

# E EN TENUE DE SPORT !



nationales, un tiers de parcours de messagerie avec de nombreux arrêts et le solde sur autoroute. Globalement, un exercice assez gourmand en carburant, ce chiffre est donc une moyenne qu'il est possible de voir descendre avec une utilisation sur de longues distances, ou augmenter avec une utilisation spécifiquement urbaine. Pour le reste avec un réservoir de 65 litres, l'autonomie se place à 600 kilomètres environ dans les conditions de notre essai.

## UN COMPARTIMENT DE CHARGE BIEN ÉQUIPÉ

Le Hyundai H1 possède un grande qualité avec un compartiment de charge particulièrement bien aménagé et surtout très bien équipé. De série, le plancher dispose d'un revêtement caoutchouc protecteur et amortissant incomparablement efficace. Sur les parois latérales et même à l'intérieur des ouvrants, des panneaux de particules évitent également les mauvais traitements. Une cloison métallique le sépare du poste de conduite en limitant l'espace perdu et en

offrant une vitre protégée par une barre transversale. De plus, l'éclairage intérieur est efficace, de même que la manipulation des ouvrants arrière et latéraux. En revanche, la condamnation centralisée fonctionne uniquement depuis les serrures de l'habitacle et non celles du compartiment arrière, une lacune bien handicapante au quotidien, surtout que la télécommande reste indisponible.

Le volume du compartiment arrière est de 5,72 m<sup>3</sup>, un chiffre dans la bonne moyenne. Enfin, outre la charge utile de 1 300 kg, le H1 présente un poids tractable de 1 500 kg (700 pour une remorque sans frein).

## UNE PRÉSENTATION SOIGNÉE ET UNE BONNE ERGONOMIE

À bord, la position de conduite est bonne grâce, notamment, à de multiples réglages pour l'assise du siège. Sur de longues étapes, la pédale d'accélérateur un peu haute se fera remarquer en premier, mais il y a déjà de quoi avaler des kilomètres. Le niveau sonore, sans battre des records de

discrétion, reste tout à fait acceptable, le H1 se montre donc plutôt confortable. La climatisation reste en revanche pratiquement indispensable comme pour tous les utilitaires modernes qui disposent d'un poste de pilotage de petit volume, porté au rouge en été et rempli de buée les jours de pluie. Toujours à bord, la finition est bonne et les rangements nombreux, notamment avec un vide-poche disposé au-dessus de la planche de bord. Comme ses congénères, le siège central manque d'espace, notamment à cause d'un levier de vitesse disposé au plancher.

Si le H1 est correctement équipé à l'intérieur, à l'extérieur, les protections latérales salvatrices manquent à l'appel, et les boucliers avant et arrière peints apportent effectivement une présentation soignée, surtout en blanc. C'est parfait pour aller à la noce, mais sur un chantier, c'est une coquetterie bien embarrassante.

À l'heure de la synthèse, le Hyundai H1 ne manque ni de personnalité, ni d'arguments avec ses performances très efficaces, son confort et ses aspects pratiques. Valorisant à la vue, il présente un rapport prix d'achat/prestations tout à fait correct pour certaines professions voulant un utilitaire simple, correctement équipé et abondamment garanti. Néanmoins, sa présentation soignée, son seuil de chargement élevé et sa transmission aux roues arrière lui ferment certaines utilisations.

■ CHRISTOPHE HARMAND

### LES PLUS

Présentation soignée  
Garantie de 3 ans  
Compartiment arrière protégé

### LES MOINS

Hauteur de chargement  
Motricité  
Absence de protections extérieures

### DIMENSIONS/CAPACITÉS

Longueur maxi : 5 035 mm  
Largeur maxi : 1 820 mm  
Hauteur maxi : 1 970 mm  
Seuil de chargement : nc  
Volume utile maxi : 5,72 m<sup>3</sup>