cette **Hyundai I30 N pèse 1530kg**. Bien sûr, il ne faut pas oublier que notre I30 d'essai est une version bodybuildée, voilà pourquoi nous avons les équipements suivants en plus :

- Rev Matching
- Double échappement sport
- Electronic sound generator (son d'échappement amplifié dans l'habitacle)

- Jantes en alliage forgé 19'' et pneus Pirelli P-Zero 235/35R19
- Power Sense Axle (train avant modifié)
- Grin Control System (choix entre 5 modes de conduite)
- Suspension à contrôle électronique
- Corner carving differential (différentiel à glissement limité à régulation électronique)
- Variable exhaust valve system
- Barre stabilisatrice entre les cloches de suspension arrière (dans le coffre)

Avec une telle liste, nous pouvons bien nous douter que ce bolide est fait pour « attaquer », notamment sur circuit.







Elle cache bien son jeu cette Hyundai I30 N Performance

Mode « Normal »

Au cours de notre essai, nous avons en fait découvert 2 **voitures en 1**. Tout d'abord, en mode normal ou éco, nous avons entre les main une Hyundai I30 normale, **confortable et silencieuse** (même si le démarrage laisse présager d'une ligne d'échappement spéciale). De ce fait, elle se révèle **agréable à conduire au quotidien** sans être trop dure ou typée rallye et la boîte auto joue le rôle de la conduite cool. Par contre, une fois le mode « **sport, N ou NCustom** » enclenché, cette I30 change radicalement de visage.





Mode « N »

Déjà en mode sport, la suspension se veut plus dure et la voiture prête à bondir. Mais en **mode « N »**, le bouchon est poussé encore plus loin avec une vraie **voiture hargneuse**. Elle ne demande qu'à lâcher les chevaux et partir au gallot ! **La suspension** se veut, dans cette configuration, **vraiment dure** (inconfortable sur route) et **taillée pour le circuit**. **L'échappement** quant à lui se laisse entendre **bruyamment** et donne le sourire aux passagers avec également des « **pop and bang** » lorsqu'on lâche les gaz ou qu'on rétrograde. Franchement, **vraiment réussi niveau son** ! Enfin, la boîte DSG passe les rapports à la façon d'une boîte manuelle en évitant la perte de couple entre 2 et garde le moteur en régime de couple max pour **optimiser les reprises** !



<http://auto4x.free.fr>





Et des systèmes électroniques de performances

D'autre part, ajoutons à cela quelques systèmes électroniques de performances tel que le **NGS (N Grin Shift)** : un système qui booste le moteur avec 20cv et 20Nm de plus pendant 20 secondes. Ou encore le **NTS (N Track Sense)** : un système qui détecte lorsque la I30 est utilisée sur circuit et adapte encore le passage des rapports pour de meilleures performances. Bref l'attirail ne manque pas pour se donner du plaisir à bord de ce bolide coréen ! C'est ce que nous fîmes, dans les limites possibles.





Simple traction, oui mais...

De ce fait, au volant cette Hyundai I30 N se veut **vraiment agréable à conduire** et montre son **caractère sportif**. Le son de l'échappement quant à lui donne clairement envie d'appuyer encore et encore sur l'accélérateur. Et le **roulis bien maîtrisé** donne envie d'enfiler les courbes les unes après les autres. **Seul bémol à l'ensemble : la motricité**. En effet, les 392 Nm de couple ont un peu de mal à passer au sol via les 2 seules roues avant, ce qui engendre **beaucoup de patinage**, surtout sur sol mouillé avec des pneus froid. Peut – être les Pirelli de notre modèle d'essai ne sont-ils pas optimaux ? Néanmoins, une version 4 roues motrices aurait peut-être été plus judicieux pour éviter cela, à la manière de la [Toyota Yaris GR](#). Si on fait une rapide comparaison avec celle – ci on remarque que la Toyota se veut plus poussée pour le rallye avec sa transmission 4 roues motrices et ses différentiels Torsen qui la collent à la route d'une façon magistrale. La Hyundai I30 N se veut quant à elle être un meilleur compromis pour une

utilisation quotidienne avec plus de confort. D'autre part, le système d'échappement Hyundai est plus abouti (même si celui de la Toyota n'est pas mauvais pour autant).





Consommation, prix et taxes de cette Hyundai I30 N Performance

Au final, cette I30 N Performance se veut être un **beau petit bijoux qui allie sportivité et confort à merveille avec un beau look**. Notons néanmoins, que les éditions sont limitées en Belgique. L'importateur n'importera en effet que **150 modèles** (notre I30 d'essai portait le numéro 1) mais certains pays comme la France sont moins chanceux étant donné qu'elle n'est purement et simplement pas importée à cause des taxes. D'ailleurs, au cours de notre essai, nous avons **consommé une moyenne de 10 l aux 100kms**, ce qui est beaucoup. Les émissions de **CO₂** sont quant à elles de **191 gr/km**. Enfin, le prix de cette Hyundai I30 N démarre à 39 999€ et nous avons 2650€ d'options, ce qui donne un **prix du modèle essayé de 42 649€**. Prix très raisonnable étant donné l'équipement de confort mais aussi sportif et de sécurité parfaitement complet sur ce modèle. Seules les taxes peuvent poser problème :

