Essai – Hyundai Tucson 1.6 T-GDi PHEV : Efficace et agréable, malgré ses défauts

Comme pour beaucoup de firmes dans l'industrie automobile, un vent de renouveau souffle sur la gamme Hyundai, avec une volonté forte de se démarquer et d'offrir de nouvelles propositions, bien différentes de ce que faisait le constructeur jusqu'alors. Le nouveau Tucson se veut en être une belle expression.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'598 cm^3
- 265 ch à 5'500 t/min
- 350 Nm de 1'500 à 4'400 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 193 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.6 sec.
- Poids : 1'695 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'475 x 1'850 x 1'670
- Conso. mesurée : 6.36 l/100km
- Emissions CO_2 : 31 g/km (A)
- dès CHF 45'100.-, mod. essayé: CHF 57'700.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

Le Tucson est, depuis 2004, le SUV phare du constructeur coréen, se positionnant dès le départ comme un véhicule simple, pratique, robuste, avec de petites tendances baroudeuses. Renouvelé deux fois entre 2010 et 2020, il connaît une évolution constante qui fait de lui, à travers la décennie, une valeur sûre pour tout conducteur recherchant un véhicule au caractère médian et doté d'une bonne polyvalence.

Pour cette quatrième génération, le Tucson doit relever une pléthore de défis pour s'imposer sur le marché ultra compétitif du 4×4 utilitaire, à commencer par offrir une alternative électrifiée plus moderne et efficace. Arrive-t-il à transcender le segment du SUV hybride ? Réponses dans la suite.

A l'extérieur

Sans nul doute, le Tucson nouvelle génération surprend par son esthétique. Habitué jusqu'ici à des dessins sages et très pratico-pratiques, le nouveau-né de Hyundai ose un design très exotique.

La pièce principale est très naturellement la calandre qui repose sur un motif LED en fractale. La grille se compose de formes triangulaires se déployant sur toute la largeur, donnant l'impression que des ailes se dessinent sur la face avant. Les projecteurs sont intégrés sur la partie inférieure du bouclier, pour ne pas briser l'allure d'ensemble.

Sur la face arrière, on peut admirer une nouvelle signature lumineuse qui se modernise aussi, dessinant de part et d'autre des griffes saillantes, faites de volumes très géométriques. Le style est parfaitement raccord avec le concept mis en place avec l'avant, ce qui renforce l'harmonie d'ensemble. Le bouclier arbore un motif très graphique qui tranche définitivement avec les habitudes plan-plan du constructeur en matière de design.

Sur les flancs, la firme coréenne fait dans les classiques du genre : une ligne de ceinture haute, des ailes galbées, et du volume conféré par des lignes obliques pour renforcer la présence des épaulements. C'est sculpté et bien exécuté.

On peut affirmer sans trop s'avancer que l'esthétique du Tucson a de quoi diviser. Trop dans le délire de designers pour les uns, super novateur pour les autres, l'entre deux ne semble pas être de mise pour ce véhicule. A titre personnel, j'ai été très surpris lors de l'annonce du véhicule, pensant que Hyundai présentait un énième véhicule prototype. Pourtant non, il s'agit bien d'un véhicule de série, avec un caractère fort et un style bien à lui. Une qualité que j'apprécie beaucoup dans un milieu automobile que je trouve un peu morne et traditionnel dans ses choix esthétiques. Néanmoins, une partie de moi ne peut s'empêcher de penser que ce dessin risque de mal vieillir, le fréquent revers de la médaille de l'originalité.

A l'intérieur

Pour avoir fait récemment un tour dans un Tucson de 2013, je constate que le bond en avant dans la qualité de finition et dans l'équipement est plus que notable. Le Tucson cuvée 2021 n'a plus grand-chose en commun avec ses aînés, le temps d'un SUV typé populaire est bien loin. On a ici droit à un véhicule avec un assemblage bien fait, solide mais aussi qualitatif dans ses matériaux. Dans le design, si l'extérieur ose sortir des sentiers battus, l'intérieur va à contre-sens. La répartition des fonctionnalités est très « by the book » : rien de spécial, mais rien

de rédhibitoire dans l'ergonomie. C'est bien pensé, pratique, accessible par tous, tant au niveau du volant que de l'infodivertissement dont le système d'exploitation est fluide et bien ordonné.

Il y a néanmoins une grande ombre au tableau : le système de guidage. A travers les essais que j'ai pu réaliser, j'ai croisé toutes sortes de fonctionnalités : des excellentes, des perfectibles, des innovantes, des pas terribles. Ici, nul autre qualificatif : une purge. Quand on arrive à devoir sortir Google Maps pour s'orienter, alors que la cartographie est à jour, c'est qu'il y a un vrai souci. Les problèmes avec l'outil de navigation sont multiples. La carte d'abord n'est un pas un exemple de lisibilité. La représentation des voies de circulations n'est pas fidèle à la réalité, avec des différences souvent pénalisantes. La méthode de calcul me laisse régulièrement sceptique, au point de ne pas suivre les recommandations, mon instinct ou les instructions de Google étant plus logiques et judicieuses. Enfin, le système prédictif embarqué, censé éviter les écueils, se montre inefficace, tant il change en permanence d'avis. Je me retrouve ainsi à traverser Vienne, dans l'Isère, forcé par le GPS à quitter l'A7 que l'ordinateur central déclare engorgée. Une perte nette de 25 minutes sur mon trajet de 6 heures.

Dans un registre plus positif, le confort est, lui, excellent, avec des assises à l'avant qui permettent de parcourir littéralement des centaines de kilomètres sans sentir la moindre pression ou gêne. Les sièges soutiennent bien et le molletonné des rembourrages est souple comme il faut. La banquette arrière, comme souvent, n'est pas aussi bien faite. Si la finition des assises est correcte, on peut reprocher au compartiment arrière de ne pas offrir un volume généreux aux jambes. Pour un véhicule de ce gabarit, c'est un peu juste, voire insuffisant, si on dépasse les 1m80 de taille.

Le coffre offre 616 litres de capacité dans sa configuration normale, ce qui est dans les standards du segment. Il passe à 1'795 litres une fois la banquette deux tiers/un tiers rabattue. Les divers dispositifs de recharge de la batterie sont habilement rangés dans des compartiments logés sous le plancher amovible. Pas de perte de places, accès facile, rien à redire, les ingénieurs en charge de l'habitacle ont bien pensé les choses et ont su optimiser l'espace disponible.

Dans l'ensemble, les prestations offertes par le Tucson sont vraiment bonnes et en font une voiture aussi agréable que pratique avec une conception solide qui

permet des utilisations variées.

Sous le capot

Bien que la précédente génération proposât une hybridation 48 volts, il parait évident que les attentes des clients ont évolué depuis 2015, avec le besoin émergent de mobilité électrique. Pour répondre à cette demande, le constructeur coréen a décidé de pourvoir, en plus de la gamme traditionnelle à énergie fossile, des propositions hybride HEV (tout-hybride) et PHEV (hybride rechargeable). D'une manière absolue, la gamme de groupe motopropulseur repose sur les blocs 1,6 litre T-GDi (essence) et CRDi (diesel). Seule la version essence autorise une configuration avec une boîte manuelle 6 rapports. Tous les autres choix de la gamme sont pourvus de série de la boîte DCT à 7 vitesses ou d'une transmission automatique 6 rapports.

En ce qui concerne les nouveautés hybrides, c'est naturellement la déclinaison T-GDi qui a été retenue. La déclinaison tout-hybride développe 230 chevaux, tandis que la version plugin, qui est la version mise à disposition pour l'essai, propose 265 chevaux et 350 Nm de couple. Toutes les combinaisons moteur sont proposées avec une transmission à l'avant ou intégrale, la version rechargeable n'est disponible, quant à elle, uniquement en AWD.

Pour revenir au modèle qui nous intéresse aujourd'hui, la grande nouveauté de la gamme, le système se compose d'un moteur thermique et d'un moteur électrique

disposé sur l’essieu arrière. Hyundai intègre à ce système une batterie lithium polymère qui diffère des batteries lithium-ion traditionnelles, puisqu’il s’agit ici de batterie gel et non solide. D’une capacité totale de 1,47 kWh, elle permet, selon les données constructeur, de parcourir 62 km en mode électrique. A titre personnel, en adoptant une conduite très souple et en anticipant au maximum le trafic, je parviens à plusieurs reprises à dépasser la marque des 75 km en une charge.

En matière de consommation, selon mes relevés, le Tucson affiche en cycle mixte à forte tendance urbaine une consommation moyenne de 5,4 l/100km, tandis qu’en utilisation routière, la gourmandise en énergie fossile se fixe autour de 6,6 l/100km. Sur 1’700 km d’essai, je consomme au total 102,6 litres d’essence et 5,06 kWh d’électricité.

Si les batteries au lithium polymère permettent une économie de place dans l’habitacle, puisque plus compactes et présentant de vraies qualités en efficacité énergétique, elles ont malheureusement le défaut de demander beaucoup de temps pour se recharger. Sur une prise domestique traditionnelle pour recharger la batterie de 5 à 100 %, il faut compter pas moins de 12 heures.

Au volant

Heureux hasard du calendrier, cet essai coïncide avec un déplacement familial dans le Sud de la France. De quoi permettre une bonne mise en situation, la plus variée possible, permettant efficacement de mettre sur le grill cette nouvelle génération de Tucson. Au menu, des centaines de kilomètres sur l’infernale autoroute A7 au plein cœur du mois d’août ; des balades dans l’arrière-pays du Luberon ; des escapades dans le centre d’Aix-en-Provence.

Hyundai est connu et reconnu pour proposer des voitures souples à conduire, au caractère assez médian. Le Tucson de quatrième génération ne déroge pas à la règle. Dès les premiers tours de roues, je constate que le SUV est docile et agile,

mais surtout très agréable à conduire.

Il est en plein dans le style asiatique avec une direction souple mais précise, qui manque malheureusement de renvoi d'information venant de la route. Le comportement urbain du SUV est excellent, je trouve mes marques sans peine et réussis à le placer dans la circulation sans le moindre mal. Il est bien équipé en matière d'assistance à la conduite, le manque de vision sur les zones sensibles à l'arrière des épaules est bien compensé par la fonctionnalité d'alerte de trafic dans l'angle mort.

Sans surprise, en ville, le mode tout-électrique est naturellement la solution de prédilection. Les déplacements se font en toute quiétude et sans consommation d'énergie fossile. La motricité est à son maximum, puisque le couple est disponible immédiatement. Contrairement à beaucoup de concurrents, le Tucson à une plage de tolérance plus élevée en ce qui concerne la sollicitation à l'accélérateur. On peut ainsi se montrer plus incisif lors des phases d'accélération sans que le moteur thermique soit mis en route. Ce n'est certes pas bénéfique pour la batterie mais l'agrément de conduite n'en est que renforcé.

L'autre point fort du SUV de Hyundai est la dotation en caméras : positionnées aux quatre coins de la voiture, elles permettent, en mouvement, d'avoir un œil aussi bien à l'arrière qu'à l'avant, mais aussi sur les flancs de la voiture. Pratique pour circuler dans des lieux escarpés ou en offroad.

Le premier vrai grand test est naturellement l'exercice autoroutier. J'ai, de base, des craintes en matière de dynamisme, craignant de relances un peu anémiques en raison du groupe motopropulseur hybride. Je suis agréablement surpris de constater que l'ensemble propose suffisamment de couple pour se déplacer avec sérénité. Certes, le Tucson n'est pas un foudre de guerre, mais les reprises de 80 à 120 km/h ne sont pas laborieuses, au contraire.

Sans m'étendre davantage sur les déboires rencontrés avec le système de navigation, je peux aussi noter que le SUV de Hyundai souffre d'un défaut notable. Bien que l'insonorisation du bloc moteur soit bien réalisée, dès 110 km/h les bruits de roulement se font particulièrement entendre dans l'habitacle, ce qui peut causer une certaine gêne au bout de quelques centaines de kilomètres. Durant cet exercice de croisière, je peux tester tous les modes de conduite : motricité avec le bloc thermique uniquement ; mode HEV (mix

thermique/hybride) ; tout-électrique. Sans surprise, le mode HEV est de loin la meilleure solution pour rouler à vitesse constante sur autoroute, qui permet sans contrainte ni gestion de réduire la consommation d'essence de 2 à 3 l/100km.

Pour ceux qui ne connaîtraient pas le Luberon, cette charmante région se situant dans le nord de la Provence se compose de routes étroites zébrant les vignes, les champs de lavande et autres vergers. Un cadre bucolique où il fait bon de se balader en admirant le paysage qui ne cesse de surprendre. C'est dans ces reliefs parfois escarpés et recouverts d'ocre que je peux juger de la motricité du Tucson. Malgré mes sollicitations appuyées et une conduite franchement dynamique, je ne prends jamais en défaut la transmission intégrale du Tucson.

Sur la route comme en dehors des sentiers battus, la gestion du couple est excellente. La gestion des deux moteurs est exemplaire, loin des comportements indécis de certaines voitures de la concurrence, oscillant en permanence entre le bloc thermique, le mode hybride et la propulsion électrique. Ici, le système central contrôle en permanence l'état de la motricité et fixe son choix sur la meilleure solution. Les à-coups sont, de fait, inexistants et les relances sont nettes.

Bien que s'étant nettement urbanisé, le Tucson conserve dans son ADN une composante baroudeuse en proposant un mode terrain, mais aussi une gestion de la vitesse en descente sur terrain accidenté. Automobile asiatique oblige, l'accent est fortement mis sur le confort. On peut très clairement ressentir cette orientation dans le réglage de la suspension, qui est lâche, voire trop lâche à mon goût. Si le filtrage des imperfections de la route et très bon, le roulis est par contre très présent, avec un effet bateau fortement perceptible lorsque j'augmente le rythme et que j'aborde certains tournants, me forçant à réduire l'allure alors que je me situe dans les limitations de vitesse. Si certains y verront là un franc défaut, à titre personnel je préfère y voir un élément qui concourt à une conduite plus coulée et plus en harmonie avec l'hybridation embarquée.

Verdict

Sans nul doute, le Tucson capitalise sur l'expérience et l'expertise de la marque, tout en restant dans la philosophie qui a fait le succès de la firme. C'est une voiture qui est dans son ensemble agréable, qui ne fait montre d'aucune agressivité ou ni de sportivité déplacée. Elle mise avant toute chose sur l'efficacité de sa partie moteur et sur la conception robuste et polyvalente de son intérieur. Bien qu'ayant un caractère très médian comme ses aînées, le Tucson année-modèle 2021 présente de grandes qualités, mais aussi de gros défauts qui pourrait se révéler rédhibitoires pour certains ou sans importance pour d'autres.

En bout de ligne, je retiens que le SUV coréen est une vraie bonne alternative dans le contexte actuel. Il répond efficacement au besoin d'électrification mais aussi aux problématiques de mobilité à moyenne et longue distance, sa plus grande force étant définitivement sa polyvalence, tant au niveau de sa conception intérieure que sur la partie motrice.

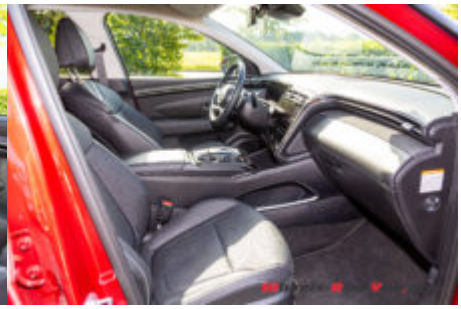
<u>Prix et options – Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Vertex PHEV 4WD Aut</u>

Prix de base : CHF 56’000.-

Peinture métallisée ou Pearl : CHF 850.-

Peinture bi-ton : CHF 850.-

<u>Prix TOTAL : CHF 57’700.-</u>



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai Tucson, ainsi qu’au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Hyundai i30 N Project C : Baroud d’honneur et de carbone

Essai – Hyundai Tucson N Line 2.0 CRDi : Une bonne alternative

Essai – Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD : L’heure de la confirmation

Essai – Hyundai i30 Fastback N Performance : Le programme Motorsport porte ses fruits !

Essai – Hyundai i30 N : La discrète flamboyante

Essai – Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDi : Le break sans prétention

Essai – Hyundai Ioniq Electric : Le tout électrique facile

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

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 Kona N

Nouveauté – Hyundai IONIQ 5

Nouveauté – Hyundai Kona Electric

Nouveauté – Hyundai i20 N

Nouveauté – Hyundai Tucson

Nouveauté – Hyundai Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai i30

Présentation – Hyundai i30 N Project C

Nouveauté – Hyundai i10

Nouveauté – Hyundai Tucson N-Line

Nouveauté – Hyundai i40 Wagon

Nouveauté – Hyundai i30 Fastback N

Nouveauté – Hyundai i20

Nouveauté – Hyundai Nexo

Présentation – Hyundai Santa-Fe

Avant-première – Hyundai Santa Fe

Nouveauté – Hyundai i30 N

Nouveauté – Hyundai Kona

Avant-première – Hyundai Kona

Nouveauté – Hyundai i30 Wagon

Présentation – Hyundai RN30 Concept

Nouveauté – New Generation Hyundai i30

Nouveauté – Hyundai New i10

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com