# Essai – Hyundai Staria : Gros monospace trop anonyme

*Le constructeur coréen Hyundai a remplacé son gros monospace H-1 par le Staria. Avec son look de prototype primé par un Red Dot Award 2022, les gens qu'on croise sont tous surpris de le découvrir. Au pays, c'est le VW Multivan local, chez nous il peine à se faire connaître malgré de bonnes prestations et un prix bien placé. Faisons connaissance avec ce véhicule si futuriste.*

- 4 cylindres, turbo, diesel, 2'199 $cm^3$
- 177 à 3'800 t/min
- 430 Nm de 1'500 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 185 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.4 sec.
- Poids : 2'363 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'253 x 1'997 x 1'990
- Conso. mesurée : 10.7 l/100km
- Emissions $CO_2$ : 232 g/km (F)
- dès CHF 39'900.-, mod. essayé: CHF 67'600.-

---

Texte : Patrick Schneuwly / Photos : Thomas Chatton, Patrick Schneuwly

La gamme Hyundai en Suisse est plutôt complète, avec un bon nombre de segments couverts par des modèles qui se vendent assez bien depuis que la marque a un bureau de design en Allemagne. Le Staria sort-il du même bureau de design ? Je n'ai pas la réponse à cette question.

De l'espace, une conduite détendue, 7 places dont deux dignes de la classe business, c'est un transport de personnes efficace qui pourrait intéresser familles et professionnels. La seule condition est d'adopter le look futuriste et son décalage avec la motorisation diesel, car il n'y a pas de version électrique au catalogue.

### *A l'extérieur*

On est immédiatement frappé par la surface vitrée du Staria, puis on compare à la surface de carrosserie qui n'est pas en reste. Le polisher à la main doit prendre une éternité. Le dessin est atypique, comme cité en introduction de cet article. Tous les traits sont fluides, il n'y a pas d'aspérités où l'œil s'arrête. En hauteur, les vitres semblent plus hautes que la tôle en dessus ce qui donne l'illusion d'une ceinture de caisse basse.

On manque de repère sur la face avant, il y a une calandre en nid d'abeilles anthracite qui se dégage peu de la carrosserie noire. Les phares sont ces deux zones de chaque côté de la calandre, leur fond sombre les cache lorsqu'ils sont éteints. Reste les feux de jour, cette ligne horizontale assez fine au-dessus du logo Hyundai. Pare-choc, capot et pare-brise sont sur un seul plan, dessinés d'un jet sans lever le poignet.

Sur le flanc, il n'y a que les poignées jointes qui offrent du relief. Elles sont imposantes et très conventionnelles, contrairement au reste de l'extérieur. J'aime bien la forme de flèche des vitres pour rejoindre la base du pare-brise qui est plus

haute que le bas des fenêtres. Les jantes ont un design particulier, travaillé, et en 6 trous ce qui est inhabituel.

À l'arrière, l'énorme porte hayon a logiquement une grande surface vitrée. Ce sont surtout les feux qui attirent l'œil, tout en gros pixels qui font ensemble trois quarts de la hauteur de la caisse. Malheureusement la partie supérieure ne s'illumine pas. Les clignotants ne font que deux lignes de pixels, en dessous des feux. Sur la route, ils ont un fonctionnement séquentiel alors qu'en warning ils clignotent simplement.

***A l'intérieur***

Dans un véhicule de ce gabarit, ce n'est pas surprenant de trouver de l'espace. Avec les deux parties vitrées du toit, l'habitacle profite de beaucoup de lumière. Il y a 7 places au total, deux rangées de deux sièges individuels et une banquette 3 places qui délimite le coffre. Tous sont montés sur glissières, pour s'adapter à l'utilisation. Par exemple avancés au maximum pour libérer le plus grand espace de coffre possible. Si les deux passagers centraux veulent prendre leurs aises, il faut reculer les sièges du milieu au maximum. Ces deux fauteuils s'inclinent comme un siège de classe affaire, avec un repose mollets qui se déploie. Ces sièges sont même chauffants et ventilés.

L'ennui de ces sièges électriques, c'est qu'ils n'ont pas de fonction rabattement pour faciliter l'accès au dernier rang. Il faut passer entre les deux places qui

coulissent également de gauche à droite. Autre inconvénient de ces sièges sur rails, ils ont tendance à soulever les moquettes qui ne tiennent pas bien en place, ce qui n'est pas très esthétique. Sur le 7 places, il y a une prise USB à disposition pour 6 d'entre elles, ce qui est bien adapté à l'air du temps. On a aussi des stores pare-soleil pour chaque fenêtre ainsi que des ouvertures manuelles (coulissantes, ou en écartement).

Le poste de conduite est large et dégagé, une planche de bord centrale assez simple regroupe l'ensemble des fonctions avec des boutons tactiles mais aussi un écran TFT panoramique qui semble tout petit dans cette voiture. Un autre écran affiche séparément la climatisation. Alternativement, à l'arrière, il y a aussi un panneau de commande au plafond du côté droit.

Face au conducteur, le tableau de bord est constitué d'un écran aussi, avec la même présentation que dans la Ioniq 5. Avec cette dernière mais aussi la i30 N, j'ai gardé un bon souvenir de leurs volants respectifs. Là, on semble avoir fait un voyage dans le passé avec un plastique argenté digne de voitures japonaises de 2010. L'utilisation des boutons n'est pas parfaitement claire, comme le bouton mode qui change de source de l'autoradio, et le bouton mode de la planche centrale alterne entre éco, confort et sport. Quant aux palettes derrière le volant, à la rigueur pour forcer un rétrogradage en descente, mais autrement on se demande pourquoi elles sont là.

Les sièges avant offrent le confort attendu dans ce genre de véhicule, avec un accoudoir réglable au centre et une surface molle sur la portière pour accueillir le coude. Par contre la surface vitrée décrite plus tôt a pour inconvénient de ne pas pouvoir descendre complètement dans la porte. Coude à la portière, fenêtre ouverte, on butte sur le haut de la vitre qui ne descend pas.

Tout le reste de l'habillage en revanche n'est que du plastique dur qui donne un aspect bas de gamme peu compréhensible. À l'arrière aussi, les contre-portes et habillages sont du même acabit. Avec 15'000 km au compteur donc déjà quelques essais, il y a déjà bon nombre de griffures et certaines assez profondes. À mettre sur le compte d'une utilisation peu soigneuse ou un matériau inadapté ? Je vous laisse seul juge. Pour un Staria en finition Premium Vertex, le haut de gamme, c'est une déception en m'installant à bord la première fois.

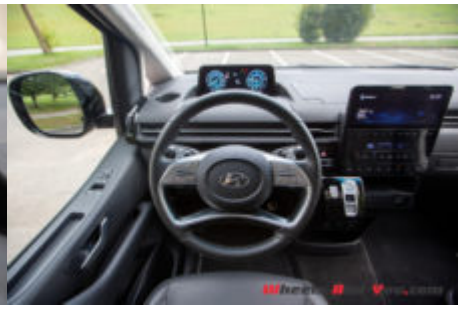
***Sous le capot***

Trouver un 4 cylindres diesel très conventionnel sous le capot du Hyundai Staria est à l'exact opposé de son design futuriste. C'est un bloc connu, fiable et robuste. Avec 177 ch et 430 Nm c'est ce qu'il faut pour mettre 2.4 tonnes à vide en mouvement. La boîte de vitesses qui y est accolé comporte 8 rapports et est logiquement automatique. Comme s'il fallait rendre ce minibus coréen plus attractif pour notre pays, il se trouve que la transmission est intégrale.

L'ombre au tableau pour ce moteur, c'est son étiquette énergie qui le handicape dans certaines situations. Par exemple, un malus sur l'impôt des véhicules selon le mode de taxation. Il y a aussi la consommation, avec 10.7 l/100km mesurés en usage mixte. Le moteur monte souvent les tours suite à un rétrogradage pour la moindre accélération, on a vraiment la sensation de faire passer des litres de carburant dans ces moments-là.

Notre Hyundai Staria n'a presque pas d'option si ce n'est la couleur. Le cuir et

toutes les aides à la conduite sont de série avec quelques différences selon la finition choisie. Celle dont nous bénéficions aujourd'hui, Vertex, a l'ensemble des assistances, notamment le contrôle d'angle mort par vidéo dans le tableau de bord, le suivi de voie actif et le régulateur de vitesse actif.



***Au volant***

Lorsqu'on met le contact, la voiture nous accueille avec une mélodie qu'elle joue aussi lorsqu'on la quitte. Si on essaye d'engager R ou D avant d'avoir mis sa ceinture, l'auto bip mais elle bipait aussi pour des raisons qui m'échappent. Heureusement c'était surtout à l'arrêt et pas en roulant.

Moteur allumé, le son qu'il produit prend une place relativement importante dans l'habitacle. Le bruit typique d'un diesel casse le charme du look et l'insonorisation pourrait être plus efficace. Assis logiquement haut et assez droit, on aborde la route avec une certaine décontraction pour autant qu'on maîtrise ce genre de gabarit.

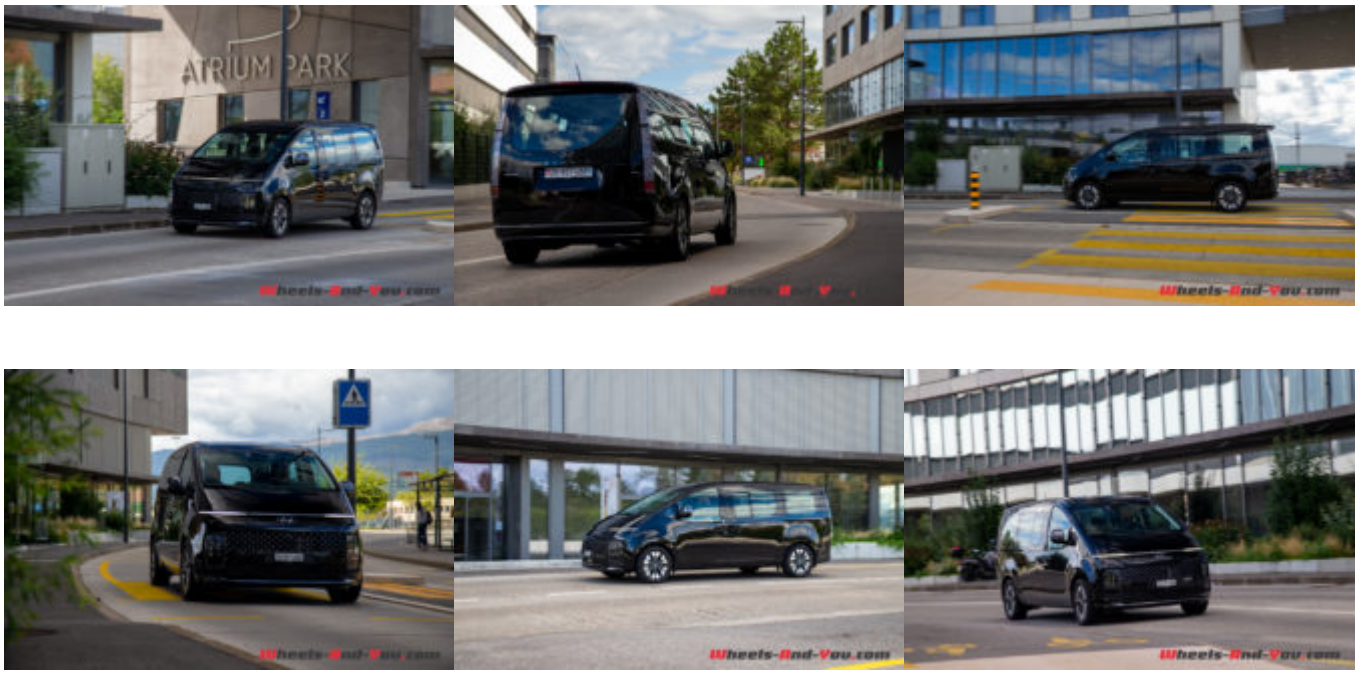
Avec 430 Nm de couple disponibles dès 1'500 t/min, le Staria se met en mouvement rapidement en relâchant le frein. Si on essaye d'adopter une conduite dynamique, on le regrette rapidement : on ressent toutes les bosses car les ressorts sont assez rigides pour garder ce cube sur ses roues. Pour limiter ce désagrément, on adopte la conduite la plus détendue possible et on profite de l'habitabilité et de la luminosité de l'habitacle.

Ne vous attendez pas à une accélération fulgurante, ni à des entrées en courbes dynamiques. On se déplace dans une grosse familiale que la physique n'épargne pas. La tenue de route est saine pour une utilisation normale mais pas de miracle au-delà. En augmentant le porte à faux arrière, Hyundai a réduit l'empattement pour permettre de tourner sans trop de peine dans des ruelles, l'environnement urbain s'apprivoise assez bien en Staria.

Il y a un désagrément à la place du conducteur : l'énorme bloc qui met les 3 boutons de boite de vitesse à portée de main est au niveau du genou qui butte souvent dessus. C'est encore plus le cas lorsqu'on utilise le régulateur de vitesse et souhaite placer sa jambe différemment. La transition pour parler de ces assistants de conduite est toute trouvée, pour automatiser un peu plus la conduite le régulateur de vitesse est actif mais peut aussi suivre la voie en pressant un bouton au volant. Ce suivi n'est pas très précis, derrière le volant on a la sensation de slalomer d'un bord à l'autre de la route.

La direction du Staria est légère et facile, même lorsque la vitesse augmente. Pour manœuvrer c'est un atout, malheureusement la forme du volant n'est pas idéale pour aller de butée en butée à un doigt. Ce qu'on observe souvent en se garant, grâce aux capteurs et à la vision 360° presque essentielle dans cette situation.

Au cours de mon essai, j'apprécie particulièrement les nombreux rangements à portée de main partout dans l'habitacle. Le panneau de porte avec trois niveaux de vide-poche est un must. La boite à gant ne peut pas contenir grand-chose, mais il y a suffisamment d'autre endroit où laisser des objets : le bloc central est gigantesque, sous la planche de bord il y a un renfoncement, sur le tableau de bord il y a encore deux rangements. Même le dos des sièges avant ne se contente pas d'un emplacement, il y en a deux par siège.



***Verdict***

À première vue, le Hyundai Staria a tout pour convaincre le client de notre pays qui prendrait un Multivan ou un Classe V avec un bon paquet d'options : boite auto, 7 places et du coffre, portes coulissantes, traction intégrale, il faut juste aimer le look. Tous les jours, je me délectais de la réaction des gens dans la rue. Peu importe si on voit d'abord l'avant ou l'arrière, c'est tout juste s'ils ne se frottent pas les yeux croyant halluciner.

Si le Staria peine à faire le poids face aux deux références du marché, c'est pour moi à cause de son intérieur trop austère, trop utilitaire. À l'exception des sièges, il manque de premium à bord. Pour un niveau d'équipement équivalent, on économise probablement CHF 20'000/30'000.-. Cependant ce segment conserve bien sa cote malgré le nombre de kilomètres parcouru et peut décourager de se tourner vers le modèle coréen.

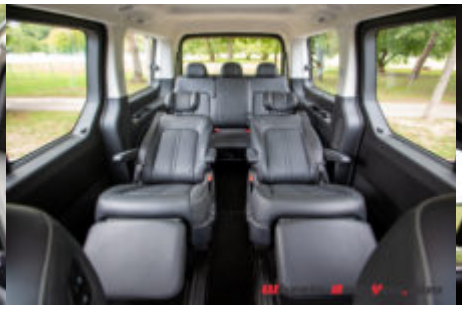
Avec 5 ans de garantie inclus d'office et quelques atouts en sa faveur, il tiendrait une place de challenger si le modèle était plus connu du public. Il pèche tout simplement par un manque de visibilité sur le marché.

**<u>Prix et options – Hyundai Staria 2.2 CRDi 4WD Premium Vertex</u>**

**Prix de base : CHF 66’500.-**

**Peinture “Abyss Black Pearl” : CHF 1’100.-**

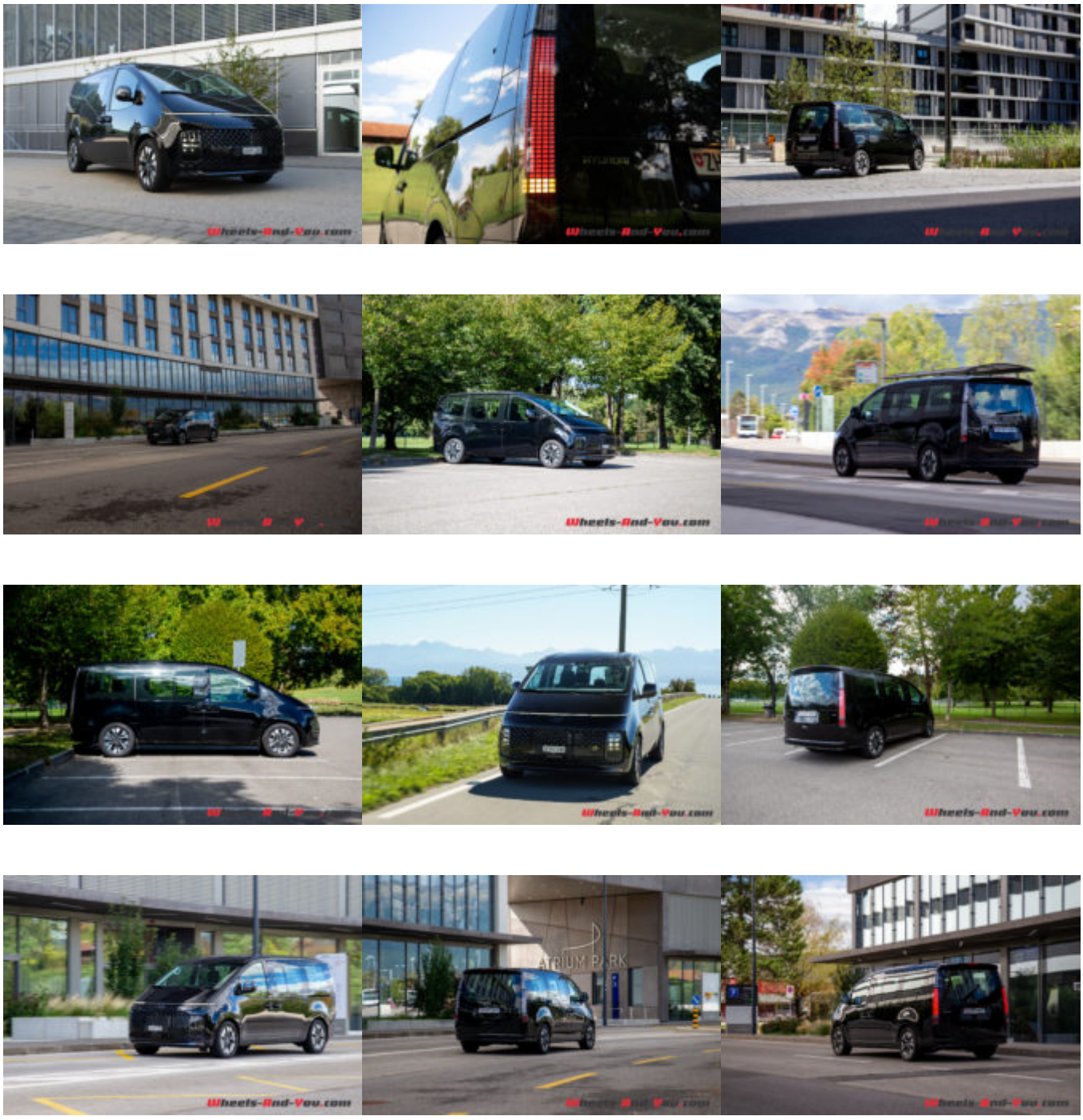
**<u>Prix TOTAL : CHF 67’600.-</u>**



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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai Staria, ainsi

qu’au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.



## A lire aussi

Essai – Hyundai Ioniq 5 : Sauvée par la traction intégrale

Essai – Hyundai Kona N : Un crossover fort pétillant

Essai – Hyundai i20 N : Amusante et efficace

Essai – Hyundai i30 N Fastback : De quoi donner la « N » à la concurrence

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

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