

## Hyundai Tucson

# Objet roulant identifié...

Le constructeur du pays du matin calme propose un véhicule qui fait tourner les têtes sur son passage, tel un ovni, le Tucson, son SUV phare. Nous l'essayons dans sa dernière génération en terre vivaroise.

**D**epuis 16 ans, le Tucson (ix 35 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 4eme génération se distingue par sa face avant futuriste avec une énorme calandre ciselée qui dissimule, en ses extrémités, les feux de jours. Imposible de déceler leur présence lorsqu'ils sont éteints grâce à un ingénieux effet miroir très spectaculaire. Les blocs optiques sont discrètement enfouis dans les larges écopes du bas 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 insert argenté sur la custode. Sur sa poupe, le coréen affiche aussi sa virilité avec un bandeau lumineux sur toute sa largeur et des feux en forme de double crocs. La fluidité du hayon est due à l'absence d'essuie-glace

visible, celui-ci se dissimule astucieusement sous le becquet. Le Tucson est un gros bébé de 4,50 m de long, plus 20 mm par rapport à l'ancien. Ce surplus sera bénéfique à l'espace intérieur et au volume du coffre qui propose 616 litres sous un hayon à ouverture électrique. Suivant les versions la monte pneumatique ira de 17 à 19 pouces.

### VIE À BORD

Si la silhouette avant-gardiste de sa robe vous a fascinée, l'intérieur vous surprendra également avec une ambiance épurée, mais néanmoins technologique. A 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 bienvenues s'animent.

Sur l'énorme console centrale noire laquée, 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 poussoirs pour en-

clencher la marche avant ou arrière, sensation d'espace garantie. Enfin, devant le conducteur, un autre écran de même taille fait office de combiné d'instrumentation. Il a la particularité de se passer de la traditionnelle casquette anti-reflets, car l'affichage numérique est très net en toutes circonstances. Les designers ont également réussi le pari de dissimuler les aérateurs latéraux dans les liserés qui relient les contre-portes au centre de la planche de bord, accentuant ainsi l'effet de largeur de l'habitacle. Pour la luminosité à bord, notre véhicule d'essai, en finition Executive, disposait du toit ouvrant panoramique et d'une élégante sellerie cuir crème. Les sièges sont chauffants, comme le volant, à l'avant et, plus rare, sur les places arrières. Pour les lumières d'ambiance, vous aurez le choix parmi 64 couleurs.

Côté sécurité, caméra 360°, maintien dans la voie, freinage d'urgence, assistance de conduite sur autoroute sont bien sûr de la partie. On notera également la présence



d'un airbag au niveau de la console centrale évitant ainsi que les passagers avant s'entrechoquent en cas de collision latérale. Sur votre smartphone, l'appli Bluelink 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. A l'aide de la télécommande, vous pourrez démarrer 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, on fera les premiers kilomètres en électrique. On apprécie le couple de notre version hybride, qui développe en mode combiné 230 ch. Même en mode Eco, les reprises à bas régime sont très franches et le passage des rapports de la boîte automatique est vigoureux. Le mode Sport durcit la direction, qui est très précise, et apporte plus de puissance immédiatement. Idéal en route de montagne ou pour effectuer un dépassement. L'insonorisation est honorable et il est difficile de percevoir le ronronnement du bloc essence 1,6 l de 180 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 150 ch + 48 V, Diesel 136 ch + 48 V ou, à venir, Hybride rechargeable de 265 ch avec 4 roues motrices). Nouveau Tucson à partir de 29 900 € (essence 150 ch Intuitive). Notre version d'essai Hybrid 230 ch Executive est affiché à 44 200 €.

Plus de photos sur [autoweekend.wix.com/drive](http://autoweekend.wix.com/drive)

Texte / Photos © Thierry ANDRE

