



Hyundai Tucson 1.6 T-GDI Style

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Den Tucson bietet Hyundai schon einige Jahre als Nachfolger des ix35 an, nun hat er ein Facelift erhalten. Außen fiel die Überarbeitung dezent aus, am ehesten ist sie durch die modifizierte Front und das leicht geänderte Heck zu erkennen. Innen fällt der nun "aufgesetzte" Infotainment-Monitor auf. Auch unter der Motorhaube hat Hyundai weiterentwickelt, die Diesel haben nun eine leistungsfähige Abgasreinigung und die Benziner einen Ottopartikelfilter. Alle Motoren erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP und weisen damit nach, dass sie auch auf der Straße ihren Schadstoffausstoß in ausreichender Weise zügeln.

Geblichen sind das gute Platzangebot auf den Vordersitzen, wobei Erwachsene auch hinten auf langen Strecken nicht schlecht untergebracht sind. Das Ein- und Aussteigen klappt gut, die erhöhte Sitzposition bietet einen guten Überblick. Nur nach schräg hinten ist die Aussicht arg eingeschränkt, das Design der Karosserie fordert seinen Tribut. Der 1,6-l-Turbomotor setzt den Tucson recht flott in Bewegung, er bietet eine angemessene Laufkultur und mag für Wenigfahrer eine gute Option sein. Wer allerdings viel fährt und seine Strecken auch häufig auf der Autobahn absolviert, sollte eher zu einem der Dieselmotoren greifen - der Turbobenziner gönnt sich reichlich Super-Kraftstoff. Kein Allradantrieb und keine Automatik sind eigentlich eine gute Ausgangslage für günstigen Verbrauch, trotzdem konsumiert der Vierzylinder 8,4 l/100 km im Ecotest. Bis auf den Verbrauch hat der überarbeitete Tucson eigentlich kaum Schwächen, selbst der Preis ist mit 32.550 Euro angesichts der guten Ausstattung nicht übertrieben.

Konkurrenten: u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, KIA Sportage, Mazda CX-5, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

⊕ gutes Platzangebot, gute aktive und passive Sicherheit, umfangreiche Serienausstattung, 5 Jahre Garantie ohne km-Begrenzung

⊖ hoher Verbrauch, hintere Fensterheber ohne Einklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

Familie 2,8

City Stadtverkehr 3,6

60+ Senioren 2,3

Langstrecke 2,7

Transport 2,2

Fahrspaß 2,8

€ Preis/Leistung 2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Hyundai hat die Karosserie des Tucson ordentlich gefertigt, die Bauteile sind weitgehend sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und meist schmal verlaufen. Leider sind beim Tucson die Türenrahmen noch aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte. Der Unterboden hätte auch etwas mehr Aufmerksamkeit verdient, nur im Bereich des Motors ist er unten gut verkleidet, seitlich und hinten ist er dagegen zerklüftet - keine guten Voraussetzungen für eine optimale Aerodynamik. In wirklich unwegsames Gelände sollte man sich auch nicht vorwagen, denn es gibt auch keine speziellen Schutzelemente am Fahrzeugboden. Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes und nüchternes

2,8 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs hat der Hyundai Tucson mit dem 177 PS starken Benziner und dem 62 Liter großen Tank einen Aktionsradius von etwa 735 km. Die Zuladung von bis zu 565 kg beim Testwagen fällt großzügig aus und sollte auch für eine Familie samt reichlich Gepäck ausreichen. Der Hyundai bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Bis 1.900 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen; damit sollte auch dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg stehen. Der Wendekreis des Tucson

2,8 Licht und Sicht

Die Enden des SUV sind nur mäßig zu überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Tucson darüber hinaus eine eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Da helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera weiter. Letztere lässt sich optional auf ein 360°-Kamerasystem erweitern, einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen.

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das SUV einen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - leider haben beide keinen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel

Design sowie die guten Materialien im oberen Bereich - gepolsterte A-Säulen beispielsweise findet man sonst nur in der Oberklasse. Die obere Hälfte des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorne und hinten) sind geschäumt, der untere Teil stets aus hartem Kunststoff. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse und angesichts der großen und recht schweren Motorhaube schon verbaut werden.

beträgt etwa 11,7 Meter, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen 2,07 m auseinander - die Handlichkeit in der Stadt ist also nicht optimal.

⊖ Serienmäßig findet man nur ein einfaches Pannenset an Bord; ein Notrad ist über das Zubehör erhältlich, dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht lieferbar. Die Dieselpistole hält zwar nicht im weiter unten schmalen Tankstutzen, da aber innen keine Klappe den Zugang schützt, kann man ihn durchaus mit dem falschen Kraftstoff befüllen - hier beugen andere Hersteller einer Fehlbedienung besser vor.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; die Abbiegelichtfunktion wird über separate Leuchten umgesetzt, ein Kurvenlicht gibt es nicht. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt "schattieren". Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Tucson bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 58 cm über der Straße in sehr günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorne in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Tucson in der Style-Ausstattung gegen Aufpreis an Bord;

1,9 Kofferraum-Volumen

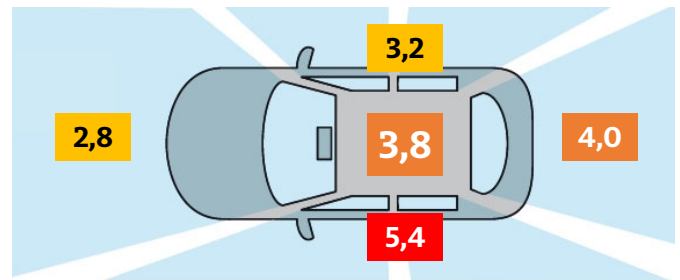
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 425 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 695 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 890 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.510 Liter Volumen verfügbar.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es für den Tucson Style gegen Aufpreis (im Testwagen nicht verbaut); in Kombination mit dem optionalen schlüssellosem Zugang öffnet sich die Heckklappe dann automatisch, wenn

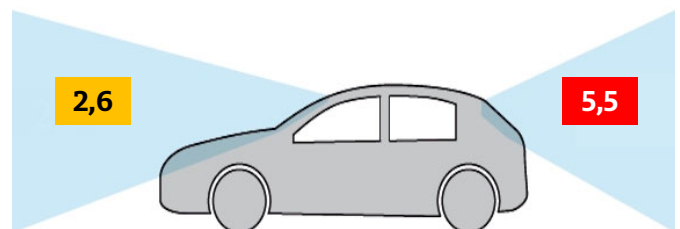
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



erkennt die Sensorik, dass man sich mit dem Schlüssel dem Auto nähert, werden die Spiegel automatisch ausgeklappt und das Umfeld beleuchtet - diese automatische Reaktion ist deaktivierbar, das Keyless-System an sich jedoch nicht.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 425 l Volumen bietet der Tucson viel Platz für das Gepäck.

man mit dem Schlüssel bei sich hinter dem Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion abschaltbar). Manuell lässt sich die Klappe leicht anheben und über die günstige Griffmulde in der Heckklappeninnenverkleidung

bequem schließen. Den Gepäckraumrollo muss man immer manuell bedienen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: sie liegt knapp 75 cm über der Straße, Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin stört innen keine Ladekante, wenn der doppelte Boden in der oberen Stufe eingehängt ist - das erleichtert das Ausladen. Wählt man die untere Stufe für den Kofferraumboden, liegt die Ladekante innen bei 7,5 cm. Die Heckklappe

öffnet etwa 1,88 m hoch - trotzdem sollten groß gewachsene Menschen auf ihren Kopf achten, um sich nicht am etwas abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe in der Innenverkleidung der Heckklappe ausgeleuchtet - das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend ausgeleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Nur den mittleren Gurt muss man aushängen und am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade, denn die Rückbank ist ansonsten schlaue konstruiert, beispielsweise können die äußeren Gurte beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt werden. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht vom Kofferraum aus möglich. Die beiden Fächer links und rechts im Boden

sind mit einer festen Abdeckung versehen, die sich entfernen lässt; dann kann man sie für kleinere Gegenstände nutzen - keine besonders elegante Lösung, letztlich erfüllen sie aber ihren Zweck. Ansonsten gibt es Taschenhaken im Kofferraum und Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich ein Gepäcknetz einspannen lässt.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden. Der Ganghebel liegt gut zur Hand, wenn er auch etwas tief positioniert ist. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es ist sogar ein stehendes Gaspedal verbaut. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Das Kombiinstrument ist klar gezeichnet und auch der Monitor zwischen den Rundinstrumenten gut ablesbar. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Hyundai denkt an die Fahrsicherheit: Fahrzeugeinstellungen im Menü sind während der Fahrt nicht möglich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weiter von der Fahrbahn abgelenkt werden muss.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.



Der Tucson überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität, Materialanmutung sowie Funktionalität.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Style-Ausstattung ist der Tucson umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB+ Empfang sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem liefert Hyundai aufpreisfrei mit. Die integrierte Sprachsteuerung kann die heute üblichen Standards, man kann aber auch die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen, für die Koppelung sind Android Auto und Apple CarPlay dabei. Es gibt einen AUX- sowie einen vollwertigen USB-Anschluss;

ein weiterer USB-Anschluss für die Rücksitze hat nur eine Ladefunktion. Das Navigationssystem berücksichtigt auch Echtzeit-Verkehrsinformationen, wenn eine Datenverbindung über das Handy zur Verfügung steht. Basis für die Verkehrsinfos und weitere Live-Services ist eine Kooperation mit TomTom. Für die vorderen Plätze sowie im Kofferraum gibt es 12-V-Steckdosen. Optional kann man ein Soundsystem von KRELL ordern, das über acht Lautsprecher sowie einen Subwoofer verfügt.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,15 m große Menschen

ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen über 1,90 m große Personen trotzdem noch Platz - limitierend ist dabei die Beinfreiheit, bei der Kopffreiheit käme man erst mit etwa zwei Metern Größe an die Grenzen, respektive den Dachhimmel. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird nur durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Größe Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren und in der Neigung einstellbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Bodenfächer hat der Tucson keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und kli-

matisiert, aber nicht abschließbar; leider ist es mit der dicken Bordmappe schon weitgehend ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die zumindest noch 0,5-l-Flaschen passen.

2,7 KOMFORT

2,8 Federung

Hyundai liefert den Tucson nur mit "konventionellem" Fahrwerk aus, ein Sportfahrwerk oder adaptive Dämpfer gibt es ab Werk nicht. Solange die Straße einen insgesamt ordentlichen Zustand hat, gefällt der Federungskomfort des Tucson. Innerorts federt er angemessen und unauffällig, Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel pariert er zufriedenstellend; nur wenn die Reifen auf eine Kante

auf der Fahrbahn stoßen, kommt diese deutlicher bis zu den Insassen durch. Ähnlich sieht es auf Kopfsteinpflaster aus, hier sind die Unebenheiten gut gedämpft und keine großartigen Stöße in der Lenkung spürbar, nur Wummern im Innenraum tritt in Abhängigkeit der Geschwindigkeit und der Oberflächenbeschaffenheit auf. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln merkt

man, dass die Vorderachse durchaus willig einfedern mag, die Hinterachse aber den Harten markiert. Querfugen dagegen werden besser verarbeitet und sind hauptsächlich akustisch präsent. Auf Landstraßen - auch schlechteren -

ist der Federungskomfort gut. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort ebenfalls leben, auch wenn wellige Fahrbahnen bei hohen Geschwindigkeiten schlechter verarbeitet werden.

2,9 Sitze

Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist im Testwagen serienmäßig, darüber hinaus gibt es eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Eine Neigungseinstellung für die Sitze als Ganzes gibt es nur in Verbindung mit der elektrischen Einstellung, die wiederum der höchsten Ausstattungslinie vorbehalten ist (dort dann Serie). Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Europäer etwas mehr Beinauf- lage und größere Lehnen wünschen würden. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die Armauflagen in den Türen sind vorne wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unangenehm. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum eigenen Seitenhalten - das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt aber nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mittel-tunnel teilen.

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt 67,8 dB(A) bei 130 km/h. Der Motor ist unter Last durchaus präsent, wird aber im mittleren Drehzahlbereich nicht störend laut. Nur unter 1.200 1/min und über 4.000 1/min macht der Vierzylinder auf sich aufmerksam, untenrum

mit etwas Brummen, obenrum mit moderatem Dröhnen, das mit steigender Drehzahl lauter wird. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter.

2,1 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie ist eine Zweizonen-Klimaautomatik und Sitzheizung vorne inbegriffen. Auch eine Lenkradheizung und abgedunkelte Scheiben hat jeder Style an Bord. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Sitzheizung für die hinteren Plätze ist ebenfalls Bestandteil der getesteten

Ausstattungslinie. Sitzlüftung kann man dagegen nicht ordern.

⊖ An den Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Von 177 PS und 265 Nm maximalem Drehmoment erwartet man eigentlich richtig gute Fahrleistungen - man darf aber nicht übersehen, dass der Tucson ein durchaus massiges Fahrzeug ist und der Turbobenziner mit knapp 1,6 Tonnen Leergewicht umgehen muss. Der aufgeladene Vierzylinder braucht mittlere und höhere Drehzahlen, um sich lebendig zu zeigen. Dreht man die Gänge aus, können gute Beschleunigungswerte realisiert werden, wie der

Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 5,2 Sekunden zeigt. Während der Tucson im vierten (7,9 Sekunden) und auch noch im fünften Gang (10,7 Sekunden) munter unterwegs ist, fallen die Elastizitätswerte im sechsten Gang spürbar höher aus - dann benötigt er von 60 bis 100 km/h gut 15 Sekunden.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Leichte Vibrationen durch den Vierzylinder fallen nicht störend auf, sind aber wahrzunehmen. Bei sehr niedrigen Drehzahlen gibt sich der Benziner etwas brummig, bei mittleren hat er dagegen eine gute Laufkultur und wird erst beim Ausdrehen oberhalb von

5.500 1/min über Gebühr laut. Der Leistungsaufbau erfolgt unter 1.500 1/min zurückhaltend, darüber und mit zunehmender Drehzahl gibt sich der Turbobenziner als aufgeweckter Begleiter mit gutem Ansprechen und gleichmäßiger Leistungsabgabe.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist präzise und verbindlich geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknäufel abgesichert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang und einer automatischen leichten Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt gut, einen gefühlvollen Kupplungsfuß sollte man aber trotzdem mitbringen; es braucht etwas Konzentration für saubere Gangwechsel ohne leichte Schaltschläge. Insgesamt ist das Getriebe angemessen lang übersetzt (2.750 1/min bei 130 km/h), der Turbomotor kommt damit gut zurecht, man kann auch schaltfaul ausreichend zügig unterwegs sein.

Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion wie auch die Schaltpunktanzeige arbeiten einwandfrei und praxistauglich. Eine Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion für die elektrische Parkbremse sind vorhanden, durch kurzzeitiges automatisches Halten der Bremse kann man an Steigungen ohne Zurückrollen anfahren.

⊖ In dieser Klasse sollte der Rückwärtsgang soweit synchronisiert sein, dass es nicht jedes Mal vernehmlich im Getriebe kracht, wenn man bei noch langsam rollenden Auto den Rückwärtsgang einlegt.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Tucson geht insgesamt in Ordnung, während er auf guten Straßen sauber seine Bahnen zieht und dem Fahrer ein entspanntes Fahrgefühl vermittelt, neigt er bei Spurrinnen dazu, sich von diesen spürbar ablenken zu lassen. Auf Lenkimpulse reagiert er mit recht deutlichen Aufbaubewegungen und Seitenneigung - das ist aber konzeptbedingt und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven tritt das ESP einem nach außen drängenden Heck dezent und wirkungsvoll entgegen. Lupft man in der Kurve kurz das Gas oder

bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die vom ESP aber sorgsam abgefangen wird und daher unkritisch ist. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Tucson ein Fahrverhalten, dass man bei höher bauenden SUV häufiger feststellt; der hohe Schwerpunkt führt zu einer möglichen Kippgefahr, die vom ESP rigide regelnd unterbunden wird, das Karosserie-Wippen macht aber keinen souveränen Eindruck. Mögliches Übersteuern wird ausgegeregelt und resultiert in kurzzeitigem ausgeprägten Untersteuern.

2,6 Lenkung

Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein recht gutes Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und einigermaßen präzise durchfahren. Lenkt man aller-

dings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahnfahrten, geht einem etwas Rückmeldung ab. Gerade Außerorts könnte die Lenkung noch etwas ausgeprägter zentrieren. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt.

2,8 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tucson 36 m (Mittel aus zehn Einzel-

messungen). Die Bremse spricht dabei ordentlich an und lässt sich angemessen dosieren.

2,3 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Tucson ist umfangreich, vieles gibt es sogar serienmäßig - zumindest in der gehobenen Ausstattungslinie Style. Ein Notbremsystem ist Serie, ebenso der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann. Der Spurwechselassistent kostet Aufpreis, er umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, für den Handschalter gibt es die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) leider nicht. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ein Head-Up-Display ist für den Tucson bisher nicht erhältlich.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Mit einem Ergebnis von 86 Prozent für den Insassenschutz erreicht das Vorfacelift-Modelle des Tucson beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ein gutes Ergebnis (Stand Oktober 2016). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zwei Meter Größe. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,65 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

3,1 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Tucson im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 85 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

ganzen Familie. Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhasen. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal.

⊖ Einen Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber gibt es nur vorn, die hinteren Fenster haben diese Absicherung nicht.

2,9 Fußgängerschutz

71 Prozent der Punkte bekommt das Kompakt-SUV für den Fußgängerschutz - gerade die vordere Motorhaubenkante und der seitliche Frontscheibenrahmen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst schon

4,0 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

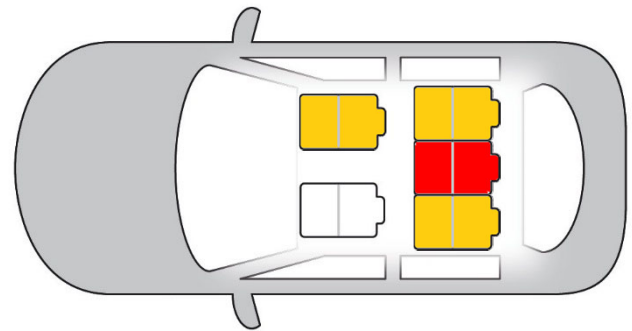
⊖ Im EcoTest liegt der Verbrauch des Tucson mit dem 1,6-l-Turbobenziner bei 8,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine hohe CO₂-Bilanz von 226 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur noch 8 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Hyundai 8,3 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn hohe 9,9 l alle 100 km.

2,7 Schadstoffe

Eigentlich wäre ein besseres Ergebnis zu erwarten gewesen: die Tucson-Benziner mit Direkteinspritzung haben seit dem Facelift serienmäßig einen Partikelfilter an Bord. Aber gerade die Partikelemissionen liegen nur im durchschnittlichen Bereich. Sie sind zwar deutlich geringer als zuvor ohne den Filter, aber manche Konkurrenten zeigen, dass auch noch deutlich niedrigere Ergebnisse möglich wären. Weil zusätzlich der CO-Ausstoß bei hoher Last messbar ansteigt, reicht es am Ende im Bereich der Schadstoffemissionen nur für 33 von 50 Punkten. Zusammen mit

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	8,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

den CO₂-Punkten holt der Tucson 1.6 T-GDI 41 Punkte und damit zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

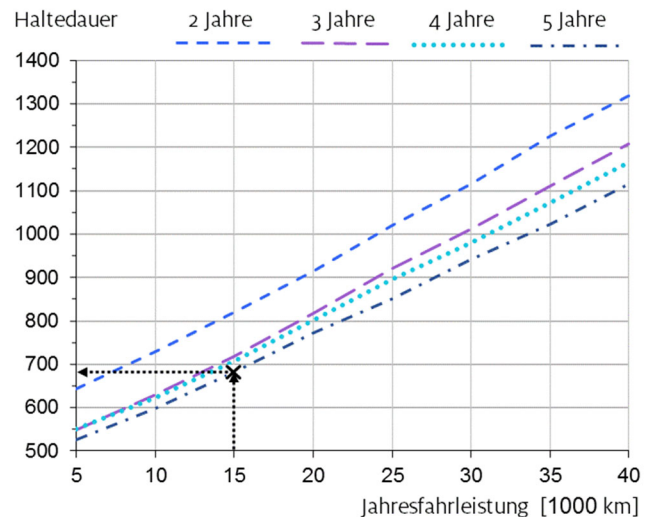
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis von mindestens 32.550 Euro ist für die getestete Variante gar nicht schlecht, denn die Ausstattung ist umfangreich und der Motor durchaus kräftig. Allradantrieb und Automatik sind hier allerdings nicht dabei. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise Parksensoren vorn und hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremssystem samt Personenerkennung und die Voll-LED-Scheinwerfer. Sogar das Navigationssystem samt Verkehrszeichenerkennung ist aufpreisfrei dabei. Optional gibt es nur noch wenige Ausstattungsdetails wie das Lederpaket und ein Schiebedach. Die Kfz-Steuer beträgt 192 Euro pro Jahr (Berechnung nach NEFZ). Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 17 noch moderat, Vollkasko (Klasse 21) und Teilkaskoversicherung (Klasse 24) dagegen kommen teurer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 682 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 GDI Pure	1.6 T-GDI Pure	1.6 CRDi Pure	1.6 CRDi Pure	2.0 CRDi Style 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591	4/1598	4/1598	4/1995
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	130 (177)	85 (116)	100 (136)	136 (185)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	161/4850	265/1500	280/1500	320/2000	400/1750
0-100 km/h [s]	11,5	9,2	11,8	11,2	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	205	175	180	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,2 S	7,6 S	5,0 D	5,0 D	5,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	165	175	132	132	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/24	17/21/24	19/21/24	19/21/24	19/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	172	192	226	226	284
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	571	610	553	562	716
Preis [Euro]	22.970	25.720	25.520	26.720	39.100

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.591 ccm
Leistung	130 kW/177 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	7,6 l
CO ₂ -Ausstoß	175 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,63 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.480/1.850/1.645 mm
Leergewicht/Zuladung	1.545/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	513/1.503 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.900 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nosovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,9/10,7/15,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 98W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	8,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,3/7,4/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	190 g/km (WTW* 226 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.545/565 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/890/1.510 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	162 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	115 Euro	Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	682 Euro		
Steuer pro Jahr	192 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/24		
Basispreis Tucson 1.6 T-GDI Style	32.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.760 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.290 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/1.150 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.150 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,3
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,8
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,3
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	4,0
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	5,2
Federung	2,8	Schadstoffe	2,7
Sitze	2,9		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,1		

Stand: September 2018
Test und Text: M. Ruhdorfer