

UTILITAIRES

HYUNDAI H1 CRDI 140 CH

UN UTILITAIRE

AVEC SON H1, HYUNDAI OFFRE UN FOURGON INTÉRESSANT GRÂCE À SES PERFORMANCES ET À DE NOMBREUX POINTS POSITIFS COMME UNE GARANTIE DE TROIS ANS ET UNE CHARGE MAXI DE 1 600 KG. À L'USAGE, LES CHOSES SONT NÉANMOINS UN PEU PLUS NUANCÉES.

Fidèle à la politique de la marque coréenne Hyundai, le H1 offre des arguments massus, notamment une garantie de trois ans et un prix d'appel plutôt attractif de 18.925 euros HT. Deux qualités très efficaces dans ce secteur des utilitaires compacts, dans la mesure où ces vertus ne compensent pas un réseau de distribution clairsemé ou une hypothétique fiabilité. Importés en France depuis 1995, les utilitaires, mais surtout les automobiles de la marque ont la réputation d'être de bonne qualité et bien suivies. La H1 montre également une esthétique personnelle moderne et réussie, notamment par la présence d'une calandre de "camion", tout en restant sous la barre fatidique de deux mètres de hauteur (197 cm pour être précis). Mais autant évacuer tout de suite le point sensible de sa conception afin de ne pas se tromper sur sa vocation et faire une erreur de recrutement. Le H1 possède une transmission aux roues arrière et, exception faite de sa charge utile très importante de 1 600 kilos, offre peu d'avantages à cette conception. Le pont arrière remonte le seuil de chargement d'une bonne dizaine de centimètres par rapport à ses concurrents à traction avant. Si les missions de messagerie sont facilitées en rendant plus accessibles les petits colis, pour ceux qui chargent, c'est plutôt une contrainte. En roulant à vide, le pont rigide fait ce qu'il peut pour préserver le confort, mais quand la concurrence se rapproche des prétentions d'une automobile, le H1 ne se sépare pas de l'image sautillante d'un utilitaire. Concrè-



tement, le Hyundai encaisse presque parfaitement un dos d'âne, mais fait ressentir la moindre plaque d'égout. Et puis, sur le mouillé, la motricité est vraiment mise en défaut au moindre démarrage à vide. Les choses s'arrangent un peu en charge, mais le H1 reste le petit camion qui se conduit avec un brin de réserve et n'égale pas la concurrence la plus moderne sur ce point.

H1 n'amuse pas le terrain en offrant à la fois la possibilité de soutenir une très bonne vitesse de croisière, mais également de doubler facilement et ce, même en charge et avec une topographie accidentée. Evidemment, la contrepartie de ce très bon niveau de performance et de ce tonus se quantifie au premier passage à la pompe avec une moyenne de 10,5 l/100. Cette moyenne a été relevée après un parcours de 350 kilomètres avec un tiers de routes

**UN PRIX D'ACHAT/
PRESTATIONS
TOUT À FAIT
CORRECT**

UN MOTEUR, DEUX PUISSANCES

Disponible avec un seul moteur injection directe common rail (CRDI) avec une respectable cylindrée de 2,5 litres, le H1 bénéficie, au choix, de deux puissances : une de 110 ch (17.925 euros HT) et une autre de 140 ch ch à 3 800 tr/mn. À noter, par ailleurs, que la version 140 ch, celle de notre essai, dispose de la climatisation en série, alors qu'elle reste optionnelle pour la version 110 ch. En action, avec 140 ch, le

