

## ESSAI

# Du XXL en prêt-à-porter

**HYUNDAI ix55** Le coréen apporte des idées démocratiques au petit monde des SUV haute couture. Son V6 diesel se conjugue à un flot d'équipements et à sept places modulables.

**ESSAI RA**  
| 84 | 2009 |

**Hyundai ix55**

- Espace
- Equipement
- Moteur/boîte de vitesses
- Dimensions
- Confort (à vide)
- Audio/navigation



Argus Ref 36376995



L'ix55 propose espace, modularité et confort à ses occupants. Le système intégré Kenwood (3050 francs) regroupant navigation, lecteur DVD et Bluetooth est en revanche passablement compliqué à utiliser.

Photos Corminboeuf



### Bruit dans l'habitacle HYUNDAI IX55

**Cotes intérieures  
HYUNDAI IX55**

Sièges avant	Sièges AR rang 1	D = 43 cm	battus)
A = 91 - 98 cm	B = 101 cm	F = 20 - 46 cm	R = 86 - 90 cm
C = 50 cm	D = 48 cm	H = 24 cm	S = 122 - 153 cm
E = 32 - 54 cm	F = 0 - 47 cm	K = 143 cm	N = 75 cm
G = 31 - 37 cm	H = 33 cm	<b>Vol. du coffre</b>	P = 113 x 86 cm
I = 155 cm	K = 153 cm	Q = 111 - 134 cm	T = 189 cm
L = 65 - 70 cm	<b>Sièges AR rang 2</b>	Q* = 192 cm	
	B = 85 cm	(5 sièges AR ra-	

### Mesures RA HYUNDAI IX55

Accélération		Moyenne	10,2 L/100 km
0- 40 km/h	2,5 s	Autoroute, fluide	10,5 L/100 km
0- 60 km/h	4,7 s	Sur route et autoroute,	
0- 80 km/h	7,3 s	vitesse irrégulière	11,5 L/100 km
<b>0-100 km/h</b>	<b>10,3 s</b>	En agglomération	12,4 L/100 km
0-120 km/h	14,1 s	Parcours écon.	8,8 L/100 km
0-140 km/h	18,7 s	Autonomie moyenne	760 km
0-160 km/h	26 s		
0-180 km/h	37,6 s		
1 km départ arrêté	31,1 s		

Vitesse de pointe		Poids	
usine 200 km/h		A vide (DIN)	2240 kg
		Répartition AV/AR	58 /42%
		Poids/puiss.	12,7 kg/kW 9,3 kg/ch

Distance de freinage		Diamètre de braquage	
Attention, les pneus d'hiver peuvent allonger la distance de freinage de 30 % sur sol sec.			
120-0 km/h	57 m	Nombre de tours du volant	3
<b>100-0 km/h</b>	<b>39,5 m</b>	Ø entre murs (g./dr.)	11,7/11,6 m
80-0 km/h	25 m		
60-0 km/h	14 m		
50-0 km/h	9,5 m		
40-0 km/h	6 m		
30-0 km/h	3,5 m		

Etalonnage du compteur		Conditions des mesures	
30 km/h compteur = 26 km/h eff.		Kilométrage antérieur	2500
50 km/h compteur = 45 km/h eff.		Ces mesures ont été prises dans les conditions suivantes: poids du véhicule à vide + 150 kg, plein de carburant, température de 20° C et pression atmosphérique de 1000 mbar.	
80 km/h compteur = 74 km/h eff.			
120 km/h compteur = 113 km/h eff.			
1 km au compteur = 0,982 m eff.			

Consommation (diesel)	



## TEST TEAM

**S**ous le couvert de grosse brute, le SUV Hyundai cache une grande docilité et une certaine dose d'humilité. Il faut dire que le ix55 – connu sous le nom Veracruz aux Etats-Unis – débarque sur le segment des gros 4x4 de luxe, où dominent des noms célèbres: Land Rover Discovery, Porsche Cayenne, Audi Q7, Volvo XC 90, BMW X5 ou encore Mercedes Benz GL.

A l'exception du VW Touareg, les représentants moins guindés se tournent plus ouvertement vers le monde de l'off-road. Les Toyota Land Cruiser, Mitsubishi Pajero et Jeep Commander se posent néanmoins comme de vrais concurrents pour ceux qui recherchent un véhicule à quatre roues motrices diesel, spacieux et haut sur pattes. Reste que dans la mêlée, le nouveau venu de Corée n'a pas besoin d'une grosse calandre verticale pour affirmer son autorité. Son V6 turbodiesel se hisse d'emblée parmi les plus puissants (240 ch) et son rapport prix-équipement s'annonce inattaquable.

**GRAND ESPACE** Avec ses 4,84 m de long, le ix55 est plus court que les géants Q7 et GL. Il régate plutôt avec les X5, Discovery et XC90, offrant eux aussi 7 places, mais contre supplément. Le petit frère Santa Fe, dont le renouvellement est imminent, peut aussi accueillir sept passagers. Mais il est plus court de 17 cm, et moins spacieux. L'habitabilité fait incontestablement partie des atouts du ix55, conçu autour d'une coque auto-porteuse avec moteur en position transversale. La largeur aux coudes dépasse 1,5 m aux deux premiers rangs!

Même les places dépliables, au fond du coffre, paraissent accueillantes avec 143 cm à se partager à deux, et une longueur d'assise supérieure à 40 cm. Après avoir ouvert le hayon automatisé (depuis le cockpit, à l'aide de la télécommande ou d'un bouton à côté de l'éclairage de plaque), d'une lenteur horripilante, le déploiement de ces sièges exige peu d'ef-

fort. Comme il n'y a pas de cache-bagages – un oubli que l'on ne s'explique pas – il suffit de retirer le tapis réversible (moquette ou caoutchouc) et de tirer deux poignées vers le haut. Lorsque les cinq sièges arrière sont rabattus, le volume de charge devient immense. Ses formes sont régulières et la longueur utile atteint 2 m, en sacrifiant un peu d'espace aux jambes à l'avant.

**LE SENS DE L'ACCUEIL** Pour accéder aux sièges du fond, il faut rabattre et avancer l'un des sièges de la rangée médiane. L'opération libère suffisamment d'espace et se fait d'un seul geste, mais elle exige la force des deux bras. Un enfant peut donc difficilement accéder seul à l'arrière.

Hyundai n'a pas ménagé ses efforts pour agrémenter le voyage. Au deuxième rang, on trouve des commandes de ventilation, des assises chauffantes et des ouies de ventilation dans les montants de portes et au plafond! Les dossiers s'ajustent en inclinaison et les rails offrent une grande amplitude de réglage en longueur. L'accoudoir central contient l'un des nombreux réceptacles pour petits objets ainsi que deux porte-boissons dépliables.

**FINITION SÉRIEUSE** Selon toute vraisemblance, le cuir offert de série n'a pas la même origine que les peausseries des

marques premium, mais il paraît robuste. Il fait place, sur les contre-portes, à du simili tout aussi facile d'entretien. La sellerie est confortable et bien dessinée. Très amples, les sièges avant invitent aux grandes virées. Le volant se règle électriquement. L'instrumentation, lisible, est rétroéclairée en bleu.

Proposé en option, l'appareil multimédia Kenwood regroupe à peu près toutes les fonctions imaginables en termes de communication, de navigation et de divertissement. Mais il souffre d'un cruel manque de convivialité. Les commandes au volant aident, dans une certaine mesure, à gérer la radio, mais il faut sinon se fier à l'écran tactile et détourner le regard de la route. Mieux vaut oublier très vite la

télécommande livrée avec cet appareil. Surchargée d'une trentaine de minuscules boutons, elle est tout bonnement impossible à utiliser en roulant!

Pour le reste, on frise le sans-faute avec une console de climatisation/chauffage à gros boutons et un tunnel central épuré, qui cache un petit logement dédié aux baladeurs avec des prises USB et minijack. Il y a même une boussole dans le rétroviseur!

**L'ART DU DÉTAIL** Le sélecteur de la boîte automatique propose un coulisseau pour le changement séquentiel des six rapports. Il n'y a pas de palettes au volant. Très américain, le frein «à main» est «au pied». Si la finition reste typée grande série, les ajustements et l'assemblage des divers éléments ne prêtent pas le flanc à la critique. L'attention portée aux détails est flagrante: les bacs de portes sont articulés, la planche de bord offre un rembourrage très épais, le ciel de toit est arimé solidement au pare-brise et les pare-soleil sont dotés d'une petite rallonge extractible.

Le bon goût reste une affaire subjective, mais les appliques marbrées nous ont plu. De nuit, par contre, l'ambiance vire à la disco de plage, avec une surabondance de petites sources lumineuses bleutées. Incontournables quand on veut paraître à la page, les LED ont investi les feux arrière et les rappels de clignotant dans les rétros. On en trouve même une bleue, posée futillement entre les plafonniers avant.

Assis en hauteur, on domine véritablement la chaussée. La clé à transpondeur reste dans la poche et le moteur démarre en tournant un bouton rotatif. Le premier V6 turbodiesel coréen n'élève pas trop la voix et répond aux bons standards de la catégorie, en puissance notamment. Le couple reste par contre inférieur à 500 Nm, le minimum requis désormais pour un 3-l turbodiesel. Les 451 Nm suffisent à la (lourde) tâche, mais, ramenés aux 2,2 t de l'auto, ils n'ont rien de décoiffant. Grâce à une boîte suffisamment réactive – qui compense des démultiplications longues –, on dispose

d'un bon potentiel de reprises. Le ix55 plonge un peu au freinage, s'incline légèrement en virage et propose un volant aussi léger que la pédale de gaz.

Quant aux freins, ils exigent une grosse pression pour offrir du mordant mais s'avèrent néanmoins efficaces. Ce comportement débonnaire ne saurait toutefois occulter un châssis au guidage rigoureux, qui tient son cap. Mené à la cravache, le ix55 se balance d'un virage à l'autre en crissant des pneus, mais sans engendrer de réactions inquiétantes. En bon multicylindre diesel, le V6 tambou-

rine de joie et la boîte répond correctement aux impulsions.

**TOUT CHEMIN** Doté d'un embrayage multidisque qui envoie juste ce qu'il faut de puissance aux roues arrière, le coréen se comporte la plupart du temps comme une traction. L'électronique se charge de tout. On peut seulement bloquer la répartition intéressieux à 50/50 pour traverser un champ de neige ou de boue à faible vitesse. Efficace tout chemin, le ix55 n'est pas un franchisseur. La ligne d'échappement est d'autant plus exposée que l'empattement est long et la garde au sol pas si généreuse que ça (18,5 cm).

Ce qu'il sacrifie en tout terrain, le Hyundai nous le rend en confort. Toutefois, à vide, ses suspensions à roues indépendantes trépident légèrement sur les aspérités. Le contrôle de stabilité offre une fonction étendue baptisée ROP, qui surveille l'inclinaison de la caisse et prévient le risque de retournement. On s'en doute, le ix55 n'est pas facile à garer. Il déborde des lignes de marquage ou mord le trottoir. Ses épais montants arrière masquent la visibilité et l'on ne peut compter

que sur les capteurs de parage arrière, car il n'y en a pas à l'avant!

**PERFS EN DEMI-TEINTE** Les performances du ix55 peuvent être qualifiées de suffisantes. Elles s'accompagnent d'une consommation acceptable, qui tourne toujours autour de 10 l/100 km en usage courant. Mais certaines comparai-

sons peuvent s'avérer cruelles. A puissance et consommation comparables, un Porsche Cayenne diesel met deux secondes de moins sur le 0 à 100 km/h (8,3 s), alors qu'il pèse encore plus lourd (2440 kg)!

Avec seulement deux options au catalogue, l'addition finale ne peut dépasser les 67000 francs de notre voiture d'essai. Pour résumer, et sans aller chercher le gratin de la catégorie, forcément hors de prix, le ix55 s'attaque au VW Touareg V6 TDI de 240 ch mais s'affiche au tarif du 5-cylindres TDI de 174 ch. Avec une dotation de série incomparablement plus riche, qui inclut le toit ouvrant électrique et deux places en prime! Pour les clients peu sensibles à l'image de marque et qui peuvent se passer de tempomat à gestion radar et autres options technologiques indisponibles chez Hyundai, le ix55 mérite qu'on s'y attarde.

## Fiche technique

### PRIX

A partir de Fr. 62 990.-: voiture d'essai avec peinture mét. et audio/navi Kenwood Fr. 66 990.-.

### IMPORTATEUR

Hyundai Suisse AG. 8305 Dietlikon.  
www.hyundai.ch

### MOTEUR (ECE)

6 cyl. en V transversal. (84 x 89 mm). 2959 cm<sup>3</sup>. compression 17.3:1. 176 kW (240 ch) à 3800 tr/min. 451 Nm de 1750 à 3500 tr/min: diesel. Euro 4.

### MOTEUR (CONSTRUCTION)

4 soupapes par cyl.; 2 x 2 arbres à cames en tête (courroie crantée). bloc et culasses alu; vilebrequin à 4 paliers; huile 7.2 l; inj. directe common rail, piézo-injecteurs. 1 turbocompresseur à géom. variable. intercooler: batterie 100 Ah; filtre à particules.

### TRANSMISSION

Aux 4 roues. permanente (coupleur central multidisque à commande électromagnétique). 50 à 100% du couple sur roues AV: ESP: boîte aut. (convertisseur) à 6 rapports: ler 4.15: Ite 2.37: Ili 1.55: IVe 1.15: Ve 0.86: Vle 0.69: AR 3.39: pont 3.20.

### CHÂSSIS

Carrosserie autoporteuse: AV jambe élastique et triangle transversal inférieur. AR double levier transversal. AV/AR ressorts hélicoïdaux. barre stabilisatrice.

### TRAINS ROULANTS

4 freins à disque (AV ventilés): ABS. EBD et assist. au freinage d'urgence. frein de parking au pied. mécanique sur roues AR: direction à crémaillère à assistance hydraulique: réservoir 78 l: pneus 245/60 R18, jantes 7 J.

### CARROSSERIE. POIDS

SUV 5 portes. 7 places: poids total admissible 2780 kg: charge tractable freinée 2500 kg.

### DIMENSIONS

Longueur 484 cm. largeur 194.5 cm: hauteur 180.5 cm (avec barres): empat. 280.5 cm: voies 167 cm: coffre (VDA) 598/1746 dm<sup>3</sup>: garde au sol 18.5 cm: angle d'attaque/rampe/sortie: 24.4°/22.1°/17.3°.

### PERFORMANCES (USINE)

Vmax 200 km/h. vit. à 1000 tr/min en Vle 61.8 km/h: 0 à 100 km/h 10.4 s: conso UE 12.4/7.6/9.4 l/100 km: CO<sub>2</sub> 249 g/km: étiquette énergie D.

### GARANTIES

Usine 3 ans kilométrage illimité. corrosion 10 ans. mobilité 10 ans.

### ÉQUIPEMENT

6 airbags. appui-tête AV actifs. Isofix. contrôle de pression des pneus. phares xénon. déverrouillage et démarrage sans clé. réglages électriques mémoriables pour sièges AV. volant et rétros extérieurs: climatisation 3 zones. aide au parcage AR. capteur de luminosité et de pluie. tempomat. hayon électrique. barres de toit: audio/CD/MP3/AUX-IN/USB. 7 HP et subwoofer: volant cuir multifonction: sellerie cuir: toit ouvrant vitré électrique: vitres AR fumées: jantes alu 18 J. 5e roue normale.

### OPTIONS

Peinture métallisée Fr. 950.-: audio/navigation/Bluetooth/multimédia Kenwood DNX 7240BT Fr. 3050.-: diverses prolongations de garantie jusqu'à 7 ans. à partir de Fr. 816.-.

bp



La REVUE AUTOMOBILE réalise ses essais avec les carburants BP.

Face à la concurrence HYUNDAI X55		Hyundai X55 3.0 V6 CRDi		BMW X5 3.0d		Jeep Commander 3.0 CRD Limited		Land Rover Discovery 4 TDV6 3.0		Mercedes GL 350 CDI BlueEff.		Mitsubishi Pajero 3.2 DID 5p aut.		Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI aut.		
Marques/types																
Nbre de cyl./cylindrie	cm <sup>3</sup>	V6/2959, turbodiesel	6L/2993, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2993, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	V6/2987, turbodiesel	
Puissance max	kW (ch) à tr/min	176 (240) à 3800	173 (235) à 4000	160 (218) à 4000	180 (244) à 4000	180 (244) à 4000	180 (244) à 4000	180 (244) à 4000	180 (244) à 4000	165 (224) à 3800	165 (224) à 3800	147 (200) à 3800	147 (200) à 3800	176 (240) à 4000	176 (240) à 4000	
Couple max	Nm à tr/min	451 de 1750 à 3300	520 de 2000 à 2750	510 à 1600	500 à 2000	500 à 2000	500 à 2000	500 à 2000	500 à 2000	510 de 1600 à 2800	510 de 1600 à 2800	441 à 2100	441 à 2100	550 de 2000 à 2250	550 de 2000 à 2250	
Boîte de vitesse/transmission	km/h	A6/4WD	A6/4WD	A6 + réducteur/4WD	A6 + réducteur/4WD	A6 + réducteur/4WD	A6 + réducteur/4WD	A6 + réducteur/4WD	A6 + réducteur/4WD	A7 (réc. en opt.)/4WD	A7 (réc. en opt.)/4WD	A5 + réducteur/4WD	A5 + réducteur/4WD	A6/4WD	A6/4WD	
Vit. à 1000 tr/min (cyl. supérieur)	km/h	61,5	53,7	46,1	56,4	56,4	56,4	56,4	56,4	54,8	54,8	50	50	50,2	50,2	
Poids à vide/tot. en ci/afce	kg	2240/2780	2190/2755	2320/2900	2600/3230	2600/3230	2600/3230	2600/3230	2600/3230	2450/3150	2450/3150	2380/3030	2380/3030	2440/2945	2440/2945	
Charge remorquable freinée	kg	2500	2700	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	
0 à 100 km/h	s	10,3	7,8	9	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,5	9,5	11,13	11,13	9,2	9,2	
1 km départ arrêté	s	31,1	28,9	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	30,6	21,0	21,0	20,2	20,2	30,3	30,3	
Vitesse de pointe (usine)	km/h	200	210	191	150	150	150	150	150	210	210	180	180	202	202	
Consommation moy. nme	L/100 km	10,2	10,4	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9	
min/max	L/100 km	8,8/12,4	9,2/12,9	10,3/13	10,3/13	10,3/13	10,3/13	10,3/13	10,3/13	8/11,9	8/11,9	8/11,9	8/11,9	8/11,9	8/11,9	
Consommation normalisée UE	L/100 km	12,4/15,6/9,4	10,4/12,9/8,2	13,5/9,2/10,8	11,2/8,2/9,3	11,2/8,2/9,3	11,2/8,2/9,3	11,2/8,2/9,3	11,2/8,2/9,3	12,4/5,4/9,9	12,4/5,4/9,9	10,4/7,2/10,5	10,4/7,2/10,5	11,5/7,9/9,9	11,5/7,9/9,9	
Longueur/largeur	cm	484/194,5	485,5/193,5	479/190	483,5/191,5	483,5/191,5	483,5/191,5	483,5/191,5	483,5/191,5	509/192	509/192	490/190	490/190	475/193	475/193	
Largeur inférieure AV/AR/L/AR2	cm	153/152/143	152/148/-	160/158/126	157/151/116	157/151/116	157/151/116	157/151/116	157/151/116	163/151	163/151	148/145/110	148/145/110	158/155	158/155	
Garde au toit AV/AR/L/AR2	cm	59/101/78,5	104/99/-	104/98/88	107/100/96	107/100/96	107/100/96	107/100/96	107/100/96	103/98	103/98	98/95/88	98/95/88	104/100	104/100	
Longueur d'assise AV/AR/L/AR2	cm	50/48/43	51/49/-	52/49/34	51/48/39	51/48/39	51/48/39	51/48/39	51/48/39	51/48	51/48	50/48/47	50/48/47	50/49	50/49	
Esp. à l'AV pour les jambes	cm	32-54	34-57	31-55	33-57	33-57	33-57	33-57	33-57	34-59	34-59	34-54	34-54	33-58	33-58	
Esp. à l'AR pour les jambes, AR/L/AR2	cm	0-47/20-46	16-40/-	15-41/32	20-46/30	20-46/30	20-46/30	20-46/30	20-46/30	19-46	19-46	26-46/23	26-46/23	15-48	15-48	
Volume de coffre (Litres)	dm <sup>3</sup>	598/1746	620/750 (mod. 5 pl.)	1028 (tot)/1940	280 à 2560	280 à 2560	280 à 2560	280 à 2560	280 à 2560	620/2300	620/2300	215 à 1790	215 à 1790	500/1525	500/1525	
7 places/à l'arrière/option	x = série	x/x/x/opt.	opt./opt./opt./opt.	x/x/x/x	opt./opt./opt./opt.	opt./opt./opt./opt.	opt./opt./opt./opt.	opt./opt./opt./opt.	opt./opt./opt./opt.	x/x/x/opt.	x/x/x/opt.	x/x/x/opt.	x/x/x/opt.	-/opt./opt./opt.	-/opt./opt./opt.	
Services gratuits	ans/km	-	10/100000	10/100000	3/100000	3/100000	3/100000	3/100000	3/100000	10/100000	10/100000	-	-	10/100000	10/100000	
CO <sub>2</sub> /Étiquette Énergie	g/km, A à G	249, D	217, C	284, F	241, C	241, C	241, C	241, C	241, C	260, D	260, D	224, C	224, C	262, E	262, E	
Prix à partir de	Fr.	62990,-	84300,-	71990,-	79850,-	79850,-	79850,-	79850,-	79850,-	103900,-	103900,-	69350,-	69350,-	73700,-	73700,-	
Essais dans la RA	No	37/2009	16/2007	21/2006	21/2006	21/2006	21/2006	21/2006	21/2006	43/2006	43/2006	17/2007	17/2007	17/2007	17/2007	
Appréciations		SUV 7 places tout équipé, V6 diesel et boîte 6 automatique agréables, Performances moyennes, Prix attractif	SUV luxueux et sportif à 5 ou 7 places, Mécanique au très bon rendement, Beaucoup d'options de haute qualité, Prix élevé.	Carosserie autoprotège à 5 ou 7 places, Bonnes capacités off-road et forte traction, Consommation élevée, Finition moyenne.	Référence de l'offroad, lourd mais polyvalent, 5 ou 7 places, Nouveau moteur 3.1, Finition robuste et luxueuse, Gros volume.	Référence de l'offroad, lourd mais polyvalent, 5 ou 7 places, Nouveau moteur 3.1, Finition robuste et luxueuse, Gros volume.	Référence de l'offroad, lourd mais polyvalent, 5 ou 7 places, Nouveau moteur 3.1, Finition robuste et luxueuse, Gros volume.	Référence de l'offroad, lourd mais polyvalent, 5 ou 7 places, Nouveau moteur 3.1, Finition robuste et luxueuse, Gros volume.	Référence de l'offroad, lourd mais polyvalent, 5 ou 7 places, Nouveau moteur 3.1, Finition robuste et luxueuse, Gros volume.	Référence de l'offroad, lourd mais polyvalent, 5 ou 7 places, Nouveau moteur 3.1, Finition robuste et luxueuse, Gros volume.	SUV géant à 5 ou 7 places, Kit offroad sur demande, Confort de référence, Luxueux et très cher même sans options.	SUV géant à 5 ou 7 places, Kit offroad sur demande, Confort de référence, Luxueux et très cher même sans options.	Tout terrain à carrosserie autoprotège, 5 ou 7 places, Gros volume, forte capacité de traction, Hayon à porte battante.	Tout terrain à carrosserie autoprotège, 5 ou 7 places, Gros volume, forte capacité de traction, Hayon à porte battante.	SUV 5 places polyvalent et performant, Cousin des Q7 et Cayenne, A l'aise dans le terrain, Luxueux grâce aux options.	SUV 5 places polyvalent et performant, Cousin des Q7 et Cayenne, A l'aise dans le terrain, Luxueux grâce aux options.