

Hyundai Tucson 2.0 CRDi GLS 4WD

Fünftüriges Geländefahrzeug der Mittelklasse mit 83 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,8

Der neue SUV Tucson mit selbsttätig zuschaltender Allradantriebstechnik gibt sich optisch sehr europäisch und verbindet gekonnt gute Eigenschaften vom Pkw und Geländewagen. Er wird auch nur mit Frontantrieb angeboten. Der Common-Rail-Turbo-Diesel sorgt für durchschnittliche Fahrleistungen bei durchschnittlichem Verbrauch, hat aber keinen Partikelfilter. Insgesamt ein ausgewogenes Auto ohne besondere Schwächen. Ab 2005 ist er mit einem Fahrstabilitätsprogramm ESP lieferbar. Konkurrenten sind Ford Maverick, Honda CR-V, Nissan X-Trail, Hyundai Santa Fé, Land Rover Freelander, Toyota RAV.



- + gute Verarbeitung
- + vorn bequemes Ein- und Aussteigen
- + bequeme Vordersitze
- + umfangreiche Serienausstattung
- kleines Händlernetz
- Motor ohne Partikelfilter
- niedrige Kopfstützen

Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,9

Die Dachreling ist Serie, 75 kg Dachlast sind erlaubt, die Anhängelast kann bis zu 1600 kg betragen.

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck. Auch das Interieur wirkt solide, qualitativ recht ordentlich, jedoch nicht sonderlich attraktiv. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, sodass kaum Straßenschmutz eindringen kann.
- Die Türschweller sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Die Karosseriefanken und die Stoßfänger haben keine wirksamen Maßnahmen die sie vor verkratzen schützen. Dadurch sind teure Reparaturen vorprogrammiert. Um an das Reserverad zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden.

Übersichtlichkeit

Note: 2,5

Helles Xenonlicht oder eine akustische Einparkhilfe, die das Einparken erleichtern könnte sind nicht erhältlich.

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht, die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Die Rückspiegel sind groß, die Außenspiegel sind beheizbar.
- Die Armaturenbrettdeckung spiegelt sich in der Windschutzscheibe. Der rechte Wischer schiebt viel Straßenschmutz in die linke Scheibenhälfte, dem Sichtfeld des Fahrers. Die Sicht nach schräg hinten ist wegen der breiten Pfosten und dem verhältnismäßig kleinen Heckfenster eingeschränkt.

Ein/Ausstieg

Note: 2,4

- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln. Durch die hohe Karosserie und die großen, geraden Türen ist der Zustieg bequem.
- Lediglich die Beine müssen weit angehoben werden, weil der Fahrzeugboden hoch ist. An den vorstehenden Türschwellern kann man sich beim Einsteigen leicht die Kleidung verschmutzen. Für das Parken an Steigungen sind die Türaufhalter viel zu schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

Der Kofferraum fasst unter der Gepäckabdeckung 315 l, bei vorgeklappter Rücksitzlehne sind 785 l Gepäck möglich (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,9

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Ladeöffnung ist groß. Zum leichteren Einladen kleiner Gegenstände ist die Heckscheibe separat öffnen. Die Ladefläche hat eine durchschnittliche Höhe (72 cm), es stört aber keine Bordwand, über die das Gepäck bei Einladen gehievt werden muss.
- Man verschmutzt sich leicht die Kleidung am Fahrzeugheck, wenn Gepäckstücke nah an der Rücksitzlehne liegen. Die Kofferraumabdeckung ist unpraktisch; sie muss umständlich von Hand angehoben werden und stört, wenn man über die offene Heckscheibe einladen will.



Zwar nur von durchschnittlicher Größe überzeugt der Kofferraum des Tucson durch gute Zugänglichkeit und Variabilität.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

- + Die Rücklehne ist asymmetrisch geteilt. Der Klappmechanismus lässt sich sehr leicht und schnell bedienen; vorgeklappt entsteht

ein durchgehend ebener Boden - die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Zum Transport besonders langer Gegenstände lässt sich die Beifahrerlehne vorklappen und unabhängig von der Kofferraumklappe die Heckscheibe aufstellen. Am Boden befinden sich Gumminetze zum Befestigen kleiner Gepäckstücke.

- Eine Durchladeluke in der Rücksitzlehne ist nicht erhältlich.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,8

- + Das Fahrzeug ist leicht zu bedienen. Die Instrumente sind übersichtlich. Das Zündschloss und die wichtigsten Schalter sind beleuchtet und funktionell. Die Innenraumbelichtung ist hell, vorne sind Leseleuchten. Warneinrichtungen für wichtige Funktionen sind vorhanden. Die Fenster lassen sich elektrisch öffnen und schließen, die Außenspiegel elektrisch einstellen, auch ohne Zündung. Es sind viele, zum Teil praktische Ablagen vorhanden.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Der Einstellbereich von Lenkrad und Fahrersitz ist zu gering. Eine Kontrollleuchte für eingeschaltetes Fahrlicht fehlt, für die Nebelscheinwerfer und die Nebelrückleuchte sind sie unübersichtlich im Schalter untergebracht. Die Schalter sind z.T. systemlos über das Armaturenbrett verteilt. Auch die Anzeige und die Bedienungselemente der Klimaautomatik sind zu tief, das Einstellen lenkt zu stark vom Verkehr ab. Das Handschuhfach ist ohne Beleuchtung.



Der Fahrerplatz des Tucson besitzt ein zeitgerechtes wenn auch nicht sehr hochwertiges Design. Trotz der Neukonstruktion ist die Bedienung nicht sehr funktionell und lässt Raum für Verbesserungen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Auf den vorderen Sitzplätzen vermittelt die große Innenraumhöhe und -breite ein großzügiges Platzgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 1,8

- Die Rücksitzbank ist für zwei Mitfahrer ausgeformt.
- + Auch auf den hinteren Sitzplätzen hat man ein sehr großzügiges Raumgefühl. Der Platz reicht für Insassen bis zu 2,0 m Größe. Die Neigung der Rücksitzlehne kann in mehreren Stufen eingestellt werden.

Komfort

Note 2,6

Federungskomfort

Note: 2,4

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist tendenziell straff. Die Federung spricht gut an. Das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße, Aufbauabewegungen sind gut gedämpft.

Sitzkomfort

Note: 2,8

- + Die Insassen sitzen bequem auf den straff gefederten Sitzplätzen. Der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Für die Mitfahrer sind Haltegriffe im Dachbereich vorhanden.
- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer. Der Fahrersitz lässt sich nur geringfügig in Höhe und Neigung einstellen. Die Lehnen unterstützen den Lordosenbereich nur

wenig und bei Kurvenfahrten ist der Seitenhalt gering. Die Rückstützfläche ist zu tief bzw. zu wenig nach hinten geneigt. Dadurch werden größeren Personen die Oberschenkel zu wenig unterstützt.

Innengeräusch

Note: 2,3

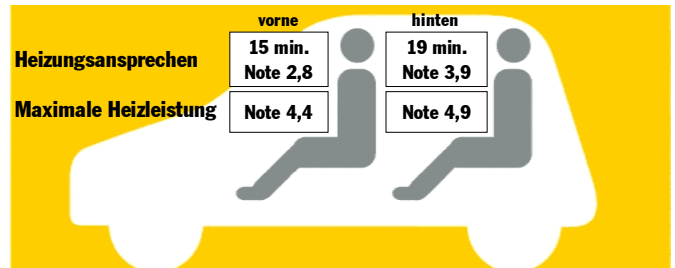
Der Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, selbst wenn das Tempo hoch ist. Der Dieselmotor hört sich nur nach dem Kaltstart etwas laut an.

Klimatisierung

Note: 2,7

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Luft wird durchschnittlich schnell auf angenehme Temperaturen erwärmt.

- + Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 3,0

Fahrleistungen*

Note: 3,2

Der 2,0 l Turbodiesel-Direkteinspritzer mit Common-Rail-Technik sorgt für zufriedenstellende Fahrleistungen.

Laufruhe

Note: 3,0

Der Motor vibriert nach dem Kaltstart und bei niedriger Drehzahl verhältnismäßig stark. Bei höherer Drehzahl ist das Vibrationsverhalten unauffällig.

Schaltung

Note: 3,7

Schnell geschaltet wirkt die Schaltung hakelig.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Das Fünfgang-Getriebe ist gut auf die Motorcharakteristik angepasst. Der Motor kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt dennoch über genügend Drehzahlreserven.

Fahreigenschaften

Note 2,5

Fahrstabilität

Note: 2,3

Der Wagen hat kein ESP, ist aber trotzdem ausreichend stabil in kritischer Situation. Verfügbar ist ein ESP voraussichtlich ab Dezember 2004.

- + Der Tucson hat einen stabilen Geradeauslauf. Bei Schlupf an den Vorderrädern wird automatisch Antriebskraft auf die Hinterräder geleitet. Diese bedarfsgerechte Kraftverteilung sorgt für gute Traktion und spart Kraftstoff. Für Fahrten abseits der Straßen kann, bis zu einer Geschwindigkeit bis 35 km/h, der Allradantrieb permanent zugeschaltet werden.

Kurvenverhalten

Note: 2,8

Das Kurvenhalten ist nahezu neutral, selbst in schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen weitgehend gutmütig und kündigt seinen Grenzbereich frühzeitig an.

Handlichkeit

Note: 2,8

Die Lenkung des Tucson ist zwar prinzipiell leichtgängig, ihre hohen Rückstellkräfte lassen das Auto aber schwerer und behäbiger wirken als es eigentlich ist. Der Wendekreis ist für die Fahrzeuggröße akzeptabel.

Lenkung

Note: 2,3

- + Die Lenkung spricht auch bei schnellen Ausweichmanövern gut an und vermittelt dem Fahrer recht guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 3,0

Bremsen

Note: 3,4

Die Bremswirkung ist durchschnittlich. Bei zehn Vollbremsung aus

100 km/h steht der Wagen nach durchschnittlich 43 m (halbe Zuladung, Reifen 215/65R16H).

- + Das ABS sorgt für gute Spurlage und EBV für optimale Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterbremse.

Gestaltung

Note: 3,1

- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Die großen Rückleuchten sind gut zu erkennen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen ist sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite untergebracht. Vorn und hinten befinden sich nah an den Köpfen vorstehende, kantige Gurtbeschläge und harte Haltegriffe. Verriegelte Türen lassen sich von innen ohne vorher zu entriegeln nicht mehr öffnen.

Rückhaltesysteme

Note: 2,8

Ein EuroNCAP-Crashtest liegt für den Wagen nicht vor.

- + Außer Front- sind vorn Seiten-Airbags und ist ein nach hinten durchgehendes Kopf-Airbagsystem Serie. Die vorderen Gurte sind mit Kraftbegrenzern und Straffern ausgestattet.
- Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht nur Personen bis zu 1,75 m Größe, hinten reichen sie in der Höhe nur für Personen bis ca. 1,60 m Größe.

Kinder

Note: 2,2

- + Ein Isofix-System zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Durch dritten Kindersitz-Verankerungspunkt (TOP Tether) können auch ISOFIX-Kindersitze mit Universal-Zulassung verwendet werden. Für das Befestigen mit den Sicherheitsgurten reicht die Gurtlänge der Außensitze auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus; die Gurtschlösser sind kurz, so dass auch Kinderrückhaltesysteme mit sehr flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können.
- Laut Bedienungsanleitung ist generell die Montage von Kinder-Rückhaltesystemen auf dem Beifahrersitz nicht erlaubt, dies ist aber am Fahrzeug nicht kenntlich gemacht. Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Die elektrischen Fensterheber besitzen zwar keine Antipffunktion, sollten aber dennoch mit Einklemmsicherung ausgestattet sein. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können auch von Kindern zu leicht bedient werden.

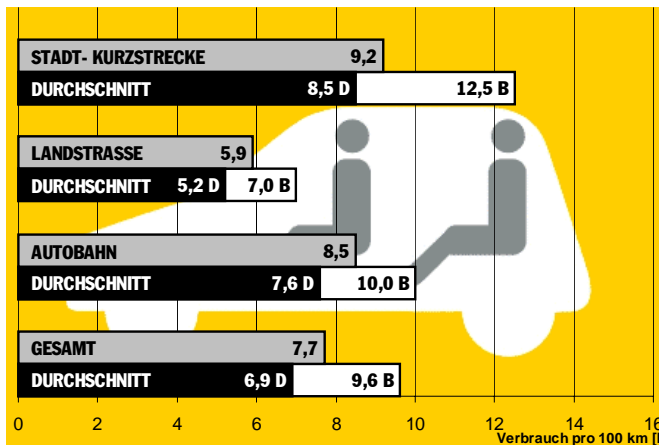
Verbrauch/Umwelt

Note 3,7

Verbrauch*

Note: 2,8

Der Verbräuche sind durchschnittlich: Der Tucson konsumiert innerorts 9,2 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 8,5 l Diesel auf 100 km. Das ergibt einen Durchschnittsverbrauch von 7,7 Liter.



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

Abgas

Note: 4,6

- Die Schadstoffanteile im Abgas sind hoch. Der Dieselmotor hat noch keinen Filter, um den Ausstoß von gesundheitsgefährdenden Rußpartikeln in die Umwelt zu minimieren.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,1

Betriebskosten*

Note: 1,7

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 1,8

- Für die Beurteilung liegen uns leider keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten wurden deshalb geschätzt!

Wertstabilität*

Note: 2,7

- Die Wertstabilität ist durchschnittlich.

Kosten für Neuanschaffung*

Note: 2,2

- + Der Neuwagenpreis ist niedrig.

Fixkosten*

Note: 4,2

- Die Kosten für die Vollkaskoversicherung sind durchschnittlich.
- + Für die Teilkaskoversicherung sind die Kosten niedrig.
- Die Haftpflichtversicherung ist teuer.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0	2.7 V6	2.0 CRDi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1975	6/2656	4/1991
Leistung [kW(PS)]	104(141)	129(175)	83(113)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	184/4500	241/4000	245/1800
0-100 km/h[s]	10,4	10,5	13,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	168
Verbrauch pro 100 km [l]	8,6N	10,8N	7,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/21/18	19/21/18
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306(13)	306(13)	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	505	627	523
Grundpreis[Euro]	18390	25890	21290

Aufbau:

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

KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen
PK = Pick-Up

Versicherung:

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

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	1991 ccm
Leistung	83 kW(113PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	245 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	215/65R16
Reifengröße(Testwagen)	215/65R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,8 s
Elastizität 60-100 km/h(4.Gang)	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	9,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/5,9/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß	210 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	60/65/69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4325 mm/1795 mm/1730 mm
Leergewicht/Zuladung	1685 kg/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	750 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	45 Euro
Monatliche Fixkosten	138 Euro
Monatlicher Wertverlust	255 Euro
Monatliche Gesamtkosten	539 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/18
Grundpreis	24290 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1400 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektr. (voraussichtlich 2005)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Audioanlage	Aufpreis
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isifix-Kindersicherungssystem	Serie
Kindersitz, integriert	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	(im Paket) 2050 Euro
Telefonfreisprechanlage	Aufpreis

Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	410 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich

*im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,8

Karosserie/Kofferraum	2,5
Verarbeitung/Handhabung	2,9
Übersichtlichkeit	2,5
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	2,4
Bedienung	2,8
Raumangebot-vorn*	2,0
Raumangebot-hinten*	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,6
Federung	2,4
Sitze	2,8
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	2,7
Motor/Antrieb	3,0
Fahrleistungen*	3,2
Laufruhe	3,0
Schaltung	3,7
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	2,5
Fahrstabilität	2,3
Kurvenverhalten	2,8
Handlichkeit	2,8
Lenkung	2,3
Sicherheit	3,0
Bremsen	3,4
Gestaltung	3,1
Rückhaltesysteme	2,8
Kinder	2,2
Umwelt	3,7
Verbrauch*	2,8
Schadstoffe	4,6
Wirtschaftlichkeit*	2,1
Betriebskosten*	1,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,8
Wertstabilität*	2,7
Kosten für Neuanschaffung*	2,2
Fixkosten*	4,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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