

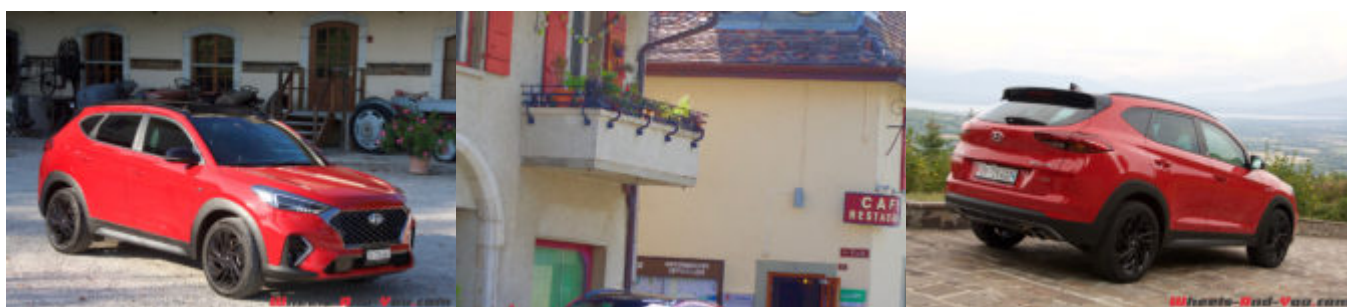
Essai - Hyundai Tucson N Line 2.0 CRDi : Une bonne alternative

Le secteur des SUV évolue très vite depuis ces dernières années et chaque constructeur propose son interprétation. Chez Hyundai, le SUV compact s'appelle Tucson. Lancé en 2015, il représente le gros des ventes du constructeur coréen sur notre territoire. Il nous est proposé à l'essai en version haut de gamme avec une nouvelle motorisation 2.0 diesel forte de 185 ch assistée d'une micro-hybridation de 48 Volts.



- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'995 cm³
- 185 ch à 4'000 t/min
- 400 Nm de 1'750 à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 201 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.5 sec.
- Poids : 1'888 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'480 x 1'850 x 1'660
- Conso. mesurée : 7.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 184 g/km (D)
- dès CHF 48'900.-, mod. essayé: CHF 54'850.-

En attendant l'arrivée en fin de cette année du nouveau Tucson, la déclinaison actuelle a bénéficié d'un facelift et d'une modernisation de son espace intérieur. Voyons si ce SUV en fin de carrière qui se la joue écolo avec seulement une micro-hybridation saura nous convaincre et faire face à une concurrence toujours plus vive.



A l'extérieur

Typé sport dans cette finition N Line, le Tucson arbore une face avant plus agressive qu'auparavant et qui reprends le design du reste de la marque. On remarque beaucoup de coups de crayon acérés en forme de boomerang que l'on retrouve sur les feux diurnes et une calandre immense reprenant des losanges soulignés de chrome. Dommage il y a un peu trop de plastique noir lui donnant un aspect cheap.

Les phares sont joliment ciselés et donnent un aspect sévère à ce SUV. Rétroviseurs noir laqué, entourages des fenêtres noirs, de belles jantes noires vernies au dessin de boomerang (encore), des bas de caisse et des passages de roue en plastique noir et, pour finir, un toit ouvrant et un petit spoiler noir donne un aspect bi-ton à ce 4x4 qui nous est proposé dans un beau rouge (Engine Red) vernis.

L'antenne, façon aileron de requin, est noire vernie et s'intègre parfaitement. L'arrière est plus consensuel avec une double sortie d'échappement située à gauche. Il rassemble un mélange de ce qui se fait actuellement. L'ensemble est moderne et assez bien réussi.



A l'intérieur

La première impression visuelle est plaisante à l'œil. Le haut du tableau de bord en forme de vague est d'un beau design en simili cuir tendu avec surpiquûres rouges. Comme suspendu en son centre, un écran tactile couleur de 8 pouces intègre toutes les infos nécessaires à une voiture moderne (radio, multimédia, GPS, téléphone, etc).

En revanche, juste en dessous, là où se trouve la boîte à gants, la finition est médiocre avec un plastique dur digne d'une entrée de gamme. On retrouve ce même plastique dans les contre-portes. Décevant sur un tel niveau de finition et à ce tarif. C'est d'autant plus dommage que le design et l'ergonomie sont bien étudiés. Les rangements sont bien pensés (pour canettes, lunette, smartphone). Un chargeur à induction et prises jack/usb sont disponibles devant le levier de vitesse. Un toit ouvrant panoramique illumine l'intérieur et permet de rouler à l'air sans ouvrir les fenêtres. Un petit filet saute au vent empêche bien les remous. Les sièges électriques en cuir et alcantara avec surpiquûres rouges sont superbes et confortables.

Le coffre reste vaste avec ses 459 litres au lieu de 504 litres sur les versions « normales ». En effet, il perd 45 litres utilisés pour la batterie du système hybride. Les places arrière sont généreuses et on peut régler l'inclinaison des dossiers. L'effort général est bien là mais nous ne sommes pas dans un Premium, en même temps ce n'est pas vraiment l'objectif.



Sous le capot

En attendant le « vrai » hybride proposé dès l'année prochaine avec une puissance qui culminera à 265 ch et en laissant de côté les petits 1.6 diesel de respectivement 115 et 136 ch, occupons-nous aujourd'hui du diesel 2.0 CRDi de 185 ch doté d'une hybridation légère.

Qu'est-ce que cette micro-hybridation ? Il s'agit tout simplement d'un alternodémarrateur de marque Valeo entraîné par courroie, associé en parallèle à une batterie de 0,44 kWh. Cette dernière est cachée dans le coffre. Tout est relié en réseau sous une tension de 48 volts. Ce montage offrirait une plus grande capacité à récupérer l'énergie au freinage. Hyundai annonce 7% de gain en efficacité grâce à cette nouveauté.

J'étais à la base dubitatif et, après avoir pas mal roulé, j'avoue que je suis assez bluffé. On ne sent pas le système. Vous êtes en phase de décélération et déjà le moteur se coupe sur les derniers mètres avant l'arrêt et le freinage génère de l'électricité. Vous souhaitez repartir, vous ne sentez pas de temps de réponse. Le moteur redémarre sans à coup. Il faut dire qu'il est maintenant associé à une transmission maison à huit rapports. Rien à voir avec l'ancienne boîte auto à six vitesses. Terminé le moteur qui s'emballe. Les rapports passent en douceur.

Il y a toujours moyen de pousser le sélecteur vers soi et de passer manuellement les vitesses en poussant ou tirant le levier. Les rapports s'enchaînent alors sans

réelle sensation de puissance et pourtant, en montant à 4200 t/min entre chaque rapport, la vitesse augmente significativement et rapidement. L'hybridation donne un léger surcroît de puissance lors des redémarrages mais cela reste imperceptible.

Le moteur est toujours aussi rugueux et sonore à froid mais, une fois lancé sur route ou autoroute, il se fait oublier et le silence de fonctionnement est remarquable.

Alors oui, je suis bluffé car, en roulant sans ménagement, j'ai mesuré une moyenne de 7.5 l/100km, ce qui, pour un 4×4 de presque 1'900 kg, est plus que correct. En 2016, avec une motorisation similaire sur le précédent Tucson, mon collègue avait relevé une consommation de 8.2 l/100km. Alors est-ce cette micro hybridation ou la nouvelle boîte auto « maison » ? Certainement un peu des deux, mais le résultat est là.



Au volant

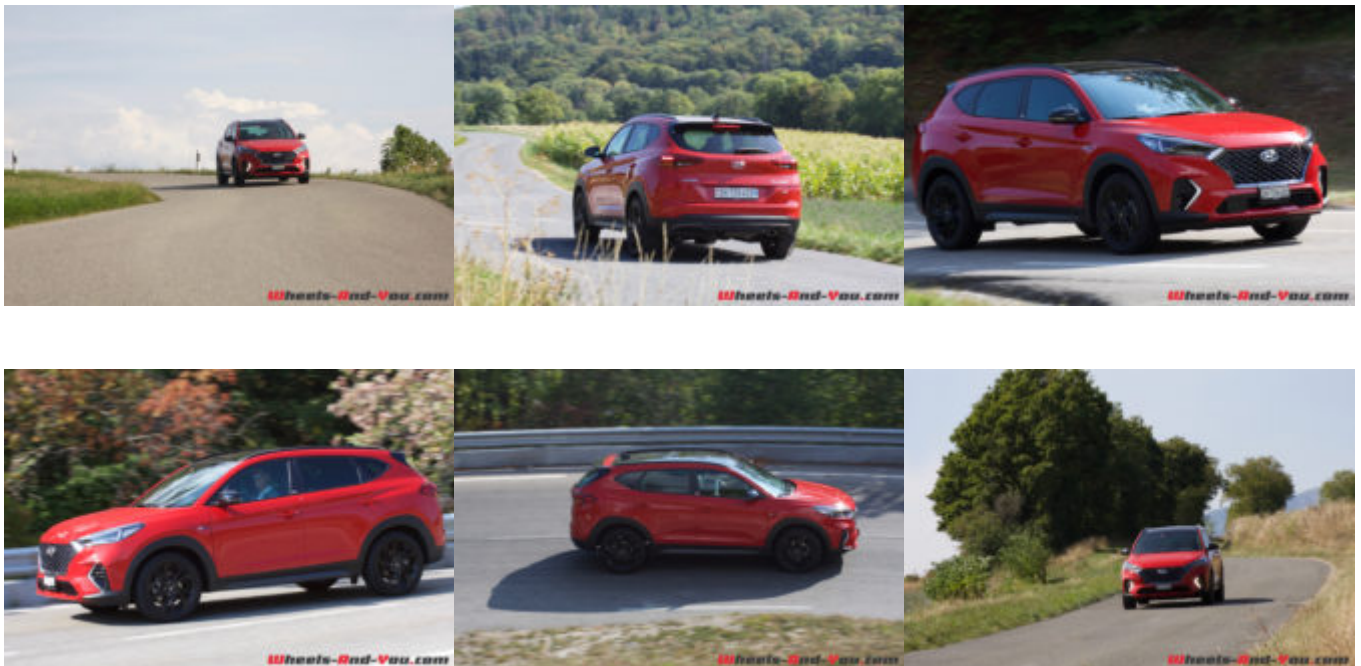
Assis haut sur la route, volant réglable à souhait, rétros très grands, la position est vite trouvée. J'appuie sur le poussoir et le moteur diesel se fait bien entendre. Il n'est pas discret à froid mais il devient nettement plus discret lorsque le Tucson roule. Le toucher de volant est moyen, c'est un peu flou et, parfois, sur mauvaises routes, des corrections sont nécessaires pour rester en ligne.

Les palettes me font défaut, j'y suis trop habitué mais je m'en passerai. D'autant que cette boîte gère tout d'une manière souple et agréable. Le gros défaut de ce Tucson, surtout dans cette version puissante, est la prise de roulis sur routes sinueuses. Impossible d'exploiter ce moteur pleinement. Il faut baisser le rythme pour ne pas ressortir trop large dans certains virages. Cet amortissement souple se veut pourtant et paradoxalement ferme, surtout à l'arrière. Cela tape sur les bosses comme avec des ressorts à lames... Est-ce vraiment le poids de la voiture ou un mauvais choix d'amortisseurs ? Je pencherais pour la deuxième hypothèse.

On a l'impression qu'il manque une barre de torsion.

Sur route droite et autoroute, on ne ressent pas ce phénomène et la voiture est souveraine. L'ensemble boîte/moteur permet des relances très correctes et la route défile en toute sécurité. D'autant que la dotation de série d'aides à la conduite est fournie, allant de la simple surveillance d'angles morts dans les rétros au système de freinage d'urgence autonome, en passant par le régulateur de vitesse adaptatif à la reconnaissance des panneaux, le maintien de file, l'aide au stationnement avec des vues à 360° et du dessus. Rien à redire, l'équipement est ultra complet.

Le GPS est lisible, rapide et ne se déconnecte pas dans les tunnels. Les essuie-glaces et les pleins phares se gèrent automatiquement. La sono est de bonne facture. Ce Tucson est typé traction, la puissance se répartissant sur l'arrière en fonction du couple demandé. Je teste le mode descente automatique sur un chemin de terre très pentu et le Tucson le gère remarquablement bien. Nul doute que sur la neige ce SUV s'en sortira allègrement.

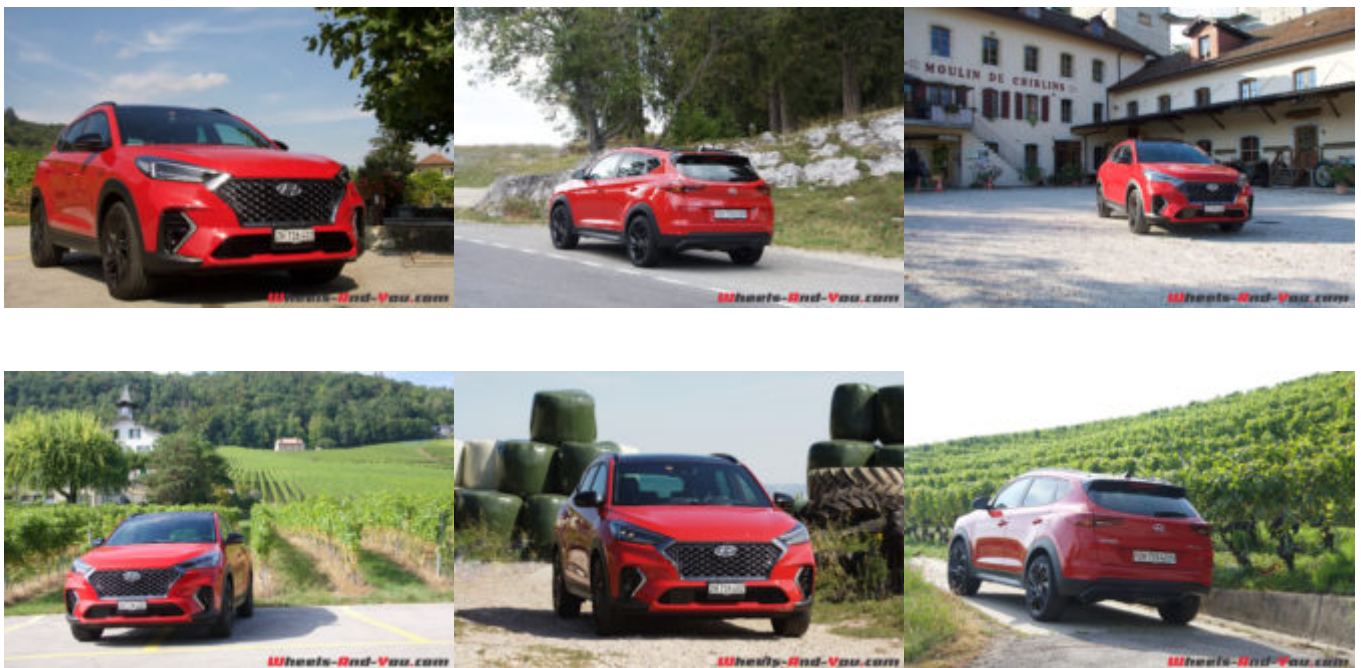


Verdict

En attendant la prochaine génération, ce Hyundai Tucson, avec son style extérieur et son intérieur moderne, même si certains plastiques sont de qualité médiocre, propose une bonne alternative à ses rivaux dont les principaux sont les Peugeot 3008 GT BlueHDi 180, DS 7 Crossback 2.0 BlueHDi 180 et Citroën C5

Aircross 2.0 BlueHDi 180. Certes, ces derniers sont plus légers mais ne possèdent pas cette micro-hybridation ni, et surtout, la panoplie d'équipements que le Tucson intègre. De plus, notre crossover coréen est aussi capable de hors piste et ainsi s'aventurer sur tous types de terrain, car c'est un quatre roues motrices. Mais attention, la concurrence est rude car certains constructeurs proposent aussi des 4x4 comme le Ford Kuga 2.0 TDCi 180 4x4 Powershift, le Skoda Karoq 2.0 TDI 190 DSG7 4x4 ou même le Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 190 4Motion DSG7.

C'est tout de même sur le poids que Hyundai devrait travailler car ce Tucson n'est pas à son aise sur route sinueuse. Peu agile, il devient même désagréable à conduire et à vivre sur route tournante, tant il prend du roulis. C'est dommage car le moteur, sans être vif, propose une douceur et un couple très appréciable, secondé par une boîte en phase avec cet ensemble. Avec ses 5 ans de garantie, à vous de voir, selon votre utilisation et vos critères de choix, mais il y aura des affaires à faire à n'en pas douter, en cette fin d'année.



Prix et options - Hyundai Tucson N Line 2.0 CRDi

Prix de base : CHF 54'000.-

Peinture métallisée ou MICA « Engine Red » : CHF 850.-

Prix TOTAL : CHF 54'850.-



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

Nos remerciements à Hyundai Suisse pour le prêt de ce Hyundai Tucson N Line 2.0 CRDi, ainsi qu'au garage Grimm Centre (Groupe Chevalley) au Petit-Lancy pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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

