



## Hyundai Tucson 2.0 CRDi Premium 4WD Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (136 kW / 185 PS)

**2**005 betrat Hyundai mit dem Tucson erstmals die Klasse der kompakten SUV. Als Nachfolger des ix35 erscheint jetzt die dritte Generation, die den Namen Tucson wiederbelebt. Der Koreaner soll mit attraktivem Design, umfangreicher Ausstattung und moderner Technik erfolgreich auf Kundenjagd gehen. Das Platzangebot für Passagiere und Gepäck kann ebenso überzeugen wie die ordentliche Verarbeitungsqualität und die gute 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 immer noch 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 Koreaner mit dem stärksten Dieselmotor an: Der 185 PS leistende Vierzylinder sorgt zwar für ordentliche Fahrleistungen, der Verbrauch im ADAC EcoTest fällt mit 6,7 Liter pro 100 Kilometer allerdings recht hoch aus. Gleiches gilt für den Preis des Tucson, der in der Topausstattung Premium inklusive der optionalen Automatik 39.850 Euro beträgt, durch die sehr umfangreiche Serienausstattung aber wieder relativiert wird.

**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), hoher Verbrauch, kein Start-Stopp-System, gefühllose Lenkung, teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL

**2,4** AUTOTEST

**5,1** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,2** Familie

**3,6** Stadtverkehr

**2,6** Senioren

**2,3** Langstrecke

**2,0** Transport

**2,7** Fahrspaß

**3,8** Preis/Leistung

Stand: Dezember 2015  
Text: A. Lidl

2,4

## 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) gute 925 Kilometer. Als Transportgefährt macht der Koreaner ebenfalls eine gute Figur: Der Tucson kann bis zu fünf Personen befördern und 510 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 Fahrrad Gepäckträger transportieren. Die Anhängelast beträgt bei gebremsten Hängern 1.900, 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.

3,0

### 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.

+ Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer liefern eine gute Lichtausbeute und überzeugen mit einer homogenen Lichtverteilung.



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

Leider ist lediglich das Abblendlicht in LED-Technik ausgeführt, für das Fernlicht kommen gewöhnliche Halogenscheinwerfer zum Einsatz. Neben der mäßigen Leuchtweite stört vor allem die im Vergleich zum weißen LED-Licht gelbliche Lichtfarbe beim Zuschalten des Fernlichts. Neben dem Tagfahrlicht ist auch das in den Hauptscheinwerfer integrierte Abbiegelicht in LED-Technik ausgeführt. Eine Kurvenlichtfunktion oder ein Fernlichtassistent ist leider nicht erhältlich. Zum Serienumfang der Ausstattung Premium zählen neben der Einparkhilfe vorn und hinten auch ein Parkassistent sowie 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.

## 2,5 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. In der Ausstattung Premium ist der Tucson mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, ein versehentliches Aussperren ist deshalb nicht möglich. Praktisch bei Nacht: Die serienmäßige Vorfeld- und Ausstiegsbeleuchtung.

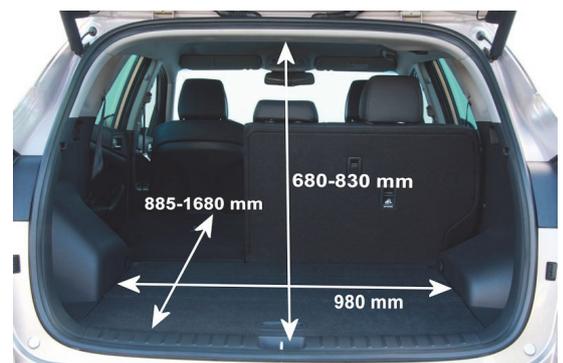
– Der hohe Schweller erschwert das an für sich bequeme Ein- und Aussteigen ebenso wie der große Abstand zwischen Schweller und Sitzfläche.

## 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.



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.



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

2,3

## Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Der Kofferraum ist nicht nur groß, sondern auch gut zugänglich. Dank des serienmäßigen Komfortzugangssystems öffnet die Heckklappe, ohne dafür eine Taste auf der Fernbedienung, im Fahrzeug oder an der Heckklappe betätigen zu müssen. Anders als bei den bisherigen Systemen 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 Gegenstände 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.

2,1

## INNENRAUM

2,3

### 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 Automatikwählhebel liegt etwas tief, aber dennoch gut zur Hand und ist in seiner Funktion logisch aufgebaut. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf ist gut erreichbar rechts vom Lenkrad angeordnet, wird aber vom Lenkrad verdeckt. 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.



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

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. In der Ausstattung Premium verfügt der Tucson über eine elektrische Sitzverstellung, die gut erreichbar unten am Sitzgestell angebracht ist. Eine Memory-Funktion ist allerdings nicht erhältlich. An Ablagen mangelt es nicht, besonders das große Fach hinter dem Wählhebel erweist sich im Alltag als sehr praktisch, doch auch unter der Mittelarmlehne befindet sich 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 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 Teil 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.

2,4

---

## KOMFORT

---

2,7

### 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 dringen Fahrbahnnunebenheiten wie Kanaldeckel oder Querfugen etwas zu deutlich zu den Insassen durch. Einen nicht zu vernachlässigenden Anteil daran haben die in der Ausstattung Premium serienmäßigen 19-Zoll-Räder, die aufgrund der recht niedrigen Seitenwand zu Lasten des Federungskomforts gehen. Auch die Abrollgeräusche sowie das Abrollverhalten auf rauem Fahrbahnbelag und Kopfsteinpflaster leiden etwas unter der großen Bereifung. In flott durchfahrenen Kurven neigt sich das hoch aufbauende SUV spür- und sichtbar zur Seite.

2,1

---

### Sitze

⊕ Serienmäßig ist der Tucson in der Ausstattung Premium mit elektrisch verstellbaren Vordersitzen ausgestattet. Der Fahrersitz verfügt zusätzlich über eine elektrische Lendenwirbelstütze, die sich allerdings lediglich in der Intensität, nicht aber in der Höhe an den Fahrer anpassen lässt. Zudem war der Testwagen mit der optionalen Lederpolsterung ausgestattet, dann lassen sich die Sitze zudem in drei Stufen belüften. 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 Oberschenkelaufgabe 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 den glatten Ledersitzen 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

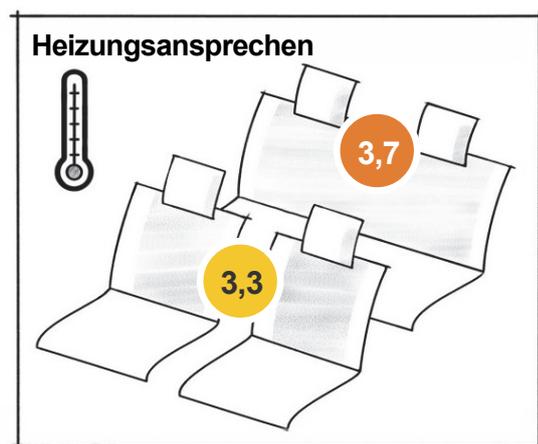
---

### 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. Die Abrollgeräusche sind aufgrund der großen 19-Zoll-Räder etwas erhöht.

## 2,7 Klimatisierung

Hyundai stattet den Tucson in der Ausstattung Premium 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 durchschnittlich ab. Es dauert nicht zu lange, ehe sich ein angenehmes Temperaturniveau eingestellt hat, im Fond noch etwas länger als vorn.



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

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen\*

⊕ Mit 185 PS unter Haube ist der Tucson 2.0 CRDi ordentlich motorisiert, die Fahrleistungen sind dementsprechend gut. Dank 400 Nm Drehmoment, die bereits ab 1.750 und bis 2.750 Touren parat stehen, geht der Koreaner bereits bei niedrigen Drehzahlen engagiert zu Werke und hat mit dem immerhin 1,7 Tonnen schweren SUV wenig Mühe. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Tucson in flotten 5,6 Sekunden, den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Hyundai mit 9,5 s an. Bei 201 km/h endet laut Hersteller der Vortrieb.

### 2,8 Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel schneidet in puncto Laufkultur zufriedenstellend ab. Der Selbstzünder läuft über den gesamten Drehzahlbereich vergleichsweise rau, die Motorvibrationen sind im Lenkrad zu spüren. Störende Brummgeräusche verknüpft sich der Tucson aber weitestgehend, nur bei rund 1.500 Umdrehungen ist ein leichtes Dröhnen zu vernehmen.

### 2,4 Schaltung

⊕ Serienmäßig ist der Top-Diesel an ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Zum Test trat der Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD mit der aufpreispflichtigen Sechsstufen-Automatik an. Das Getriebe hinterlässt insgesamt einen ordentlichen Eindruck. Es schaltet angenehm weich, allerdings auch etwas träge. In den unteren Gängen kostet der Drehmomentwandler etwas Leistung, in den oberen Gängen ist die Wandlerüberbrückungskupplung aktiv, wodurch der Kraftfluss im Getriebe direkt erfolgt. Bei flotten Anfahren erfolgt der Kraftschluss und damit auch die Beschleunigung mit etwas Verzögerung. Wer manuell Schalten möchte, kann dies über die Schaltkulisse machen, separate Lenkradschaltwippen sind für den Tucson nicht erhältlich. Die Schaltkulisse ist logisch aufgebaut, beim Abstellen des Fahrzeugs muss die Parkstellung "P" etwas umständlich manuell angewählt werden. Bei aktivierter Autohold-Funktion (serienmäßig) wird der Wagen selbstständig für einen unbegrenzten Zeitraum an Steigungen festgehalten.

– Ein Start-Stopp-System gibt es beim Tucson nur für die frontgetriebenen Versionen, das Top-Modell mit Allradantrieb muss daher unverständlicherweise ohne die Spritsparteknik auskommen.

## 2,0 Getriebeabstufung

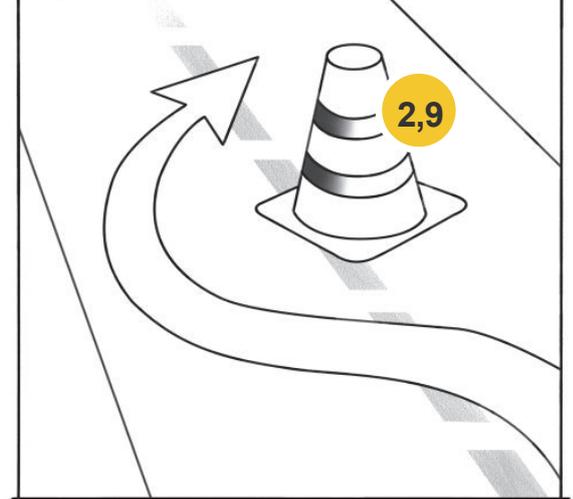
+ Die sechs Gänge des Automatikgetriebes sind passend gestuft. Dank des kräftigen Dieselmotors hält das Getriebe selbst bei stärker durchgetretenem Gaspedal oftmals die eingelegte Fahrstufe und muss nicht unnötig runterschalten. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit vergleichsweise niedrigen 2.300 1/min, was sowohl dem Geräuschniveau im Innenraum als auch dem Verbrauch zu Gute kommt.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest liefert der Koreaner eine zufriedenstellende Leistung ab. Der Tucson verhält sich bei diesem simulierten Ausweichmanöver zwar vergleichsweise träge, mit deutlichen Aufbaubewegungen und starken ESP-Eingriffen, aber gleichzeitig sicher und fordert dabei wenig fahrerisches Können. Den Ausweichvorgang setzt das SUV auch dank der breiten 19-Zoll-Bereifung spontan um. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift rigoros ein und baut gleichzeitig viel Geschwindigkeit ab. Anschließend geht der Allradler in eine Untersteuerphase über, die es dem Fahrer leicht macht, das SUV mit einem geringfügig erhöhten Lenkwinkelbedarf zurück in die ursprüngliche Fahrspur zu dirigieren. Auch 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 leicht nach außen drängenden Heck, ehe das ESP helfend eingreift. 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 - hier machen sich die breiten Reifen negativ bemerkbar. Grundsätzlich verhält sich das Fahrzeug untersteuernd und quitiert zu schnell angegangene Kurven mit sicherem Schieben über die Vorderräder. Der serienmäßige Allradantrieb sorgt für gute Traktion auch bei schlechten Gripverhältnissen. Grundsätzlich ist der Tucson nur mit angetriebenen Vorderrädern unterwegs. Tritt an diesen größerer Schlupf auf, werden bis zu 50 Prozent der Antriebsleistung an die Hinterräder geleitet. Zudem besteht bis 40 km/h die Möglichkeit, die Hinterachse per Knopfdruck mit dem fixen Kraftverhältnis von 50 zu 50 hinzuschalten.

### 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.

### 3,1 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 rund 2,5 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.

– Das Lenkrad geht aufgrund der recht hohen Rückstellkräfte ziemlich schnell in die Mittellage zurück, was sich im Alltag als etwas unangenehm erweist.

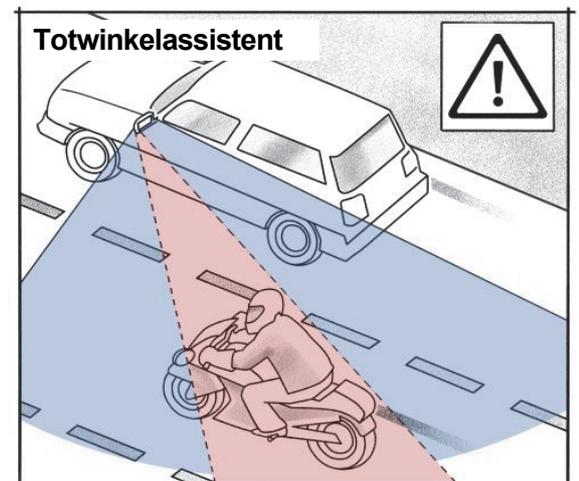
## 1,9 Bremse

+ Aus Tempo 100 steht der der Tucson bei einer Vollbremsung durchschnittlich nach 35,9 Metern (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 245/45 R19 98W) - ein ordentlicher Wert. Die Bremse lässt sich gut dosieren, zeigt bei sehr hoher Beanspruchung aber ein leichtes Nachlassen der Bremswirkung.

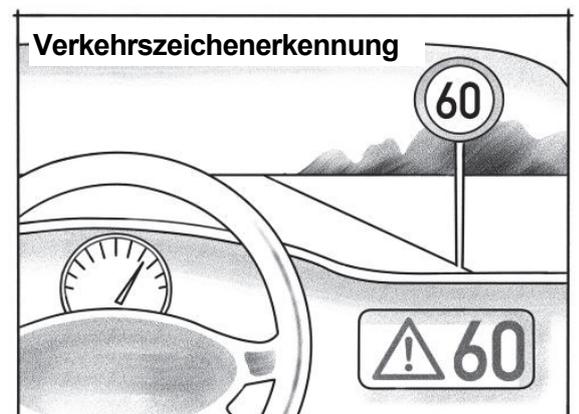
## 1,7 SICHERHEIT

### 0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ In puncto aktiver Sicherheit ist der neue Hyundai Tucson sehr gut aufgestellt. Zum Umfang der Ausstattung Premium 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 Notbremsssystem 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, Abbiegelicht (separat im Hauptscheinwerfer) sowie LED-Abblendlicht 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. Rückstrahler in den vorderen Türen verbessern die Erkennbarkeit bei Nacht.



**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.**



**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.**

– Ein in dieser Fahrzeugklasse inzwischen üblicher Abstandsregeltempomat ist für den Tucson nicht erhältlich. Das Fernlicht wird trotz serienmäßigem LED-Abblendlicht lediglich mit Halogenscheinwerfern realisiert. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert. So kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

---

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

+ 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.

---

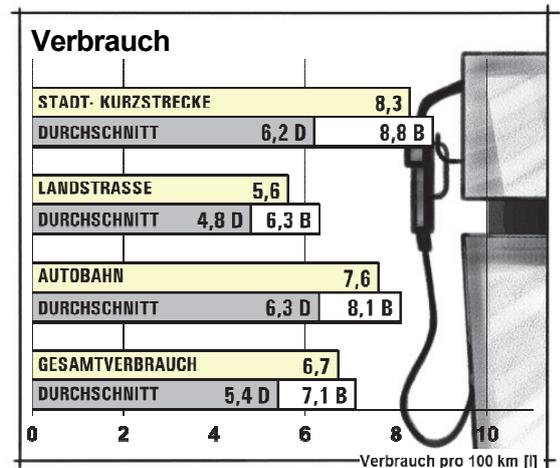
## 2,1 Fußgängerschutz

+ 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.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 5,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– Mit einer ermittelten CO<sub>2</sub>-Bilanz von 215 g/km und einem Verbrauch von 6,7 Liter pro 100 Kilometer zählt der Koreaner nicht gerade zu den sparsamsten Vertretern seiner Klasse. Dabei verbraucht das SUV in der Stadt 8,3 l/100 km, außerorts 5,6 l/100 km und auf der Autobahn 7,6 l/100 km. Im Stadtzyklus wirkt sich das fehlende Start-Stopp-System negativ aus, der Allradantrieb sowie das Automatikgetriebe tragen ebenfalls ihren Teil zum recht hohen Verbrauch bei. Für dieses Ergebnis bekommt der Hyundai lediglich zehn Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest.



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

### 1,5 Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffmessungen schneidet der Tucson 2.0 CRDi 4WD Automatik gut ab. Trotz des Verzichts auf den Einsatz der Harnstofflösung AdBlue in Verbindung mit einem SCR-Katalysator liegen die Schadstoffanteile auf niedrigem Niveau. Der Lohn dafür sind 45 von 50 Punkten für die emittierten Schadstoffe. Insgesamt sammelt der Tucson 55 Punkte und somit drei Sterne im ADAC EcoTest.

## 5,1 AUTOKOSTEN

### 4,6 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Obwohl der Tucson 2.0 CRDi günstigen Diesel konsumiert, fallen diese aufgrund des hohen Verbrauchs vergleichsweise hoch aus.

### 5,5 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 2.0 CRDi 4WD Automatik wird für den vierjährigen Haltezeitraum ein guter Restwertverlauf attestiert. Neben der hohen Nachfrage nach SUV wirkt sich dabei besonders die fünfjährige Herstellergarantie positiv aus.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

– Mit einem Grundpreis von 39.850 Euro für den Tucson in der höchsten Ausstattungsstufe Premium sowie dem stärksten Dieselmotor unter der Haube ist der Koreaner alles andere als ein Sonderangebot. Dafür ist das SUV aber auch sehr üppig ausgestattet: Ob LED-Abblendlicht, 19-Zoll-Aluräder, Klimaautomatik, Navigationssystem, elektrisch verstellbare Vordersitze, 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 (340 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.

## 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

– Die monatlichen Gesamtkosten fallen aufgrund der hohen Ausgaben für Werkstatt, Reifen, Kraftstoff und Versicherung sehr hoch aus.

### 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-Haftpf.  
 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	1995 ccm
Leistung	136 kW (185 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R19
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/45R19W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,3/5,6/7,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	170 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test (*WTW)	<b>215 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>67,0 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4475/1850/1645 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2070 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1740 kg/510 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>420 l/875 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	<b>925 km</b>
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>119 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>108 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>143 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>434 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>804 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/18
Grundpreis	39.850 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.950 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kollisionswarnung (im Paket)	1.100 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Parklenkassistent	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt messend)	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (im Paket)	1.100 Euro <sup>o</sup>
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 <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen