

# Der neue Hyundai TUCSON

## Pressespiegel



## Wenn Falten den Charakter prägen

Die vierte Generation des Hyundai Tucson rollt an,  
und die hat es wirklich in sich.

# Der neue Hyundai TUCSON

## Inhalt

### Test- und Fahrberichte

Augsburger Allgemeine 06.02.2021   Fahrbericht Da hat sich viel verändert	3	kicker online · 16.12.2020   Fahrbericht Erleuchtet und elektrifiziert	18-19
auto motor und sport 05-2021/11.02.2021   Vergleichstest Hoch soll er streben	4-9	Ostthüringer Zeitung 01.02.2021   Fahrbericht Lichtspiele	20
Auto Straßenverkehr 05-2021/03.02.2021   Top-Test Premium-Premiere	10-13	Siegener Zeitung 10.12.2020   Fahrbericht Bestseller wieder in Bestform	21
Auto Bild 48-2020/26.11.2020   Test und Technik Hyundai wächst über sich hinaus	14-15	Rheinische Post 13.02.2021   Fahrbericht Liebe auf den zweiten Blick	22
Auto Zeitung 28-2020/25.11.2020   Fahrbericht Premium für alle	16-17	SUPERillu 06-2021/04.02.2021   Fahrbericht Wenn Falten den Charakter prägen	23



# Da hat sich viel verändert

Der Hyundai Tucson schafft technisch und optisch einen kräftigen Sprung. Bis auf zwei Motoren sind alle elektrifiziert.



Selbstbewusster, frischer und gereifter tritt der Hyundai Tucson jetzt auf.

**K**antiger, bulliger, technisch gereifter, moderner: So präsentiert sich nun die neueste Ausgabe des Hyundai Tucson. Und er beweist auch in einem kurzen Fahrtstest neben kleinen Schwächen sein Können.

Er ist einer der Verkaufsschlager des koreanischen Autoherstellers Hyundai: der Kompakt-SUV Tucson. Sieben Millionen Mal wurde er weltweit seit 2004 verkauft. Jetzt steht er in der vierten Auflage beim Händler und erfreut sich bei den Kunden bereits wieder großer Beliebtheit. Das liegt sicherlich zunächst einmal an seinem Äußeren. Er ist nicht nur geringfügig gewachsen, sondern bietet auch eine sportlichere Linienführung als bisher, einen markanteren Auftritt, eine frischere Gestaltung mit interessanten Details, vor allem auch an der Front.

Der positive Eindruck setzt sich auch im Innenraum fort. Das Raumgefühl ist gut, die Materialanmutungen ebenso. Auf den Sitzen und am Lenkrad fühlt man sich wohl. Die Armaturen wirken sehr übersichtlich und meist selbsterklärend, auch

wenn das große Display rechts mit einer Unmenge von Funktionen etwas weit nach unten gerutscht ist. Ablagefächer gibt es reichlich, die Bein- und Kopffreiheit ist auf allen Sitzplätzen hoch, die Rücksitzlehnen sind verstellbar und im Verhältnis 4:2:4 umlegbar. Sie ergeben mit dem großzügigen Kofferraum allerdings keine ganz ebene Ladefläche. Bei den Sitzen haben sich die Techniker einiges einfallen lassen: zum Beispiel, dass der Beifahrersitz vom Fahrersitz aus verstellbar ist und dass die Rücksitzlehnen vom Kofferraum aus umlegbar sind, es ein Ablagefach für die Gepäckraumabdeckung gibt.

Innovativ zeigt sich der Tucson auch bei den reichlich vorhandenen Assistenzsystemen, die, vor allem in der Ausstattungsstufe Prime, gar nicht alle aufgezählt werden können. Nur so viel: Der Spurhalteassistent ist jetzt auch in der Lage, Straßenränder zu erkennen, der Wagen verfügt über einen gelungenen Totwinkelassistenten (einschließlich Monitor) mit Bremseingriff, über ein Querverkehr-Antikollisionssystem

(hilft beispielsweise beim Rückwärtsausparken), über 360-Grad-Kameras und vieles mehr. Mit Sicherheits- und Konnektivitätssystemen ist das große Kompakt-SUV auf der Höhe der Zeit.

Mit zehn Varianten erweist sich auch die Motorauswahl als riesig. Nur zwei von ihnen sind nicht elektrifiziert. Der Testwagen, ein 136 PS Diesel mit 48-Volt-Bordnetz und kleinem Hybridantrieb, erwies sich als gut ausreichend, nie laut, trotzdem allzeit präsent. Das Siebengang-Automatikgetriebe, eine von vielen Varianten, schaltete absolut ruckfrei.

## DATEN

### Hyundai Tucson 1.6 CRDI Hybrid

• Hubraum:	1.598 ccm
• Leistung:	136 PS bei 4.000/min
• Drehmoment:	320 Nm ab 2.000/min
• Länge/Breite/Höhe:	4,50/1,86/1,65 m
• Leergewicht/Zuladung:	1.772/448 kg
• Anhängelast gebr.:	1.650 kg
• Kofferraum:	546 – 1.725 l
• 0 – 100 km/h:	11,6 s
• Top-Tempo:	180 km/h
• Verbrauch WLTP:	6,0 l Diesel
• CO <sub>2</sub> -Ausstoß:	158 g/km
• Energieeffizienzklasse:	A
• Preis ab:	36.900 Euro

Die Fahr- und Windgeräusche blieben auf niedrigem Niveau. Erfreulich gering zeigte sich die Wankbewegung, passend zum für einen Geländewagen allgemein guten Fahrkomfort mit exakter Lenkung.

Ein Sparwunder ist der Tucson auch als Diesel nicht, trotz Hybrid-Unterstützung, die laut Hyundai zwölf Prozent Ersparnis bringen soll. Im Alltag sind die vom Hersteller angegebenen 6,0 Liter kaum erreichbar, schon gar nicht in der Allradversion, die sich im Winterbetrieb als sehr positiv erwies. **Reinhold Radloff** ■

## FAZIT

Hyundai ist mit der Neuauflage des Tucson ein modernes Fahrzeug gelungen, das im Kompakt-SUV-Segment für Aufsehen sorgen dürfte – wegen seiner qualitativen Anmutung, des ansprechenden Designs, seiner Ausstattungsvollständigkeit und nicht zuletzt wegen seines interessanten Preises. Er dürfte sich zu einem echten Konkurrenten für Platzhirschen wie den VW-Tiguan entwickeln.

# Der neue Hyundai TUCSON



05-2021/11.02.2021 | Vergleichstest · Hyundai Tucson gegen Skoda Karoq

# Hoch soll er streben

Mit den Herausforderungen wachsen? Wenn sich einer damit auskennt, dann der Hyundai Tucson. Damit meinen wir nicht, dass er in der neuen Generation um 2,5 cm Länge zulegt, sondern dass er sich den Skoda Karoq als Gegner wählt. Die starken Allrad-Benziner im Vergleichstest.





## IM VERGLEICH

**HYUNDAI TUCSON**  
1.6 T-GDI 48 VOLT 4WD:  
180 PS, 9,7 l S/100 km  
Testverbrauch,  
577-1.759 | Kofferraum-  
volumen,  
ab 39.100 Euro

**SKODA KAROQ**  
2.0 TSI DSG 4x4:  
190 PS, 9,0 l S/100 km  
Testverbrauch,  
521-1.630 | Kofferraum-  
volumen,  
ab 39.370 Euro

# Der neue Hyundai TUCSON



05-2021/11.02.2021 | Vergleichstest · Hyundai Tucson gegen Skoda Karoq

Stattlichkeit im Auftritt?  
Kein Mangel daran beim Tucson.  
Der Karoq ist 10,2 cm kürzer



Es zählt zu den nachvollziehbarsten wie den meistenttäuschten Erwartungen von Aufsteigern, zu glauben, sie seien oben angekommen, wenn sie oben angekommen sind. Dabei hat man den Gipfel erst wirklich erreicht, wenn die eigene Anwesenheit dort nicht mehr als Zufall oder Besonderheit, sondern für selbstverständlich erachtet wird.

Seit seinem Start 2004 hat sich der Tucson mit jedem Modellwechsel weiter hochgearbeitet. Generation vier wächst nur sacht in den Dimensionen auf 4,50 Meter und doch über seine bisherigen Ambitionen und Talente hinaus, kommt mit 48-Volt-Mildhybrid, innovativer Assistenz und, nun, einfallsreichem Design. Ob das reicht, um sich bei den Kompakt-SUV an der Spitze festzukrallen? Klären wir im Vergleichstest mit dem aufstiegsroutinierten Skoda Karoq.

## Zur Sache, Plätze

Klingt zunächst unfreundlich, aber da die Entwickler ja auf alle Techniken und Entwicklungen aus dem VW-Konzern zurückgreifen konnten, musste Skoda für die eigene Karriere eigentlich nur eines neu erfinden: sich selbst. Aber wenn das Große, das Ganze schon passt, kommt es umso mehr auf die Details an. Genau in denen liegt die Stärke des soliden Karoq. Der erleichtert den Alltag mit cleveren Kleinigkeiten wie vielen Ablagen, einer 230-Volt-Steckdose, Taschenhaken hier, Eiskratzer da und



**58,1**  
Meter

genügen dem Tucson bei einer Vollbremsung aus 130 km/h mit warmer Anlage bis zum Stillstand – 6,2 Meter weniger als dem Karoq. Schon klar, was nun kommt, oder? Wenn der Hyundai steht, ist der Skoda noch 40 km/h schnell.

Spotlämpchen dort. Allerdings möbliert Skoda den Karoq als Sportline auch optional nicht mit den drei Einzelsitzen im Fond, die sich sonst verschieben, falten, neigungsstellen, aus- oder zur Zweier-Lounge umbauen lassen. Stattdessen klappt die bequeme Rückbank nur geteilt, mit flacher Stufe und nicht ganz eben, hat dazu nur eine kleine Durchlade.

Der Hyundai organisiert die Variabilität geschickter und ohne Innenkante am Kofferraum, dazu legt sich die dreiteilige, neigungsverstellbare Rücksitzlehne fernentriegelt richtig eben. Zudem lässt sich das Laderollo im Souterrain verräumen. Auch die Passagiere verräumt der Tucson weitflächiger – mit sechs Zentimetern mehr Normsitzraum im Fond. Pilot und Co. sitzen sechs Zentimeter höher als im Karoq, mit bester Aussicht, doch mit der Position passt es nicht recht auf den breiten, beheiz- und belüftbaren Ledersesseln. Von hier aus gilt es, im hochwertigen Cockpit eine Funktionsfülle zu bedienen, die im Tucson nicht nur an Umfang, sondern auch an Komplexität eine für Hyundai neue Quantität erlangt hat.

Bisher war das immer alles so eingängig durchsortiert mit richtigen Schaltern und Tasten. Nun aber gilt es, sich durch komplexere Touchscreen-Menüs zu tasten. Die Drehregler für Navi-Zoom und Lautstärke haben die Innenarchitekten wegverschönert, vieles – auch die Klimaregelung – wird nun über berühren-

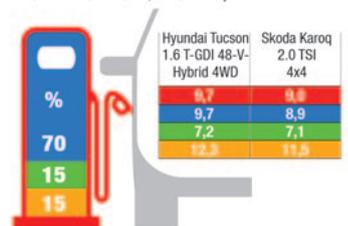
sible Tastenflächen organisiert. Allerdings sind die echte Sensibelchen, mitunter genügt ein versehentliches Drüberstreifen schon, um das Radio auszuknipsen. Klasse dagegen: Gegen 500 Euro Aufpreis gibt es für den Top-Tucson Totwinkelkameras.

Je nachdem, ob man nach links oder rechts blinkt, blenden sie ihr Bild in die digitale Tacho- oder Drehzahlanzeige ein. Das ist enorm hilfreich, aber nur bei guter Witterung. Bei schlechtem Wetter vernebelt Sprühregen die Sicht. Auch die anderen Systeme der umfangreichen Assistenzen wirken mitunter etwas benebelt. So setzt der Abstandstempomat des Testwagens bei sachtem Schneefall aus, der Spurhalteassistent grabscht grob und nicht immer zielsicher in die Lenkung.

Der Scoda Karoq assistiert weniger umfassend, aber auch weniger übergreifig. Doch stellt er bei der

## VERBRAUCH

**Verbrauchs** – So messen wir den Kraftstoffverbrauch 70% **Pendler-Verbrauch**: Mehrfach gefahrene Kurzstrecke von 21 km mit 70% Stadt-, 30% Überlandanteil  
15% **Eco-Verbrauch**: Ökonomisch gefahrenes 275 km langes Fahrprofil mit Stadt-, Überland- und Autobahnanteil, Autobahntempo 130 km/h  
15% **Sperrfahre-Verbrauch**: Konstantfahrt mit 160 km/h plus Verbrauchsinformation aus der Vergleichsfahrt; Landstraße und Autobahn, Autobahntempo > 130 km/h



Vergleichstest · Hyundai Tucson gegen Skoda Karoq



Die Bedienung bringt es trotz guter Grundstruktur mit Berührflächen sowie dem Wegfall von Drehrädern auf eine Komplexität, die Hyundai-Modelle bisher clever vermieden haben. Das erklärt sich auch mit neuen Funktionen wie Einblendungen der Totwinkelkameras oder Digitalinstrumente mit Stilvariationen.



# HYUNDAI

Einsame Spitze? Im Gegenteil, das Gedränge auf dem Gipfel wird größer, weil jetzt auch der Tucson ganz weit oben und mit den Besten wetteifert.



Dreiteilig klappbare Lehne, ebene Fläche, kleine Staufächer darunter.



Raumreiche Bequemlichkeit auf der Rückbank mit Lehnenverstellung.

## DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 48-V-Hybrid 4WD Prime	Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4 Sportline	
<b>Antrieb</b>			
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1.598	1.984	
Leistung	kW (PS) bei 1/min 132 (180) bei 5.500	140 (190) bei 4.200	
max. Drehmoment	Nm bei 1/min 265 bei 1.500	320 bei 1.500	
Kraftübertragung	Allradantrieb Siebengang-DKG	Allradantrieb Siebengang-DKG	
Testwagenbereifung	235/50 R 19 V Continental PremiumContact 6	225/45 R 19 W Bridgestone Dueler H/P Sport	
<b>Maße/Gewichte</b>			
Leergewicht/Zuladung	kg 1.637/533	1.583/635	
Länge × Breite (mit Spiegel) × Höhe	mm 4.500 × 1.865 (2.095) × 1.650	4.398 × 1.841 (2.025) × 1.628	
Radstand	mm 2.680	2.630	
Wendekreis links/rechts	m 11,4/11,4	10,9/10,9	
Gepäckraum	l/VDA 577/1.759	521/1.630	
Quadermaß klein	mm 510 × 910 × 710	390 × 980 × 740	
Länge × Breite × Höhe groß	mm 1.415 × 910 × 710	1.280 × 980 × 740	
Anhängelast/geladene	kg 750/1.650	750/1.900	
Innenbreite vorn/hinten	mm 1.500/1.465	1.490/1.450	
Innenhöhe vorn/hinten	mm 1.035/970	1.060/960	
Normalsitzraum	mm 770	710	
<b>Verbrauch/Reichweite/CO<sub>2</sub></b>			
Testverbrauch	l/100 km 9,7	9,0	
ams-Eco	7,2	7,1	
ams-Pendler	9,7	8,9	
ams-Sportfahrer	12,3	11,5	
CO <sub>2</sub> -Ausstoß im Test	g/km 226	209	
NEFZ-Verbrauch	l/100 km Super	Super	
Stadt/über Land/gesamt	7,0/5,4/6,0	8,5/5,5/6,6	
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km 7,2	8,4	
SchadstoffEinstufung/Effizienzklasse	Euro 6d/B	Euro 6d-Temp/C	
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	g/km 137/163	151/192	
Tankinhalt	l 54	55	
Reichweite	km 556	611	
<b>Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit</b>			
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h	6,0	5,0	
0 – 100 km/h	8,7	7,4	
0 – 120 km/h	12,4	10,6	
0 – 140 km/h	17,0	14,9	
0 – 160 km/h	23,7	21,0	
0 – 180 km/h	35,2	31,0	
0 – 400 m	16,3	15,4	
Zwischenspur	s		
60 – 100/80 – 120 km/h	4,9/6,4	4,2/5,6	
Höchstgeschwindigkeit	km/h 201	211	
<b>Bremswege</b>			
aus 100 km/h kalt	m 34,5	36,0	
aus 130 km/h kalt/warm	58,1/58,1	61,7/64,3	
aus 160 km/h kalt	87	93	
<b>Innengeräusche</b>			
bei 80 km/h	letzter Gang	67	64
bei 100 km/h	dB(A)	68	67
bei 130 km/h		71	70
bei 160 km/h		73	73
<b>Fahrversuche</b>			
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	63,1/63,2	60,5/60,7
doppelter Spurwechsel	km/h	131,1/131,6	126,5/127,3
Fahrdynamikbewertung		◀◀	◀◀
Lenkpräzision	indirekt/direkt	●●●●	●●●●
Balance	unter-/übersteuernd	●●●●	●●●●
ESP	konservativ/sportlich	●●●●	●●●●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●●●●	●●●●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●●●●	●●●●
<b>Kosten</b>			
Festkosten	Euro		
Steuer/Haftpflicht		183,-/494,-	289,-/342,-
Teilkasko <sup>2)</sup> /Wollkasko <sup>3)</sup>		133,-/580,-	98,-/451,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>3)</sup>			
bei 15.000 km/Jahr	Euro	311,-	294,-
bei 30.000 km/Jahr	Euro	555,-	528,-
Grundpreis	Euro	43.600,-	39.370,-
Testwagenpreis <sup>4)</sup>	Euro	44.580,-	39.370,-

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> ohne Wertverlust; <sup>4)</sup> inklusive fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras

# Der neue Hyundai TUCSON



05-2021/11.02.2021 | Vergleichstest · Hyundai Tucson gegen Skoda Karoq



Der Skoda Karoq integriert seine Passagiere inniger. Mit den Modi erweitern Antrieb und Fahrwerk die Möglichkeiten – von Freilauf beim Rollen bis zum größeren ABS-Regelintervall auf Schnee. Treffsicheres, komfortables Doppelkupplungsgetriebe, weniger Platz, gute Klimaregelung, vertrackte Bedienbarkeit des Infotainment.



Hatten Sie sicher schon gesehen am Tucson: „parametrische Muster“ im Stoßfänger, gläsernes Hyundai-Logo und Heckwischer am Dachspoiler.

Bedienung vor allem des Infotainments noch größere Ansprüche an Entdeckergeist und Geduld von Fahrer und Beifahrer, die er auf seinen langstreckenbequemen, haltstarken Sportsitzen tiefer ins Auto integriert.



**9,0**

**l/100 km**

verbraucht der Karoq im Test, was selbst für einen 190-PS-Benziner mit Doppelkuppler und Allrad nicht wirklich sparsam ist. Allerdings liegt der Tucson trotz 48-Volt-Mildhybrid mit 9,7 l/100 km noch darüber.

### Der ist wohl mild geworden

Wo wir eh beim Integrieren sind: In den Antrieb integriert der Tucson ein 48-Volt-Mildhybrid-System mit Riemenstartergenerator, der über die Kurbelwelle mit 12 kW mitboosten kann. Oder er speist per Rekuperation Strom in die 0,44 kWh kleine Lithium-Polymer-Batterie, die das Bordnetz mit Energie versorgt, wenn der Tucson beim Rollen nicht nur den Leerlauf einlegt, sondern dazu den Motor ausknipst. Zu diesem antriebslosen Segeln takelt sich der Antrieb jedoch nur im Eco-Modus auf.

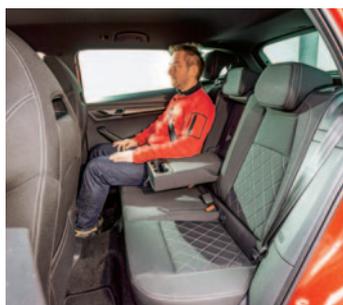
Da gelingt die Segelei oft, was den 1,6-Liter-Benziner aber nicht zu bemerkenswerter Effizienz verführt. Mit 9,7 l/100 km liegt der Tucson im Testverbrauch 0,7 l über dem ganz unhybridisierten Karoq. Und selbst mit kleinem Extraboost fühlt sich der Hyundai-Antrieb für 180 PS unmotiviert an, wenngleich das Doppelkupplungsgetriebe weich und emsig durch seine sieben Gänge schaltet. ▶

## SKODA

Nur einfach clever? Das mag ja der Ruf sein, der einem Skoda vorausieht. Aber dem eilt der Karoq mit 190 PS und Dynamik-Ambitionen fix davon.



Umgruppierbare Einzelsitze? Nicht für den Sportline. Klapp- und Innenkante.



Trotz all der Raumwunderlei des Querbaukastens engerer Fond.



## FAZIT



**1 HYUNDAI**  
*Der Tucson hat mehr Platz, federt komfortabler, bringt mehr Komfort- und Assistenzausstattung mit. Mit bissiger Verzögerung bremsst er den Karoq aus – trotz des müderen Motors.*



**2 SKODA**  
*Das vergnüglichere Handling und der effizientere, zupackendere Motor allein reichen nicht. Vor allem, weil der günstigere, aber engere Skoda nur durchschnittlich stark verzögert.*

Dagegen findet die Fahrt im Karoq mit dem kernigeren Zweiliter-Turbo zu einer Vehemenz, mit welcher der Skoda vor zehn Jahren bei den GTI hätte auftreten können. Trotz des besänftigenden Allradantriebs und des eher komfortablen als stürmischen Siebengang-DSG fühlt er sich mit 190 PS/320 Nm viel entschlossener an, was auch auf das straffe Fahrwerks-Set-up zutrifft.

Schon im Comfort-Modus der Adaptivdämpfer spricht der Skoda etwas herb auf Unebenheiten an, kommt nach langen Wellen dennoch leicht ins Pumpen. Das unterbindet die Sport-Kennlinie – den restlichen Federungskomfort aber auch größtenteils gleich mit dazu. Dafür geht es nun richtig los mit dem Handling. Mit der direkt ansprechenden, rückmeldungsforschen Lenkung biegt er resolut in Kurven, bleibt sehr sicher. Allerdings bremsst er viel schwächer als der Hyundai.

Den bremsst im Handling seine Besonnenheit in Agilitätsbelangen. Seine Lenkung spricht sachter und indirekter an, meldet gedämpfter zurück. Er kurvt schneller noch durch die Fahrdynamik-Prüfungen und doch träger und komfortabler über Land. Auch für den Tucson gibt es

nun Adaptivdämpfer (980 Euro), wobei die Kennlinien eng beieinanderliegen. Selbst im Sport-Modus steigert er sich nicht in harsche Dynamik-Ambitionen, steckt bis auf Querfugen herbe Unebenheiten gut weg. Auf Comfort spricht er sorgsam an, ohne in Kurven arg ins Wanken zu geraten.

Dazu bremsst der Tucson besser und hat ebenfalls Detail-Cleverness parat: Der gripstarke Allrad lässt sich zum Anfahren auf starren Durchtrieb fixieren, die Klimaautomatik kooperiert mit dem Navi, schaltet vor Tunneln auf Umluft. Schließlich überragt seine Serienausstattung noch die Reichhaltigkeit des Karoq.

Mal was Neues: Wegen intensiverer Unterhaltskosten und des höheren Preises verliert der Hyundai trotz fünf Jahren Garantie die Kostenwertung. Doch in den Eigenschaftskapiteln punktet er so viel Vorsprung zusammen, dass er am Ende noch klar vorn liegt. Bedenkt man, gegen wen der Tucson gerade gewonnen hat und wo er nun steht, darf man also feststellen: Das ist ja wohl der Gipfel. ■

Text: Sebastian Renz  
 Fotos: Achim Hartmann

## ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 48-V-Hybrid 4WD Prime	Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4 Sportline
<b>Karosserie</b>		
Raumangebot (20)	11	10
Außenabmessungen (5)	2	2
Kofferraum (15)	11	10
Zuladung (10)	6	8
Variabilität/Funktionalität (10)	9	8
Instrumente/Anzeige (5)	4	4
Bedienung (15)	12	11
Rundumsicht (10)	6	8
Qualitätsanmutung (10)	9	8
<b>Summe (100)</b>	<b>70</b>	<b>69</b>
<b>Sicherheit</b>		
Sicherheitsausstattung/-assistenz (40)	25	20
Licht (10)	6	8
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	6	4
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	3	1
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	7	1
Bremsweg (160 km/h) (5)	5	4
Pedalgefühl (5)	4	4
Fahrsicherheit (15)	14	14
<b>Summe (100)</b>	<b>70</b>	<b>56</b>
<b>Komfort</b>		
Federungskomfort (25)	21	19
Sitze vorn (15)	11	13
Sitze hinten (10)	9	8
Multimedia (20)	14	17
Komfort-Assistenzsysteme (10)	10	8
Klimatisierung (10)	8	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	3
Geräuscheindruck (5)	4	3
<b>Summe (100)</b>	<b>80</b>	<b>78</b>
<b>Antrieb</b>		
Laufkultur (10)	8	7
Durchzugskraft (10)	6	7
Leistungsentfaltung (5)	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	8	8
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit (15)	6	7
Zwischenbeschleunigung (5)	3	3
Testverbrauch (20)	7	8
Lademöglichkeiten (10)	–	–
Reichweite elektrisch (10)	–	–
Reichweite gesamt (5)	2	3
<b>Summe (100)</b>	<b>43</b>	<b>46</b>
<b>Fahrverhalten</b>		
Fahrdynamik (20)	8	6
Handling/Fahrspaß (25)	18	20
Lenkung (20)	16	18
Wendekreis (10)	2	3
Traction/Wintertauglichkeit (15)	14	14
Geradauslauf/Windempfindlichkeit (10)	8	8
<b>Summe (100)</b>	<b>66</b>	<b>69</b>
<b>Umwelt</b>		
CO <sub>2</sub> -Emission Eco-Verbrauch (35)	13	13
Emissionen nach NEFZ (10)	5	4
Abgasnorm (5)	5	3
<b>Summe (50)</b>	<b>23</b>	<b>20</b>
<b>Eigenschaftswertung (550)</b>	<b>352</b>	<b>338</b>
<b>Kosten</b>		
Testwagenpreis* (25)	19	25
Ausstattung* (10)	10	5
Aufpreisgestaltung (5)	2	4
Wiederverkaufschancen (10)	7	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	9	10
Wartung/Reparatur 100.000 km* (15)	15	15
Kraftstoffkosten 100.000 km* (15)	14	15
Garantie (10)	9	5
<b>Summe (100)</b>	<b>85</b>	<b>86</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>437</b>	<b>424</b>

1

2

\* Bester erhält volle Punktzahl

## Premium-Premiere

So, jetzt ist Hyundai also angekommen – bei den Premiums, und zwar mit dem neuen Tucson. Aber damit fängt die wirkliche Arbeit erst an, denn gerade wer in dieser Liga mitmachen will, darf KEINE SCHWÄCHEN zeigen. Wie sich der Tucson schlägt? Zeigt der Test.



Fotos:  
Achim Hartmann

Sicher haben Sie sich gerade heute Morgen auch gefragt, wie lange es den Glückskeks gibt. Nun, es heißt, er habe erstmals im frühen 19. Jahrhundert im Werk des Schriftstellers Tamenaga Shunsui unter der Bezeichnung „tsuijura senbei“ Erwähnung gefunden. Die Texte in den Keksen werden heute von firmeneigenen Autoren verfasst, der Weltmarktführer Wonton Food hat eine Datenbank mit 15.000 Sprüchen. Womöglich auch jene, ganz sicher asiatische Weisheit, die wir für den neuen Hyundai brauchen können: „Die wahre Mühe beginnt erst, wenn du den Gipfel des Berges erreicht hast.“ Damit willkommen zum Top-Test des Tucson, der Techniken und Talente mitbringt, die ihn bei den Kompakt-SUV auf die erhabene Augenhöhe von VW, Skoda, vielleicht gar Audi und BMW bringen.

Das ist natürlich nicht das Erste, was man bemerkt, sondern seine formale Stilistik. Über die Eleganz der in den Kühlergrill integrierten Tagfahrleuchten, von denen zwei als Blinker nebenschauspielern, mag jeder selbst urteilen. Doch alles zeugt von großer Sorgfalt und Aufwand. Zudem schafft der Tucson auf 4,50 Metern ein Raumangebot, bei dem es an Stattlichkeit weder für Passagiere noch Gepäck mangelt. Trotz 48-Volt-E-Werk eröffnet die Heckklappe ein Ladevolumen von 577 Litern – beim Testwagen mitunter ungewollt, wenn man zu nah am Heck und da am Sensor der Fußgängersteuerung vorbeiläuft.

### Der Totwinkelmonitor: eine einblendende Idee

Aber wo man schon mal da ist, bietet es sich an, an der Fernentriegelung

für die dreiteilige Rücksitzlehne zu zupfen, die sich dann vorgespannt flach legt. Ein kleines Souterrain gibt es unter dem Ladeboden, aber keinen Platz, um das Laderollo zu verklappen. Dafür klappen die Rücksitzlehnen mehrstufig nach vorn, um ihre Neigung zu variieren, was die Bequemlichkeit auf der Rückbank weiter steigert.

Aber nehmen wir nun Platz auf den großen, elektrisch verstell-, dazu beheiz- und lüftbaren Vordersitzen. Die räumt Hyundai in ein solide und hochwertig möbliertes Cockpit. Jedoch kommt bei der Marke zum ersten Mal die Eleganz der Einrichtung mit der Leichtigkeit der Bedienung in Konflikt. Sortierten die Entwickler die Bedienung bisher immer intuitiv mit vielen, klug positionierten, echten Tasten selbst seitlich am Touchscreen, gibt es nun neben und unter

dem 10,25-Zoll-Monitor etwa für Klima, Lautstärke oder die Menüs des Infotainments nur noch berührsensible Flächen. Die sind wahrlich Sensibelchen, reagieren mitunter bereits beim versehentlichen Drüberstreifen. Und nicht nur das Lautstärke-Drehrad hat Hyundai gewverschönt, sondern auch das für den Kartenmaßstab.

Es braucht daher etwas Zeit, bis man alles durchstiegen hat, was an der schier Menge an Funktionen liegt. Zu denen zählt eine überaus umfangreiche Assistenzausstattung, deren wichtigste Elemente (Spurhalte- und -folgeassistent, Notbremse, Verkehrszeichenerkennung, Rückfahrkamera) schon die Basisversion mitbringt. Der Testwagen kommt mit dem kompletten Arsenal, zu dem auch die Totwinkelkamera zählt. Sie kostet 500 Euro, und je nachdem, ▶



**STYLE HER**

Anders als einst der ix35 hat der Tucson einen eigenen statt belanglosen Stil.

**MILD GEWORDEN**

Den 1,6-Liter-Turbo unterstützt ein 48-Volt-Mildhybrid.



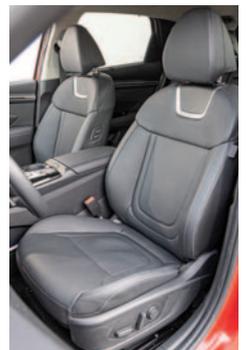
**FIXE IDEE**

Die Momentenverteilung des Allrads lässt sich auf 50:50 fixieren – gut fürs Anfahren.



**WARM UND KALT**

Beheiz- und lüftbare Sitze.



ob man den Blinker links oder rechts setzt, wird ihr hilfreiches Bild im Digitalinstrumenten-Display im Tacho oder Drehzahlmesser eingeblendet.

Auch sonst kann der Tucson einiges blendend, etwa mit adaptiven Dämpfern (980 Euro) Unebenheiten wegstecken. Nur kurze Unebenheiten überrempelt er harsch. Auch die Existenz des Sport-Modus sollte man nicht überbewerten, vermag er das Handling doch nicht sehr zu pointieren. Ist auch nicht nötig, denn einerseits passt das sichere und mit Allrad gripstarke Fahrverhalten genau für einen Familien-SUV. Andererseits hat der Tucson doch an Behändigkeit zugelegt, lenkt rückmeldungssensibler und präziser, ohne arg ins Wanken zu geraten. Das gesteigerte Handling-Talent lässt eben auch die Besonnenheit des Wagens nie ins Wanken geraten.



**LICHT OHNE SCHATTEN**

Zwei 10,25-Zoll-Monitore bilden die Anzeigen. Abschattungen für Gegenlicht? Nicht nötig.

► **SENSIBELCHEN** Statt echter Tasten und Drehregler hat der Tucson nur hochberührsensible Flächen.

# Der neue Hyundai TUCSON



05-2021/03.02.2021 | Top-Test · Hyundai Tucson



**DA SCHAU** Erschwerte Sicht nach hinten wegen breiter C-Säulen.

## Der Mildhybrid segelt nicht so hart am Wind

Etwas weniger Besonnenheit in Tempofragen ließen 180 PS erwarten. Die reinen Fahrleistungen klingen vehement, aber der Turbo muss sich doch anstrengen, trotz der eilfertigen Unterstützung des weich schaltenden Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes. Das legt im Eco-Modus beim Dahinrollen den Leerlauf ein, dann segelt der Tucson im Freilauf dahin. Passt alles (Temperatur, Ladezustand der 0,44-kWh-Batterie des 48-V-Systems), knipst die Elektronik dazu noch den Motor aus, um

die Effizienz zu erhöhen. Wobei Steigerungen möglich sein sollten, 9,7 l/100 km sind nicht wenig bei all dem Aufwand. Den lässt sich Hyundai nun stattlich bezahlen: 43.600 Euro kostet der Topbenziner im Tucson. Wobei die fürstliche Ausstattung – Allrad, Doppelkuppler, Mildhybrid und so ziemlich alles an Extras – den Preis relativiert. Aber nicht die Feststellung, dass sich Hyundai mit dem Tucson nun nach ganz oben gearbeitet hat. Oder als asiatische Glückskeks-Weisheit: „Wer auf einem Gipfel steht, ist dafür nicht vom Himmel gefallen.“ **Sebastian Renz**



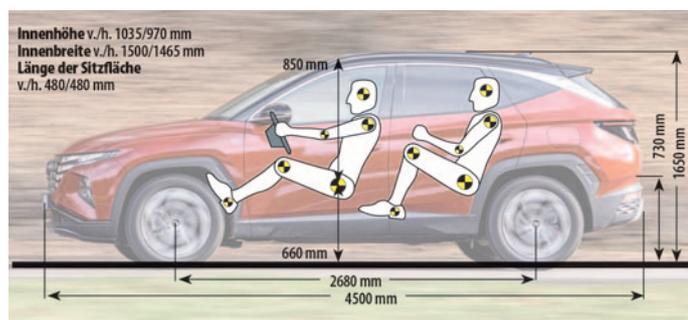
Ladevolumen  
577/1.759 l



**NA EBEN** Die dreiteilige Rücksitzlehne klappt zu einer Ebene mit kleinen Staufächern drunter.

**DAS BANKGEHEIMNIS** Viel Platz, gute Polster.

## ABMESSUNGEN



## DATEN

### HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI 48-V-HYBRID PRIME

#### ANTRIEB

Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter

Hubraum	1.598 cm <sup>3</sup>
Leistung	132 kW/180 PS
bei Drehzahl	5.500/min
max. Drehmoment	265 Nm
bei Drehzahl	1.500/min
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ)	137 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	161 g/km

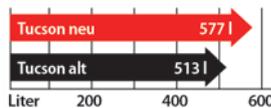
Allradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe

#### KAROSSERIE

Länge	4.500 mm
Breite	1.865 mm
Höhe	1.650 mm
Radstand	2.680 mm
Tankinhalt	54 Liter
Kofferraum	577–1.759 Liter

Anhängelast	
ungebremst/gebr.	750/1.650 kg
Serienbereifung	235/50 R 19 V
Testwagenbereifung	235/50 R 19 V
Reifentyp	Continental Premium Contact 6

Das Styling geht nicht auf Kosten der Funktion. Mehr Kofferraum im neuen Tucson.



#### MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	8,7 s
Zwischenspur	
60–100 km/h	4,9 s
80–120 km/h	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	
unbeladen	34,5 m
Innengeräusch	
bei 100/130 km/h	68/71 dB(A)
Normverbrauch (NEFZ)	6,0 Liter S
Normverbrauch (WLTP)	7,2 Liter S
Testverbrauch	9,7 Liter S
Achslast vorn/hinten	944/693 kg
Testwagenleergewicht	1.637 kg
Zuladung	533 kg
Wendekreis l./r.	11,4/11,4 m

#### PREIS/KOSTEN

Preis	43.600 Euro
Wertverlust	20.000 Euro
möglicher Rabatt <sup>1)</sup>	17 %
Finanzierung <sup>2)</sup>	
Jahreszins	1,49 %
Leasing <sup>3)</sup>	
Anzahlung/monatliche Rate	k. A.
Abgasnorm	Euro 6d
Steuer pro Jahr	183 Euro
Versicherung HK/TK/VK	18/24/23
Haftpflicht (50 %)	632 Euro
Teilkasko	657 Euro
Vollkasko (50 %)	1.344 Euro
Fixkosten	2.159 Euro
Monatskosten	
mit/ohne Wertverlust	918/355 Euro
Kilometerkosten	
mit/ohne Wertverlust	73,5/28,4 Cent
Ölwechsel	15.000 km/1 Jahre
Inspektion	30.000 km/2 Jahre
Garantie	
Technik/Lack	5/5 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Mobilität	5 Jahre

<sup>1)</sup> laut meinauto.de; <sup>2)</sup> über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15.000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; <sup>3)</sup> Kilometerleasing (15.000 km/Jahr).

## BEWERTUNG

### PLATZ MAX. 50 PUNKTE 32

Unter den Kompakt-SUV zählt der Tucson zu den Großen, aber auch zu den Geräumigen. Viel Platz in Fond und Kofferraum. Zuladung? Okay.

### KOMFORT MAX. 50 PUNKTE 39

Mit Adaptivdämpfern steckt der Hyundai auch herbe Unebenheiten sorgsam weg. Der Motor läuft kultiviert; hochwertige Einrichtung.

### HANDHABUNG MAX. 30 PUNKTE 21

Ganz so eingängig wie bisher gelingt die Bedienung mit Touchfeldern nicht mehr. Hohe Variabilität mit dreigeteilter, verstellbarer Bank.

### FAHRLEISTUNGEN MAX. 20 PUNKTE 18

Das reicht alles sehr gut aus, was der 180 PS starke Topbenziner auffährt. Doch wirkt der Turbomotor nie so richtig vehement.

### FAHRVERHALTEN MAX. 70 PUNKTE 54

Bei zugespitzter Dynamik hat sich der Tucson seine hohe Fahrsicherheit bewahrt. Allradantrieb sichert auf Eis und Schnee trittfesten Grip.

### SICHERHEIT MAX. 50 PUNKTE 40

Schon die Basis bringt ein gutes Assistenz-Arsenal mit. Neu: die hervorragende Totwinkel-Kameraeinblendung. Einfaches LED-Lichtsystem.

### UMWELT MAX. 30 PUNKTE 13

Für solch ein stattliches und schnelles Auto gehen 9,7 l/100 km im Testverbrauch in Ordnung.

### TESTERGEBNIS MAX. 300 PUNKTE 217

Bewertet nach Punkteschlüssel für Geländewagen und SUV

### KOSTENWERTUNG MAX. 150 P. 34

Das Topmodell ist sehr teuer, allerdings auch bis unters Dach mit Extras ausgestattet. Lange Garantie, aber kostspieliger Unterhalt.

### GESAMTERGEBNIS MAX. 450 P. 251

## FAZIT

*Nicht nur der beste aller Tucson, sondern der beste Hyundai überhaupt, den es bisher gab: geräumig, sicher, variabel, sehr hochwertig und nun ein sehr ernster Tiguan-Rivale.*

# Auf einen Blick

An sich gibt es nur zwei Motoren, einen 1,6-Liter-Benziner und einen 1,6-Liter-Diesel. Da es beide aber nicht nur zusätzlich als Mildhybrid, den Benziner sogar als Vollhybrid gibt, sondern dazu mit Vorderradantrieb, Allrad, manuellem und Doppelkupplungsgetriebe sowie in einer Version mit elektronischer Kupplung für automatischen Freilauf, wird das alles erstaunlich unübersichtlich. Allerdings ergeben sich für den Tucson drei Fav-

oriten. Erstens: der Basismotor ohne allen Schnickschnack zum günstigen Preis. Zweitens: der 48-Volt-Benziner mit 180 PS und Doppelkupplungsgetriebe. Drittens: der Vollhybrid. Und der Diesel? Nun, der bringt es nur auf schüttere 136 PS und kostet als 48-V dennoch nur 200 Euro weniger als der Vollhybrid, den Hyundai mit einer Sechsstufen-Wandlerrautomatik verbandelt und der es auf 230 PS Systemleistung bringt. Allrad? Kostet 2.000 Euro.

## MOTOREN UND PREISE

Motor	Ausstattung			
	Pure	Select	Trend	Prime
<b>Benziner</b>				
1.6 T-GDI (150 PS)	26.800,-	29.500,-	-	-
1.6 T-GDI 48-V iMT (150 PS)	-	30.500,-	33.500,-	38.000,-
1.6 T-GDI 48-V DCT (150 PS)	-	32.500,-	36.200,-	40.700,-
1.6 T-GDI 48-V iMT (180 PS)	-	31.400,-	34.400,-	38.900,-
1.6 T-GDI 48-V DCT (180 PS) Allrad	-	-	39.100,-	43.600,-
1.6 T-GDI Hybrid (230 PS)	-	35.400,-	38.900,-	43.400,-
1.6 T-GDI Hybrid (230 PS) Allrad	-	37.400,-	40.900,-	45.400,-
<b>Diesel</b>				
1.6 CRDi (136 PS)	-	31.600,-	34.700,-	-
1.6 CRDi 48-V DCT (136 PS)	-	34.900,-	38.700,-	43.200,-
1.6 CRDi 48-V DCT (136 PS) Allrad	-	36.900,-	40.700,-	45.200,-

iMT: Sechsgang-Schaltgetriebe mit elektr. Kupplung, DCT: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe



**1 SITZHEIZUNG** im Funktionspaket für Select für 350 Euro  
**2 KABELLOSE LADEFUNKTION** fürs Mobiltelefon, Serie ab Trend  
**3 SHIFT-BY-WIRE** Serie bei Automatik und Doppelkupplern

## Ausstattung

**PURE** Gar nicht lange her, da wäre das als Komplettausstattung durchgegangen: 17-Zoll-Alufelgen, Notbrems- und Spurfolgeassistent, Digitalradio, Handy-Einbindung, Klimaanlage und Rückfahrkamera. Mehr braucht es nicht wirklich – und gibt es auch nicht, für den Pure sind nur der Basisbenziner und keine Extras erhältlich.

**SELECT** Für 2.700 Euro Aufpreis kommen nun Klimaautomatik, Parksensoren hinten, die Dachreling und das Digitalcockpit dazu. Zudem können neben Sonderfarben auch drei Pakete (LED-Licht, Sitzheizung und Navigation) dazugebucht werden.

**TREND** Ab 3.000 Euro Aufpreis verlangt Hyundai für den Trend, aber

der bringt sehr viel mehr mit: 18-Zoll-Alufelgen, Navi, Sitzheizung vorn sowie Parksensoren rundum, schlüssellosen Zugang und Start, Voll-LED-Scheinwerfer, Abstands-tempotat und den erweiterten Notbremsassistenten. Zudem bietet Hyundai für ihn mehr Extras an, etwa Adaptivdämpfer, Soundsystem, Totwinkelwarner, Panoramaglasdach oder Dreizonenklima.

**PRIME** So, noch einmal 4.500 Euro dazu, dann ist aber wirklich fast alles drin: E-Heckklappe, Soundsystem, beheizte und gekühlte Sitze mit E-Verstellung vorn, Sitzheizung hinten sowie das erweiterte Assistenz-Ensemble, das sich nur hier um die Monitoranzeige der Totwinkelkameras ergänzen lässt.



**1 E-SITZVERSTELLUNG** mit Fondbedienung, Serie bei Prime  
**2 10,25-ZOLL-TOUCHSCREEN** im Navi-Paket, 1.400 Euro (Select)  
**3 KLIMAAUTOMATIK** Serie ab Select, 3 Zonen: 350 Euro (Trend)

## Extras und Highlights

**SICHERHEITSANZEIGE** 500 Euro kosten die Totwinkelkameras. Je nachdem, ob man links oder rechts blinkt, blenden sie ihr Bild in Tacho

oder Drehzahlmesser ein. Das funktioniert – abgesehen von Situationen mit sehr schlechter Witterung – zuverlässig und ist erstaunlich nützlich.

**LED-GRILLDESIGN-PAKET** Heißt wirklich so, besteht aus Voll-LED-Scheinwerfern und Tagfahr-LEDs, 850 Euro, Serie ab Trend.



## FAZIT Sebastian Renz

*Wir hoffen, Sie mögen ein leuchtendes Rot. Dann passt das für Sie mit unserer favorisierten Modellversion des Tucson: der Basis nämlich. Der 1.6 T-GDI Pure bringt schon mehr als alles Nötige mit, hat genug Leistung und kostet günstige 26.800 Euro. Extras gibt es ebenso wenig wie eine andere Farbe als Rot.*

*Es geht noch mehr? 1.6 T-GDI 180 PS Allrad mit Doppelkupplern als Trend, dazu das Assistenzpaket: 39.900 Euro.*





## Hyundai wächst über sich hinaus

Die Koreaner haben ihren kompakten SUV neu erfunden. Testfahrt mit dem Tucson als Hybridmodell mit 230 PS.

**D**A STEHST DU VOR diesem Auto, guckst auf die vielen Ecken und Kanten, auf Sicken wie mit der Axt geschlagen. Du steigst ein und blickst auf einen Monitor wie ein iPad hinterm Lenkrad, auf eine digitale Kommandozentrale in der Mitte wie aus einem Guss und anschließend in den Rückspiegel. Und du fühlst dich zehn Jahre jünger. Ja, es ist ein Hyundai. Oder genauer: der neue Tucson.

Bislang war der Kompakt-SUV eher was für Vernünftige, tat optisch nicht weh, war gut und günstig, fünf Jahre Garantie. Die vierte Generation macht einiges anders. Schauen wir ihr mal in die Augen: riesiger Kühler, Licht und Grill gehen ineinander über. Sind die LED-Leuchten des Tagfahrlichts aus, integrieren sie sich in den Grill. Sind sie an, werden die teilverspiegelten Lichter sichtbar. Und an der Seite ist der Kerl jetzt auf Kante genäht, in den Türen erkennen wir vorn und hinten ein Z, die Radhäuser sind nicht mehr rund, sondern eckig. Auf jeden Fall steht der neue Tucson stämmig da, fast schon kraftvoll-brachial.

Erst recht mit 19-Zöllern. Er ist um zwei Zentimeter auf 4,50 Meter gewachsen, hat in der Breite zugelegt, aber nur marginal in der Höhe. Mal sehen, wie das bei den meist älteren Kunden ankommt.

Und mal sehen, was sie zum Innenraum sagen. Bislang haben sie den Touch-Bildschirm oben auf den Armaturenträger montiert, also schön im Sichtfeld. Jetzt ist alles eine Etage tiefer gerutscht, integriert in eine reine Touch-Mittelkonsole. Oben Navi, darunter Klima-Einheit, aber keine Knöpfe und Drehregler mehr. Leider auch nicht für laut und leise, dafür müssen wir jetzt tippen, das kann Skoda besser. Doof auch, dass die Ablagen in den Türen nicht mit Filz ausgelegt sind und die Koreaner in den Cupholdern soften Kunststoff eingespart haben, hier wird der Schlüssel hin- und herfliegen.

Wollen wir meckern? Nee, erstens, weil die Sprachbedienung besser funktioniert als bei vielen Konkurrenzmodellen: Ziel ansagen, zwei Sekunden warten, losfahren.

Zweitens ist Ein- und Aussteigen vor allem auf den hinteren Plätzen ein Vergnügen, so viel Bein- und Kopffreiheit, so viel Raumgefühl. Und drittens ist der Kofferraum gewachsen, je nach Antriebsstrang um 33 bis 107 Liter, bis zu 620 Liter als Fünfsitzer und 1.799 bei dreifach umgelegter Rückbank sind eine Ansage. Wenn jetzt noch die Koreaner die Seiten mit Teppich statt mit kratzempfindlichem Kunststoff auskleiden, spendieren wir 'ne Runde Matjesbrötchen vom Fischmarkt für die Controlling-Abteilung.

Unser Testwagen ist ein Hybrid, einer ohne Stecker, also ohne E im Kennzeichen, der Plug-in kommt erst im Frühling mit 265 PS. Wir nehmen den Hybrid mit 230 PS Systemleistung, der aus einem 1.6er-Turbobenziner und einem 60-PS-Elektromotor und einer 1,49-kWh-Batterie besteht, 350 Nm abliefern und damit eine Menge Fahrspaß.



**Knöpfe und Drehregler raus!** Beim neuen Tucson setzt Hyundai auf Touch, auf Wunsch gibt es sogar ein Kamerabild des rückwärtigen Verkehrs in den Rundinstrumenten. Für Lenkung und Fahrwerk gibt's Applaus! Fühlt sich deutsch an, haben sie gut abgestimmt!

### DATEN

#### HYUNDAI TUCSON 1.6 HEV 4WD

<b>Motor</b>
Vierzylinder, Turbo, Hybrid, vorn quer
<b>Hubraum</b>
1.598 cm <sup>3</sup>
<b>Systemleistung</b>
169 kW (230 PS) bei 5.500/min
<b>max. Drehmoment</b>
350 Nm bei 1.500/min
<b>Antrieb</b>
Allradantrieb/Sechsstufenautomatik
<b>L/B/H</b>
4.500/1.865/1.650 mm
<b>Leergewicht</b>
1.709 kg
<b>Kofferraum</b>
620-1.799 l
<b>0-100 km/h</b>
8,3 s
<b>Spitze</b>
193 km/h
<b>Verbrauch</b>
5,6 l/100km (WLTP)
<b>Abgas</b>
CO <sub>2</sub> 127 g/km (WLTP)
<b>Preis</b>
ab 36.457 Euro



Sie haben die Sechsstufenautomatik so wunderbar mit dem Elektrosystem verschliffen, dass du es fast nicht merkst, wenn nach dem elektrischen (ruckelfreien!) Anfahren der Verbrenner übernimmt. Auch in Sachen Fahrwerk und Lenkung setzt Hyundai neue Maßstäbe. Das Auto fährt ziemlich deutsch, die Lenkung ist leichtgängig, exakt, gibt eine gute Rückmeldung. Das Fahrwerk hat uns richtig beeindruckt: wenig Wankaufbau, dafür guter Komfort selbst mit 19-Zoll-Alus. Mensch, Hyundai wächst über sich hinaus!

Günstig ist das alles nicht mehr. Der Tucson 1.6er-Turbobenziner mit 150 PS startet bei 26.124 Euro, es gibt ihn aber nur in Rot und ohne Zubehör.

Wenn es der 230-PS-Hybrid sein soll, empfehlen wir die Trend-Ausstattung. So kostet der Fronttriebler knappe 38.000 Euro. Klingt viel, dafür ist da aber auch schon (fast) alles drin, was glücklich macht, also Navi, warm für Popo (Sitzheizung vorn) und Finger (Lenkradheizung), Parkpiepser, 18-Zoll-Alus. Übrigens: Nach unserer Testfahrt standen auf dem Bordcomputer glatte sechs Liter Verbrauch. Und das bei einem 230-PS-SUV mit Turbobenziner. Mensch, Hyundai wächst über sich hinaus!

Andreas May ■



Ganz schön eckig, der neue Tucson. Den Heckwischer haben sie übrigens unterm Dachspoiler versteckt.

## FAZIT

*Geht's dem VW Tiguan jetzt ans Blech? Ja, denn Hyundai hat den Tucson ganz neu gedacht, setzt bei den Motoren auf 48-Volt-Bordnetz oder auf Hybride. Der SUV fährt Klasse, hat viel Platz, gute Ausstattung – und fünf Jahre Garantie.*

### URTEIL



## ERSTER EINDRUCK

### Das mögen wir und das nicht

Totwinkelwarner sogar per Video-Bild in den Instrumenten! Hyundai hat technisch aufgerüstet. Aber wir wünschen uns mehr Liebe zum Detail gegen Klappern.



Grill und Licht, alles verschmilzt zum Gesamtkunstwerk. Der neue Hyundai Tucson wird polarisieren.

\*\*\*\*\* = sehr gut, \*\*\*\* = gut, \*\*\* = befriedigend, \*\* = ausreichend, \* = mangelhaft

# Der neue Hyundai TUCSON



28-2020/25.11.2020 | Fahrbericht · Hyundai Tucson



## Premium für ALLE

Die vierte Tucson-Generation legt die Verfolgerrolle ab und entwickelt sich zum Trendsetter. Wir sind das neue Hybrid-Topmodell bereits gefahren.

Hyundai hält den Druck auf die Konkurrenz auch weiterhin hoch. Der neue Tucson könnte dabei vom grundsoliden Mitbewerber zum neuen Tempomacher seines Segments werden. Einfach die bisherige Generation, wie es bei der Konkurrenz zum Standard geworden ist, mit leichtem Make-up und digitalem Zierrat aufzuhübschen, kam dabei für Hyundai beim Generationenwechsel nicht in Frage. Der neue Tucson durfte sich komplett neu erfinden. Sein Design schreit das neue

Selbstbewusstsein geradezu heraus. Orientierte sich das Design-Team beim bisherigen Kompakt-SUV noch an den Layouts der Konkurrenz, präsentiert sich die vierte Generation endlich mit extrovertierter Eigenständigkeit – auch im modern konzipierten, klar strukturierten Innenraum.

### Wie eine moderne Lounge auf vier Rädern

Beim Raumangebot gab es bisher nichts zu bemängeln. Und da der Neue in allen Dimensionen nur leicht

wächst, bleibt es auch dabei. Das neue Cockpit verzichtet dafür auf klassische Instrumente. Hyundai gönnt dem neuen Tucson einen konsequent digitalen Anzeigenverbund. Dadurch entfällt auch die übliche Armaturenhäube. Der 10,25 Zoll große, zentrale Bildschirm dominiert die Mittelkonsole. Biederer Holzzerat wurde durch griffsympathische Stoffeinlagen ersetzt. Der Tucson wandelt sich vom beliebigen SUV zur mobilen Lounge. Das unterstreicht auch seine digitale Infra-

struktur. Dank BlueLink-Telematikdienste, Hyundai Live-Services und der neben vielen anderen Funktionen einfachen Smartphone-Integration ist der Hyundai jetzt online bestens vernetzt und kann über die BlueLink-App auch aus der Ferne mit seinem Fahrer kommunizieren. Zudem bietet das große SUV fast alle aktuellen Assistenzsysteme, um seinem Fahrer die Reise so entspannt wie möglich zu gestalten. Der Autobahnassistent arbeitet extrem verlässlich, hält das Auto entspannt auf ▶

## DIE RIVALEN



**BMW X1**  
Der Basispreis für den Bayer mit 136 PS und angetriebenen Vorderrädern liegt bei 32.266 Euro.



**Kia Sportage**  
Der Sportage steht kurz vor seiner Ablöse. Mit 132 PS und Frontantrieb kostet er nur 22.213 Euro.



**VW Tiguan**  
Frisch überarbeitet weiter auf Erfolgskurs. 130 PS und Frontantrieb gibt es für 28.206 Euro.

Abstand zum Vordermann, folgt teilautonom sehr souverän mittig der Fahrspur und kann sogar vor Kurven das Tempo selbstständig anpassen. Da werden selbst Premium-Kunden aus der Oberklasse beim Blick in ihre Ausstattungslisten neidisch.

Das Steuer selbst in die Hand zu nehmen, macht aber auch beim neuen Tucson noch immer am meisten Freude. Die selbst im Eco-Modus sportliche Abstimmung von Dämpfern und Lenkung wird im Sportmodus noch knackiger. Eine etwas größere Spreizung zugunsten eines sanfteren Federungskomforts würde aber dem offensichtlichen Lounge-Anspruch eher entsprechen. Der Selbstfahrer fühlt sich aber bestens

aufgehoben. Hyundai verzichtet beim neuen Tucson auf die leistungsstarken Diesel und elektrifiziert das Antriebsportfolio. Schon die kleinen Einstiegsbenziner lassen sich mit 48-Volt-Mild-Hybrid-Technologie ordern. Die Basis markieren aber nach wie vor der 1.6 T-GDI mit 150 PS für 26.124 Euro und der Einstiegsdiesel 1.6 CRDi mit 115 PS für 30.803 Euro.

Bis der große, 265 PS starke Plug-in-Hybrid und die angekündigte Sportvariante Tucson N im Lauf des nächsten Jahres das Angebot nach oben abrunden, ist der von uns gefahrene Voll-Hybrid 1.6 T-GDI HEV das Topmodell. Der ab 36.457 Euro erhältliche Teilzeitstromer mit Allradantrieb (2WD: 34.508 Euro) kom-

binert den 180 PS starken 1,6-Liter-Turbo mit einem in der Sechsstufen-Automatik untergebrachten E-Motor mit weiteren 60 PS. Angenehm direkt hängt das Antriebs-Ensemble am Gaspedal, managt elegant den Kraftfluss der beiden Antriebsquellen und speist, wann immer möglich, Energie zurück ins System. Den generierten Strom speichert dann ein 1,49 kWh großer Akku. Man muss schon sehr aufmerksam sein, um die unterschiedlichen Lastzustände im Fahrbetrieb zu bemerken, so fein hat Hyundai die Systeme miteinander arrangiert. Lediglich bei starker Leistungsabfrage, die den kleinen Vierzylinder an sein Drehzahllimit bringt, stört die angestrengt klin-

gende Tonlage des Turbodirekteinspritzers.

Bei der ersten Ausfahrt zeigt der Hybrid aber, dass er durchaus als Ersatz für den großen Diesel taugt. Nach zwei Stunden und über 100 km über Landstraßen und Autobahnen sowie durch die Stadt meldet der Bordcomputer magere 6,2 Liter pro 100 km. **Michael Godde** ■

## FAZIT

*Der neue Tucson drängt mit hoher Verarbeitungsqualität und moderner, digitaler Struktur ins Premiumsegment. Dabei dürften nicht nur seine Assistenzsysteme auf Oberklasseniveau die Konkurrenz aufschrecken lassen.*

### Das ist neu

**Elektrifiziert**  
Auch als Mild-, Voll- und Plug-in-Hybrid  
**Assistenzsysteme**  
auf dem Niveau der Oberklasse  
**Innenraum**  
Komplett digitaler Instrumentenverbund

### Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo  
Partikelfilter; 1.591 cm<sup>3</sup>;  
132 kW/180 PS; 265 Nm;  
E-Motor: 44 kW/60 PS;  
Lithium-Ionen-Batterie: 1,49 kWh;  
Systemleistung:  
169 kW/230 PS; 350 Nm;  
6-Stufen-Automatik; Allradantrieb;  
L/B/H 4.500/1.865/1.650 mm;  
Radstand 2.680 mm;  
Leergewicht/Zuladung 1.709/536 kg;  
Kofferraum: 616 – 1.795 l;  
0-100 km/h in 8,3 s; 193 km/h;  
WLTP-Verbrauch 5,6 l S/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Ausstoß 127 g/km;  
Grundpreis 36.457 Euro  
Alle Daten Werksangaben

Das neue Design folgt nicht den Vorgaben der Konkurrenz, sondern setzt selbstbewusst auf extrovertierte Eigenständigkeit.



**Komfortable,** üppig geschnittene Sitze, großzügiger Innenraum.

**Die Systemeinheit** aus 1,6-Liter-Turbo und E-Maschine arbeitet elegant und leistet 230 PS.



**Serienmäßige digitale Instrumente** im hochwertigen Cockpit, das ohne Armaturenhabe auskommt. 10,25-Zoll-Touchscreen auf der Mittelkonsole. **Top:** Der zuschaltende Totwinkelmonitor ergänzt den Seitenspiegel (o. links).

# Der neue Hyundai TUCSON

**kicker** online · 16.12.2020 | Fahrbericht · Hyundai Tucson

## Erleuchtet und elektrifiziert

Front- oder Allradantrieb – Mild-, Voll- und Plug-in-Hybrid – Preis ab 26.800 Euro.



Hyundai hat sein Kompakt-SUV Tucson einer Komplett-Erneuerung unterzogen. Der Tiguan-Konkurrent präsentiert sich in einem mutig-progressiven Outfit, an dem vor allem der außergewöhnliche Kühlergrill mit dem integrierten Tagfahrlicht auffällt. Die fünf Antriebsvarianten sind überwiegend elektrifiziert. Und im Frühjahr 2021 folgt eine Variante mit Plug-in-Hybrid.

Im Marktsegment der Kompakt-SUVs herrscht dichtes Gedränge. An der Spitze der deutschen Zulassungs-Charts behauptet sich beharrlich der VW Tiguan, in dessen Windschatten so gut wie jeder Hersteller einen Verfolger positioniert.

Hyundai ist unter den vielen Mitbewerbern mit dem Tucson vertreten, der in einem kurzen Intermezzo mal iX35 hieß. Dieser Tage stellt sich das SUV aus Südkorea in brandneuer vierter Generation vor und offenbart dabei eine erstaunliche Metamorphose. Bislang stellte sich die Rollenverteilung im Konzern so dar, dass Hyundai eher fürs Konservative zuständig zeichnete, während die Schwestermarke Kia stilistisch progressiv agierte. Im Falle des Tucson verhält sich das genau umgekehrt: Bei seiner Modernisierung hat Mut den Zeichenstift der Designer geführt,

der eng verwandte Kia Sorento sieht daneben etwas unspektakulärer aus.

### Der Kniff mit dem Grill

Der wahre Eyecatcher aber ist der prominente Kühlergrill, in dem die LED-Leuchten des Tagfahrlichts versteckt sind. Sichtbar machen sie sich erst, wenn sie eingeschaltet werden. Und eines der fünf LED-Elemente übernimmt jeweils die Funktion einer Blinkleuchte.

Ganz schön selbstbewusst, wie der Neuling aus dem Hause Hyundai zu seiner SUV-Identität steht. Der 4,50 Meter lange und üppige 1,87 breite Tucson steckt in einem kraftvoll-bulligen Outfit, seitlich gibt er sich nicht nur eine, sondern mehrere Kanten, das Heck ziert ein durchgehendes Leuchtenband, der rückwärtige Seitenwischer verbirgt sich unter dem Dachspoiler.

Im eleganten Cockpit haben die Koreaner mit sicherer Hand und unter Anwendung zielgerichteter Digitalisierung Ordnung geschaffen. Ausstattungsabhängig rückt ein digitales Fahrerdisplay ins Blickfeld,

in den Armaturenträger integriert finden sich nun zudem zwei Touchscreens, die sich zu einer optischen Einheit fügen; der obere visualisiert das Infotainmentsystem, der untere dient den Klimatisierungsfunkti-



Aufgeräumt und ergonomisch gut strukturiert: Cockpit im Tucson.

**Kommt im Frühjahr 2021:**  
Hyundai Tucson als  
Plug-in-Hybrid.

nen. Physische Bedienelemente haben weitestgehend ausgedient, auch die Lautstärke wird per Fingertipp (oder über das Lenkrad) geregelt. Zudem hält sich eine Sprachbedienung bereit, die auf frei formulierte Befehle reagieren soll, sich bei einer ersten Erprobung aber mit Hinweis auf die – von uns gar nicht wahrnehmbaren – Hintergrundgeräusche aber eher verständnislos zeigte.

### Viel Platz an Bord

Im Vorgängervergleich ist der Tucson kaum gewachsen; dass er trotzdem ein verbessertes Platzangebot bietet, ist dem Umstieg auf eine komplett neue Plattform zu danken. Das räumliche Wohlgefühl beginnt beim gymnastisch unbelasteten Zustieg auch für die Fondpassagiere, setzt sich bei der großzügigen Beinfreiheit im rückwärtigen Bereich fort und endet beim Kofferraumvolumen, das um 107 Liter auf nunmehr 620 bis fast 1.800 Liter erweitert wurde.

Unsere erste Probefahrt erfolgte mit dem 100 kW/136 PS starken Vierzylinder-Diesel 1.6 CRDi, der auf die Unterstützung durch ein 48-Volt-Hybridsystem zurückgreifen kann, immer mit einem fein schaltenden Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (7DCT) kombiniert ist und – wie im Falle unseres Testwagens – auch mit Allradantrieb arbeitet.

### Schalten per Tastendruck

Die Fahrstufen werden nicht über einen konventionellen Wählhebel, sondern via Tastendruck eingelegt. Eine komfortable Lösung, an die man sich schnell und gern gewöhnt. Wir drücken auf „R“ und rangieren zurück, das gestochen scharfe Bild der serienmäßigen Rückfahrkamera und die 360-Grad-Rundumansicht helfen dabei. Bildstark gibt sich der Tucson auch, sobald der Blinker gesetzt wird – beim Abbiegen, Fahrspurwechsel oder Überholen spielt er das Geschehen im Toten Winkel ins Fahrerdisplay ein. Eine deutlich bessere Lösung als der digitale Außenspiegel des Audi e-tron, der es

erforderlich macht, den Blick leicht in Richtung des in die Türinnenseite integrierten Monitors abzuwenden.

Toll ist die gleichermaßen sichere wie komfortable Fahrwerksabstimmung gelungen. Schlaglöchrigen Asphalt bügelt der Tucson sensibel aus, so geht entspanntes Reisen!

Nominell verbraucht der 1.6 CRDi 48-Volt-Hybrid AWD 4,7 l/100 km, uns zeigte der Bordcomputer eine Ecke mehr – 7,4 l/100 km – an.

Schon serienmäßig fahren allerlei elektronische Copiloten mit – ein Aufmerksamkeits-, Fernlicht-, Spurhalte- und Notbremsassistent mit wachsamem Auge auch auf Fahradfahrer ebenso wie eine Verkehrszeichenerkennung mit Geschwindigkeitsassistent sowie ein Spurfolgeassistent.

### Ferngesteuert Parken

Optional und ausstattungsabhängig lassen sich beispielsweise ein Querverkehrswarner, ein navigationsbasierter arbeitender Adaptiv-Tempomat mit radarbasierter Abstandsregelung oder der Insassenalarm an Bord bitten, der Hupe und Warnblinkanlage aktiviert, wenn – so etwas soll es scheinbar geben – Mensch oder Tier versehentlich im verschlossenen Auto zurückgelassen werden. Und auch ferngesteuert ein- und ausparken kann der Tucson.

Das Antriebs-Portfolio rekrutiert sich durchweg aus 1,6-l-Vierzylindern.



### Hyundai Tucson in Kürze:

Wann er kommt: Ist bereits im Handel.

Wen er ins Visier nimmt: VW Tiguan, Kia Sorento, Mazda CX-5, Ford Kuga, Toyota RAV4 etc.

Was ihn antreibt: Benziner mit 110 kW/150 PS, Diesel mit 85 kW/115 PS. 48-Volt-Hybride mit 110 kW/150 PS und 132 kW/180 PS (Benziner) sowie mit 100 kW/136 PS. Vollhybrid mit 169 kW/230 PS.

Was er kostet: Ab 26.800 Euro.

Was noch folgt: Im Frühjahr 2021 ein Plug-in-Hybrid. Eine sportliche N-Line-Version.

An reinen Verbrennungsmotoren bietet der Tucson einen Benziner mit 110 kW/150 PS sowie einen Diesel mit 85 kW/115 PS. Die 48-Volt-Mildhybrid-Benziner leisten wiederum 110 kW/150 PS sowie 132 kW/180 PS, der entsprechend elektrifizierte Diesel – den wir auf unserer Probefahrt kennengelernt haben – 100 kW/136 PS.

Zum Vollhybrid wird der Tucson als 1.6 T-GDI HEV, der einen 132 kW/180 PS starken Benziner mit einem 60-PS-Elektromotor zu einer Systemleistung von 169 kW/230 PS kombiniert und kurze Strecken rein elektrisch zurücklegen kann. Im Frühjahr schiebt Hyundai außerdem einen extern an der Steckdose aufladbaren Plug-in-Hybrid nach.

### Der Preis ist heiß

Ein echtes Wort ist der Basispreis: Der Tucson Pure mit 150-PS-Benziner ist schon ab 26.800 Euro zu haben, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, die bereits genannten Fahrassistenten, Klimaanlage, Digitalradio und Rückfahrkamera inklusive. Wissen muss der Interessent freilich, dass es den Einsteiger ausschließlich in Rot gibt und dass keinerlei Sonderausstattung hinzugebucht werden kann. Die besseren Ausstattungsvarianten heißen Select, Trend und Prime. Unser 1.6 CRDi 48 V kostet als Fronttriebler ab 34.900 Euro, wer Allradantrieb wünscht, muss 2.000 Euro drauflegen. Und der Vollhybrid 1.6 T-GDI startet bei 37.400 Euro.

Ulla Ellmer ■



**Tucson-Heck:** Mit durchgehendem Leuchtenband und unter dem Dachspoiler versteckten Scheibenwischer.

# Der neue Hyundai TUCSON



01.02.2021 | Fahrbericht · Hyundai Tucson

## Lichtspiele

Der Hyundai Tucson macht mit seiner Diamantschliff-Optik was her.



Wenn die Zündung eingeschaltet ist, leuchten die Lichter. Das Kompakt-SUV gibt es mit Benzin- und Dieselmotoren und auch elektrifiziert.

Die erste Ausfahrt ist fast vorüber. Ich stelle den neuen Hyundai Tucson in Gera vor der Orangerie ab. Lokalkolorit auch beim Foto.

Ein Pärchen kommt angeschlendert, der junge Mann schaut nach dem Auto und sagt beim Betrachten der Frontpartie: „Das habe ich so noch nicht gesehen.“ Ich stimme zu und erkläre ihm kurz, was es mit dem sogenannten „parametrischen Kühlergrill“ auf sich hat. Die Diamanten leuchten, weil ich fürs Foto die Zündung eingeschaltet habe. Die zuvor versteckten LED-Leuchten springen an und geben dem SUV ein völlig neues Gesicht. Je eines der fünf LED-Elemente rechts und links außen fungiert zusätzlich als Blinkleuchte. Steht das Fahrzeug still integrieren sich die Leuchten in den Kühlergrill. „Gut gemacht“, meint der junge Mann und stiefelt davon. Recht hat er. Der Tucson in vierter Generation ist ein Hingucker, keine Frage.

Hyundai hat in die Optik investiert. Gekonnt. Das seitliche Chromband schlängelt sich vom Gehäuse

**Voll digital:**  
Der Hyundai Tucson will betatscht werden, das gelingt aber völlig problemlos.

der Außenspiegel bis nach hinten. Der Heckscheibenwischer winkt aus dem Dachspoiler, das Markenlogo wurde in die Heckscheibe eingelassen, wirkt dreidimensional. Da findet auch der Eiskratzer keinen Widerstand. Auch innen wirkt alles wie aus einem Guss. Zwar voll digital, aber es gibt noch Tasten und Symbole, die ich drücken kann. Einen Ganghebel gibt es nicht, die Fahrstufen werden per Knopfdruck aktiviert.

So. Die Bilder sind im Kasten. Zurück zur Redaktion. Als ich als Linksabbieger vom Parkplatz rolle, natürlich den Blinker gesetzt habe,



spielt mir eine Kamera das Bild vom toten Winkel im rechten oder linken Rundinstrument ein. Den eiligen Radfahrer habe ich auf dem Schirm, lasse ihn passieren und bin dann an der Reihe. Der Tote-Winkel-Assistent ist auch auf der Autobahn hilfreich. Blinker setzen, ein kurzer Blick auf das Display, die graue Piste ist auto-leer – freie Fahrt zum Überholen.

Sehr zur Freude der hinter mir fahrenden Autos hält der Autobahn-Assistent den Tucson in der Mitte der Fahrspur und passt die Geschwindigkeit mithilfe der Navigationsdaten an, zum Beispiel, wenn es mal kurvig wird auf der A4.

## DATEN

### Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV

- Kompakt-SUV
- Motor: 4-Zylinder-Ottomotor mit Turboaufladung und Benzin-Direkteinspritzung
- Antrieb: Front
- Hubraum: 1.598 cm<sup>3</sup>
- Leistung: 132 kW (180 PS)
- Max. Drehmoment: 265 Nm bei 1.500 bis 4.000 U/min
- Elektromotor: 44,2 (60 PS) und 265 Nm Drehmoment
- Batteriekapazität: 1,49 kWh
- Systemleistung: 169 kW (230 PS)
- Max. Drehmoment: 350 Nm
- Kraftstoffverbrauch: innerorts: 5,3 Liter; außerorts: 4,7 Liter kombiniert: 4,9 Liter
- CO<sub>2</sub>-Emission: 112 g/km
- Getriebe: Sechsstufen-Automatik
- 0 auf 100 km/h: 8,0 s
- Spitze: 193 km/h
- Länge/Breite/Höhe mm: 4.500/1.865/1.650
- Kofferraumvolumen: 616 – 1.795 l
- Leergewicht: 1.639 – 1.760 kg
- Preis: ab 35.400 Euro

Zum ersten Kennenlernen fahre ich einen Tucson Hybrid. Da geht was. Zu den 132 kW (180 PS) des 1.6-Benziners gesellt sich ein vor dem Automatikgetriebe montierter Elektromotor mit 44,2 kW (60 PS), was sich zu einer Systemleistung von 169 kW (230 PS) aufbaut.

Den Durchschnittsverbrauch gibt Hyundai mit 4,9 Litern an. Das lässt sich bei zurückhaltender Fahrweise realisieren. Beim Bremsen oder Ausrollen gibt der E-Motor den Generator, lädt die Batterie. Der Tucson Hybrid gefällt mit Laufruhe, Kraft und tadelloser Federung. Wer den Sport-Modus wählt – dann leuchten die Rundinstrumente teuflisch rot – der treibt den Verbrauch in den roten Bereich. Muss man ja nicht immer machen. Und wer nichts von Hybriden hält, den Tucson gibt es auch mit Benzin und Dieselmotor, Doppelkupplungsgetriebe und optional Allradantrieb. Dürfte für jeden etwas dabei sein. Und wenn schon keine Diamanten zu Hause in der Schatulle, dann doch wenigstens am Auto. **Andreas Rabel** ■

SUV gibt es längst wie Sand am Meer, und vor allem in der Kompaktklasse hat man sich so langsam daran satt gesehen. Doch Hyundai will das Segment jetzt mit einem frischen Look aufmischen und der müden Kundschaft die Augen öffnen: Wenn jetzt zu Preisen ab 26.124 Euro die vierte Generation des Tucson an den Start geht, gibt es deshalb nicht nur viel schlaue Elektronik auf der Ausstattungsliste und sparsame Elektrik für die Antriebe, sondern auch die Designer präsentieren eine neue Sicht der Dinge.

„Die Einführung der vierten Generation des Tucson bedeutet einen weiteren Meilenstein für Hyundai, weil wir jetzt elektrifizierte Versionen unserer kompletten SUV-Flotte anbieten“, sagt Jürgen Keller, Geschäftsführer von Hyundai Motor Deutschland.

„Mit zeitgemäßer Antriebspalette und zukunftsweisendem Design soll der Tucson eines der entscheidenden Modelle für den Erfolg der Marke in Deutschland und Europa bleiben“, so der Hyundai-Deutschland-Chef.

Die Revolution findet vor allem an der Front statt. Denn Hyundai hat den üblichen Zweiklang von Grill und Scheinwerfern aufgelöst und das Tagfahrlicht so in der Bugmaske integriert, dass es zum integralen Bestandteil wird und der Tucson so über das gesamte Gesicht strahlt und damit tatsächlich unverwechselbar wird – selbst wenn er ansonsten zwar gefällig aber eher gewöhnlich aussieht.

Einen ähnlichen Effekt der Einzigartigkeit erreichen die Designer im Innenraum: Wo die Konkurrenz mittlerweile immer größere Bildschirmlandschaften installiert, stecken die Koreaner ein vergleichs-



**Auf Erfolg programmiert:** Mit zeitgemäßer Antriebspalette und zukunftsweisendem Design soll der Tucson auch in vierter Generation eines der entscheidenden Modelle für den Erfolg der koreanischen Marke bleiben.

## Bestseller wieder in Bestform

Die vierte Generation des Hyundai Tucson rollt an, und die hat es wirklich in sich.

weise kleines Tablet hinter das Lenkrad und verzichten auf die übliche Hutze darüber. Das lässt das Cockpit nicht nur leer und damit recht luxuriös aussehen, sondern verbessert zudem auch noch den Überblick.

Während die Form also radikal weiterentwickelt wurde, hat Hyundai das Format nur marginal verändert. Zwar steht der Tucson auf einer neuen Plattform, legt aber in der Länge und Breite nur um zwei und im Radstand um einen Zentimeter zu. Trotzdem bietet er bei nun 4,50 Metern Länge und 2,68 Metern zwischen den Achsen innen spürbar mehr Platz – mit drei Zentimetern mehr Beinfreiheit für die Hinterbänker und je nach Konfiguration bis zu 107 Litern mehr Kofferraum. Nicht umsonst passen hinter die große Klappe jetzt zwischen 620 und 1.799 Liter.

Dass der neue Hyundai Tucson den VW Tiguan buchstäblich alt aussehen lässt, liegt aber nicht allein an der Form. Sondern die Koreaner punkten auch mit reichlich neuer Technik und haben vor allem elek-

tronisch aufgerüstet. Das Infotainment-System geht nicht nur online und entspannt die Insassen mit Kaminfeuer oder akustischen Winterlandschaften, sondern übernimmt im Zusammenspiel mit dem Smartphone auch die Fußgängernavigation für die letzte Meile.

Während Hyundai bei der Ausstattung vor allem auf Elektronik setzt, geht es beim Antrieb um die schrittweise Elektrifizierung. Von den Einstiegsvarianten abgesehen, kombinieren die Koreaner ihren 1,6-Liter-Motor deshalb immer mit einem 48-Volt-Mild-Hybrid-System und bieten ihn als Diesel mit 115 oder 136 PS und für die Otto-Fraktion mit 150 oder 180 PS an – immer mit Schalt- oder Doppelkupplungsgetriebe, Front- oder Allradantrieb. Und weil er vor allem in Asien und Amerika so gefragt ist, gibt es den Tucson auch als Hybriden. Dann kommen zum Vierzylinder noch eine E-Maschine von 60 PS sowie ein 1,5 kWh großer Akku. Der erlaubt zwar nur ein paar wenige Kilometer rein elektrischen Fahrens, sorgt aber

für Ruhe und Entspannung im Stadtverkehr und lässt den Tucson in freier Wildbahn umso sportlicher ausschreiten. Nicht umsonst kommt das Doppel auf eine Systemleistung von 230 PS und beschleunigt mit maximal 265 Nm in 8,3 Sekunden auf Tempo 100, kommt aber schon bei weniger als 200 km/h aus der Puste. Immerhin liegt der Normverbrauch bei politisch beinahe korrekten 5,6 Litern.

So reizvoll die Kombination aus Stille und Spurtvermögen auch sein mag, verliert der Hybrid bald seinen Charme. Denn im Frühjahr kommt der Tucson auch als Plug-in Hybrid, hat dann sogar 265 PS Systemleistung, fährt mit einem 13,4 kWh großen Akku bis zu 60 Kilometer rein elektrisch und wird vom Staat auch noch kräftig bezuschusst. Selbst wenn er deutlich mehr kosten dürfte als der Hybrid, der die Preisliste in der gehobenen Ausstattungsvariante aktuell mit 44.255 Euro anführt, könnte er nicht nur zur besseren, sondern dann sogar zur günstigeren Wahl werden. **Thomas Geiger** ■

# Der neue Hyundai TUCSON

RHEINISCHE POST 13.02.2021 | Fahrbericht · Hyundai Tucson

## Liebe auf den zweiten Blick

Der neue Hyundai Tucson kommt deutlich sportlicher und markanter daher.



Das fällt auf Nein, Liebe auf den ersten Blick ist der neue Hyundai Tucson Hybrid wahrlich nicht. Zu gewöhnungsbedürftig sind die kantigen Radhäuser, die vorne und hinten zu einem Z zusammenlaufen und beinah brachial in die Karosserie geschnitten sind. Zu gewöhnungsbedürftig ist die schmale, geschwungene Linie des Cockpits mit den Lüftungsdüsen, die sich bis zur Tür erstreckt. Doch wie so oft im Leben lohnt ein zweiter Blick – und je mehr Zeit man mit dem neuen Tucson verbringt, desto größer wird die Freude.

Keine Frage, die vierte Generation des koreanischen SUV kommt deutlich sportlicher und markanter daher als der „alte“. Vor allem der sogenannte „parametrische Kühlergrill“ sticht heraus: Zehn LED-Elemente bilden ein Dreieck auf jeder Seite und fungieren gleichzeitig als Tagfahrlicht und Blinkleuchte. Auch die schicke, durchgehende Lichtleiste am Kofferraum erinnert mehr an einen Porsche Cayenne als an seine „Klassenkameraden“ VW Tiguan oder Nissan Qashqai.

Raum für Fahrer und Mitfahrer bietet der gewachsene Koreaner reichlich. Der Kofferraum hat noch mal deutlich zugelegt und fasst 100 Liter mehr als das Vorgängermodell.

So fährt er sich Der Tucson 1.6 T-GDI Hybrid fährt mit Teilstrom ohne Stecker und kommt mit seinen 230 PS sehr gut von der Stelle. Die Sechstufen-Automatik erhöht den Fahrkomfort. Zwei nette Gimmicks seien noch erwähnt: Zum einen lässt sich das Auto per Schlüsselfernbedienung ein- und ausparken, was mit etwas Vorsicht auch gelingt. Zum

anderen werden beim Blinken die „toten Winkel“ per Videobild in die Armaturen übertragen.

Das kostet er Die Basisversion Pure mit 150 PS startet bereits bei 26.124 Euro. Der Testwagen kommt mit adaptiver Fahrwerkeinstellung, Assistenzpaket und Speziallackierung auf stolze 46.470 Euro.

Für den ist er gemacht Der neue Tucson ist ein Familienauto durch und durch, bereitet aber auch sportlichen Fahrern großen Spaß.

Christian Hensen ■

### ZAHLEN UND FAKTEN

#### Tucson 1.6 T-GDI Hybrid

Hubraum	1.598 ccm
Leistung	169 kW (230 PS)
0-100 km/h	8,0 sec
max. Geschwindigkeit	193 km/h
Länge	4,50 m
Breite	2,13 m
Höhe	1,65 m
Gewicht	1.830 kg
Kofferraum	616-1.795 l
Verbrauch	5,6 l Benzin (WLTP)
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	149 g/km (WLTP)
Testwagenpreis	46.470 Euro

### SUBJEKTIVE BEWERTUNG

Charme	●●●○
Spaßfaktor	●●●○
Wohlgefühl	●●●●





Volldigitales Cockpit, mit Smartphone-Anschluss. Monitor etwas tief. Extra-Panel für Heizung und Klima.



Ein Trolley füllt diesen 616-Liter-Kofferraum natürlich nicht aus.



Eingebettet in den wabenförmigen Kühlergrill ist das teilverspiegelte Tagfahrlicht, das erst sichtbar wird, wenn es eingeschaltet ist.

#### CLEVERE TECHNIK

### Digitaler Blick in den toten Winkel

- Die Bereiche neben und hinter dem Fahrzeug, die ein Fahrer nicht im Rückspiegel sieht, nennt man tote Winkel.



Eine hochbrisante Lücke, die speziell beim Rechtsabbiegen schon für unzählige schwere Unfälle gesorgt hat.

- Mit dem Assistenzpaket+ (980 Euro) überwachen Kameras beim Tucson diesen Bereich und zeigen ihn direkt im Cockpit an, sobald der Blinker gesetzt ist. Für diesen Moment wechselt also die Funktion des jeweiligen Rundinstruments. Wirklich clever!

# Wenn Falten den Charakter prägen

Neuer Hyundai Tucson: Maskuliner Typ mit smartem Innenleben.

Manche Autos sind ebenso glatt wie verwechselbar. Nicht so der neue Hyundai Tucson. Der trägt seine ins Blechkleid gepressten Falten, die ihm im Zusammenspiel mit der markanten Wabenfront einen maskulinen Charakter verleihen, mit Stolz. Dies trifft allerdings eher auf die äußere Wahrnehmung zu.

Innen zeigt der Hyundai seine smartere Seite. Damit sich wirklich alle wohlfühlen, sind auch die Lehnen der Rücksitze neigbar, was eine angenehme Ruheposition ermöglicht. Gediegener Federungskomfort, die individuelle Beleuchtung in 64

wählbaren Farben und gedämpfte Fahrgeräusche untermalen die chillige Atmosphäre.

Doch keine Sorge, der Fahrer bleibt hellwach. Nicht nur, weil seine Aufmerksamkeit pausenlos überwacht wird. Sondern auch, weil ihn der kräftige Hybridantrieb im getesteten Tucson voll bei Laune hält. Das souveräne Doppelherz mobilisiert 230 PS, wobei ein Benziner den Takt angibt und ein Elektromotor den Durst zügelt. Woraus ein Testverbrauch von 7,1 Litern resultiert, der aber bei schonender Fahrweise schnell unter sechs Liter sinkt.

Das Kraftpaket, kombiniert mit der besten Ausstattung, („Prime“) kostet 43.400 Euro. Wer zusätzlich noch Allradantrieb haben möchte, muss 2.000 Euro mehr berappen. Dann ist aber wirklich ein Niveau erreicht, das von Voll-LED-Scheinwerfern über belüftete Sitze bis zu einem hochkarätigen Soundsystem reicht.

Doch die wichtigste Rolle spielt die Sicherheit. Erstmals bei Hyundai verhindert ein Center-Airbag, dass bei einem Seitenaufprall die Köpfe von Fahrer und Beifahrer zusammenstoßen. Mit welcher innovativen Idee Hyundai den toten Winkel eliminiert, steht links.

Der Notbrems-Assistent, der auch Radfahrer und Fußgänger erkennt, ist bereits beim Basismodell (150 PS, ab 26.800 Euro) serienmäßig. Zusätzlich zur Vollhybrid-Version bietet Hyundai zwei Mildhybrid-Antriebe an (ab 30.500 Euro). Ein an der Steckdose aufladbarer und damit förderfähiger Hybrid soll noch dieses Jahr das Angebot ergänzen. **Text u. Fotos: Hans-Joachim Rehg**



Beim Blick nach hinten hilft die serienmäßige Rückfahrkamera.

# Der neue Hyundai TUCSON



**Herausgeber:**

Hyundai Motor Deutschland GmbH,  
Kaiserleipromenade 5, 63067 Offenbach,  
Tel.: 069-380767-100, [www.hyundai.de](http://www.hyundai.de)

**Verantwortlich:**

Bernhard Voß; Jessica Diederichs

**Realisierung:**

Creativ Konzept, Claudia Krämer, Bonn und Raynaud Media, Radolfzell

**Druck:**

Paffrath Print & Medien GmbH, Auf dem Knapp 33-53, 42855 Remscheid  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

**Bildnachweise:**

Soweit die in dieser Ausgabe verwendeten Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

**April 2021**

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Hyundai TUCSON: innerorts 7,6–4,6; außerorts 6,0–4,4; kombiniert 6,3–4,4.  
CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: kombiniert 144–112; CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse: C–A+.

Die angegebenen Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet.

Alle in den Artikeln angegebenen Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel. Aktuelle Preise und staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter [www.hyundai.de](http://www.hyundai.de).