All-New Tucson

Information aux médias

[1. INTRODUCTION 3](#_Toc422404378)

[2. DESIGN 4](#_Toc422404379)

[3. CONFORT ET AGRÉMENT 6](#_Toc422404380)

4. SÉCURITÉ…………………………………………………… [8](#_Toc422404381)

5. MOTEURS ET TRANSMISSIONS……………………… 10

[6. ENSEMBLE PROPULSIF 12](#_Toc422404383)

[7. PRODUCTION 14](#_Toc422404384)

[8.](#_Toc422404385) SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES……………………….. 15

# INTRODUCTION

**All-New Tucson – Changer la perception par un design et des technologies audacieuses**

En un clin d’œil

* All-New Tucson représente un pas en avant significatif pour Hyundai en Europe
* Le nouveau modèle confirme le succès obtenu par 1,2 million de SUV Hyundai vendus en Europe
* Un style à la fois hardi et athlétique confère à ce SUV un look unique
* Un intérieur raffiné associe élégance et ergonomie
* Habitacle aux dimensions généreuses résultat d’une architecture particulièrement élaborée
* L’agrément et la connectivité adaptés aux besoins du consommateur
* Le nouveau système de navigation basé sur les services Tom Tom LIVE inclut la gratuité de l’abonnement d’une durée de 7 ans
* Technologies actives et passives particulièrement élaborées
* Large choix de motorisations, avec des puissances allant de 115 à 185 chevaux
* Nouveau châssis destiné au marché européen, avec l’accent mis sur le confort et la dynamique de conduite
* Développé et mis au point en Europe afin de tenir compte des exigences européennes
* Tous les modèles destinés à l’Europe y sont également fabriqués
* Quatre versions d‘équipement: Origo, Plena, Vertex ainsi que la Launch Edition
* Proposé de série avec: 5 années de garantie d’usine sans limitation du kilométrage, 5 ans EuroService (service de dépannage partout en Europe)
* Option: 5 Year Triple Care Swiss comprenant les travaux d’entretien d’intervalle pendant 5 ans ou 100‘000 km

All-New Tucson peut être commandé en Suisse dès à présent. Quant aux livraisons à la clientèle, elles débuteront à partir de fin juillet.

**Le plus récent des SUV Hyundai constitue un pas en avant significatif**

Le SUV compact All-New Tucson est censé modifier la perception de la marque Hyundai en Europe. Par son design hardi et athlétique, les niveaux élevés atteints en matière de confort et d’agrément ainsi que l’utilisation intensive de nouvelles technologies, All-New Tucson indique la direction dans laquelle Hyundai entend se développer en Europe. N’oublions pas que Hyundai est l’un des pionniers au sein du segment européen des SUV. Aujourd’hui, All-New Tucson fait un nouveau pas en avant en permettant à Hyundai d’accéder à un vaste réseau de nouveaux clients qui, jusqu’à présent, pourrait avoir négligé la marque Hyundai.

«En Europe, Hyundai Motor a des attentes élevées pour sa marque. All-New Tucson constitue un modèle audacieux appelé à jouer le rôle d’ambassadeur de la marque en concrétisant notre message «New Thinking, New Possibilities». Par son design abouti et ses technologies avancées, il constitue un nouveau pas en avant pour Hyundai en Europe et nous espérons pouvoir séduire de nouveaux groupes d’acheteurs en faveur de la marque Hyundai» explique Jochen Sengpiehl, vice-président Marketing chez Hyundai Motor Europe.

**Le nouveau modèle s’inscrit dans la continuité des succès de vente SUV**

Depuis l’an 2000 et les débuts du premier Santa Fe en Europe, Hyundai Motor a écoulé plus de 1,2 million de SUV auprès de sa clientèle européenne, affirmant ainsi sa maîtrise au sein d’un marché SUV en expansion. Ainsi, en 2014, plus d’un quart des ventes Hyundai réalisées en Europe étaient le fait de ses SUV.

Thomas A. Schmid, Chief Operating Officer chez Hyundai Motor Europe, confirme: «Hyundai Motor est un pionnier au sein du segment européen des SUV, après avoir vendu au cours des quinze dernières années largement plus d’un million d’unités. Avec All-New Tucson, nous avons à nouveau complété notre savoir-faire pour effectuer un grand pas en avant, en présentant un véhicule capable d’augmenter notre percée commerciale en Europe.»

# DESIGN

**Un style extérieur à la fois audacieux et athlétique aboutit à un aspect unique dans le segment des SUV**

Le design du All-New Tucson comprend une écriture stylistique épurée, urbaine, à laquelle a été ajoutée la robustesse typique aux SUV. Peter Schreyer, président et directeur général du design de Hyundai Motor Group, explique la manière dont les dessinateurs de Hyundai ont abouti à ces proportions dynamiques.

«Le design exprime notre esprit en faveur du progrès et notre passion – cela transcende notre marque. All-New Tucson possède une présence à la fois distinctive et athlétique qui s’exprime par des surfaces raffinées, aux formes fluides et hardies, des lignes acérées et, particulièrement important, l’interprétation la plus récente de notre calandre hexagonale – qui est effectivement la signature de notre marque,» résume Peter Schreyer.

**Extérieur**

La partie frontale du All-New Tucson est en effet dominée par sa calandre hexagonale qui reste reliée aux phares LED afin de conférer une identité propre au véhicule. Une barre horizontale ailée au niveau du pare-chocs avant – elle comprend les feux de jour LED – confère au véhicule son style unique et agit de référent visuel, soulignant encore la large voie du All-New Tucson.

En transférant le pilier A vers l’arrière, ce dernier apparaît comme étant déconnecté du long capot, ce qui accentue encore la pureté du profil. L’aspect directionnel des passages de roue renforce la présence dynamique du véhicule, même lorsqu’il se trouve à l’arrêt. Les lignes expressives, en Z, situées au-dessus des passages de roue AR renforcent encore la prestance, alors que les nervures ascendantes convergent vers la ligne faîtière qui s’abaisse pour compléter parfaitement ce profil latéral à l’aspect sculpté.

A l’arrière, la personnalité du All-New Tucson se voit renforcée par la présence de lignes horizontales partant depuis les passages de roue. Les blocs optiques (lampes et réflecteurs) s’étirent jusqu’aux limites de la carrosserie pour une nouvelle fois souligner les proportions audacieuses, le porte-plaques arrière et l’échappement double y contribuant par leur note sportive.

**L’habitacle raffiné propose de l’élégance et une ergonomie aboutie pour une expérience de conduite sensuelle**

L’équipe en charge du design intérieur avait pour objectif de s’assurer que lorsqu’un client potentiel accédait pour la première fois au véhicule, il serait instinctivement impressionné par l’espace proposé et l’attention portée aux moindres détails.

A l’intérieur, de nouveaux matériaux de haute qualité, au toucher doux, sont appliqués sur l’ensemble des surfaces de l’habitacle, créant ainsi une ambiance raffinée. L’architecture horizontale de la console centrale fait coïncider l’élégance naturelle du véhicule avec la sensation d’espace ressentie. Quant à l’habitacle, il a subi des tests poussés afin de perfectionner encore l’aspect ergonomique ainsi que le ressenti de plaisir.

**Palette de coloris sophistiqués à l’extérieur et à l’intérieur**

All-New Tucson arrive muni d’une large gamme de couleurs extérieures, dont une unie (Polar White), sept métallisées (Ara Blue, Ash Blue, Micron Grey, Moon Rock, Thunder Grey, White Sand, Ultimate Red) et trois tons perlés (Ruby Wine, Phantom Black, Platinum Silver).

Pour ce qui touche à l’intérieur, le choix s’effectuera parmi trois coloris distingués: drap noir pour les versions Origo et Plena, cuirs noirs ou beiges pour la version Vertex.

# CONFORT ET AGRÉMENT

Un certain nombre de solutions de connectivité et d’agrément s’ajoutent pour augmenter encore le raffinement de l’habitacle et l’expérience du voyage à bord.

Dans le but d’augmenter le confort intérieur, le client pourra porter son choix sur les sièges et le volant chauffants. Seul dans ce segment, c’est également la première fois que l’on pourra commander des sièges ventilés. Les sièges avant disposent de coussins allongés et peuvent être équipés d’un réglage électrique des sièges en huit positions. Pour ce qui touche au siège conducteur, celui-ci offre en plus un réglage électrique des appuis lombaires (versions d’équipement Plena et Vertex). Les sièges arrière dotés de dossiers réglables sont chauffants (à partir de la version Plena). Des ouïes d’aération intelligemment disposées contribuent à rehausser le niveau de confort général.

**Un espace généreusement compté grâce à une architecture ingénieuse**

All-New Tucson repose sur une plate-forme entièrement nouvelle qui permet à ce SUV du segment C d’afficher des dimensions intérieures très généreuses. Le modèle se distingue par l’excellence du rapport entre les dimensions extérieures, comparées avec celles de l’habitacle, confirmant ainsi la tradition Hyundai connue pour l’efficacité de ses agencements. Avec tous les sièges en position verticale, le vaste coffre est large de 1’030 mm, profond de 889 mm et haut de 806 mm, ce qui aboutit à une capacité totale de 513 litres (selon VDA 211e). Ce volume peut être porté à 1’503 litres lorsque tous les sièges sont abaissés. L’accès est facilité grâce à la hauteur réduite du plan de chargement, la présence de deux niveaux de coffre et d’une séparation des bagages pliable.

**L’agrément ainsi que les éléments de connectivité sont parfaitement adaptés aux besoins de la clientèle**

All-New Tucson comprend un hayon motorisé à commande intelligente, affichant l’ouverture la plus large dans sa catégorie. Pour faciliter le chargement, ce hayon s’ouvre à l’approche du porteur de la clé et, ajouté à ce facilitateur, le déverrouillage ainsi que le frein de stationnement électrique sont disponibles (ce dernier uniquement avec la boîte automatique). La version à boîte automatique est proposée en supplément avec une assistance intuitive au parking (SPAS, Smart Parking Assist System) qui aide All-New Tucson à effectuer les manœuvres de parking latérales et en épi. Agréments auxquels s’ajoute le mode de sortie d’une place de parc latérale où le conducteur n’a plus à intervenir.

D’un point de vue ergonomique, l’intérieur a été conçu pour favoriser la commande intuitive. Le porte-instruments a été disposé proche du pare-brise de manière à obtenir une excellente visibilité et un minimum de distraction. Quant au pilier A, il a été développé dans le but de réduire l’angle mort de 6 mm, comparé au modèle précédent, la visibilité enregistrée à partir de la partie inférieure du vitrage latéral ayant été augmentée de 37 mm. Un toit panoramique contribue à améliorer la sensation d’espace avec une ouverture dépassant de 30% celle du précédent modèle (ligne d’équipement Vertex).

Au milieu de la console médiane se trouve le grand écran non-réfléchissant de 8 pouces capable d’afficher le système de navigation de dernière génération qui réagit trois fois plus rapidement que la version précédente. Ce système offre également plus d’options routières avec l’aide d’un matériau cartographique stocké dans une carte SD, avantages auxquels s’ajoute l’abonnement gratuit pendant 7 ans pour les services TomTomLIVE qui comprennent TomTom Trafic, les emplacements, les caméras de surveillance du trafic et les prévisions météo.

Le système de navigation est non seulement capable de suggérer des itinéraires en fonction de la distance du voyage, il indique également le temps nécessaire à l’atteinte de la destination. TomTom Trafic indique avec la plus grande précision possible l’existence de bouchons, de zones de travaux routiers et affiche de manière crédible l’heure d’atteinte du but (ETA).

Afin d’assister le conducteur en cas de situations imprévues, le système de navigation indique l’approche d’une caméra de surveillance, qu’il s’agisse d’une caméra fixe, d’une installation mobile ou de feux – du moins dans les pays autorisant l’emploi de telles aides.

TomTom LIVE propose des informations mises à jour en temps réel: météo, densité du trafic, caméras de surveillance et recherche immédiate d’endroits d’intérêt à l’aide de TomTom Places qui permet au conducteur de prendre de meilleures options résultant en un gain de temps évident, à une réduction du stress et à l’amélioration de la sécurité routière.

Il existe également une nouvelle radio digitale et parfaite DAB+, complétée par six haut-parleurs. D’autres dispositifs destinés à la connectivité sont accessibles via des prises USB et AUX regroupées dans la console centrale.

# SÉCURITÉ

**Pack sécuritaire très complet**

L’introduction de toute une série de nouvelles technologies explique que cette dernière mouture du All-New Tucson représente l’un des véhicules doté de l’un des packs sécuritaires les plus complets pour ce qui touche à la sécurité.

**Autonomous Emergency Braking (AEB): le freinage d’urgence autonome**

All-New Tucson est équipé d’un système de freinage d’urgence autonome, l’AEB. Cette solution sécuritaire active alerte le conducteur en cas de situations d’urgence imprévues et freine de manière autonome lorsque cela s’impose. En faisant appel au radar ainsi qu’aux caméras sensorielles, AEB réagit en trois étapes: dans un premier temps, il avertit le conducteur au moyen d’éléments visuels et acoustiques, tout en augmentant graduellement la force de freinage. Dans l’éventualité d’une collision potentielle, le système actionne automatiquement et à pleine puissance les freins afin d’éviter ou du moins réduire les conséquences d’une collision. La détection des piétons opère jusqu’à 70 km/h, les autres véhicules étant pris en compte jusqu’à une vitesse pouvant atteindre 180 km/h.

«Hyundai Motor entend proposer à sa clientèle les niveaux les plus élevés de technologies favorisant le confort et la sécurité, sans surcharger les véhicules par des équipements chers, d’une ingénierie surchargée. Par l’introduction d’une technologie sécuritaire dans le marché de masse, le tout nouveau système AEB du All-New Tucson est capable de détecter l’action des véhicules précédents tout comme celle des piétons qui traversent la chaussée,» explique Werner Peter, responsable du développement des systèmes électroniques au sein du Centre technique de Hyundai Motor Europe.

**Lane Keeping Assist System (LKAS): le système qui maintient le véhicule dans la voie de circulation**

LKAS contribue à l’amélioration de la sécurité active en évitant la dérive non-intentionnelle hors de la voie de circulation, suite aux distractions subies par le conducteur. Le système avertit le conducteur par voies acoustiques et visuelles en induisant un couple correctif exercé au volant pour guider le conducteur. Au sein du choix d’instruments, le conducteur peut choisir parmi trois modes de réaction: Lane Departure Warning, LKA standard et LKA actif.

**Blind Spot Detector (BSD): le détecteur d’angles morts**

Faisant également appel au radar, le BSD associé au LKAS surveille les angles arrière et, en cas de détection d’un autre véhicule, fait apparaître une alerte optique sur les rétroviseurs extérieurs. En cas d’activation des clignotants, un signal sonore est émis. Cette réaction s’applique également au changement de voie ou lorsqu’un autre véhicule est détecté.

**Rear-Cross Traffic Alert (RCTA): alerte de trafic par l’arrière**

Basé sur les capteurs BSD, le système RCTA réduit les risques de collision avec des véhicules venant de l’arrière alors que la voiture est en train de manœuvrer en marche arrière à partir de voies étroites et par visibilité réduite. En utilisant le radar pour surveiller une zone de 180° située à l’arrière, le système avertit le conducteur au moyen d’alertes optiques et visuelles.

**Vehicle Stability Management (VSM): système de stabilisation du véhicule**

Pour plus de sécurité, la gestion de stabilisation du véhicule VSM associe l’ESC (Electronic Stability Control) et l’MDPS (l’assistance motorisée appliquée à la direction) afin d’aider le conducteur dans ses tentatives de garder le contrôle du véhicule lors des manœuvres d’urgence. En phase d’accélération ou lors de freinages effectués sur des surfaces offrant différents degrés d’adhérence, VSM applique une assistance sélective au volant, de manière à ce que le conducteur conserve intuitivement son cap.

**Speed Limit Information Function (SLIF): lecteur des panneaux de signalisation**

Le SLIF utilise la caméra frontale et les informations provenant du système de navigation pour lire les panneaux de limitation de vitesse et affiche en temps réel la vitesse indiquée. Cette information est affichée à la fois sur l’écran de la navigation et sur le bloc TFT.

**Nouvelles solutions de sécurité passive en faveur de la protection du conducteur et des piétons**

Un certain nombre de dispositifs de sécurité passive ont été installés dans All-New Tucson. Ainsi, les occupants sont protégés par six airbags, y compris celui du conducteur et des passagers, complétés par des airbags latéraux et rideaux.

**Active Hood System (AHS): le capot actif**

Pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, l’AHS, le système de capot actif, relève le capot du véhicule afin de former une sorte de coussin protecteur permettant de diminuer le choc résultant d’une collision frontale. Les détonateurs pyrotechniques placés dans les charnières du capot permettent la levée de ce dernier de près de 60 mm en moins de 20 millisecondes à partir de l’impact.

**Une structure de coque fabriquée à partir d’un acier ultra-résistant**

La toute nouvelle structure de la coque est faite avec 51% d’acier ultra-rigide, ce qui a permis d’augmenter la résistance à la torsion de près de 48% au profit d’un meilleur comportement en cas d’impact. Des renforts de coque appliqués aux membrures du châssis ainsi qu’au pilier A autorisent une meilleure répartition de l’énergie découlant d’une collision. C’est également le cas pour les portières, où les protections en aciers haute-tension permettent une répartition plus égale des forces d’impact.

# MOTEURS ET TRANSMISSIONS

**Vaste choix de groupes propulseurs efficaces**

All-New Tucson est disponible avec l’une des gammes motopropulseur les plus larges dans sa catégorie. Celle-ci comprend un groupe à essence (1,6 litre T-GDI de 177 ch), auquel s’ajoutent trois motorisations diesel: 115 ch (1,7 litre), 136 ch (2,0 L en puissance standard) ou 185 ch (2,0 L en puissance élevée).

Le nouveau groupe à **essence turbocompressé, 1,6 litre T-GDI** de 177 chevaux développe son couple maximal de 265 Nm entre 1’500 et 4’500 t/min. Ce moteur n’est disponible qu’en relation avec la boîte à double embrayage à 7 rapports 7DCT qui permet une utilisation en mode entièrement automatique ou par changement manuel.

Le **moteur diesel turbocompressé** de 115 ch produit son couple maximal de 280 Nm entre 1’250 et 2’750 t/min. et n’est disponible qu’avec la boîte manuelle à six rapports et en version deux roues motrices. Il est complété par la technologie Stop-Start profitable à la consommation. Avec sa consommation mixte de 4,6 l / 100 km et des émissions de CO2 de 119 g/km, ce groupe se classe en catégorie A, la meilleure au plan du rendement énergétique.

Enfin, le **turbo-diesel de 2 litres** de cylindres qui fait appel à un turbo «single-scroll» à faible inertie est disponible en deux versions de puissance: en version «puissance standard» à 136 chevaux, avec un couple maxi de 373 Nm entre 1’500 – 2’500 t/min. La version «puissance élevée» de 185 ch développe quant à elle un impressionnant couple de 400 Nm entre 1’750 et 2’750 t/min. Tous deux appliquent la technique catalytique captive pour les NOx en faveur d’une réduction des émissions et ne nécessitent aucun entretien.

**La boîte à double embrayage 7DCT**

C’est la première fois que la boîte à double embrayage et sept rapports 7DCT est proposée dans la gamme des SUV Hyundai. Cette boîte 7 DCT développée à l’interne par Hyundai permet une exploitation en mode entièrement automatique – idéale pour la ville – ou en commande à la main séquentielle avec l’aide du levier de vitesse, autorisant une intervention plus directe de la part du conducteur.

**Le système à quatre roues motrices**

Le moteur à essence 1,6 litre T-GDI ainsi que le groupe diesel de 2 litres peuvent être accouplés au système 4WD, une transmission agissant sur les quatre roues qui permet d’assurer une traction maximale sur sols accidentés, instables ou glissants, tout en améliorant la tenue en courbes. En conduite normale, les roues avant reçoivent 100% du couple et transfèrent automatiquement jusqu’à 50% de la motricité aux roues AR, en fonction des conditions de surface. En optant manuellement pour «Lock Mode», le couple est réparti à 50/50 pour une stabilité accrue jusqu’à une vitesse de 40 km/h.

**L’intégration du Stop & Go**

L’ensemble des moteurs a profité de nombreuses améliorations afin d’obtenir une plus grande facilité de conduite et de meilleurs rendements énergétiques, pour se conformer aux standards d’émission selon Euro6. L’efficace système ISG développé par Hyundai Motor, l’Integrated Stop & Go, équipe de série les moteurs diesel de 1,7 litre et 2 litres (ce dernier en version 136 ch, boite manuelle et deux roues motrices).

# ENSEMBLE PROPULSIF

**Nouveau châssis développé spécifiquement pour l’Europe, focalisé sur le confort routier et la dynamique de conduite**

Le nouveau châssis de All-New Tucson a été développé spécifiquement pour la clientèle européenne, l’accent étant mis sur le confort routier sans que soit compromise la dynamique de conduite. La nouvelle direction à crémaillère, assistée par moteur électrique, est à la fois précise et directe, alors que des nouvelles suspensions ainsi que l’amortissement, spécialement adaptés au marché EU, offrent un niveau de confort élevé, avec une conformité assurant une conduite souple.

A l’avant, on trouve une suspension reposant sur des jambes de force type McPherson, avec de nouveaux ressorts et quatre coussinets montés sur le faux-châssis, afin d’augmenter le confort et réduire les NVH. Quant à la suspension multi-bras à l’arrière, elle a été revue dans l’optique d’un meilleur comportement dynamique général. Comme c’est le cas à l’avant, le faux-châssis arrière est maintenant doté de quatre coussinets, alors que les bras de suspension supérieurs et inférieurs ont été rallongés pour de meilleures performances générales.

Chaque élément du châssis a été développé par Hyundai Motor dans le but d’augmenter la stabilité en ligne droite et en courbes, tout en tirant avantage du long empattement de 2’670 mm et d’une voie élargie qui participent à l’optimisation du comportement routier tel qu’il est voulu par les clients et le réseau routier européen.

Pour ce qui touche au système de freinage, la mise à jour comprend des disques plus importants (305 mm avant / 302 mm arrière), un agrandissement qui s’applique aux cylindres de freins, aux fins d’un raccourcissement des distances de freinage et d’une meilleure résistance à l’usure.

La nouvelle direction à crémaillère à assistance par moteur électrique MPDS est dotée de nouveaux logiciels. Spécialement adaptée aux besoins du marché européen, elle propose une réaction plus rapide, plus directe aux impulsions données au volant, permettant ainsi au conducteur d’avoir un meilleur ressenti.

Quant au comportement en courbes, il a encore été amélioré grâce à l’ATCC, l’Advanced Traction Cornering Control, qui combine le couple variable du 4WD et l’ESC. En cas de sous-virage, un couple plus élevé est dirigé vers l’essieu arrière par le freinage de la roue intérieure, ce qui améliore la tenue en courbes.

Le nouveau Drive Mode Select (DMS) qui équipe les modèles à transmission automatique propose aux clients deux modes de conduite, Normal et Sport, avec une réactivité différenciée de la part de la direction et de la boîte (pour les versions AT et 7DCT).

**Un habitacle à la fois confortable et silencieux**

La nouvelle structure plus rigide du All-New Tucson a permis aux ingénieurs Hyundai d’obtenir des avancées significatives au plan de la réduction des bruits, des vibrations et de la rugosité NVH, en faisant l’un des habitacles les plus silencieux et les plus raffinés de sa catégorie. Une meilleure isolation phonique, appliquée à la base des piliers A, B et C protège les occupants des vibrations en provenance de la chaussée, alors que des tapis anti-bruits de haute densité sont posés au centre et à l’arrière du plancher afin de limiter l’intrusion sonore.

A l’avant ainsi que sous le plancher, une protection a été montée dans le compartiment moteur et à l’arrière, l’adoption de coussinets en lieu et place d’une liaison rigide avec le faux-châssis isole l’habitacle des irrégularités de la chaussée, normalement transmises au travers de la suspension.

**Testé sur les routes européennes**

Pour que la clientèle européenne puisse jouir de la meilleure combinaison possible entre conduite et confort, comportement routier et ressenti au volant, performances et raffinement, All-New Tucson a été développé et mis au point en utilisant l’ensemble des installations de recherche et de développement que Hyundai possède en Europe. Chaque élément de All-New Tucson a été testé pour en améliorer la stabilité en ligne droite et en courbes, tout en tirant avantage de l’empattement rallongé et de la voie élargie afin d’adapter l’ensemble du comportement routier aux besoins du réseau routier européen.

Axel Honisch, responsable des essais et du développement des véhicules au Centre technique de Hyundai Motor Europe explique: «Nous avons adopté une approche poussée dans les moindres détails afin d’assurer que chaque véhicule Hyundai Motor soit testé et essayé dans les conditions les plus extrêmes et que nos clients puissent profiter des niveaux de confort, de conduite, de comportement routier et de fiabilité les plus élevés. Pour adapter parfaitement All-New Tucson au marché européen, nos équipes ont testé dans toutes les conditions possibles, allant de 40 degrés Celsius au Sud de l’Europe, jusqu’aux -30° régnant durant l’hiver suédois.»

Les ingénieurs Hyundai ont également procédé à des essais de longue durée et de fiabilité effectués sur la fameuse Nordschleife du Nürburgring, avec l’appui du centre d’essais du constructeur, précisément installé en ces lieux. Chaque jour, l’équivalent de 180’000 kilomètres a ainsi été parcouru avec l’accent mis sur six domaines-clé: la direction, la suspension, les freins, les pneumatiques, les sièges et la climatisation, tout en faisant évoluer les matériaux en fonction des besoins européens.

# PRODUCTION

**Chaque All-New Tucson sera fabriqué en Europe**

Hyundai Motor construit 100% du All-New Tucson vendu en Europe dans ses usines situées en République tchèque. Cette manière de procéder fait partie de l’engagement en faveur de notre continent.

La confiance que Hyundai démontre en faveur de la qualité de ses modèles fabriqués en Europe est d’ailleurs confirmée par la garantie de 5 ans et kilométrage illimité accordée à l’ensemble des versions du All-New Tucson – une garantie exemplaire dans le monde automobile.

En Suisse, cette garantie peut être complétée sur demande par le pack «5 Year Triple Care Swiss» qui inclut les travaux d’entretien d’intervalle pendant une durée de 5 ans ou 100‘000 km, selon ce qui arrive en premier (prix additionnel: CHF 2‘200.-).

En produisant sur place, cela permet aux clients de profiter de certains avantages. Il permet à Hyundai de se concentrer sur des spécifications et des niveaux d’équipement qui proposent une valeur réelle aux acheteurs européens tout en réduisant la complexité et les contraintes ce qui se traduit par des réductions de coût et une plus grande efficacité.

La production du All-New Tucson destiné aux marchés européens a débuté au mois de juin de l’année en cours et les livraisons à la clientèle commenceront durant la deuxième moitié de 2015.

**8. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES**

**All-New Tucson**

*Coque et châssis*

Cinq places appartenant au segment C-SUV, doté d’une coque fabriquée à partir d’aciers ultra-résistants. Le choix proposé est d’un moteur à essence et trois groupes diesel montés transversalement à l’avant et agissant soit sur les roues AV ou travaillant en mode intégral. Boîte manuelle ou automatique à six rapports ou boîte à double embrayage DCT à 7 rapports.

*Motorisation / Essence*

|  |  |
| --- | --- |
| **1,6 litre T-GDI 177 chevaux** | Double embrayage 7DCT |
| Type | Gamma, 4-cylindres en ligne, DACT,  16 soupapes MLA |
| Cylindrée | 1’591 |
| Alésage x course | 77.0 x 85.44 |
| Taux de compression | 10.0 |
| Puissance | 130 kW / 177 ch à 5’500 t/min. |
| Couple | 265 Nm à 1’500~4’500 t/min. |
| Transmission | 4WD |
| Vitesse maximale (km/h) | 201 |
| Accélération de 0-100 km/h (secondes) | 9.1 |
| Consommation en mode urbain, l/100 km | 9.2 |
| Consommation extra-urbaine, l/100 km | 6.5 |
| Consommation mixte, l/100 km | 7.5 |
| Emissions CO2, mixte (g/km) | 175 |

*Motorisation / Diesel*

|  |  |
| --- | --- |
| **UII 1,7 litre 115 chevaux ISG** | Boîte manuelle |
| Type | U2, 4-cylindres en ligne, DACT,  16 soupapes HLA |
| Cylindrée | 1685 cm3 |
| Alésage x course | 77,2 x 90 mm |
| Taux de compression | 15,7 : 1 |
| Puissance | 85 kW / 115 ch à 4’000 t/min. |
| Couple | 280 Nm à 1’250~2’750 t/min. |
| Transmission | 2WD |
| Vitesse maximale (km/h) | 176 |
| Accélération de 0-100 km/h (secondes) | 13,7 |
| Consommation en mode urbain, l/100 km | 5,4 |
| Consommation extra-urbaine, l/100 km | 4,2 |
| Consommation mixte, l/100 km | 4,6 |
| Rejets de CO2, mixte (g/km) | 119 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **R 2,0 litre (puissance standard)**  **136 chevaux ISG** | Boîte manuelle | | Boîte automatique |
| Type | R 2,0 4-cylindres en ligne, DACT,  16 soupapes HLA | | |
| Cylindrée | 1995 cm3 | | |
| Alésage x course | 84 x 90 mm | | |
| Taux de compression | 16 : 1 | | |
| Puissance | 100 kW / 136 ch à 2’750 – 4’000 t/min. | | |
| Couple | 373 Nm à 1’500~2’500 t/min. | | |
| Transmission | 2WD ISG | 4WD | 4WD |
| Vitesse maximale (km/h) | 186 | 184 | 184 |
| Accélération de 0-100 km/h (secondes) | 10,6 | 10,9 | 12,0 |
| Consommation en mode urbain, l/100 km | 5,6 | 6,0 | 7,4 |
| Consommation extra-urbaine, l/100 km | 4,4 | 4,8 | 5,4 |
| Consommation mixte, l/100 km | 4,8 | 5,2 | 6,1 |
| Rejets de CO2, mixte (g/km) | 127 | 139 | 160 |

|  |  |
| --- | --- |
| **R 2,0 litres (puissance élevée) 185 chevaux** | Automatique |
| Type | R 2,0 4-cylindres en ligne, DACT,  16 soupapes HLA |
| Cylindrée | 1995 cm3 |
| Alésage x course | 84 x 90 mm |
| Taux de compression | 16 : 1 |
| Puissance | 136 kW / 185 ch à 4’000 t/min. |
| Couple | 400 Nm à 1’750~2’750 t/min. |
| Transmission | 4WD |
| Vitesse maximale (km/h) | 201 |
| Accélération de 0-100 km/h (secondes) | 9,5 |
| Consommation en mode urbain, l/100 km | 8,0 |
| Consommation extra-urbaine, l/100 km | 5,6 |
| Consommation mixte, l/100 km | 6,5 |
| Rejets de CO2, mixte (g/km) | 170 |

En fonction de l’équipement et de la dimension des pneus utilisés

*Moteurs et transmissions*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Essence** | **Puissance développée** | **Boîte** | **Transmission** |
| 1,6 litre T-GDI | 177 ch à 5’500 t/min. | double embrayage/7DCT | 4WD |
| **Diesel** |  |  |  |
| UII 1,7 litre | 115 ch à 4’000 t/min. | 6 MT | 2WD |
| R 2,0 litres, puissance standard | 136 ch à 2’750 – 4’000 t/min. | 6MT  6 Auto (AT) | 2WD / 4WD  4WD |
| R 2,0 litres, puissance élevée | 185 ch à 4’000 t/min. | 6 Auto (AT) | 4WD |

*Rapports de démultiplication*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Moteur |  | **1.6 Liter T-GDI** |
| Boîte |  | DCT |
| Transmission | 4WD |
| 1ère | 3.929 |
| 2e | 2.318 |
| 3e | 2.043 |
| 4e | 1.07 |
| 5e | 0.822 |
| 6e | 0.884 |
| 7e | 0.721 |
| Marche arrière | 5.304 |
| Rapport final | 4.857/3.579 (1,2,4,5/3,6,7,R) |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Moteur |  | **UII 1,7 litre** |
| Boîte |  | Manuelle |
| Transmission |  | 2WD |
| 1ère | 3.769 |
| 2e | 2.04 |
| 3e | 1.294 |
| 4e | 0.951 |
| 5e | 0.723 |
| 6e | 0.569 |
| Marche arrière | 3.583 |
| Rapport final | 4.188 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Moteur |  | **R 2.0 Liter Standard** | | |  | **R 2.0 Liter High** |
| Boite |  | M/T | | A/T |  | A/T |
| Transmission | 2WD | 4WD | 4WD | 4WD |
| 1ère | 3.615 | 3.615 | 4.651 | 4.252 |
| 2e | 1.862 | 1.862 | 2.831 | 2.654 |
| 3e | 1.542 | 1.542 | 1.842 | 1.804 |
| 4e | 1.207 | 1.207 | 1.386 | 1.386 |
| 5e | 0.921 | 0.921 | 1 | 1 |
| 6e | 0.732 | 0.732 | 0.772 | 0.772 |
| Marche arrière | 3.416 | 3.416 | 3.393 | 3.393 |
| Rapport final | 4.333/3.250 (1,2,R/3,4,5,6) | 4.333/3.250 (1,2,R/3,4,5,6) | 3.195 | 3.041 |

*Suspension et amortissement*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Suspension | Avant | Jambes de force type Macpherson |
| Arrière | Multibras |
|  | | |
| Amortisseurs | Avant | A jambes de force, à gaz |
| Arrière | à gaz |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Direction | Type | A crémaillère, assistée |
| Rapport de direction | 2WD : 14.34(@360°) / 4WD : 14.39(@360°) |
| Démultiplication | 2,71 |
| Rayon de braquage | 5.3 ± 0.2 |

*Freins*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Type | | Circuit séparé en double diagonale, assisté, complété par l’EDB |
| Avant | 2WD | Disques ventilés de Φ305, étriers flottants avec avertisseurs d’usure des plaquettes |
| 4WD | Disques ventilés de Φ305, étriers flottants avec avertisseurs d’usure des plaquettes |
| Arrière | | Disques pleins de Φ302 (2WD/4WD), étriers flottants avec avertisseurs d’usure et et un frein à main à couple élevé Φ190 (2WD/4WD) |
| Assistance | | Electronique sur les quatre roues, à 4 capteurs et freinage électronique à 4 canaux, répartition du couple de freinage via EBD |

*Jantes et pneumatiques*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Type de jante | Alliage | | |
| 6.5J X 16" | 7.0J X 17" | 7.5J X 19" |
| Pneus | 215/70R16 | 225/60R17 | 245/45R19 |
| Roue de secours | Normale, TMK (Europe) | | |

*Dimensions extérieures (mm)*

|  |  |
| --- | --- |
| Longueur hors tout | 4’475 |
| Largeur | 1’850 (sans rétroviseurs extérieurs) |
| Hauteur totale | 1’645 |
| Empattement | 2’670 |
| Garde au sol | 172 |
| Porte-à-faux AV | 910 |
| Porte-à-faux AR | 895 |
| Voie AV (16"/17"/19") | 1‘620 / 1‘608 / 1‘604 |
| Voie AR (16"/17"/19") | 1‘631 / 1‘620 / 1‘615 |

*Dimensions intérieures (mm)*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Avant | Arrière |
| Garde au toit (sans/avec toit ouvrant) | 1’005 / 963 | 995 / 969 |
| Dégagement pour les jambs | 1’053/1’129 (max) | 970 |
| Dégagement aux épaules | 1’450 | 970 |
| Espace pour les hanches | 1’413 | 1’384 |

*Surface réservée aux bagages (mm)*

|  |  |
| --- | --- |
| Longueur du plancher (sièges AG verticaux) | 889 |
| Largeur | 1’030 |
| Hauteur | 806 |
| Largeur d’ouverture du hayon AR | 1’094 |
| Hauteur d’ouverture du hayon AR | 750 |

*Contenances (en litres)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Réservoir à carburant | 62 |  |  |
|  |  | Avec kit de réparation | Roue de secours |
| Bagages  (VDA 211) | Sièges en position normale | 513 | 488 |
|  | Sièges rabattus | 1’503 | 1’478 |

*Poids\* (kg) (boîte manuelle / automatique)*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Moteur | **1.6 Liter T-GDI** | **UII 1.7 Liter** |
| Boîte | DCT | M/T |
| Transmission | 4WD | 2WD |
| Poids minimal | 1’770 | 1’615 |
| Poids à vide (EC) avec conducteur 75 kg | 2’190 | 2’000 |
| Charge utile | 100 | 100 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Moteur | **R 2.0 Liter Standard** | | | **R 2.0 Liter High** |
| Boîte | M/T | | A/T | A/T |
| Transmission | 2WD | 4WD | 4WD | 4WD |
| Poids minimal | 1’770 | 1’826 | 1’854 | 1’854 |
| Poids à vide (EC) avec conducteur 75 kg | 2’235 | 2’250 | 2’250 | 2’250 |
| Charge utile | 100 | 100 | 100 | 100 |

*Performances\* (boîte manuelle / automatique)*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Moteur | **1.6 Liter T-GDI** | **UII 1.7 Liter** |
| Boîte | DCT | M/T |
| Transmission | 4WD | 2WD |
| Vitesse maximale (km/h) | 201 | 176 |
| 0-100 km/h (secondes) | 9.1 | 13.7 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Moteur | **R 2.0 Liter  Standard** | | | **R 2.0 Liter High** |
| Boîte | M/T | | A/T | A/T |
| Transmission | 2WD | 4WD | 4WD | 4WD |
| Vitesse maximale (km/h) | 186 | 184 | 184 | 201 |
| 0-100 km/h (secondes) | 10.6 | 10.9 | 12.0 | 9.5 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Capacités tout-terrain |  | **Tous les moteurs** |
| Angle d’attaque | 17,2° |
| Angle d’échappement | 23,9° |
| Angle de rampe | 18,6° |
| Garde au sol minimale (mm) | 172 |

\* \* \*

**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.