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

Troisième génération pour le Santa Fe ; nouveau look, nouvelle base, nouveaux moteurs et oui ce n'est pas du réchauffé. Wheels And You en a pris le volant pour vous lors d'un essai !

- 4 cylindres, turbo diesel, 2'199 cm^3
- 197 CV à 3'800 t/min
- 436 Nm de 1'800 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 190 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.8 sec.
- Poids : 2'076 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'690 x 1'880 x 1'685
- Conso. mesurée : 10.8 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 178 g/km (E)
- dès CHF 46'090.-,
  modèle essayé: CHF 56'940.-

Texte : Cédric Barthe / Photos : François Cuany

L’évolution de la marque a été fulgurante ces dernières années. Hyundai propose une gamme complète, innovante, et surtout avec une identité. Bien loin est le temps ou Hyundai avait dans sa gamme des autos fabriquées sous licence. Hyundai et sa cousine Kia (même groupe) est un leader mondial de l’automobile qui se classe à la quatrième place des constructeurs automobiles.

Aujourd’hui il suffit de croiser sur la route une Hyundai i30 ou i40 break pour se demander s’il s’agit d’une « allemande ? ». C’est du vécu je vous l’assure!

Le Santa Fe a lui aussi eu droit à la même métamorphose que le reste de la gamme et nous vous en proposons tout de suite nos impressions.

A l’extérieur

La troisième génération du « Santy » a été dévoilée au salon de New York en 2012. Il est natif du concept « Storm-Edge design ». Ce nouveau Santa Fe se veut résolument moderne et dynamique.

Imposant, il a presque la taille d’un monospace de type Renault Espace ou VW Sharan ! De facto il n’est pas facile, sur ce genre de véhicule, de lui faire oublier son gros volume. Même si au premier regard, les lignes adoptées par les designers Hyundai sont élégantes et modernes, on n’a pas l’impression d’être devant « un char d’assaut ».

Les feux xenon avec phares de jour à LED ainsi que les phares arrière à LED style crayon sont du plus bel effet. La ligne générale est sobre et harmonieuse. Fini le style baroudeur avec la grosse poignée surdimensionnée sur le hayon arrière. Tout est bien plus élégant sur ce nouveau Santa Fe. Les détails ne manquent pas : rétroviseurs rétractables électriquement, éclairage sous les rétroviseurs et sous les belles poignées chromées, vitres sur-teintées, double sorties d’échappement, grandes jantes de 19 pouces fumées qui lui donnent vraiment une jolie allure.

La critique qui revient le plus sur l’aspect extérieur de ce véhicule est sa calandre hexagonale en plastique chromé. Il est vrai que cela fait un peu « too much » car les lamelles sont « peut-être » un peu trop larges et au final l’ensemble fait « mastoc ». Personnellement ça ne me dérange pas outre mesure, sachant que sur certaines autos haut de gamme les calandres sont également en plastique

chromé… Eh oui, je suis allé contrôler !

Le Santa Fe ne m'a vraiment pas laissé indifférent, plus je le regardais plus je me disais qu'il était bien réussi. Il a un air de BMW X5 de profil et un arrière qui ressemble aux Audi. Je pense que les designers Hyundai ont compris ce qui plaisait et comment s'en inspirer pour séduire la clientèle Européenne. A noter également que le centre d'études européen de la marque se situe en Allemagne…

A l'intérieur

Notre modèle d'essai est équipé en série de la sellerie cuir disponible en noir. On peut l'obtenir également en cuir beige (CHF 300.- en option). Le modèle "Premium" de l'essai est équipé de sièges avant électriques, de bonne facture et proposant un bon maintien. Par contre, je critiquerais le siège passager car il ne dispose pas de réglage lombaire ni de réglage en hauteur.

Pour le tableau de bord c'est un mélange de plastique moussé pour le haut du tableau de bord avec une majorité de plastiques durs en-dessous et sur les portes. On a également des plastiques peints et des imitations carbone pour les inserts décoratifs. Les assemblages sont très bien faits et les plastiques de bonne qualité. C'est propre, précis, rien ne vibre, simple mais joli! On n'est pas dans les standards allemands certes, mais difficile de critiquer sachant que ce Santa Fe est de loin bien moins cher qu'une Allemande de cette catégorie. Je ferais un petit clin d'œil pour le levier de vitesses de la boîte automatique, qui nous fait – enfin ! – oublier les origines coréennes de l'auto ; la grille étagée en plastique peint que l'on retrouve trop souvent et qui fait très bon marché a disparu !

L'instrumentation est ornée d'un tachymètre et compte-tours en-dessus du volant. C'est très joli et ça respire la qualité. Toutes les informations sont présentes mais trop dispersées, à mon goût, entre le centre des compteurs et l'écran multimédia au centre du tableau de bord.

Passons à l'arrière : pour tout vous dire, je trouve l'espace à disposition énorme par rapport à d'autre grands SUV prestigieux. La place pour les passagers est très agréable. De plus, celle du milieu est pour une fois confortable ! Ce qui est rare sur les voitures qui n'ont pas trois vrais sièges séparés. Le plancher (pieds) n'est pas tout à fait plat, mais il n'y a pas non plus un tunnel de transmission

protubérant qui pourrait déranger la position des jambes de la personne qui sera assise au milieu.

La deuxième rangée de sièges est coulissante pour faciliter l'accès à la troisième rangée et gagner de la place pour les personnes assises tout à l'arrière, c'est vraiment top !

Le modèle essayé était aussi équipé du toit panoramique qui est une des deux seules options proposées avec la boite automatique. De grande dimension, il procure une luminosité impressionnante à l'habitacle. L'ouverture est grande et les bruits aérodynamiques bien maîtrisés quand il est ouvert. Si je devais acheter un Santa Fe c'est une option à CHF 1500.- dont je ne me priverais pas, c'est certain.

Le Santa Fe est proposé en Suisse uniquement en 7 places ; c'est son atout majeur pour attirer une clientèle familiale et celle venant des monospaces. Vous avez donc deux sièges rabattus dans le plancher arrière. S'il s'agit de places confortables pour des enfants, pour des adultes c'est moins évident surtout pour y accéder. Dans ce cas on dira donc qu'il s'agit de places d'appoint. Pour les avoir testés, j'ai quand même été surpris en bien, je mesure 1,81 m. et j'étais correctement assis en troisième rangée. C'est plus le côté étouffant qui m'a gêné une fois assis : l'assise est basse et il y a peu de surfaces vitrées, les custodes étant vraiment petites. Mais les ingénieurs de Hyundai ont pensé à équiper la troisième rangée de bouches de ventilation avec une climatisation séparée et actionnable depuis le tableau de bord. La vitesse du ventilateur est réglable depuis cette troisième rangée de siège. C'est très pratique car souvent sur ce genre de véhicule 7 places le refroidissement peine à arriver tout à l'arrière. Cette option n'est malheureusement disponible que sur la version "Premium" du Santa Fe.

Sous le capot

En Suisse, le Santa Fe est proposé avec une seule motorisation, un quatre cylindres diesel 2.2 l. CRDi avec une puissance de 197 CV et 436 Nm de couple dès 1'800 t/min.

Au vu de la masse et du volume de ce véhicule on pourrait vite penser qu'un

quatre cylindres est « un peu juste » dans un si gros véhicule. Et là aussi grosse surprise pour moi qui ne suis pas friand des diesels asiatiques. Ce 2.2 CRDi m'a bluffé, avec un couple très disponible et une insonorisation assez bien maîtrisée.

Je ne serais pas si élogieux sur la consommation. Annoncée à 6.8 l./100 km en usage mixte, j'ai mesuré à la pompe un bon 10.8 l./100km en moyenne sur mon essai, dont un 11.3 l./100 km en usage exclusivement urbain. Avec une conduite des plus douces possibles pour la partie urbaine… on est quand même loin des consommations annoncées par le constructeur.

Le Santa Fe est aussi un 4×4 ne l'oublions pas. Il est équipé de série de la transmission « Dynamax ». En conduite normale il roule en traction et dès qu'un glissement est constaté, le système va répartir la motricité sur les roues arrière. Il est également possible d'activer manuellement la transmission intégrale par simple pression d'un bouton pour avoir 50% de traction et 50% de propulsion lors de franchissements difficiles.

Pour le châssis, le Santa Fe est tenu sur la route par un système de suspension connu et reconnu depuis longtemps sur nos voitures : jambes de force McPherson pour l'avant, suspension indépendante à l'arrière avec barres stabilisatrices. La suspension est bien adaptée et dimensionnée, elle joue bien son rôle en conduite douce. Cependant, elle ne dispose pas d'un réglage pneumatique pour monter ou descendre la hauteur de caisse dans le terrain. D'un autre côté, cette conception "basique" a l'avantage d'être très fiable et peu coûteuse en entretien. Cela permet également de limiter le prix de vente. Néanmoins, pour un SUV 4×4, cette simplicité va clairement la handicaper lors de franchissements plus hasardeux. Si je crois la liste des caractéristiques, notre véhicule d'essai est équipé du correcteur d'assiette automatique à l'arrière, qui lui est très utile si vous voulez utiliser une remorque.

Au volant

Les premières sensations sont toujours très importantes lors d'un essai, c'est le moment que je préfère !

Pour le Santa Fe, la prise en main s'est faite rapidement, de nuit et sous la pluie. Pourtant très à l'aise en conduite, j'ai toujours une appréhension lors de la

première prise en main, qui plus est avec un gros gabarit. Je reste attentif.

Je m'installe à l'intérieur et de suite j'ai trouvé mes marques. On règle facilement son poste de conduite, tout tombe naturellement sous la main. L'ambiance à bord est cosy.

Allez, c'est parti pour le premier démarrage. A l'oreille, c'est un diesel, c'est sûr, il ne peut pas se cacher, même si sa sonorité se fait vite oublier une fois lancé.

Habitué à conduire un gros monospace, le gabarit du Santa Fe ne m'inquiète pas plus que ça. Lors de ma première marche arrière, je me retourne par habitude, et je déchante vite… la visibilité n'est pas excellente à cause des petites surfaces vitrées de l'arrière qui en plus sont sur-teintées. C'est a ce moment je découvre la caméra de recul sur l'écran multimédia. Pourtant pas trop friand de ce genre d'option je dois avouer qu'après quelques jours je l'avais adoptée, surtout de nuit pour sortir d'une place en épi, c'est bien utile!

La direction possède trois modes de réglages : « Confort », « Normal » et « Sport », adaptable à nos préférences. Personnellement, j'ai préféré le mode Confort qui démultiplie au maximum l'effort de la direction. On a ainsi une direction très légère qui nous fait oublier que l'on est dans un gros véhicule, c'est idéal en ville.

Quant au moteur, je l'ai trouvé de prime abord un peu brutal aux démarrages; même en étant doux sur la pédale j'avais de la peine à ne pas avoir une secousse. Ce manque de progressivité lui confère une fougue certaine. Fougueux le Santa Fe ? Eh oui il l'est ! Son quatre cylindres diesel est très réussi, coupleux et permet de facilement se jouer du poids de notre engin. A aucun moment en conduite douce je n'ai eu un sentiment de lourdeur.

Malheureusement, pour la conduite plus appuyée il n'est clairement pas dans son élément. Le châssis ne suit pas. On pourrait lui coller le même slogan d'époque que pour le Canada Dry : ça ressemble à un SUV sportif, ça a la ligne d'un SUV sportif mais ça ne se conduit pas comme un SUV sportif !
En effet, le châssis du Santa Fe est prévu pour avaler les kilomètres et garantir un confort aux passagers. Les lacets rapides en montagne, il n'aime pas. Ajoutons à cela le petit retard de la boîte à vitesse automatique et le lag du turbo en conduite sportive et l'exercice devient très vite agaçant.

Et oui le Santa Fe est fait pour une conduite calme et douce, à la demande il en a

sous la pédale, il a de la pêche, mais ne lui demandez de faire un col pied au fond. Pas parce qu'il ne montera pas, au contraire, mais votre estomac et ceux de vos passagers seront mis à rude épreuve par les mouvements de caisse. Le Santa Fe n'est pas un SUV sportif mais bien une voiture familiale et pratique au même titre qu'un monospace, mais avec le style qui plait aujourd'hui.

Sur autoroute il est également très à l'aise. Toutefois je peux lui reprocher sont insonorisation perfectible à partir de 120 km/h. Les bruits aérodynamiques et surtout de roulement sont trop présents à mon goût. Je me suis même demandé si la vitre passager était bien fermée ! Cependant, ce n'est pas la première fois que je remarque ce genre de défaut sur des SUV, même des plus prestigieux. La cause étant certainement les pneus de grande taille montés sur ce genre de véhicule.

Sinon, le Santa Fe est aussi très bien équipé pour la sécurité de conduite, avec le signal de franchissement involontaire des lignes, la surveillance de la pression des pneus, le capteur de pluie, les feux automatiques, le rétroviseur électrochrome avec boussole, la caméra de recul, l'assistance au parking, les phares adaptatifs AFLS, le système de stabilisation des remorques et j'en passe… pratiquement rien ne manque !

Verdict

Lors d'un essai j'aime bien qualifier la voiture par un seul adjectif qui me reste après l'essai et par la question : Est-ce que je l'achèterai ?

Pour le Santa Fe ce n'est pas par un « Formidable », écouté à mainte reprise avec la très bonne sonorisation à 9 hauts parleurs, que je le qualifierais, mais par un « Agréable » !

C'est, je le répète, un véhicule familial et pratique avec ses 7 places et ses 4 roues motrices. Oui il est agréable à conduire, agréable à regarder et agréable par ses aspects pratiques et son volume de chargement. Je garde un très bon souvenir de ce Santa Fe car on est bien à son bord et la finition est soignée.

Est-ce que je l'achèterais ? Venant du monde des monospaces à 7 places, avec mes trois enfants (qui l'ont très vite adopté d'ailleurs), oui sans doute ! C'est un véhicule qui correspond clairement au cahier des charges des familles

nombreuses, à prix abordable pour cette catégorie. Il a un équipement très complet et une jolie gueule, la combinaison de couleurs carrosserie et jantes du véhicule d'essai était bien réussie mais pas à mon goût.

L'argument final important, c'est sa garantie : le « 5 Year Triple Care Swiss » comprend la garantie d'usine de 5 ans, l'Euroservice (dépannage) de 5 ans et surtout l'entretien pendant 5 ans ou 100'000 km inclus. Pour qu'un constructeur propose de telles garanties c'est qu'il est sûr de la qualité de son produit !

Encore trop discret sur nos routes le Santa Fe mérite d'être connu et reconnu. Avec les avantages qu'il nous propose il peut sans rougir entrer dans la cour des grands !

Prix et options – Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD AT-6 Premium

Prix de base : CHF 54'590.-

Toit panoramique : CHF 1'500.-

Peinture métallisée : CHF 850.-

Prix TOTAL : CHF 56'940.-

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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD Premium.

A lire aussi

Essai – Hyundai Veloster Turbo : Le grand méchant look

Essai – Hyundai i30 Wagon 1.6 CRDi : Gangnam Style

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

ZH·762212

ZH·762212
HYUNDAI

ZH·762
hyundai.ch
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 762 212
W.A.Y.

VOL+
VOL−
MUTE
MODE
RES+
SET−
CANCEL
AIRBAG
RADIO
A/C
TEMP
W.A.Y.

MOULIN DE CHIBLINS
ZH·762212
W.A.Y.

ZH·762212
W.A.Y.

ZH 762212
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·762212
W.A.Y.

ZH·762212
W.A.Y.

SANTAFE
CRDi 4WD
W.A.Y.

Hankook
W.A.Y.

13:54
Mondre
A1
Menu
200 m
VOL
RADIO
MEDIA
MAP
NAV
PASSENGER AIR BAG
CLIMATE
MODE
DUAL
CleanAir
TEMP
AUTO
OFF
TEMP
FRONT
REAR
A/C
A/C REAR

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

HYUNDAI
ZH 762212