

UNE ÉQUIPE



À VOTRE SERVICE



DEPUIS



20 ANS !

THIERRY ANDRÉ

HYUNDAI TUCSON

Objet roulant identifié...

Le constructeur du pays de l'automobile propose un véhicule qui fait tourner les têtes sur son passage, tel un oiseau, le Tucson, son SUV phare. Tous l'estiment dans sa dernière génération en terre française.

#COUP DE CRAYON

Depuis 10 ans, le Tucson fit 25 pour la 2e génération européenne) est synonyme de SUV familial chez Hyundai. Sur ce segment très convoité, il est nécessaire de se renouveler pour rester dans la course. Côté design, le constructeur coréen n'y est pas allé de main morte. Cette 3ème génération se distingue par sa face avant stylisée avec une énorme calandre stylisée qui domine, et ses extrémités, les feux de jour. Impossible de décaler leur présence lorsqu'ils sont éteints grâce à un ingénieux effet miroir très spectaculaire. Les blocs optiques sont discrètement enfouis dans les larges ailes du bouclier. Les flancs magnifiquement sculptés d'arêtes vives accentuent la qualité perçue et contribuent à la stature du SUV. Le regard se porte ensuite sur cet inventif argenté sur la vitre. Sur sa poignée, le coréen affiche aussi sa virilité avec un bandeau lumineux sur toute sa largeur et des feux en forme de double croix. La fluidité du hayon est due à l'absence d'essieu-glace vitrés, celui-ci se dissout subtilement sous le hayon. Le Tucson est un gros bébé de 4,70 m de long, plus 20 mm par rapport à l'ancien. Ce surplus sera bénéfique à l'espace intérieur et au volume de coffre qui propose 815 litres sous un hayon à ouverture électrique. Suivant les versions la monte pneumatique ira de 17 à 19 pouces.



Photo © Thierry ANDRÉ

#VIE À BORD

Si la silhouette avant-gardée de sa robe vous a fascinée, l'intérieur vous surprendra également avec une ambiance épurée, mais néanmoins technologique. À la fermeture de la portière et lors de l'appui sur le bouton Start, le siège s'adapte automatiquement à la dernière position enregistrée et les écrans de bienvenue s'allument. Sur l'écran tactile central, large écran multimédia de 10,25 pouces et commandes tactiles sont au programme. On remarquera aussi l'absence de levier de vitesse, celui-ci fait place à des boutons tactiles pour engager la marche avant ou arrière, sensation d'espace garantie. Enfin, devant le conducteur, un autre écran de même taille lui offre de nombreux d'instrumentation. Il a la particularité de se passer de la traditionnelle cassette anti-reflets, car l'affichage numérique est très net en toutes circonstances. Les designers ont également réussi le pari de dissimuler les éléments légers dans les livrés qui relient les deux portes au centre de la planche de bord, occultant ainsi l'effet de largeur de l'habitacle. Pour la luminosité à bord, une vitre d'essai, en finition Executive, dispose du toit ouvrant panoramique et d'une élégante sellerie cuir crème. Les sièges sont chauffants, comme le volant, il faut dire, plus rare, sur les places arrière. Pour les lumières d'ambiance, vous aurez le choix parmi 34 couleurs. Côté sécurité, caméra 360°, voyants dans le miroir, feux de l'urgence, assistance de conduite sur autoroute sont bien sûr de la partie. On notera également la présence d'un siège au niveau de la console centrale étant ainsi que les passagers avant s'entrechoquent en cas de collision latérale. Sur votre smartphone, l'appel Bluetooth vous permettra de consulter les niveaux de carburant et de batterie ou encore de localiser votre véhicule.

#SUR LA ROUTE

Avant de prendre la route, il faut sortir de sa place de stationnement. Un autre véhicule vous empêche d'ouvrir les portières ? Pas de panique. À l'aide de la télécommande, vous pouvez déverrouiller et faire avancer ou reculer le Tucson en restant proche du véhicule. Une fois à bord et malgré un gabarit imposant, la prise en main et l'adaptation à la conduite sont très rapides. Si la batterie le permet, en face les premiers kilomètres en électrique. On apprécie le couple de notre version hybride, qui développe un mode combiné 230 ch. Même en mode Eco, les reprises à bon régime sont très franches et le passage des rapports de la boîte automatique est vigoureux. La mode Sport rince la direction, qui est très précise, et apporte plus de puissance immédiatement. Idéal en route de montagne ou pour effectuer un dépassement. L'inspiration est honorable et il est difficile de percevoir le roulement du bloc essence 1,6 l de 100 ch même quand il marche de concert avec le moteur électrique de 44,2 Kw (60 ch). On remarquera que le Tucson fonctionne couramment sur la batterie à vitesse stabilisée. D'autres motorisations sont au programme. Toutes d'une cylindrée de 1.6 et toutes électrifiées (essence 130 ch + 48 V, Diesel 138 ch + 48 V ou, à venir, Hybride rechargeable de 263 ch avec 4 roues motrices). Nouveau Tucson à partir de 29 900 € (essence 130 ch hybride). Notre version d'essai Hybride 230 ch Executive est affichée à 44 300 €. Plus de photos sur autoweband.net.com/ drive