



Hyundai i10

Dix étapes vers le succès

Comment faire une bonne voiture? Ca n'a pas de sens de sortir un nouveau modèle si celui-ci propose la même chose que les voitures existantes. De cette façon, un constructeur ne peut qu'espérer grappiller un client ou deux, tout au plus. Le véritable succès c'est d'être mieux que ce qui est déjà proposé. Pour la i10, Hyundai a suivi toutes les règles du jeu à lettre. Autozine explique en 10 étapes pourquoi la Hyundai i10 a tout pour réussir.

Étape 1 : l'objectif

Il faut commencer avec un objectif clair. Une petite voiture doit être complète. Il faut tirer parti au maximum de l'espace disponible. C'est pourquoi les roues ont été placées aux extrémités et sont relativement petites. Les logements de roue prennent ainsi aussi peu de place que possible.

Grâce à cette configuration, l'espace à l'avant de l'habitacle est optimal. Surtout si on la compare avec son aïeule, l'Atos, la i10 a été considérablement élargie. Les occupants ne sont plus serrés comme dans une boîte à sardines mais disposent de l'espace de mouvement nécessaire. La i10 a une assise un peu plus haute que la moyenne, ce qui en facilite l'accès.

L'espace à l'arrière n'est pas en reste. Même les adultes de grande taille y sont à l'aise. L'espace pour les jambes dans la i10 est même plus important que dans bon nombre de voitures plus grandes.



Étape 2 : le compartiment à bagages

Il ne faut pas non plus oublier le coffre. C'est, hélas, ce que Hyundai a fait. Avec un volume de chargement de 225 litres, elle atteint à peine la moyenne. Si on rabat la banquette arrière, le volume passe à 889 litres, de nouveau un chiffre moyen. Malheureusement, la i10 dispose d'un seuil de chargement considérable qui rend le chargement et le déchargement moins aisés. La plage arrière ne pivote pas simultanément avec le hayon. C'est surtout embêtant lorsqu'on a les mains remplies de sacs.

Étape 3 : avantageuse à l'achat

Rendre la voiture avantageuse. Hyundai est fort pour construire des voitures offrant un rapport prix/prestation intéressant. Ça commence par des petits éléments qui rendent la voiture à peine plus chère mais bien plus pratique. La i10 est pourvue d'une multitude de compartiments de rangement. La graduation du compte vitesse est en blanc alors que les autres compteurs (compte-tours, jauge à carburant) ont un fond noir. La lecture est plus facile sans pour autant que le prix en soit trop affecté.



L'exécution de base est déjà équipée de la servo-direction et d'une radio avec lecteur CD. Celui-ci lit également les CDs avec fichiers MP3 et une connexion pour lecteur MP3 externe a également été prévue! Les versions plus chères de la i10 sont équipées du verrouillage central des portes avec commande à distance, les lève-vitres électriques à l'avant comme à l'arrière, l'air conditionné et les rétroviseurs réglables électriquement. La voiture d'essai illustrée ici a été équipée d'un spoiler de toit, de jantes en alliage et de phares antibrouillard.

Étape 4 : tout aussi intéressante après l'achat

La voiture ne doit pas être intéressante seulement à l'achat mais aussi à l'emploi. À cet effet, la i10 est équipée d'un moteur quatre cylindres d'1.1 litre. Ses performances sont inférieures à la concurrence mais, par contre, la i10 est extraordinairement économe à la consommation en carburant.

En ville ou sur les routes de campagnes, la i10 (i10?) dotée d'une puissance de 66cv ne rencontre aucun problème à intégrer le flux de la circulation. Par contre, pour s'insérer de manière fluide dans la circulation sur autoroute, c'est une autre paire de manches. 120 km/h est une bonne vitesse de croisière mais au-delà la reprise est laborieuse. Hyundai promet une vitesse maximum de 151 km/h mais, dans la

pratique, on a déjà du mal à atteindre les 140 km/h.

La i10 existe avec aussi avec une boîte automatique à 4 rapports. Elle fonctionne correctement mais c'est tout. L'électronique ne réagit pas comme le conducteur et les changements de vitesse s'opèrent aux moments inopportuns. En outre, la i10 avec transmission automatique est plus lente que la version avec boîte manuelle. Autrement dit, l'automatique est satisfaisante mais la i10 est considérablement meilleure avec la transmission manuelle.



Étape 5 : le confort

L'isolation acoustique doit être suffisante. Lorsque le régime moteur est stationnaire, le moteur est tellement silencieux que le lave-glace fait encore plus de bruit ! Le bruit de roulement ou du vent latéral est honorable pour une voiture de cette catégorie. Hélas, la voiture d'essai a émis des cliquetis sur mauvais revêtement. Un porte-parole de Hyundai affirme toutefois que c'est anecdotique.

Les ressorts de la i10 fortement tarés ce qui fait qu'on ressent particulièrement bien les imperfections de la route. Cela nuit un peu au confort mais c'est un choix délibéré de Hyundai... à voir aux points 6 et 7 :



Étape 6 : plaisir de conduite

Opter pour un châssis rigide est la garantie d'une bonne tenue de route. Les petites voitures économiques proposent en règle générale un châssis bon marché qui laisse à désirer quant à la tenue de route. À grande vitesse, la i10 aborde sans problème des routes accidentées sans perdre prise. Elle procure ainsi un plaisir de conduite et une confiance accrue par rapport à bon nombre de ses rivales.

La i10 est très maniable (rayon de braquage : 9,5 mètres) et se sent à l'aise en ville. Le parcours de l'essai comprenait des petites rues où circulent des vélos pour mettre la petite à l'épreuve mais la i10 a su se faufiler sans embuche. Elle est en plus très prévisible, ce qui rend les manœuvres encore plus faciles à réaliser.



Étape 7 : sécurité

La bonne tenue de route prévient les accidents (sécurité active) mais sans oublier la sécurité passive. Hélas l'exécution de base de la i10 n'est équipée que d'un seul airbag. Pour un

surcoût limité, on passe heureusement à deux voire quatre airbags.

Le freinage avec ABS, permettant de continuer à diriger l'auto en cas de freinage d'urgence, fait partie de l'équipement standard. En outre, la i10 est dotée de freins à disque partout (on trouve généralement des freins à tambour à l'arrière) ce qui confère au véhicule d'excellentes capacités de freinage.

Étape 8 : habitacle

Le conducteur voit avant tout l'intérieur de la voiture. Il convient donc de lui mettre sous les yeux des formes attrayantes. Le tableau de bord de la i10 a été dessiné dans des formes ludiques et arrondies. Tous les boutons et leviers sont installés sur de 'petites îles' ayant chacune une fonction propre.



Selon l'exécution choisie, l'intérieur présente des touches de couleur. Les sièges peuvent être garnis d'imprimés frivoles (trouver un autre mot).

Étape 9 : l'extérieur

Une petite voiture se doit d'être belle de l'extérieur aussi. Pour cela, Hyundai a donné à la i10 des formes fluides. Le nez dont les phares ont été relevés donne à la i10 des accents d'audace et d'assurance. Les notes de noir donnent à cette citadine des airs de robustesse. La i10 est clairement une Hyundai de la nouvelle génération, tout comme la i30.



Étape 10 : le bonus

Cerise sur le gâteau : faire photographier la voiture par Autozine dans le centre-ville de Palerme (Sicile, Italie). Installer une jolie fille derrière le volant pour égayer la photo.

Ayant suivi ces dix étapes, la Hyundai i10 est un succès à coup sûr!

Conclusion

La Hyundai i10 a été construite dans les règles de l'art. Les points négatifs à souligner sont rares : le seuil de chargement considérable du coffre et la plage arrière qui ne pivote pas avec le hayon. La boîte automatique fonctionnant raisonnablement bien mais sans plus.

À l'intérieur de l'habitacle, la Hyundai développe des trésors d'espace, à l'avant comme à l'arrière. Tenant compte de l'équipement et du confort, le rapport qualité/performance est excellent. Le moteur économe de la i10 est également avantageux dans la pratique. Le comportement sur route (tenue, direction, freinage) est dans l'ensemble supérieur à la moyenne et fait de la i10 un véhicule sûr à conduire. Enfin, l'aspect extérieur est esthétique. En d'autres termes, la Hyundai i10 a tout ce qu'il faut pour devenir un grand succès! ▀



Technique

Hyundai i10 1.1i Lounge

Dimensions et poids

Longueur	357 cm
Largeur	160 cm
Hauteur	154 cm
Empattement	238 cm
Poids	900 kg
Remorque	400 kg
Remorque avec frein	700 kg
Capacité carburant	35 l
Volume du coffre	225/889 l



Moteur et prestations

Cylindree	1086 cc
Cylindres/soupapes	4/3
Puissance	66 ch @ 5500 tr/min
Couple	98 Nm @ 2800 tr/min
Traction	voorwielen
Accélération 0-100 km/h	15,6 s.
Vitesse maxi	151 km/h
Conso mixte	5 l / 100 km
Conso urbaine	6,1 l / 100 km
Conso extra	4,4 l / 100 km
Emissions de CO2	119 Gr./km



Prix

Prix	9.999 €
Prix du modèle de base	8.990 €