

LE HYUNDAI TUCSON, AUSSI EN PHEV : ESSAI

écrit par Luc Vandersleyen



L'électrification de nos voitures est en route et Hyundai s'essaye à toutes les solutions avec son **TUCSON**. Il était déjà proposé en hybride autorechargeable et depuis l'été dernier, il est aussi disponible en **hybride Plug-in**. Bien sûr, on trouve toujours au catalogue des versions essence -150 et 180 ch- ou diesel -115 et 136ch, mais assistés dans tous les cas de la micro-hybridation de 48 V. Si la version hybride autorechargeable, disponible en traction ou en transmission 4x4, dispose de 230 ch, cette nouvelle **version PHEV a une puissance de 265 ch et 350 Nm**.







UN PEU DE TECHNIQUE :

Comme le [Hyundai Santa Fe](#) essayé récemment, cette nouvelle version utilise toujours le bloc **4 cylindres essence 1.6 T-GDI Turbo et sa boîte automatique à 6 rapports** de 180 ch et 265 Nm. Ce dernier reçoit, entre lui et la boîte auto un moteur électrique de type synchrone qui délivre 91 ch et 304 Nm pour arriver à une **puissance combinée de 265 ch et 350 Nm**. La **batterie de 13,8 kWh** est de type lithium-ion polymère. Elle lui permet une **autonomie théorique de 62 km**. La transmission est de type 4x4 et le poids est de **1893 kg**. Si on compare cela à l'hybride autonome rechargeable qui dispose de 230 ch, on constate qu'on a environ 200 kg de plus et que l'on gagne environ 3 secondes sur le 0 à 100 km/h avec 8,6 sec.







STYLE ET CONFORT DE CE HYUNDAI TUCSON PHEV :

Cette **4ème génération** du Tucson -il existe depuis 2004- est arrivée sur le marché à la fin de l'année dernière (2021). Son design a fortement évolué avec des lignes plus nettes et un éclairage diurne intégré à la calandre. La lunette arrière suit la pente du toit pour plus de dynamisme et l'essuie-glace arrière se cache discrètement sous le spoiler. Les passages de roues sont entourés d'une protection en PVC noir qui recouvre aussi les bas de caisse. Avec les boucliers avant et arrière, cela lui donne une allure de baroudeur.







L'habitacle est accueillant avec un bel espace aux jambes pour les passagers arrière. Le volume de chargement du **coffre** perd 58 litres du fait de la grosse batterie. Il reste, cependant, plus de **558 litres** qui peuvent passer à 1737 litres en rabattant les dossiers des sièges arrière. Ces derniers sont accueillants, confortables et réglables en inclinaison tandis que les sièges avant à réglages électriques se révèlent aussi **très confortables**. Le tableau de bord est moderne avec une double rainure qui intègre les bouches de ventilation et qui se prolonge visuellement sur les portières avec 2 écrans de 10,25 pouces. Le premier, à l'arrière du volant est réservé aux instruments pour contrôler la conduite tandis que l'autre au centre est réservé au système d'infodivertissement et à la navigation. Juste au-dessous de ce dernier, on retrouve tous les boutons concernant la climatisation tandis qu'au centre sur la partie horizontale, à côté de la commande de boîte, on trouve les réglages des modes de conduite ou d'assistance et les chauffages ou réfrigérations des sièges avant.







LE COMPORTEMENT DE CE TUCSON PHEV ?

Ce nouveau **Tucson** se révèle très **confortable** et on trouve facilement la bonne position de conduite grâce aux bons sièges à réglage électrique qui sont chauffants ou ventilés. Avec l'assistance du moteur électrique **les démarrages sont dynamiques**, mais les accélérations sont linéaires et finalement on se demande où sont les 265 ch. Cependant, avec les 4 roues motrices, **la motricité est exemplaire** et le Tucson est **rassurant** avec une très **grande stabilité** et une **bonne tenue de route**. Il s'inscrit bien en virage, mais, il faut éviter une conduite trop dynamique du fait de son poids. Bien sûr, il dispose de toutes les assistances à la conduite comme :

- L'assistance aux angles morts
- Le régulateur de vitesse adaptatif y compris le Stop&Go
- La Caméra à 360°
- La détection du passager arrière avec capteur
- L'assistance sur autoroute (HDA), etc







ET LA CONSOMMATION DE CET HYBRIDE RECHARGEABLE ?

En ville et à vitesse raisonnable, **le système donne priorité au moteur électrique** en laissant tourner le moteur thermique à 1000 tr/min environ pour une petite recharge et pour permettre de petites accélérations. On peut, bien sûr, choisir de rouler uniquement avec le moteur électrique. Avec une recharge complète, nous avons une **autonomie 55 km réel** alors que le constructeur nous en annonce 62. Bien sûr, nous sommes en période hivernale. Un petit bouton, placé discrètement à côté de la commande de la boîte permet de choisir le **mode électrique seul (EV)**. Le mode (Auto) est un mode **principalement électrique** qui gère au mieux la gestion en fonction de la conduite, enfin, un mode (HEV) ne sollicitera le moteur électrique que lorsque le thermique en a besoin.







Ce système permet d'aider plus longtemps le moteur thermique sur long trajet d'autant que ce dernier continue, certes modestement, à recharger la batterie. Cela permet de diminuer

la consommation de carburant, même sur long trajet. Bien sûr, sur autoroute, si on reste en mode (EV) seul, la batterie se décharge très rapidement, mais, ici le système bascule automatiquement en mode (HEV). Ainsi notre **consommation moyenne** au cours de cet essai a été de **5,5 l/100 km**. Bien sûr, comme toutes les voitures électriques, il faut conduire ce Hyundai Tucson PHEV en **bon père de famille**. A noter qu'une recharge peut se faire en 2h sur une wallbox de 7,4 kW.





ET LE PRIX DE CET SUV HYUNDAI TUCSON PHEV ?

Notre véhicule d'essai était un **TUCSON 1.6 T-GDI 6A/T PHEV 4WD SHINE** qui est très bien équipé. Il dispose de série :

- de l'ouverture et du démarrage sans clé,
- de jantes en alliage léger de 19 pouces,
- d'un ordinateur de bord Supervision LCD 10,5
- d'un limiteur de vitesse intelligent (ISLA)
- d'une caméra de recul
- d'un système audio premium KREL

et des systèmes de sécurité cités précédemment. Il n'a qu'une seule option : la couleur extérieure à 700 Euros. Son prix catalogue est de **49.748,20 Euros**. Avec sa seule option, il coûte **50.448,20 Euros**. Ce qui est dans la bonne moyenne.

LES TAXES ?

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	2.478€	2.478€	46,23€
Taxe de circulation annuelle	296,47€	296,47€	147,05€
Eco malus	/	0€	/

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen

Page Youtube : [Auto4x4 en roues libres](#)