**INFORMATION DE PRESSE**

# Le SUV élégant et performant de Hyundai subit une profonde refonte

**New Hyundai Santa Fe – un SUV qui met les gaz!**

**Ce qui est bien deviendra encore meilleur: Hyundai a remis sur le métier sa 3e génération du Santa Fe – sans se limiter aux seules modifications externes, apportées à l’avant, à la poupe, aux roues ou à l’intérieur. Le moteur diesel 2.2 CRDi développe dorénavant 200 chevaux, alors que le couple maximal, porté à 400 Nm, est disponible sur une plus large plage de régimes, sans oublier que ce groupe est conforme à la norme EURO 6. Cela se traduit par un gain de puissance et d’élasticité. Modifications auxquelles Hyundai a ajouté sur New Santa Fe et sa déjà longue liste d’équipements de haute technologie de nouveaux systèmes d’assistance qui contribueront à augmenter la sécurité active, sans oublier le confort de conduite et celui des commandes.**

Alors que Hyundai s’apprête à exposer New Santa Fe pour la première fois lors d’un salon international, à savoir l’IAA à Francfort, les premiers véhicules circuleront déjà en Suisse. Car les Suisses adorent ce SUV, comme le prouvent les derniers chiffres: par rapport à l’année précédente, ce modèle a enregistré une progression de 90% de ses ventes (chiffres arrêtés à fin juillet 2015)!

New Hyundai Santa Fe se présente avec des améliorations optiques et techniques qui pourraient encore renforcer cette tendance. Un SUV proposé en versions 5 et 7 places qui s’intègre chez Hyundai dans le segment D, entre ix35 et le Grand Santa Fe. Ce dernier continuera à être proposé sous sa forme actuelle – donc sans les nouvelles mises à jour.

**Un design puissant et moderne**

En 2012, en introduisant la 3e génération de Santa Fe, Hyundai a également modifié son l’écriture stylistique «Fluidic Sculpture» pour aboutir à «Storm Edge» concrétisant ainsi l’apparition moderne et dynamique de ce modèle par une qualité de finition en progrès, clairement distinguable. Il en résulte un véhicule au caractère affirmé, fort, capable de faire la liaison entre le confort d’un cross-over et la polyvalence d’un Sport Utility Vehicle.

C’est à partir de ces bases que les dessinateurs travaillant au Centre européen de Hyundai à Rüsselsheim ont remis l’ouvrage sur le métier. Les modifications apportées à la partie frontale et arrière confèrent à New Hyundai Santa Fe un look moderne, avec un design à la fois athlétique et frais qui s’intègre parfaitement au style de l’actuelle famille de modèles Hyundai.

A l’avant, les designers ont retravaillé la forme de la calandre typique à Hyundai, à six pans qui sont exécutées pour les versions Amplia et Vertex sous forme d’un Dark Chrome élégant et sportif. Les pare-chocs ont également subi un rajeunissement, tant à l’avant qu’à l’arrière, une action étendue aux projecteurs avant et aux feux de jour LED, disposés élégamment au-dessus de nouveaux antibrouillards.

Vu de profil, New Hyundai Santa Fe se distingue par ses protections latérales de bas de caisse et des jantes en alliage au dessin inédit – selon la version d’équipement, en 17", 18" ou 19".

Dans la partie arrière, les responsables du style ont adapté les blocs optiques au nouveau design (LED pour les versions d’équipement Amplia et Vertex).

**Un intérieur revalorisé**

Le renouveau de l’habitacle de New Hyundai Santa Fe est le fruit d’une collaboration entre designers et ingénieurs. Le résultat peut être observé dans l’affichage modernisé des instruments, du nouveau système de navigation, de la disposition différenciée des commandes sur la console centrale. Changements complétés par l’utilisation de nouveaux coloris pour l’enjolivure du tableau de bord (côté passager), pour le pommeau du changement des vitesses et pour l’éclairage pratique de la connexion USB.

**Les groupes à allumage à compression: économes à la pompe, souverains lors de longs trajets**

Le fait que des véhicules de la catégorie des SUV puissent s’avérer être à la fois puissants et performants et également économes et respectueux de l’environnement est attesté par Hyundai avec son moteur quatre cylindres diesel turbocompressé de dernière génération.

Ce 2.2 CRDi allie la plus récente génération de l’injection directe à rampe commune avec une technologie avancée en matière de suralimentation, surtout grâce au turbo-compresseur avec ses pales à géométrie variable. L’injection fait appel aux Piezo-injecteurs travaillant de manière particulièrement précise et rapide. Le système permet des injections multiples précisément définies pour aboutir à une combustion complète et propre, un fonctionnement silencieux du moteur ainsi qu’à une meilleure réactivité de ce dernier.

Dans le cas de New Hyundai Santa Fe, les ingénieurs ont procédé à un nouveau réglage fin du moteur, désormais capable de se conformer aux normes d’émission selon Euro 6. Ce faisant, ils ont également obtenu une légère augmentation de la puissance – un plus de 3 chevaux – et du couple maximal (19 Nm en plus pour la version avec boîte automatique, 4 Nm en plus pour la version automatique).

La puissance maximale de 147 kW (200 chevaux) est disponible à 4’000/min. Quant au couple maximal de 440 Nm sur New Hyundai Santa Fe, il est exploitable sur une plus large plage de régimes (de 1’750 à 2’750/min.) ce qui en fait un moteur encore plus souple et rend la conduite plus confortable.

Pour un véhicule de sa catégorie, New Hyundai Santa Fe se montre économe au plan de la consommation. Le Start-Stop automatique (ISG) est intégré à toutes les versions de boîte de transmission, aussi bien pour la version à 6 rapports manuelle que pour la version à 6 rapports automatique. Dans la version Origo, équipée de la boîte manuelle à 6 rapports, la consommation mixte s’élève à 5,7 l/100 km, les émissions de CO2 se limitant à de modestes 149 g/km.

L’augmentation parallèle de la puissance et du couple a évidemment des répercussions positives sur la vitesse maximale qui s’établit à 203 km/h, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 9,0 secondes (données valables pour la version Origo dotée de la boîte manuelle à 6 rapports).

**Boîte manuelle ou boîte automatique – toutes deux disposent de 6 vitesses**

La boîte manuelle à 6 rapports de New Hyundai Santa Fe dispose d’un sixième rapport relativement long, permettant de conduire à bas régimes-moteur sur les autoroutes, sans pour autant freiner l’agilité en conduite sportive ou celle exigée par le franchissement en terrains lourds.

Dans les versions d’exécution Amplia et Vertex, Hyundai propose pour New Santa Fe le choix entre la boîte manuelle à 6 rapports ou la boîte automatique à six rapports, à gestion électronique. Dans ce dernier cas, il s’agit de l’un des agrégats les plus compacts du genre. Mis à part la fonction entièrement automatique, le conducteur pourra porter son choix sur le mode sportif dans le lequel il est possible de sélectionner les vitesses manuellement comme on le ferait pour une boîte séquentielle.

**De série: la transmission intégrale**

Pour les besoins du marché suisse, New Hyundai Santa Fe est équipé de série de la transmission intégrale Dynamax.

En conditions de conduite «normales», avec la transmission sur les quatre roues, le système intégral dirige le 100% de la force motrice vers les roues AV, ce qui se répercute favorablement sur la consommation.

Lorsque les capteurs constatent une perte de traction sur les roues AV, le système dirige jusqu’à 50% de la force motrice vers l’essieu arrière – grâce à un embrayage multidisques géré de manière électromagnétique, situé sur le différentiel AR. Cette unité de gestion intelligente du système de transmission en fonction du patinage surveille de manière constante les conditions routières en analysant les signaux reçus. Ce qui permet à Dynamax de tenir compte du changement des situations de conduite et de répartir de manière immédiate la force propulsive sur les deux essieux.

Autre avantage du système, développé conjointement par Hyundai et le spécialiste de la transmission intégrale qu’est Magna Powertrain, qui consiste dans l’obtention d’une meilleure stabilité latérale en courbes: les forces propulsives malvenues survenant sur l’essieu AV ou celui de l’arrière sont réduites, ce qui empêche le sur- ou un sous-virage involontaire.

Un argument technique de poids, utile surtout dans les phases de remorquage réside dans le système ultra-puissant de refroidissement du système qui permet d’éviter une surchauffe de l’embrayage.

Sur simple pression d’un bouton, il est possible d’activer manuellement la transmission intégrale en faveur d’une répartition de 50:50 du couple, par exemple lors de franchissements difficiles dans le terrain ou sur des chaussées particulièrement glissantes. En dépassant 40 km/h, le système revient de lui-même au mode automatique et réactive le mode intégral dès qu’il descend sous la vitesse limite.

**Un châssis axé sur la sécurité et le confort**

Corollaire à cette technologie de transmission avancée, New Hyundai Santa Fe y ajoute une suspension adaptée tout particulièrement aux besoins du marché européen. Ce qui se traduit par un niveau de confort de suspension élevé, par un comportement routier sécurisant et un comportement routier particulièrement agile.

L’essieu avant est contrôlé par des jambes de force McPherson avec, à la clé, un guidage précis des roues. Combinée au dessin à double leviers  (y compris le bras inférieur longitudinal en forme de L) et les amortisseurs Dynamic novateurs, cette suspension réagit de manière très sensible, ce qui profite autant à la stabilité directionnelle qu’au comportement pendant le freinage. Les éléments de suspension reposent sur un faux-châssis qui absorbe les vibrations et le bruit avant que cela ne ternisse le confort de roulement. Une barre stabilisatrice réduit les mouvements de roulis et optimise la traction.

A l’arrière, Hyundai a recours à une suspension indépendante avec essieu multi-bras d’une construction particulièrement fine. Cela permet l’obtention d’une surface de chargement entièrement plane sur toute la largeur du véhicule sans entraver les qualités d’amortissement, de tenue de cap ou de stabilité en virage. On y utilise également des ressorts hélicoïdaux, des amortisseurs à gaz ainsi qu’une barre stabilisatrice transversale.

Ces suspensions sont reliées à la carrosserie par des fixations largement calculées, qui contribuent ainsi à l’optimisation du confort de suspension pour le bien des passagers. Un bras de guidage supplémentaire est relié à l’un des bras transversaux inférieurs afin de supprimer les vibrations et les bruits dirigés vers l’habitacle.

**Direction Flex Steer à trois modes d’exploitation: Comfort, Normal et Sport**

La direction novatrice, baptisée Flex Steer, permet au conducteur de choisir le degré d’assistance au moyen d’un interrupteur placé au volant – selon sa volonté et ses besoins.

Il existe trois modes au choix: le mode Comfort exige très peu d’efforts au volant, il est donc particulièrement indiqué pour la circulation urbaine et les manœuvres de parking. Le mode Normal est conçu pour la circulation quotidienne, tant en ville qu’en campagne. En mode Sport, la direction s’affermit sensiblement et devient d’autant plus précise, ce qui contribue à une conduite plus sûre sur autoroutes et à hautes vitesses.

**Nouvelles technologies et systèmes d’assistance au bénéfice d’une augmentation de la sécurité et du confort**

Hormis ses caractéristiques de confort, exemplaires dans ce segment, le train de roulement de New Hyundai Santa Fe se distingue par la précision de son comportement routier et l’importance de ses réserves sécuritaires.

Comme cela a été le cas pour le modèle précédent, le conducteur peut compter sur la présence de plusieurs systèmes d’assistance qui lui assurant un parfait contrôle du véhicule, même dans les situations critiques. Parmi ces systèmes d’assistance montés de série, relevons la présence du système ABS avec répartition électronique de la force de freinage EBD et l’assistant au freinage BAS ainsi que du système de stabilisation électronique ESP, de la gestion dynamique de la stabilité VSM avec son support au braquage, du système de stabilisation de la remorque TSA ainsi que de l’aide au démarrage en côte HAC et du limiteur de vitesse en descente DBC.

A cela s’ajoute toute une série de **systèmes high-tech** qui rendent la conduite encore plus sûre et plus confortable. Mentionnons ici le système de freinage d’urgence automatique AEB (Autonomous Emergency Braking), le détecteur d’angle mort BSD (Blind Spot Detection), le régulateur de vitesse avec limiteur de la distance SCC (Smart Cruise Control), la caméra à vision circulaire à 360° AVM (Around View Monitor) ainsi que le tout nouveau système de navigation audiovisuel AVN (pour Audio Visual Navigation).

En ce qui concerne le **freinage d’urgence automatique (**AEB), il s’agit d’un dispositif de sécurité actif, censé assister le conducteur dans les situations de dangers inattendus. Le système est capable de saisir la situation effective au moyen d’un radar et de capteurs et agit par trois paliers: d’abord au moyen d’un avertissement optique, puis sonore. En parallèle, le freinage est initié et, en fonction de la réaction du conducteur, il est automatiquement renforcé. Lorsque le système estime qu’une collision est probable, il déclenche automatiquement un freinage d’urgence afin d’éviter la collision ou du moins en limiter les conséquences. En ce qui concerne la détection des piétons, le système réagit jusqu’à une vitesse de 70 km/h, alors que la distance par rapport aux autres véhicules est décelée jusqu’à 180 km/h.

**L’assistant d’angle mort (BSD)** réagit en conjonction avec l’avertisseur de sortie des voies. Dès que le système décèle un véhicule dans l’angle mort, un signal optique apparaît dans le rétroviseur. Dans pareille situation et en admettant que le conducteur enclenche le clignotant, il s’en suit un avertissement sonore. Le système agit également lorsque l’on change de voie sur autoroute.

Le **régulateur de vitesse avec limiteur de la distance** (SCC) permet de régler la distance voulue par rapport au véhicule qui précède et s’adapte automatiquement à ce dernier lors des freinages, respectivement des accélérations et ceci jusqu’à l’atteinte de la vitesse présélectionnée.

La **nouvelle caméra à vision circulaire à 360° (AVM)** assiste le conducteur dans l’estimation des situations dans les conditions de visibilité réduite ou peu claires ou pour des places de stationnement particulièrement étroites.

Avec l’aide de son **système de navigation audiovisuel** (AVN), Hyundai marie les avantages de la radio numérique avec DAB+ et ceux de l’Infinity Premium Sound avec les possibilités d’un système de navigation de dernière génération.

**Un équipement de série particulièrement complet**

New Hyundai Santa Fe est disponible en trois versions d’équipement: Origo, avec boîte manuelle à 6 vitesses, Amplia et Vertex avec, sur demande, la boîte automatique à six rapports.

Parmi les innovations apportées par le nouveau millésime on citera de nombreux équipements de série supplémentaires pour les versions Amplia et Vertex. A relever: ces équipements sont intégrés à des conditions particulièrement intéressantes.

New Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi **Amplia** est dorénavant également équipé du dispositif de coupure à l’arrêt du moteur ISG, l’assistance au parking avant, le nouveau système de navigation avec écran d’affichage de 8 pouces (AVN 2.0), le détecteur d’angle mort complété par le système de freinage d’urgence automatique AEB (uniquement en association avec la boîte automatique), le régulateur de vitesse avec limiteur de la distance SCC (seulement avec la boîte automatique) ainsi que le système audio DAB + radio numérique.

Dans le cas de la version de pointe **Vertex** équipée de la boîte automatique, l’ensemble des équipements mentionnés est complété (d’usine) par la caméra à vision circulaire AVM.

**5 ans de garantie d’usine sans limitation du kilométrage**

Pour New Santa Fe, Hyundai offre de série la garantie d’usine d’une durée de cinq ans sans limitation du kilométrage et 5 ans d’EuroService (dépannage gratuit 24h/24 dans plus de 40 pays européens).

En tant qu’option, New Hyundai Santa Fe est proposé avec le pack de garantie et de services «5 Year triple Care Swiss» qui comprend en plus les travaux d’entretien par intervalles pendant une durée de 100’000 km ou 5 ans – selon la première éventualité.

\* \* \*

**Personne de contact:**

Nicholas Blattner, Public Relations Manager

**HYUNDAI SUISSE**

*KoreanMotorCompany, Kontich (B) - Branch Dietlikon*Brandbachstrasse 6, CH-8305 Dietlikon
Tél. +41 44 816 43 45, Mob. +41 79 412 13 11

Fax. +41 44 816 43 09, nicholas.blattner@hyundai.ch

www.hyundai.ch

Les communiqués de presse et les photos peuvent être consultés ou téléchargés sur le site internet de Hyundai réservé aux médias: [http://www.hyundai.ch](http://www.hyundai.ch/) / Login journalistes. Vos codes d’accès personnels vous seront communiqués quand vous aurez rempli le formulaire électronique.