

# Hyundai i20 : la sécurité d'une grande

■ S'inscrivant entre la mini i10 et la compacte i30, la nouvelle i20 se révèle comme une citadine particulièrement polyvalente.



*Située dans la bonne moyenne des prestations de ses rivales, la nouvelle Hyundai i20 devrait trouver sa place sans peine.*

Venant de remplacer une Getz qui avait eu le mérite de moderniser l'image de Hyundai, la nouvelle i20 affiche pour sa part une physiologie dernier cri, caractérisée par une allure agréable et pleinement contemporaine. Quoique fabriquée en Inde, la i20 a été conçue par le centre de design européen de la marque coréenne, situé à Rüsselheim, en Allemagne. Elle intègre les derniers signes de reconnaissance qui personnalisent les gammes du cinquième constructeur mondial, avec un mince bandeau chromé en aplomb d'une fine calandre, elle-même appuyée sur une grande bouche d'air. Plus basse, plus longue et plus large que sa devancière Getz, son empattement a également été rallongé, dans le

contexte d'une longueur hors tout qui ne dépasse pas les 4 mètres, comme la prochaine Volkswagen Polo. Alors que d'autres concurrentes, françaises notamment, débordent de ce gabarit. Au premier coup d'œil, on est saisi par le sérieux de réalisation qui préside à la présentation de cette cinq portes, les boucliers, bas de caisse et coques des rétroviseurs extérieurs étant assortis à la teinte de la carrosserie. Idem à l'intérieur, où l'habitacle spacieux et lumineux brille également par son équipement fourni. L'habitacle, facile à vivre, peut accueillir jusqu'à 5 adultes dans un espace vital fort correct et une fonctionnalité intelligemment réalisée. Les

vide-poches sont nombreux et la banquette arrière est fractionnable 60-40 et rabattable à plat, avec un seuil de chargement bas. Les trois niveaux de finition (Pack, Pack Clim et Pack Color Confort) généralisent également le verrouillage centralisé à distance, le réglage du siège conducteur en hauteur ou l'ordinateur de bord. Reposant sur une nouvelle plateforme, l'i20 dispose de trains de roulement conformes aux attentes européennes en matière de tenue de route avec un train avant pseudo-McPherson et un essieu de torsion à l'arrière. Selon les derniers canons en la matière, la direction à crémaillère est à assistance électrique, et commandée par un volant à trois

branches bien dessinées. Quatre disques, dont deux ventilés, assurent le freinage. Un régulateur de trajectoire ESP est proposé en option (450 €) sur la version supérieure.

L'autre point fort de la i20 réside dans la déformabilité de la coque en cas de choc, conçue en fonction des derniers enseignements, est complétée sur l'ensemble de la gamme par 6 airbags, des appuis-tête actifs et des pré-tensionneurs de ceintures aux places avant. Moyennant quoi cette citadine a mérité 5 étoiles, la meilleure note, aux crash-tests sévères EuroNCAP.

Enfin, si l'i20 peut recevoir une motorisation essence de petite cylindrée avec un 1.2i de 78 ch, elle privilégie cependant le diesel, dans le contexte hexagonal, avec deux blocs 1.4 CRDi délivrant respectivement 75 et 90 ch. Une palette de motorisations restreinte mais équilibrée assortie à la généralisation d'une boîte manuelle à 5 vitesses. Mais d'autres motorisations plus joufflues sont susceptibles d'élargir la gamme. Notamment avec l'arrivée prochaine d'une carrosserie 3 portes "stc" à vocation plus sportive.

■ Philippe Hervieu

## Fiche technique

**Carrosserie** : berline 5 portes 5 places de 3,94 m de long. Coffre : 295/1 060 dm<sup>3</sup>. Poids à vide : 1 175 kg (1.4 CRDi 75 ch).

**Motorisations** : essence 4 cylindres 16 soupapes à injection multipoint 1 248 cm<sup>3</sup> de 57,2 kW/78 ch/5 cv. Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes common rail CRDi 1 396 cm<sup>3</sup> de 55 kW/75 ch/4 cv et de 66 kW/90 ch/5 cv. Traction avant. Boîte 5 vitesses. Direction à assistance électrique, ABS/EBD, 2 freins à disques ventilés et 2 tambours (1.2i) ou 2 disques pleins (1.4 CRDi), et 6 airbags de série (dont 2 rideaux) en version d'accès.

**Performances** (données constructeur 1.2i 78 ch / 1.4 CRDi 75s ch) : V Max : 165/161 km/h. 0-100 km/h : 12"9/16"2. Conso moy. mix norm : 6,4-4,5-5,2/5,5-3,8-4,4 l./100. CO<sub>2</sub> : 124/116 g/km.

**Prix** : 3 versions essence, de 12 190 € (1.2i 78 ch Pack 5 portes) à 14 090 € (1.2i 78 ch Pack Color Confort 5 portes). 2 versions diesel à 14 990 € (1.4 CRDi 75 ch Pack 5 portes) et 16 290 € (1.4 CRDi 90 ch Pack Color Confort 5 portes).

↳ Panorama

## Les concurrentes

**Fiat Grande Punto** : une jolie silhouette à l'italienne et d'intéressantes prestations générales (1.2i 65 ch Team 5 portes à partir de 11 490 €).

**Ford Fiesta** : toute nouvelle et fort gracieuse, avec des caractéristiques très proches (1.25i 60 ch Ambiente 5 p. à partir de 12 200 €).

**Honda Jazz** : une citadine particulièrement habitable et polyvalente, mais sans diesel (1.2 i-VTEC 90 ch Elegance 5 p. à partir de 13 975 €).

**Peugeot 207** : l'archétype de la citadine moderne et bonne routière (1.4i 75 ch Urban 5 p. à partir de 13 450 €).