



Hyundai Tucson 1.7 CRDi blue Style 2WD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

Hyundai lässt den Namen Tucson wieder aufleben - 2005 hatten die Koreaner mit dem ersten Tucson das Segment der kompakten SUV betreten. Die jetzt dritte Fahrzeuggeneration macht den Vorgänger ix35 nicht nur mit ihrem gelungenen Design schnell vergessen. Das Platzangebot für Passagiere und Gepäck kann ebenso überzeugen wie die Verarbeitungsqualität und Bedienbarkeit. Mit fünf Sternen im Euro NCAP-Crashtest und einem umfangreichen Angebot an Fahrerassistenzsystemen sowie einem guten Fußgängerschutz dank der aktiven Motorhaube befindet sich auch das Sicherheitsniveau auf dem aktuellen Stand der Technik. Nachholbedarf haben die Koreaner in puncto Fahrwerk, ihm mangelt es an Feinschliff: Sowohl der Federungskomfort als auch das Verhalten im ADAC Ausweichtest können nicht restlos überzeugen, gleiches gilt für die gefühllose Lenkung. Zum Test tritt der Hyundai mit dem 116 PS leistenden Einstiegsdiesel an, der ausschließlich mit Frontantrieb zu haben ist. Mit einem Verbrauch von 5,2 l/100 km zählt der Tucson zu den sparsameren Vertretern der Kompakt-SUV und sichert sich vier Sterne im ADAC EcoTest. Die Fahrleistungen reichen für den Alltag, die Laufkultur ist jedoch verbesserungswürdig. Mit einem Grundpreis von 29.950 Euro ist das SUV zwar kein Sonderangebot, dafür bietet der Koreaner aber auch eine sehr umfangreiche Serienausstattung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Kia Sportage, Mazda CX-5, Skoda Yeti, VW Tiguan.

+ gutes Platzangebot, einfache Bedienung, reichhaltige Serienausstattung, hohes Sicherheitsniveau, umfangreiche Garantie

- Fensterheber ohne Einklemmschutz (nur für Fahrer), träger und rauer Dieselmotor, gefühllose Servolenkung, schwache Heizung, Beifahrersitz ohne Höheneinstellung



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

4,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,2 Langstrecke

2,2 Transport

3,2 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2015
Text: A. Lidl

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Der Tucson hinterlässt qualitativ einen ordentlichen Eindruck. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türen fallen auch ohne großen Kraftaufwand satt ins Schloss. Die Innenseiten von Motorhaube und Kofferraumklappe müssen ohne Klarlack auskommen. Auch die geschweißten Türrahmen sowie die fehlenden Rahmenverkleidungen machen den herrschenden Kostendruck sichtbar. Der Innenraum macht einen wertigen Eindruck und ist gut verarbeitet: Der obere Bereich des Armaturenrägers besteht ebenso wie Türverkleidungen vorn und hinten aus geschäumtem Kunststoff. Die fein rastenden Drehregler sowie Oberflächen in Klavierlackoptik gepaart mit Chromapplikationen werten den Innenraum auf und tragen zum insgesamt guten Qualitätsniveau bei. Die Cockpithutze, die sich von den Instrumenten bis zum Touchscreen-Display in der Mittelkonsole erstreckt, ist allerdings aus Hartplastik gefertigt. Auch beim Handschuhfach verzichten die Koreaner auf eine Verkleidung aus Filz. Der Unterboden ist gut verkleidet und großflächig mit Korrosionsschutz versehen, der Motor zudem von unten geschlossen. Doppelte Dichtungen sorgen dafür, dass die Türausschnitte auch bei Regen nicht verschmutzen, Einstiegsleisten schützen vor unschönen Kratzern. Anders als bei vielen anderen asiatischen Fahrzeugen ist der Tankdeckel im Falle des Tucson in die Zentralverriegelung integriert, was die Handhabung im Alltag erleichtert.

– Einen Fehlbetankungsschutz, der beim Griff zur falschen Zapfpistole vor teuren Folgekosten schützt, hat der Hyundai leider nicht. Die Motorhaube wird nur durch einen Stab offen gehalten. Gasdruckfedern, die gleichzeitig beim Öffnen helfen, wären die praktischere, aber auch teurere Lösung. Türleisten, die vor Parkremplern schützen, besitzt der Tucson nicht. Die Radläufe aus Kunststoff bieten immerhin etwas Schutz, gleiches gilt für die Kunststoffeinsätze im unteren Bereich der Stoßfänger.

2,2

Alltagstauglichkeit

+ Bei der Alltagstauglichkeit fährt der Tucson ein gutes Ergebnis ein. Die Reichweite auf Basis des Verbrauchs im ADAC EcoTest beträgt dank des großen Tanks (62 Liter) sehr gute 1.190 Kilometer. Als Transportgefährt taugt der Koreaner ebenfalls: Der Tucson kann bis zu fünf Personen befördern und zufriedenstellende 450 Kilogramm zuladen. Die Dachlast liegt ebenso wie die Stützlast bei stattlichen 100 Kilogramm. Wer eine Anhängerkupplung ordert, kann somit auch zwei schwere E-Bikes auf einem Fahrradgepäckträger transportieren. Die Anhängelast beträgt bei gebremsten Hängern durchschnittliche 1.400, bei ungebremsten 750 Kilogramm.

– Serienmäßig ist der Tucson mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, ein Not- oder gar Ersatzrad ist nicht lieferbar. Daher fehlen auch ein Wagenheber sowie ein Radmutternschlüssel zum Wechseln der Räder.

3,1 Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der Koreaner nur durchschnittlich ab. Das vordere Fahrzeugende lässt sich zwar nicht einsehen, aber gut abschätzen. Hinten ist dies durch die steil abfallende Heckscheibe problemlos möglich. In der Ausstattung Style ist der Tucson mit Halogen-Scheinwerfern ausgestattet, deren Lichtausbeute nicht mit der moderner Xenon- oder LED-Lichtsysteme (LED-Abblendlicht optional erhältlich) mithalten kann. Abbiegelicht ist serienmäßig, Kurvenlicht oder gar einen Fernlichtassistenten sucht man in der Ausstattungsliste allerdings vergebens.

⊕ Zum Serienumfang der Ausstattung Style zählen neben der Einparkhilfe vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera, die das rückwärtige Rangieren aufgrund der bescheidenen Sicht nach hinten sehr erleichtert. Der Innenspiegel blendet nachts bei Lichteinfall automatisch ab und verhindert somit, dass der Fahrer geblendet wird.

⊖ Die Rundumsicht fällt mäßig aus, und dabei besonders die Sicht nach hinten. Grund hierfür sind neben den massiven D-Säulen auch die nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen. Durch die hohe Fensterunterkante wird nicht nur der Blick nach hinten durch den Innenspiegel beeinträchtigt, auch Personen und Gegenstände hinter dem Fahrzeug entziehen sich dadurch dem Sichtfeld des Fahrers. Die Außenspiegel müssen ohne eine automatische Abblendfunktion und asphärischen Bereich auskommen, der den toten Winkel verkleinert.

2,6 Ein-/Ausstieg

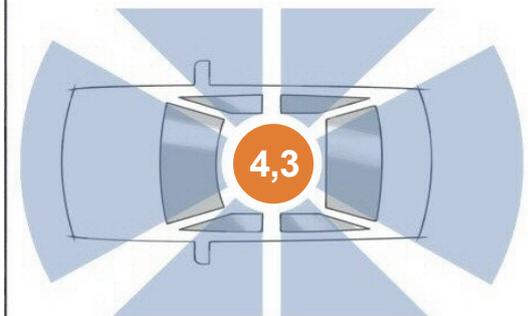
Der Ein- und Ausstieg gelingt beim Hyundai Tucson insgesamt recht gut. Das liegt neben der hohen Sitzhöhe (70 Zentimeter über der Straße) auch am großen Karosserieausschnitt, den der Koreaner bei geöffneter Vordertür frei gibt. Auch das Zusteigen in den Fond klappt dank der hohen Sitzbank sowie des weiten Öffnungswinkels problemlos. Praktische Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außensitzenden Personen. Praktisch bei Nacht: Die serienmäßige Vorfeld- und Ausstiegsbeleuchtung.

⊖ Der hohe Schweller erschwert das an für sich bequeme Ein- und Aussteigen ebenso wie der große Abstand zwischen Schweller und Sitzfläche.

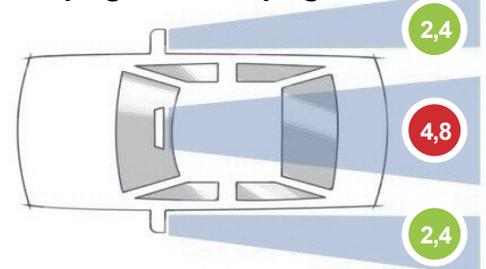


Breite Dachsäulen, nicht versenkbare Kopfstützen sowie eine hohe Fensterunterkante verhindern eine gute Sicht nach hinten.

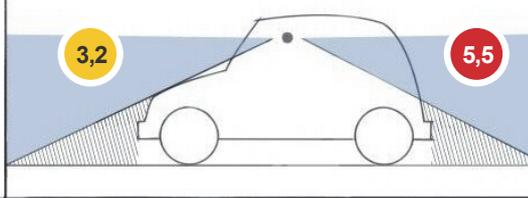
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



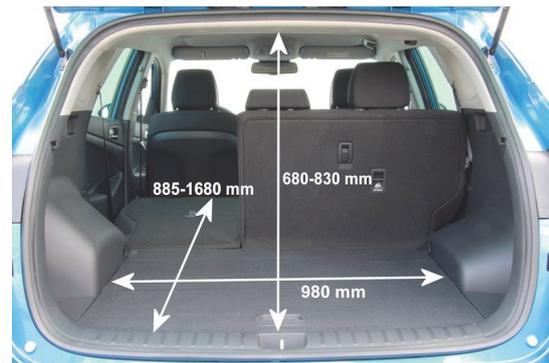
Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

1,5 Kofferraum-Volumen*

+ Das Gepäckabteil des Tucson kann sich sehen lassen: Bereits das Standardvolumen beträgt stattliche 420 Liter. Belädt man den Kofferraum dachhoch, sind es 620 Liter. Dann finden auch bis zu zehn Getränkeboxen Platz. Bei umgeklappten Lehnen beträgt das Volumen bei Beladung bis zur Fensterkante 875 Liter, bis unters Dach sind es gar 1.400 Liter.



Der Kofferraum mit 420-1.400 Liter Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell ix35 (340-1.200 Liter) deutlich größer geworden.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Der Kofferraum ist nicht nur groß, sondern auch gut zugänglich. Die Klappe lässt sich mit geringem Kraftaufwand öffnen, optional ist für den Tucson eine elektrisch betätigte Heckklappe erhältlich (nicht im Testwagen), die auch berührungslos öffnet. Doch anders als bei den bisher verbauten Systemen anderer Hersteller muss man dafür nicht einmal den Fuß unter die Heckschürze bewegen; es genügt, sich für mehr als drei Sekunden im Abstand von einem halben bis einem Meter hinter dem Fahrzeug aufzuhalten, und die Heckklappe öffnet automatisch. Befindet sich der zweistufige Ladeboden in der oberen Position, sind Ladeboden und -fläche auf einer Ebene. Die Stehhöhe unter der Heckklappe fällt mit rund 1,85 Meter ordentlich aus, die Öffnung ist breit und sehr hoch. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine ebene Ladefläche ohne störende Stufe. Sollte man die einrollbare Laderaumabdeckung gerade nicht benötigen, lässt sich diese praktisch unter dem Ladeboden verstauen.

- Die Ladekante liegt mit 74 Zentimetern vergleichsweise hoch, das Beladen mit schweren Gegenständen ist dadurch recht beschwerlich. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit lediglich einer Lampe schwach aus.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Kofferraums schneidet der Tucson durchschnittlich ab. Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Entriegelung erfolgt vom Fond aus, das Umklappen geht einfach und ohne großen Kraftaufwand von der Hand. Unter dem Ladeboden findet sich ein etwa 35 Liter großes Ablagefach.

- Eine praktische Durchreiche oder eine klappbare Beifahrersitzlehne zum Transport langer Gegenstände hat das SUV leider nicht zu bieten. Der Mittelgurt im Fond ist oben am Dachhimmel angeschlagen, was die Handhabung beim Umklappen der mittleren Rücksitzlehne erschwert.

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Bedienung stellt den Fahrer auch beim Erstkontakt vor keine größeren Probleme. Für die meisten Grundfunktionen finden sich auf dem Armaturenräger die entsprechenden Tasten, spezielle Fahrzeugeinstellungen müssen etwas umständlich im Kombiinstrument via Lenkradtasten vorgenommen werden. Das Infotainmentsystem ist logisch aufgebaut und lässt sich dank des sensibel reagierenden Touchscreens gut bedienen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, der Schalthebel liegt etwas tief, aber dennoch gut zur Hand. Das unbeleuchtete Zündschloss befindet sich an der Lenksäule und ist dort zufriedenstellend erreichbar. Der Frontscheibenwischer verfügt über einen in der Intensität einstellbaren Regensensor, für den Heckwischer ist neben dem Dauer- auch ein Intervallbetrieb verfügbar. Der Lichtschalter findet sich im Blinkerhebel, die Tasten für die Nebelleuchten sind ebenfalls darin untergebracht. Die Klimateinheit ist logisch aufgebaut und dank der gut erkennbaren Tasten einfach zu bedienen, könnte aber etwas höher angeordnet sein. Das im großen Touchscreen gebündelte Infotainmentsystem lässt sich dank der praktischen Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen sowie des Drehreglers zum Zoomen und Scrollen durch lange Auswahllisten (z.B. Senderlisten) gut bedienen. Die Menüs sind logisch aufgebaut, die Auswahlflächen groß und der hochauflösende Touchscreen reagiert sensibel auf Berührung. Etwas schwieriger gestaltet sich aufgrund der verschachtelten Menüs und der gewöhnungsbedürftigen Lenkradtasten die Bedienung des Kombiinstrumentes zur Einstellung diverser Fahrzeugfunktionen. Ohnehin wirkt das Lenkrad aufgrund der vielen Tasten überladen und dadurch etwas unübersichtlich. Die großen und klar gezeichneten Rundinstrumente lassen sich hervorragend ablesen - dank der ständigen Beleuchtung auch bei mäßigen Lichtverhältnissen. Mit Ausnahme der Lüftungsregler sowie des Lichtschalters sind alle wichtigen Funktionen im Cockpit beleuchtet. Die Hebel für die Sitzverstellung sind gut erreichbar unten am Sitz angebracht. An Ablagen mangelt es nicht, besonders das große Fach hinter dem Schalthebel erweist sich im Alltag als sehr praktisch, unter der Mittelarmlehne befindet sich ebenfalls ein großer Stauraum. Die Türablagen sind allerdings recht schmal geraten, große 1,5-Liter-Flaschen lassen sich darin nicht verstauen. Hinten finden sich neben den ebenfalls recht klein geratenen Türablagen zwei Becherhalter in der Mittelkonsole sowie Netze an den Rückseiten der Vordersitze.



Der neue Hyundai Tucson überzeugt durch eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

⊖ Der Tucson ist serienmäßig mit elektrischen Fensterhebern rundum ausgestattet, allerdings hat der Koreaner lediglich am Fahrerplatz einen Einklemmschutz zu bieten - für ein Fahrzeug der Kompaktklasse ist dies nicht akzeptabel. Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit herauslehnen, da sich die Türgriffe im hinteren Bereich der Tür befinden.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Der Tucson bietet den vorderen Passagieren ein gutes Platzangebot. Sowohl die Kopf- als auch die Ellbogenfreiheit fallen sehr opulent aus. Die Beinfreiheit reicht dabei für etwa 1,90 Meter große Personen, die Kopffreiheit sogar für eine Körpergröße von deutlich über zwei Metern. Das Raumgefühl ist insgesamt recht luftig.

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ In der zweiten Reihe gibt es ebenfalls keinen Grund zur Klage, das Raumangebot ist auch hier mehr als ausreichend. Sind die Vordersitze auf 1,85 große Personen eingestellt, genügt die Beinfreiheit für rund 1,90 große Passagiere, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht ausgeschöpft.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,8

Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität hat der Tucson mit Ausnahme der verstellbaren Lehnenneigung keine Besonderheiten zu bieten. Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen.

2,6

KOMFORT

2,6

Federung

Der Federungskomfort des Tucson kann nicht vollauf überzeugen. Verdaut das Fahrwerk lange Bodenwellen ganz ordentlich, bringen kurze und in rascher Abfolge auftretende Wellen Unruhe ins Fahrzeug. Besonders die Vorderachse kann die einzelnen Anregungen dann nicht mehr sauber verarbeiten. Bei hoher Zuladung ändert sich der Federungskomfort kaum, der Tucson verfügt über gute Fahrwerksreserven. Bei langsamer Fahrt werden Fahrbahnebenheiten wie Kanaldeckel oder Querfugen ordentlich absorbiert. Die Abrollgeräusche sowie das Abrollverhalten auf rauem Fahrbahnbelag und Kopfsteinpflaster gehen ebenfalls in Ordnung. In flott durchfahrenen Kurven neigt sich das hoch aufbauende SUV spür- und sichtbar zur Seite.

2,5

Sitze

⊕ Der Fahrersitz ist in der Höhe und Weite verstellbar, während sich die Koreaner die Höhenverstellung für den Beifahrer gespart haben. Die weit geschnittenen und recht hoch montierten Vordersitze bieten einen angenehmen Sitzkomfort, der Seitenhalt dürfte aber speziell im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Die längs verstellbare Mittelarmlehne trägt ebenso ihren Teil zum guten Sitzkomfort bei wie das Lederpolster im Fußraum zur Abstützung des rechten Knies oder das stabile Trittbrett für den linken Fuß. Auch wenn der Sitzkomfort in der zweiten Reihe mit dem der ersten nicht mithalten kann, fühlt man sich auch dort bequem untergebracht. Das liegt vor allem an der recht hoch montierten Rückbank und dem damit einhergehenden angenehmen Kniewinkel, auch die Oberschenkelauflege ist ausreichend bemessen. Hinzu kommt, dass sich die Lehnen der Rücksitzbank in zehn Stufen verstellen lassen. Weniger gefallen kann hingegen die recht weiche Polsterung sowie die nur mäßig ausgeprägte Konturierung, die dafür verantwortlich ist, dass man auf der Rückbank nur wenig Halt findet. Angenehm an kalten Tagen und längst keine Selbstverständlichkeit in dieser Fahrzeugklasse ist die serienmäßige Sitzheizung (zweistufig) auf den äußeren Fondsitzen. Auch die vorderen Sitze sind natürlich beheizbar (dreistufig).

2,0

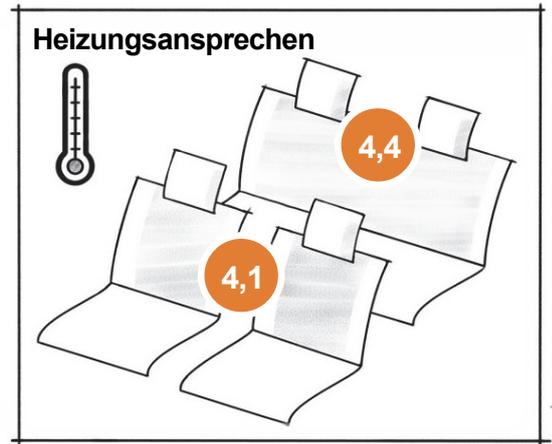
Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt niedrig, bei Tempo 130 beträgt der Lärmpegel 67,0 dB(A). Ist das Motorgeräusch des Diesel bei niedrigen Geschwindigkeiten noch recht präsent, geht es spätestens auf der Autobahn zwischen den übrigen Fahrgeräuschen unter.

3,0 Klimatisierung

Hyundai stattet den Tucson in der Ausstattung Style bereits ab Werk mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik aus. Während sich die Temperatur für die vorn Sitzenden separat einstellen lässt, muss die Luftmengenverteilung für beide gemeinsam vorgenommen werden. Für die Bereiche oben, Mitte und unten gibt es jeweils eine separate Taste, was die Einstellung der gewünschten Luftverteilung erleichtert. Für die hinteren Passagiere befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer.

⊖ Beim ADAC Heizungstest schneidet das SUV mit dem kleinen Dieselmotor nur mit mäßigem Erfolg ab. Es dauert recht lange, ehe sich vorn ein angenehmes Temperaturniveau eingestellt hat, im Fond sogar noch etwas länger.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der 116 PS leistende Turbodiesel sorgt im 1.550 kg schweren Tucson für befriedigende Fahrleistungen. Dank des kräftigen Drehmoments von 280 Newtonmeter, das bereits ab 1.250 bis 2.500 1/min anliegt, schneidet der Koreaner bei den Elastizitätsmessungen ordentlich ab. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, benötigt der Hyundai im vierten Gang 8,6 s, im fünften 12,2 s und im sechsten 17,6 s. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h (gemessen im dritten Gang) erledigt der Tucson in annehmbaren 7,2 Sekunden. Den Wert für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 gibt Hyundai mit 13,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 176 km/h.

3,3 Laufkultur

In puncto Laufkultur kann der Vierzylinder-Dieselmotor nicht recht überzeugen. Der Selbstzünder läuft über den gesamten Drehzahlbereich vergleichsweise rau, die Motorvibrationen setzen sich bis in den Innenraum fort und sind speziell im Lenkrad zu spüren. Unterhalb von 1.500 Touren neigt der Selbstzünder deutlich vernehmbar zum Dröhnen, bei hohen Drehzahlen wird er zudem recht brummig.

1,9 Schaltung

⊕ Der 1,7-Liter-Dieselmotor ist an ein manuelles Sechsgang-Getriebe gekoppelt. Die Gänge lassen sich mit geringem Kraftaufwand wechseln, der Schalthebel ist präzise geführt. Auch die Kupplung weiß zu überzeugen: Sie lässt sich gut dosieren und nur bei unsauber durchgeführten Schaltvorgängen sind Schaltrucke zu spüren. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für einige Sekunden fest und erleichtert damit das Anfahren. Die Gangempfehlung arbeitet ebenso zuverlässig wie das serienmäßige Start-Stopp-System, das den Motor bereits kurz vor dem Anhalten abstellt.

⊖ Legt man den Rückwärtsgang sehr schnell oder gar bei noch vorwärts rollendem Fahrzeug ein, kracht deutlich vernehmbar im Getriebe.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist passend gestuft, die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Gängen fallen recht klein aus. Die Gesamtübersetzung ist für einen Dieselmotor vergleichsweise kurz gewählt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.400 Touren.

2,7

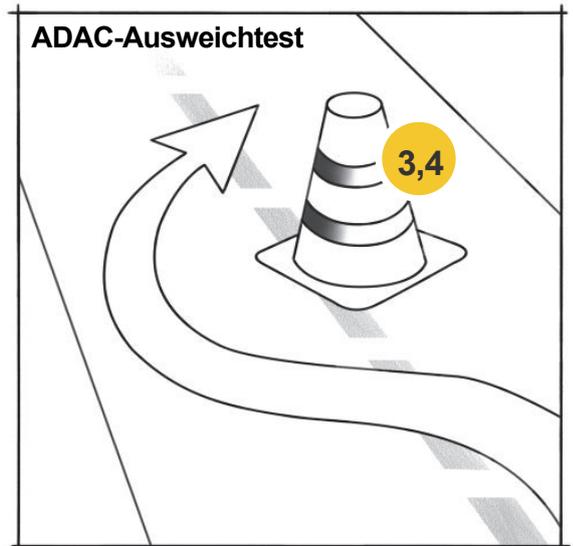
FAHREIGENSCHAFTEN

3,2

Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest liefert der Koreaner eine zufriedenstellende Leistung ab. Der Tucson verhält sich bei diesem simulierten Ausweichmanöver vergleichsweise träge, mit deutlichen Aufbaubewegungen und starken ESP-Eingriffen, aber gleichzeitig sicher und fordert dabei wenig fahrerisches Können. Nach dem Ausweichmanöver greift das elektronische Stabilitätsprogramm rigoros ein und baut gleichzeitig viel Geschwindigkeit ab. Beim Umfahren des Hindernisses drängt der Fronttriebler stark über alle vier Räder nach außen, lässt sich mit einem erhöhten Lenkwinkelbedarf aber zurück in die ursprüngliche Fahrspur zu dirigieren. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse zeigt der Tucson ein untersteuerndes Verhalten, das wiederum von spürbaren ESP-Eingriffen begleitet wird. Dass der Hyundai nicht besser benotet wird, liegt an der Lenkung, die bei diesem ruckartigen Lenkmanöver spürbar verhärtet und vom Fahrer einen erhöhten Krafteinsatz verlangt. Bei provozierten Lastwechseln reagiert der Hyundai mit einem stark nach außen drängenden Heck, das ESP greift erst spät ein. Die Allradvariante des Tucson legte ein weniger übersteuerndes und auch insgesamt harmonischeres Fahrverhalten an den Tag. Einen Lenkimpuls beantwortet das SUV mit recht starkem und mehrmaligem Karosseriewanken, hält dabei aber weitgehend die Spur und verhält sich fahrstabil. Weniger spurstabil ist der Tucson bei nach einer Seite abfallenden Fahrbahnoberflächen oder starken Spurrinnen. Grundsätzlich verhält sich das Fahrzeug untersteuernd und quittiert zu schnell angegangene Kurven mit sicherem Schieben über die Vorderräder. Das Traktionsvermögen der Vorderräder kommt allenfalls beim flottem Anfahren an seine Grenzen, ansonsten reicht der Frontantrieb für den kleinen Diesel vollkommen aus.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,3

Lenkung*

Die elektrische Servolenkung kann nicht vollauf überzeugen. Das liegt in erster Linie an der mäßigen Rückmeldung, die die Lenkung dem Fahrer bietet. Auch im wählbaren Sport-Modus bleibt das Lenkgefühl synthetisch, gleichzeitig steigen die Lenkkräfte spürbar an. Aufgrund des etwas unpräzisen Ansprechverhaltens um die Mittellage ist der Fahrer oftmals zu kleineren Lenkkorrekturen gezwungen, besonders bei zügiger Fahrt auf der Autobahn. Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung passend übersetzt, der Kurbelaufwand hält sich dadurch besonders im Stadtverkehr in Grenzen. Mit einem Wendekreis von 11,3 Metern erweist sich der Hyundai aber als nicht übermäßig Wendig.

➖ Beschleunigt man in den unteren Gängen stark, sind mitunter Antriebseinflüsse in der Lenkung zu spüren. Ebenfalls störend sind die hohen Rückstellkräfte, die dazu führen, dass das Lenkrad sehr schnell in die Mittellage zurückdreht.

1,8 Bremse

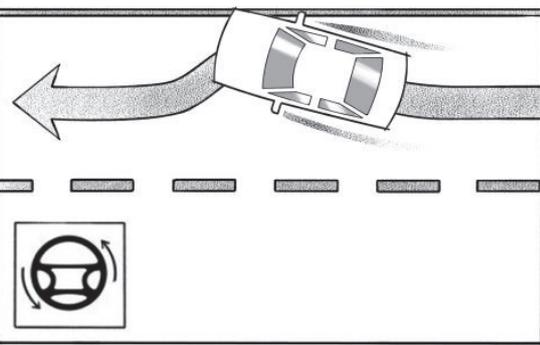
➕ Aus Tempo 100 steht der der Tucson bei einer Vollbremsung durchschnittlich nach 35,7 Metern (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Hankook Ventus Prime 2 der Größe 225/60 R17 99H) - ein guter Wert. Zudem kann die Bremsanlage auch in puncto Dosierbarkeit und Ansprechverhalten überzeugen.

1,6 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

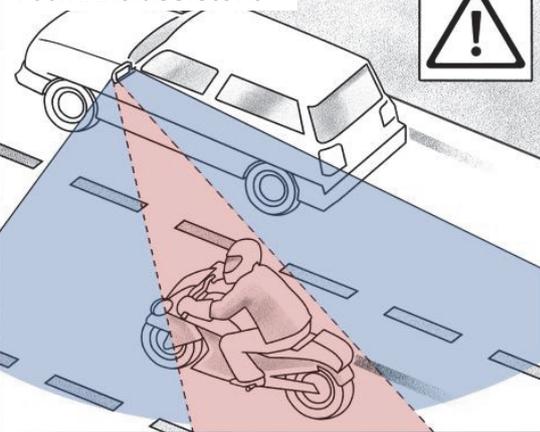
➕ In puncto aktiver Sicherheit ist der neue Hyundai Tucson sehr gut aufgestellt. Zum Umfang der Ausstattung Style zählen unter anderem ein Spurhalteassistent inklusive Lenkeingriff sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Gegen Aufpreis ist im Sicherheit-Paket zudem ein Toter-Winkel-Assistent, eine Querverkehrserkennung für das rückwärtige Ausparken, ein Kollisionswarner sowie ein Notbremsystem samt Fußgängererkennung an Bord. Letzteres greift auf die Frontkamera sowie den in der Fahrzeugfront untergebrachten Radarsensor zurück und kann bei einer drohenden Kollision mit einem anderen Fahrzeug bis 180 km/h autonom eine Vollbremsung einleiten, die Fußgängererkennung funktioniert bis 70 km/h. Ebenfalls bereits ab Werk sind ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein statisches Abbiegelicht (separat im Hauptscheinwerfer) dabei. Bei den Bremsleuchten hingegen setzen die Koreaner auf Leuchten in LED-Technik, die schneller ansprechen als Glühbirnen und damit für den nachfolgenden Verkehr besser erkennbar sind. Bei einer Vollbremsung leuchten die Bremslichter in schneller Frequenz auf, bei Stillstand wird zudem automatisch die Warnblinkanlage zur Warnung der anderen Verkehrsteilnehmer eingeschaltet.

Spurhalteassistent



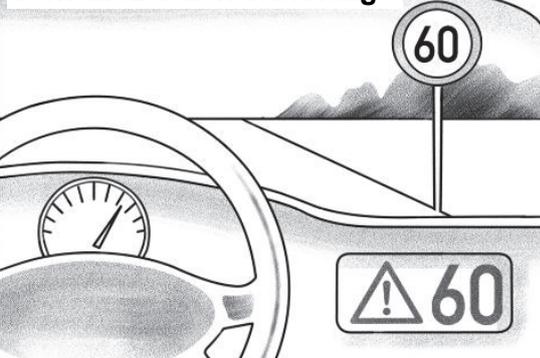
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

Die hinteren Kopfstützen dürften weiter herausziehbar sein, sie bieten für bis rund 1,75 Meter große Personen ausreichenden Schutz.

- +** Bei den ADAC Crashtests überzeugt der Hyundai mit einer sehr guten Insassensicherheit. Er erreicht 86 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 10/2015) und erzielt insgesamt ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Ab Werk hat das Kompakt-SUV Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Kopfairbags an Bord. Die vorderen sowie die beiden äußeren Rücksitzplätze sind mit Gurtkraftbegrenzern sowie -straffern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten bis knapp 1,95 Meter großen Personen guten Schutz, zusätzlich liegen sie nahe am Kopf an. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. Im Kofferraum findet man stabile Zurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck.
- Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden verstaut und damit im Falle eines Unfalls unter Umständen schlecht erreichbar.

2,1

Kindersicherheit

- +** Die Kindersicherheit liegt auf hohem Niveau, der Tucson kommt auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand 10/2015). Der Koreaner ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzplätzen ausgestattet, beide Plätze sind zudem für Kindersitze sämtlicher Altersklassen geeignet. Die Zugänglichkeit ist gut, die Gurtschlösser sind fest fixiert und die Gurtlänge reicht auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Auch auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos mit den Gurten befestigt werden, die Beifahrerairbags lassen sich dafür einfach per Schlüsselschalter deaktivieren.
- Der Sitzplatz hinten in der Mitte eignet sich aufgrund der ungünstigen Form, der weichen Polsterung und den nicht passenden Gurtanlenkpunkten nur bedingt zum Transport von Kindersitzen. Für den Beifahrersitz ist keine Isofix-Vorrichtung erhältlich. Vollkommen unakzeptabel für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse ist die Tatsache, dass der Tucson lediglich für das Fahrerseitenfenster eine Einklemmschutzfunktion besitzt.

2,1

Fußgängerschutz

- +** Beim Fußgängerschutz erzielt der Hyundai Tucson 71 Prozent der erreichbaren Punkte. Das SUV ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet. Im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger oder Fahrradfahrer wird die Motorhaube automatisch angehoben, um den Deformationsweg zwischen Haube und Motor zu erhöhen und das Verletzungsrisiko dadurch zu senken. Verbesserungspotential gibt es noch im unteren Bereich der Frontscheibe sowie am vorderen Teil der Motorhaube - beide Bereiche sind zu unnachgiebig gestaltet.

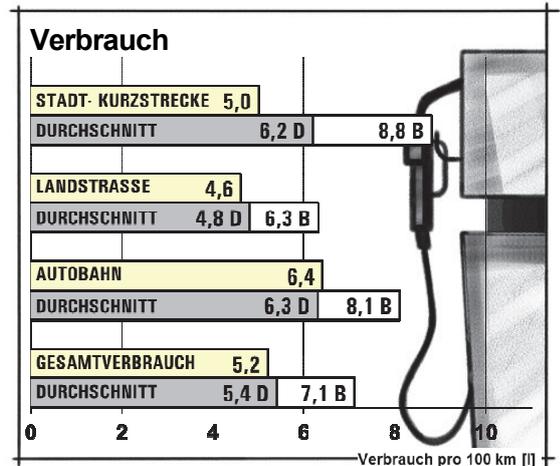
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest kommt der Tucson 1.7 CRDi auf eine CO₂-Bilanz von 167 g/km und auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,0 l innerorts, 4,6 l außerorts sowie 6,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Somit sammelt das Diesel-SUV für den CO₂-Ausstoß 27 Punkte.

1,6 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffmessungen schneidet der mit einem NO_x-Speicherkatalysator ausgestattete Tucson 1.7 CRDi blue 2WD gut ab. Die Schadstoffemissionen befinden sich auf niedrigem Niveau, nur im Autobahn-Zyklus steigt der NO_x-Ausstoß stark an. Dafür bekommt der Hyundai 44 von 50 Punkten. Insgesamt sammelt der Tucson 71 Punkte und erhält gerade noch den vierten Stern im ADAC EcoTest.



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

4,1 AUTOKOSTEN

2,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Tucson 1.7 CRDi recht sparsam ist und günstigen Diesel konsumiert, halten sich diese jedoch in Grenzen.

5,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Hyundai gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

2,4 Wertstabilität*

⊕ Dem neuen Hyundai Tucson 1.7 CRDi wird für den vierjährigen Haltezeitraum ein guter Restwertverlauf attestiert. Neben der hohen Nachfrage nach SUV wirkt sich dabei besonders die fünfjährige Herstellergarantie positiv aus.

4,9

Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Grundpreis von 29.950 Euro für den Tucson in der Ausstattungsstufe Style sowie dem kleinsten Dieselmotor unter der Haube ist der Hyundai kein Schnäppchen. Die Zeiten, als koreanische Autos echte Preisbrecher waren, sind schon länger vorbei. Dafür ist das SUV aber auch gut ausgestattet: Ob 17-Zoll-Aluräder, Klimaautomatik, Navigationssystem, DAB-Radio, Sitzheizung vorn und hinten oder gar eine Lenkradheizung, all diese Annehmlichkeiten bringt der Tucson serienmäßig mit.

5,5

Fixkosten*

– Die Fixkosten liegen auf hohem Niveau. Neben den hohen Aufwendungen für die Kfz-Steuer (209 Euro) sind dafür auch die ungünstigen Versicherungseinstufungen für die Vollkasko (VK: 24) sowie Haftpflicht (KH: 19) verantwortlich. Immerhin die Teilkaskoeinstufung (TK: 18) fällt etwas günstiger aus.

4,0

Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten sind aufgrund der teuren Werkstatt- und Reifenkosten, der hohen Aufwendungen für Steuer und Versicherung sowie des stattlichen Anschaffungspreises vergleichsweise hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI blue 2WD	1.6 Turbo 2WD	1.7 CRDi blue 2WD	2.0 CRDi blue 2WD	2.0 CRDi 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591	4/1685	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	130 (177)	85 (116)	100 (136)	136 (185)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	161/4850	265/1500	280/1250	373/1500	400/1750
0-100 km/h[s]	11,5	9,2	13,7	10,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	205	176	186	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 S	7,3 S	4,6 D	4,8 D	5,9 D
CO2 [g/km]	147	169	119	127	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/18	17/23/18	19/24/18	19/24/18	19/24/18
Steuer pro Jahr [Euro]	136	180	209	254	308
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	573	693	563	657	749
Preis [Euro]	22.400	27.650	24.750	29.300	35.700

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1685 ccm
Leistung	85 kW (116 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17
Reifengröße (Testwagen)	225/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,0/4,6/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	167 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4475/1850/1645 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1550 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/875 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	1190 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	132 Euro
Monatlicher Wertverlust	350 Euro
Monatliche Gesamtkosten	648 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/18
Grundpreis	29.950 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kollisionswarnung (im Paket)	1.100 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	990 Euro
Parklenkassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt messend)	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (im Paket)	1.100 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	499 Euro
Einparkhilfe hinten (und vorne)	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,7
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	3,2
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	3,3
Sicht	3,1	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Volumen*	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,7	Kindersicherheit	2,1
Innenraum	2,2	Fußgängerschutz	2,1
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	2,5
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO ₂ *	3,3
Raumangebot hinten*	1,9	Schadstoffe	1,6
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,6		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	4,1
Sitze	2,5	Betriebskosten*	2,7
Innengeräusch	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,3
Klimatisierung	3,0	Wertstabilität*	2,4
Motor/Antrieb	2,6	Kosten für Anschaffung*	4,9
Fahrleistungen*	3,0	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	3,3	Monatliche Gesamtkosten*	4,0
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen