

Hyundai Tucson 2022

*La ferviente moda de los SUV triunfa en nuestro país. En 2022 el Hyundai Tucson se ha hecho con el glorioso primer puesto como el coche más vendido en España. Un **diseño atractivo, un interior de calidad y una amplia gama de motorizaciones**, las claves de su éxito.*





Por **Rodrigo Yuste González**
ÁREA DE VEHÍCULOS DE CESVIMAP
✉ vehiculos@cesvimap.com



Este vehículo muestra un aspecto vanguardista y personal. Recibe el nombre de "*Parametric Dynamic*" y supone una ruptura absoluta con el lenguaje de diseño visto en su predecesor.

Diseño

Nos encontramos un gran número de **aristas y superficies convexas** que crean una mezcla de luces y sombras. El lateral está gobernado por una línea de estilo que nace en el frontal y enmarca el pase de rueda delantero. La parte trasera tiene un pase de rueda musculoso. La presencia de todas esas superficies complica el trabajo del chapista a la hora de hacer un repaso de chapa en esas puertas.

El **frontal** está dominado por una enorme calandra, que integra las luces diurnas, visibles exclusivamente en el momento en que se encienden. Los faros principales, por su parte, se sitúan en la parte inferior.

En la zona posterior encontramos una **firma lumínica** integrada por una tira de luz led horizontal rasgada por dos líneas verticales, a cada lado, y dos pilotos funcionales, en la parte inferior. Completa el diseño un difusor que oculta la salida de escape en esta versión. La calidad interior que percibes al montarte en este modelo es alta, equipando materiales blandos al tacto y buenos ajustes. Su cuadro de instrumentos, totalmente digital, se integra en el salpicadero a la perfección. Aparece dominado por una toma de ventilación que lo recorre íntegramente. La **consola central**, por su parte, está formada por una pantalla de 10,25" y una

serie de mandos táctiles para el control de las funciones del sistema de infoentretenimiento y de la climatización. Nos parece una pérdida de ergonomía, a la par que una distracción a la hora de manipularlo -en "su primo hermano", Kia Sportage, este diseño se encuentra mejor resuelto-. Existe un abuso de zonas en negro piano, muy susceptibles a ser rayadas o ensuciadas, especialmente en la consola central y en la zona de los apoyabrazos de las puertas.

Habitabilidad

Las dimensiones del Tucson son 4.500 mm de longitud, 1.865 mm de anchura y 1.650 mm de altura. Con una batalla de 2.680 mm, ha crecido con respecto a su predecesor 20 mm en longitud y 15 mm en anchura.

Eso sí, una especial ventaja es que su maletero es uno de los que mayor capacidad tiene del sector, variando, en función de la motorización y versión, desde los 520 hasta los 620 litros.

Con unas puertas de generosa apertura, el acceso a las plazas traseras es muy bueno. El espacio de este asiento va en consonancia con sus hermanos de segmento, como el Volkswagen Tiguan, el Seat Ateca o el Kia Sportage. Es decir, que nos encontramos de nuevo con el inconveniente de que dos sillas infantiles inutilizan la plaza central trasera...

Mecánica

Hyundai ofrece para este modelo una **amplia gama de motorizaciones** que incluyen mecánicas diésel y gasolina con y sin hibridación



Gracias a los distintos grados de hibridación el Tucson obtiene la etiqueta ECO o 0. Las versiones sin hibridación, la etiqueta C.

de 48 voltios y potencias que oscilan entre 150 y 180 CV, -para los gasolina-, y entre 115 y 136 CV -los diésel-. Las versiones híbridas no enchufables ofrecen 230 CV y las híbridas enchufables llegan a los 265 CV, acompañadas de un cambio manual de 6 relaciones o automático de 7. Gracias a los distintos grados de hibridación obtiene la etiqueta ECO o 0 de la DGT, y solo la etiqueta C para aquellas versiones carentes de hibridación de ningún tipo. Su suspensión es de tipo McPherson con brazos de chapa estampada y manguetas de aluminio forjado en el tren delantero, y de tipo Multilink con tirantes de chapa estampada y mangueta, también de aluminio forjado, en el tren posterior.

La **frenada** recae en unos discos ventilados con pinza flotante de un único pistón en la parte delantera y convencionales en la trasera. Si bien para esta versión de 150 CV y 1.538 kg de peso pueden resultar suficientes, para las versiones híbridadas de casi dos toneladas de peso se nos antojan algo escasos.

La **tracción podrá ser delantera o total**, basándose esta última en el sistema HTRAC, que dirigirá la mayor parte del par a las ruedas delanteras, salvo en determinadas ocasiones en las que se produzca una pérdida de motricidad, momento en el que se podrá repartir hasta el 50 % del par a cada eje.

Seguridad

En **sistemas de seguridad** un gran número de elementos constituyen el completo arsenal que ofrece el Hyundai Tucson. Se incorporan el sistema de asistencia a la frenada de emergencia con asistencia de giro, sistema de mantenimiento de carril, sistema activo de luces largas, control de crucero inteligente basado



Reparación de la carrocería tras el crash test



Desmontaje de la óptica delantera

en navegación, monitor de visión en el ángulo muerto, asistente contra colisiones traseras... En **seguridad pasiva** destaca la presencia de 7 airbags, incluyendo uno lateral situado en el centro de la primera fila de asientos. Encontramos equipamiento propio de un vehículo premium como es el asistente de aparcamiento autónomo remoto, que permite entrar o salir de una plaza de aparcamiento con tan solo



Pintado del vehículo

tocar un botón en la llave, si bien es cierto que en la unidad analizada no funcionaba siempre.

Dañabilidad y reparabilidad

En CESVIMAP hemos analizado el vehículo y comprobado sus soluciones constructivas y materiales, así como el funcionamiento de sus sistemas ADAS.

Asimismo, hemos sometido a este modelo al **crash test RCAR**, dos pruebas de impacto a velocidad controlada, en su parte frontal y trasera. Analizando el **crash test frontal** apreciamos unos daños valorados en 5.880 euros de recambios y 376 euros, de mano de obra. Si nos fijamos en los daños ocasionados tras el **crash test trasero** el coste en materiales asciende a 560 euros, mientras que el de mano de obra se queda en 126 euros.

El coste de mano de obra se ha mantenido bajo tanto en la reparación de la parte delantera como en el de la parte trasera.

Tras medir el modelo posteriormente a los impactos, hemos verificado que las cotas no se han visto alteradas. Por consiguiente, no ha requerido meter el vehículo en bancada. El coste de materiales de la parte trasera ha sido muy contenido; en la parte delantera no ha ocurrido lo mismo, ya que se han visto afectadas piezas de elevado importe: el faro, el módulo de radar, el conjunto de la calandra frontal o el intercooler ●



Hyundai Tucson tras el crash test frontal en CESVIMAP