

# Essai - Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD : L'heure de la confirmation

*Comme nous avons pu le lire à de multiples reprises dans nos colonnes, le segment des SUV a connu un boom impressionnant ces trois dernières années, en devenant sans conteste le nouveau type de véhicule en vogue chez les consommateurs. C'est pourquoi se démarquer dans un segment si compétitif, ayant une offre si pléthorique, est devenu un exercice pointu et compliqué. La manœuvre est encore plus ardue lorsqu'il s'agit de lancer la nouvelle mouture d'un modèle-phare. C'est ce à quoi s'est employé Hyundai avec le nouveau Santa Fe.*



- 4 cylindres, turbo, diesel, 2'199 cm<sup>3</sup>
- 200 ch à 3'800 t/min
- 440 Nm de 1'750 à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 203 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.4 sec.
- Poids : 2'095 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'770 x 1'890 x 1'705
- Conso. mesurée : 7.9 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 165 g/km (F)
- dès CHF 47'900.-, mod. essayé: CHF 64'800.-

---

Texte et photos : Matthieu Giraudier

---

Lorsqu'on regarde l'historique de commercialisation du Santa Fe, on peut vite comprendre que le modèle revêt un caractère important pour la marque. Lancé en 2001, il fait partie des pionniers du segment des « Sport Utility Vehicle », s'étant forgé la réputation d'être un véhicule polyvalent, fiable et modulable.

Dix-huit années et quatre cents milles ventes plus tard, le constructeur coréen lance la quatrième génération, avec la volonté affirmée de rester un des leaders dans ce segment. Alors que l'abondance d'offres en gros véhicules familiaux commence à nuire au marché, avec quelles qualités Hyundai a-t-il décidé de séduire les automobilistes ? Est-ce que ce Santa Fe saura convaincre les exigeants utilisateurs européens ? Réponse dans la suite.



## ***A l'extérieur***

Les avancées technologiques de ces dernières années, dont les phares LED font partie, ont largement profité aux constructeurs automobiles. Hyundai a naturellement su tirer parti des nouveaux outils mis à disposition pour moderniser l'esthétique de ses modèles. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le Santa Fe a subi une belle cure de jouvence dans ce passage de génération. Alors que le

modèle précédent faisait dans un style classique, en rondeur et sans grand relief, cette quatrième itération opte pour un style plus radical, avec des arêtes saillantes et des lignes tendues.

Comme pour de nombreux véhicule de divers fabricants, la firme coréenne a choisi des projecteurs avant à deux étages, avec en partie supérieure les feux diurnes LED et en montage inférieur, les feux de croisement eux aussi LED, de série sur notre modèle d'essai finition Vertex. L'intégration des phares de nuit en retrait de la calandre est d'ailleurs à mon goût des plus réussie. Les phares de jour, aux formes étirées, offrent quant à eux un beau regard déterminé à la face avant. La grille de radiateur est plus large comparativement à la précédente génération et plus finement dessinée. Les inserts chromés sont ici utilisés avec modération et ne servent qu'à souligner le montant supérieure de la calandre et la protection du bas de bouclier.

L'évolution de la face arrière est bien plus timide. En effet, c'est dans l'ensemble la même disposition que sur le modèle de troisième génération. Seuls les projecteurs principaux ont subi une légère modification de forme ; les lignes restent en grandes parties similaires. On peut tout de même noter que la protection chromée de bouclier arbore un relief plus contrasté, conférant à l'ensemble une allure plus baroudeuse.

La transformation des flancs se fait dans les canons actuels de design automobile, en procédant à un soulignement à plat des arches de roues, en cintrant la partie inférieure des portes et en soulignant nettement la ligne haute de ceinture. Comme son prédécesseur, le Santa Fe nouveau cru s'habille de plastique noir sur l'ensemble de son bas de carrosserie, tout comme aux passages de roues.

Dans l'absolu, la mise au goût du jour du SUV est franchement réussie, avec un caractère nettement plus européen, affichant un style plus racé et affirmé.





## ***A l'intérieur***

Globalement, le 4×4 coréen offre une habitabilité spacieuse, ordonnée et fonctionnelle.

Dans sa partie avant, la conception est somme toute assez traditionnelle, avec une console centrale au gabarit conséquent sans être proéminent, répartissant sur la partie supérieure les réglages des fonctionnalités de confort et dans sa partie basse les options de conduite. Comme de nombreuses firmes automobiles, Hyundai opte toujours pour un découplage des réglages de climatisation géré par un module à part, des autres fonctionnalités, elles gérées par le moniteur tactile central.

Le cuir beige « two-tone » habille l'ensemble des sièges, une grande partie de la planche de bord ainsi que l'intérieur des portes et les contre-panneaux de console centrale inférieure. Ce cuir est de bonne facture, tout comme les plastiques noirs qui l'accompagnent. L'impression globale de qualité est d'ailleurs très bonne, avec aucun élément mal fini ou s'avérant rude à l'emploi.



Les assises à l'avant sont larges, avec un maintien modéré, clairement orientées vers le confort. Les réglages électriques permettent de trouver sans grandes difficultés une position de conduite ou de voyage optimale. Ayant fait des trajets de 700 kilomètres en à peine 6 heures, je n'ai jamais senti à un moment de mon parcours une quelconque sensation d'inconfort. Ces sièges sont définitivement une belle réussite.

Le tableau de bord central totalement numérique est d'une taille convenable et d'une résolution fine. Il permet d'afficher toutes les informations essentielles, lesquelles sont accessibles en un clin d'œil. Il change de design selon le mode de conduite choisi, en mettant en avant des informations différentes et adaptées. Ce moniteur reste naturellement personnalisable à souhait. Notre modèle d'essai étant de finition Vertex, il est équipé de série d'un affichage tête haute à réflexion sur le pare-brise, qui s'avère être très bien placé, inscrivant d'une manière cristalline les informations. Ce dernier est aussi modulable. Une fois essayé, il devient difficile de s'en passer. Cette fonctionnalité fait partie d'un package d'assistances (de série pour la finition Vertex) franchement très étoffé, regroupant un large panel de systèmes d'aides à la conduite et de fonctionnalités de sécurité et de confort, dont la qualité et l'utilité peuvent s'avérer variables. J'étaye davantage ce point dans la section « Au volant ».

L'intégration de l'écran central tactile de 8 pouces peut faire l'objet de discussions : si les uns jugeaient ce type de disposition détachée de la planche de bord joli et fonctionnel, d'autres pourraient estimer que son installation est disgracieuse et non pratique car haut placée. À titre personnel, je le trouve standard, sans franche qualité ni grossiers défauts, permettant de paramétrer la navigation ou de gérer les options de confort avec une réelle facilité et réactivité.

L'espace octroyé aux occupants arrière est honorable, surtout lorsqu'on considère les dimensions contenues du SUV, qui limite sa longueur à 4.77 mètres. La banquette offre un confort réel, relativement proche de celui fourni à l'avant et s'articule autour d'un rabattement 60/40. La troisième rangée de sièges se déploie quant à elle très facilement via des languettes accessibles depuis le coffre. Le volume aux jambes est ici assez limité et plus réduit que dans certains modèles de la concurrence. Il convient pour y installer des enfants, ou de jeunes adolescents, si l'objectif est d'effectuer des trajets de longues distances.

En matière de coffre, le Santa Fe se positionne de manière variable face à ses

rivaux, selon s'il est en mode 2 ou 5 places disponibles. En configuration standard, il offre 547 litres de chargement, ce qui le place dans les valeurs hautes du segment ; une fois la deuxième rangée de sièges rabattue, la capacité passe à 1'625 litres, ce qui cette fois le place dans les capacités les moins avantageuses. Petite ombre au tableau : le seuil de chargement s'avère être un chouia haut et peut s'avérer peu pratique, même dans les situations ordinaires comme charger des courses.





### ***Sous le capot***

Les hommes de Séoul proposent dans l'absolu deux blocs diesel et un moteur essence, échelonnant les puissances entre 150 et 200 chevaux. Malgré cette offre, Hyundai met à la configuration en Suisse seulement un bloc diesel, le 2.2 litres CRDi, couplé à la toute nouvelle boîte de vitesses automatique 8 rapports et dotée d'une transmission intégrale 4WD HTRAC. Le système HTRAC permet une répartition asymétrique du couple sur chaque roue, en prenant en considération l'adhérence des pneus et la vitesse du véhicule. Il gère aussi la puissance de freinage des roues avant et arrière.

Le cœur 2.2 litres CRDi développe une puissance de 200 chevaux à 3'800 t/min pour un couple maxime de 440 Nm disponible entre 1'750 et 2'750 t/min. Avec un poids dépassant les 2 tonnes, le dynamisme du moteur n'est pas fulgurant, mais autorise des accélérations et des reprises honnêtes. Il se démarque surtout par sa souplesse et par son bruit limité.

Niveau consommation, sur 1'900 kilomètres parcourus, la Santa Fe affiche 7.9 litres aux 100 kilomètres en cycle mixte. La valeur s'abaisse à 6.4 litres en cycle autoroutier et frôle les 9 litres dans des parcours purement urbains. Si les valeurs de consommation ne sont pas exemplaires, elles demeurent contenues, en considérant le type de véhicule et le poids affiché sur la balance.



## ***Au volant***

Mon dernier contact avec une Hyundai remonte au courant de l'année 2018, avec l'i30 Wagon. J'avais alors été agréablement surpris par sa qualité de construction et son aspect agréable volant en main. C'est avec la volonté de retrouver pareilles qualités que j'aborde l'essai de la Santa Fe. Au menu de ce test, un voyage de 1'500 kilomètres aller/retour pour rejoindre les terres tourangelles, des balades dans les bois et prairies de la région ainsi que des promenades le long de la Loire. De quoi tester sous tous les angles le SUV familial coréen.

C'est sans attendre que la voiture me montre sa personnalité : à l'image de nombreux modèles de la marque, le Santa Fe ne se distingue pas par un caractère tranché et une agressivité débordante ; c'est au contraire une attitude assez neutre qu'il adopte. Néanmoins, de tous les modèles Hyundai que j'ai pu essayer, s'il y a bien une qualité qui revient inlassablement, c'est la souplesse et la facilité de conduite. Ce SUV ne déroge pas à la règle.

Ces traits de caractère émergent en raison de deux facteurs majeurs : tout d'abord en raison du caractère doux du moteur, qui accélère efficacement sous forte contrainte, sans pourtant afficher une vitalité impressionnante ; ensuite à cause de sa direction peu communicante, filtrant quasiment toutes les aspérités et informations de la route. La direction n'est pour autant pas souple, affichant une fermeté un léger trop prononcée. Si ces aspects peuvent s'avérer être des défauts pour certains, le braquage mettra lui tout le monde d'accord : il est purement incroyable. Malgré ses dimensions, il se montre très agile et capable de se faufiler



partout, autorisant des manœuvres courtes dans les espaces confinés. Il m'a tout simplement bluffé !

C'est sans grande surprise que le Santa Fe s'avère être un outil formidable pour parcourir de longues distances sur autoroute. Comme j'ai pu le dire auparavant, le confort au poste de conduite comme au siège passager est excellent. Il autorise de longues sessions de conduite, les bruits extérieurs sont très bien filtrés et le moteur se montre discret, aidé par la boîte à 8 rapports qui fige le compte-tour à 2'800 t/min à 130 km/h.

Je peux néanmoins noter durant mon escapade sur voie rapide que l'électronique embarquée n'est pas sans défaut. En effet, le régulateur de vitesse se montre capricieux : il peine à jauger correctement la vitesse du véhicule qui me précède, la plus grosse lacune étant la reprise de vitesse alors que la voie se libère, relance qui se fait avec un délai certain. D'une manière absolue, on peut noter que Hyundai a mis un fort accent sur la dotation électronique, quitte à mettre un peu trop d'assistances à mon goût. Le Santa Fe appartient selon moi à la catégorie de véhicule où l'électronique peut se montrer gênante, voire envahissante. La marque coréenne fait grande promotion de son système de surveillance des passagers arrière. À l'usage, le système se montre peu utile, juste apte à générer des alertes sonores intempestives. Pour contrebalancer ces points, je tiens tout de même à indiquer que le cœur des assistances à la conduite liées à la sécurité est efficace, n'ayant montré aucun signe de défaillance.

Moult routes de l'arrière-pays de la cité française de Tours ont le vilain défaut d'être en mauvais état. C'est naturellement une situation à déplorer, mais j'y ai vu là une occasion de tester de manière exhaustive la motricité et l'adhérence du 4x4. Le constructeur fait éloge de son système HTRAC, non sans raison. Sur le terrain, le Santa Fe gère parfaitement les défauts du bitume et délivre une motricité impeccable. Malgré de forts creux dans l'asphalte et des parties goudronnée à faible adhérence - pour cause de gravillons -, il s'avère être totalement sûr, en plus d'être aussi confortable que possible.





## **Verdict**

En résumé, le Santa Fe quatrième génération délivre ce que l'on attend d'un SUV familial : du confort, de l'espace et de la modularité.

Pour certains, il ne saura pas séduire en raison de son manque de caractère, très lisse et neutre, n'octroyant aucun « fun » au volant. Pour d'autres, sa forte dotation en systèmes et assistances électroniques ainsi que sa proposition globale de très bonne facture pour un prix modéré apparaîtront comme des éléments clés pour opter pour ce modèle.

Pour ma part, il est un formidable compagnon de trajet, capable de déambuler en toute sûreté sur tout type de route, dans un espace offrant un grand confort. Le seul regret que je peux avoir est sa motorisation purement diesel, certes logique, mais qui n'est finalement plus tellement en phase avec notre temps.





### **Prix et options - Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD Vertex**

**Prix de base : CHF 63'900.-**

**Peinture métallisée « Earthy Bronze » : CHF 900.-**

**Prix TOTAL : CHF 64'800.-**



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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD Vertex, ainsi qu'au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-



Lancy pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

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 i10

Nouveauté - Hyundai Tucson N-Line

Nouveauté - Hyundai i40 Wagon

Nouveauté - Hyundai i30 Fastback N

Nouveauté - Hyundai i20

Nouveauté - Hyundai Nexø

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





