Essai – Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD : Le petit SUV coréen à fort potentiel

Disponible depuis un an, comment se comporte cette dernière génération du petit SUV développé en Corée mais construit en Tchéquie ? Mes réponses après plusieurs centaines de kilomètres effectués à bord du nouveau Hyundai Tucson.



- 4 cylindres turbo, diesel, 1’995 cm^3
- 185 ch à 4’000 t/min
- 400 Nm de 1’750 à 2’750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 201 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.5 sec.
- Poids : 1’854 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’475 x 1’850 x 1’650
- Conso. mesurée : 8.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 170 g/km (F)
- dès CHF 37’250.-, mod. essayé: CHF 48’700.-

Texte et photos : Tony da Silva

En réalité, c’est bien la troisième mouture de son SUV, sorti en 2004, que le constructeur commercialise. Si la seconde génération est passée inaperçue, c’est uniquement parce que la marque avait opté pour un nom européen, ix35, en 2010. Mais pour la troisième, le véhicule retrouve son nom de baptême original pour le monde entier.

Concernant le ix35, il est devenu un modèle à part entière en Suisse appelé ix35 Fuel Cell. Ce dernier est d’ailleurs le premier véhicule de série équipé d’une motorisation qui fonctionne à l’hydrogène. Nous devrions vous proposer un essai complet prochainement. Mais pour le moment revenons à notre nouveau Tucson.







A l’extérieur

Avec des mensurations pratiquement similaires, hormis pour la longueur (6cm de plus), le Tucson s’est vu surtout appliquer des retouches cosmétiques par l’équipe en charge du design. L’ensemble du véhicule a ainsi été mis au goût du jour.

Calandre plus imposante, arêtes plus vives, jantes plus dynamiques et feux arrières plus fins sont quelques éléments qui apportent de la fraicheur et une certaine énergie à ce SUV, notamment par rapport à la seconde génération que je

trouvais disgracieuse et terriblement ennuyeuse.

Sur la route, au milieu des autres véhicules, ce SUV reste relativement imposant, avec un style caractéristique et proche d'autres constructeurs asiatiques. Ceci dit, l'ensemble est plaisant et devrait aider à acquérir de nouveaux clients, car après avoir vendu 1.2 millions de SUV en Europe, la marque ne veut pas s'arrêter en si bon chemin.







A l'intérieur

A l'intérieur, le constat est relativement identique. En effet, la planche de bord a subi une évolution bienvenue : tout est plus simple et, d'une façon générale, les différents éléments sont mieux pensés et mieux intégrés. Tout est regroupé par section et forme un ensemble cohérent et plus homogène.

Comme je dispose du modèle « haut de gamme » avec la finition Vertex, les équipements sont nombreux et ça apporte une sensation agréable, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif. L'écran tactile de 8 pouces ainsi que toutes les commandes sont judicieusement placés. Seul petit bémol, les deux boutons liés à la radio, volume et réglage de fréquences, un peu trop enfoncés dans la planche de bord, ne sont pas très pratiques à manipuler. Bien sûr, ces fonctions sont également accessibles via des boutons placés sur le volant.

Pour le reste, l'habitabilité est excellente et la qualité des matériaux ainsi que l'agencement sont bons pour cette catégorie de prix.





Sous le capot

Mon modèle d'essai bénéficie de l'engin le plus puissant : le 4 cylindres d'une cylindrée de 1'995 cm^3 avec une puissance de 185 ch à 4'000 t/min ainsi qu'un couple de 400 Nm disponible entre 1'750 et 2'750 t/min. Bien entendu, le tableau ne serait pas complet sans la transmission intégrale 4WD, ainsi que la boîte automatique à 6 rapports.

Trois autres moteurs sont également disponibles sous la forme de deux diesel de 1.7 et 2.0 litres avec respectivement 115 et 136 ch, ainsi que le petit essence 1.6 litres de 177 ch. Côté transmission, et suivant les modèles, il est également possible d'avoir la version à deux roues motrices (2WD) uniquement ainsi qu'une boîte manuelle ou bien la toute nouvelle boîte à double embrayage à 7 rapports (uniquement sur le moteur essence 1.6 litre pour le moment).

Au terme de mon essai, la consommation cumulée a affiché 8.2 l/100km avec un bon 70% d'autoroutes.





Au volant

La finition Vertex est truffée d'options et je constate avec plaisir qu'il y a un

système Smart Key en standard. Je rentre donc dans la voiture sans avoir besoin de sortir la clé et je démarre le véhicule via un simple bouton start/stop sur le tableau de bord.

A l'arrêt et avec le moteur froid, pas trop de doute sur la nature du moteur : un vrai diesel. Après avoir procédé aux réglages d'usage sur les sièges électriques (de série sur le modèle Vertex) et autres accessoires de conduite, je me lance sur l'autoroute. Première surprise agréable, l'insonorisation de l'habitacle est vraiment bonne et ce même un peu au-dessus de 120 km/h. Par contre, le système audio est un peu décevant avec ses basses exagérées et difficilement réglables.

La liste des équipements inclus dans le Tucson avec ce niveau de finition est difficilement surpassable. Depuis le geek, en passant par le malade du confort et jusqu'à l'angoissé de service qui souhaite toutes les assistances, personne ne sera déçu ! En effet, de la climatisation automatique bizone aux systèmes actifs ou passifs de sécurité comme l'EBD, l'ESP, le HAC, le DBC et le VSM, pour ne citer que les principaux, tout le monde y trouvera son compte. Ajoutez à cela le pack Swiss Safe Pack (CHF 2'900.-) et vous aurez en plus le système automatique de freinage d'urgence AEB, l'assistant d'angle mort, la radio DAB+, le volant chauffant et le toit panoramique électrique… Sur certaines marques, c'est le prix à payer pour une seule de ces options.

Bref, passée cette débauche d'équipements, il est temps de se concentrer sur la conduite et de jouer un peu sur la route ainsi qu'aux abords pour mieux juger de ce SUV.

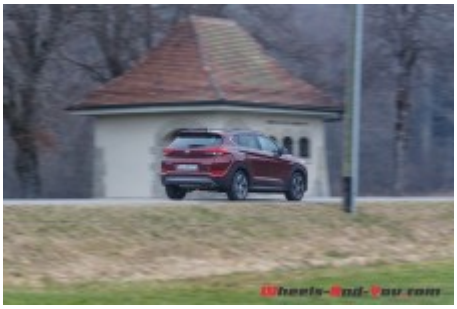
Premier constat, si le moteur répond bien présent à tous les régimes, la boîte est décevante. Tantôt trop lente et jamais réellement sur le bon rapport, elle m'a fait rapidement opter pour le bouton « sport » qui permet d'avoir une réactivité un peu meilleure. La cartographie du moteur et la sensibilité de la pédale d'accélérateur sont également modifiées, mais le véhicule ne se transforme pas en une gazelle dorcas. Bien sûr, il est possible de passer la boîte en mode « manuelle » et le manche permet de descendre ou monter les rapports, mais vu le débattement et la lenteur du système, c'est à la fois frustrant et ennuyeux.

Dans la neige, la transmission 4×4 fait des merveilles et laisserait presque prendre tous les risques, tant la motricité est excellente. Sur route, le système se fait oublier en offrant un confort de roulement réellement appréciable, y compris

au niveau de l'insonorisation que j'ai trouvée tout simplement excellente pour un véhicule de ce type.

Sur le plan de la tenue de route, les ingénieurs ont fait un bon travail car les 1'854 kg de l'ensemble passent presque inaperçu jusqu'au moment où je commence à malmener la voiture sur des routes sinueuses avec des enchainements rapides. Les suspensions font un bon travail sur le train avant en contenant un maximum le sous-virage. Par contre, côté roulis, c'est un peu plus prononcé mais ça reste acceptable… avec quelques centaines de kilos en moins (je sais, je rêve), ce SUV serait certainement irréprochable sur la route.








Verdict

Pour ceux qui veulent absolument une boîte automatique, je recommande un essai ou d'attendre la boîte à double embrayage, car j'ai été passablement déçu sur sur ce point. Pour le reste, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur, ce SUV offre un

nouveau visage et la richesse des équipements de série permet de loucher sur l'engin le plus dynamique sans se ruiner.

Au niveau de la garantie d'usine, par défaut, le constructeur coréen propose 5 ans avec kilométrage illimité ainsi qu'un service gratuit de dépannage à travers toute l'Europe (40 pays). Pour CHF 2'200.- de plus, la marque propose également, pour une durée de 5 ans ou 100'000 km, les services gratuits (hors fluide, freins, etc.).

Globalement, cette troisième mouture est une réussite et devrait permettre à Hyundai de placer son nouveau Tucson dans le tableau de comparaison de clients potentiels traditionnellement plus attachés aux marques européennes.







Prix et options – Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD "Vertex"

Prix de base : CHF 42'450.-

5 Year Triple Care Swiss : CHF 2'200.-

Swiss SAFE_TEC Pack : CHF 2'900.-

Couleur métallisée "Ruby Wine" : CHF 850.-

Intérieur en cuir beige : CHF 300.-

Prix TOTAL : CHF 48'700.-








Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai Tucson ainsi qu'au garage von Rohr SA pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai – Hyundai i30 Turbo : Bonne GT ou réelle sportive ?

Essai – Hyundai Genesis Coupé : L’esprit GT à prix cassé !

Essai – Hyundai Santa Fe : Il vise la cour des grands… en a-t-il les arguments ?

Essai – Hyundai Veloster Turbo : Le grand méchant look

Essai – Hyundai i30 Wagon 1.6 CRDi : Gangnam Style

Nouveauté – Hyundai i20 Active

Evénement – Hyundai lance sa marque premium “Genesis”

Nouveauté – Hyundai ix35 Fuel Cell

Nouveauté – Hyundai Tucson

Nouveauté – Hyundai i40

Nouveauté – Hyundai i20 Coupé

Nouveauté – Hyundai i30 Turbo

Présentation – Hyundai New Generation i20 Coupé

Nouveauté – Hyundai i20

Présentation – Hyundai Intrado

Nouveauté – Hyundai ix35

Nouveauté – Hyundai i10

Nouveauté – Hyundai Genesis Coupe MY2013

Nouveauté – Hyundai Grand Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i30 3 portes

Présentation – Hyundai HCD-14 Genesis

Nouveauté – Hyundai Veloster Turbo

Nouveauté – Hyundai Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i40 Sedan

Genève 2012 – Hyundai i30 Wagon

Genève 2012 – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai i30

Nouveauté – Hyundai Genesis Coupé