



Terracan 2.9 CRDi - GLS "S"

Hyundai, au fil des années, nous a habitué à des voitures de qualité, efficaces, sans grandes prétentions snobinardes... Le Terracan, aussi dit Maître de la Terre, est de la même veine. Il n'a pas la gueule particulière du tous chemins Santa Fe et s'adresse plutôt à celui qui désire du solide efficace, du confort et qui délaisse volontiers les accessoires gadgets. Il est doté d'une boîte courte dont l'enclenchement se fait à l'arrêt grâce à un bouton bien en vue à côté du frein à main. Dans ce cas, il fonctionne en 4x4 permanent. Un témoin lumineux s'affiche alors au tableau de bord.



Par contre, le Terracan dans les conditions normales de conduite est un 4x2 dont l'électronique commande un coupleur à disque pour distiller la puissance et le couple aux quatre roues. Avec un inconvénient, c'est qu'en cas de plaque de verglas, il y ait un retard dans la réaction. Un avantage, c'est que la consommation soit réduite puisque c'est un deux roues motrices.

Le diesel 2.9cc à rampe commune délivre un couple important de 333 Nm au travers d'une boîte automatique, souple, classique, quatre vitesses. La tenue de cap sur route et la facilité de conduite, en ville par exemple, sont au rendez-vous. Avec le bémol qu'il s'agit toujours d'un SUV. En ce qui concerne les capacités de franchissement, elles sont réelles pour autant que la chausse le permette. Avec les pneus d'été d'origine, vous vous contenteriez des trottoirs ou éventuellement des parkings de Louvain-la-Neuve pendant le temps des travaux. Cela vous laissera quelques traces de boues du plus bel effet sur les flancs de la bête... Par contre, avec des pneus adaptés, vous pourriez envisager de sortir des traces des autres 4x4 encombrants de nos villes pour aller éventuellement caroler réellement dans les zones interdites par toutes les lois actuelles. Dans la neige de ces derniers jours, le Terracan était à la fête. C'est son domaine. Dommage qu'il n'y ait

	4x4
Prix du modèle testé :	36.149 €
TMC :	1.239 €
TR :	1.089 €
Autonomie : 75 litres = 700 km	

que trois semaines par an de "plaine de jeu". Quoique ! L'état des routes dégradées par le trafic hivernal impose pratiquement de choisir un véhicule des

steppes pour garantir la traversée des zones altérées. Vous aurez compris que cette prose n'est que de l'humour noir qui traduit certaines plaintes rituelles des envieux.

À l'intérieur, le confort est évident. Il y a bien de petites perfections que l'on attendrait, dont l'absence explique quelque peu le prix de l'engin. Les sièges chauffants manifestent leur efficacité seulement une petite dizaine de minutes après l'enclenchement. Entre temps, le cuir est froid... Il manque un thermomètre affichant la température extérieure... La commande du cruise control est reléguée au tableau de bord, de l'autre côté de l'habitacle et il manque toujours un témoin signalant qu'il est actif. Le rétrogradage en vitesse 2 ne débraye pas le cruise. Il semble tellement évident que dans la majorité des cas, cette manœuvre a pour objectif d'utiliser le frein moteur. Et quand bien même ce serait plutôt pour obtenir un regain de puissance, ce mouvement serait accompagné d'une pression sur l'accélérateur.

Les rangements sont nombreux et efficacement imaginés, sous le siège du passager, dans les accoudoirs avant et arrière,

au milieu du tableau de bord... Les ingénieurs coréens ont même imaginé que le conducteur et son passager pourraient souhaiter parfois se reposer. Les deux dossiers avant se rabattent complètement, les assises se glissent vers l'avant et l'ensemble forme avec les sièges arrière deux couchettes de bonne dimension. Le filet et les crochets d'ancrage sont prévus dans le coffre. On regrettera sans doute le faux bois sensé apporter une touche cossue à l'intérieur. L'allure extérieure quant à elle, très cubique, invite les pantalons à poches latérales de couleur "terre".

