



Hyundai Tucson 1.6 Turbo Premium Allrad

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

2005 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 Kundenfang 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 hat der 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 synthetische Lenkung. Zum Test tritt der Koreaner mit dem stärksten Benziner im Modellprogramm an: Der 177 PS leistende Vierzylinder ermöglicht flotte Fahrleistungen, der Verbrauch im ADAC EcoTest fällt mit 7,5 Liter pro 100 Kilometer allerdings recht hoch aus. Gleiches gilt für den Preis des Tucson, der in der Topausstattung Premium inklusive des optionalen Allradantriebs 34.750 Euro beträgt, durch die sehr umfangreiche Serienausstattung aber wieder relativiert wird. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. 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, gefühlsarme Lenkung, teuer in Anschaffung und Unterhalt



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,3 Langstrecke

2,0 Transport

2,5 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Stand: Mai 2016
Text: A. Lidl

+ 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 die 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. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man aus Versehen Diesel statt Benzin tankt.

- 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.

+ 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 825 Kilometer. Als Transportgefährt macht der Koreaner ebenfalls eine gute Figur: Der Tucson kann bis zu fünf Personen befördern und 550 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 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.

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.

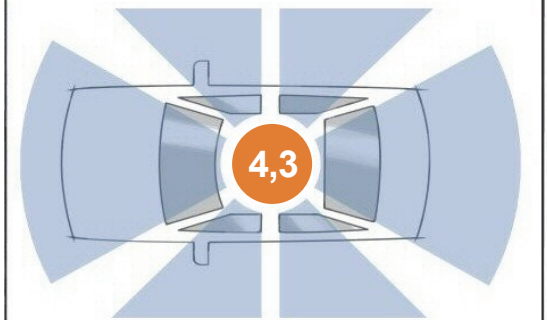


Breite Dachsäulen, nicht versenkbare Kopfstützen sowie eine hohe Fensterunterkante verhindern eine gute Sicht nach hinten.

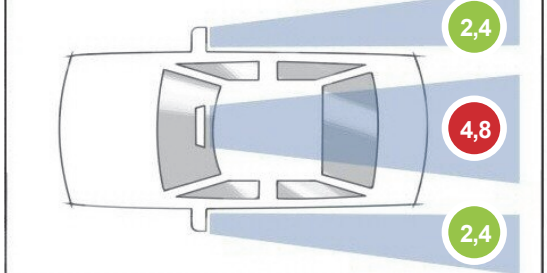
⊕ Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer liefern eine gute Lichtausbeute und überzeugen mit einer homogenen Lichtverteilung. Leider ist lediglich das Abblendlicht in LED-Technik ausgeführt, für das Fernlicht kommen gewöhnliche Halogenscheinwerfer zum Einsatz. Neben der mäßigen Leuchtweite stört vor allem 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 sind 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 erleichtern. 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 automatische Abblendfunktion und asphärischen Bereich auskommen, der den toten Winkel verkleinert.

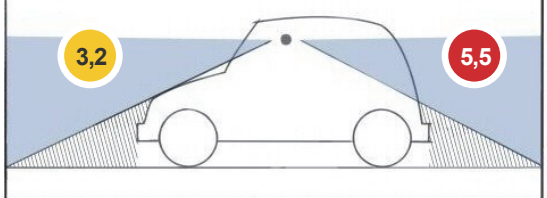
Rundumsicht



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.

2,5

Ein-/Ausstieg

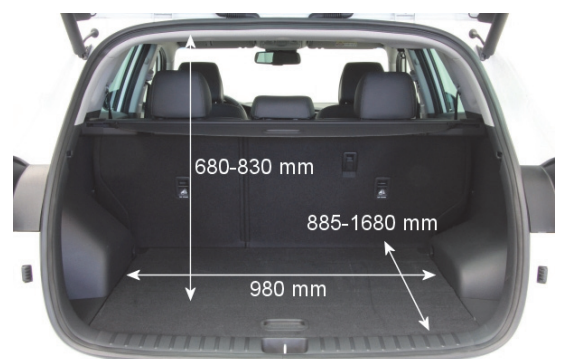
⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt beim Hyundai Tucson insgesamt recht gut. Das liegt neben der hohen Sitzhöhe (70 Zentimeter über der Straße) auch am großen Karosserieausschnitt, den der Koreaner bei geöffneter Vordertür frei gibt. Auch das Zusteigen in den Fond klappt dank der hohen Sitzbank sowie des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



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

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 Gegenständen ist dadurch recht beschwerlich. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit lediglich einer Lampe schwach aus.

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.

INNENRAUM

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. 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 befindet 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 Tucson überzeugt durch 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. Diese lassen sich allerdings nur im Stand sowie bei angezogener Handbremse vornehmen. 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 befinden 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.

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.



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

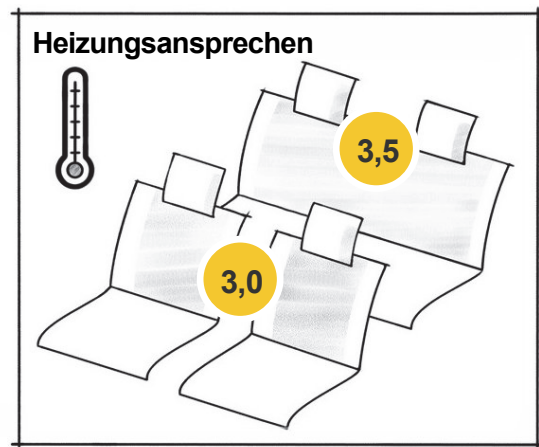
Der Federungskomfort des Tucson kann nicht vollauf überzeugen. Verdaut das Fahrwerk lange Bodenwellen ganz ordentlich, bringen kurze und in rascher Abfolge auftretende Wellen Unruhe ins Fahrzeug. Besonders die Vorderachse kann die einzelnen Anregungen dann nicht mehr sauber verarbeiten. Bei hoher Zuladung ändert sich der Federungskomfort kaum, der Tucson verfügt über gute Fahrwerksreserven. Bei langsamer Fahrt dringen Fahrbahnunebenheiten wie Kanaldeckel oder Quertiefen 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.

➤ 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. Der Testwagen war zudem 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 Oberschenkelauflage 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).

➤ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt niedrig, bei Tempo 130 beträgt der Lärmpegel 67,7 dB(A). Der Turbobenziner hält sich angenehm im Hintergrund und wird nur bei sehr hohen Drehzahlen über Gebühr laut. Die Abrollgeräusche sind aufgrund der großen 19-Zoll-Räder etwas erhöht.

2,6 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 allerdings etwas länger als vorn.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

+ Aus 1,6 Liter Hubraum schöpft der Turbobenziner 177 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 265 Newtonmeter, das in einem weiten Bereich von 1.500 bis 4.500 Touren bereit steht. Dementsprechend schaltfaul lässt sich der Tucson 1.6 Turbo bewegen, Drehzahlen oberhalb von 5.000 Umdrehungen sind selten von Nöten - zumal die Drehfreude und Durchzugskraft dann spürbar nachlassen. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt das 1,6 Tonnen schwere SUV nur 5,2 Sekunden. Auch bei der Elastizitätsmessung schlägt sich der Koreaner gut: Im vierten Gang vergehen 8,2 s, im fünften 10,9 und im sechsten Gang 14,5 s, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Den Standardsprint auf 100 km/h gibt Hyundai mit 9,5 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 202 km/h.

2,0 Laufkultur

+ Der neu entwickelte Turbobenziner legt insgesamt eine gute Laufkultur an den Tag. Der Vierzylinder läuft angenehm leise und ohne störende Vibrationen, lediglich im Lenkrad sind diese leicht zu spüren. Auch Brummen oder Dröhnen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Direkteinspritzer weitgehend, nur bei hohen Drehzahlen erhebt er die Stimme deutlich vernehmbar.

2,3 Schaltung

Serienmäßig ist der Top-Benziner an ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, gegen Aufpreis steht ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zur Verfügung.

+ Der Schalthebel ist präzise geführt und die Gänge lassen sich ohne großen Kraftaufwand wechseln. Bei schnellen Gangwechseln steigt der Schaltwiderstand leicht an und das Getriebe wirkt etwas hakelig. Die Kupplung weiß zu überzeugen: Sie lässt sich gut dosieren und nur bei unsauber durchgeführten Schaltvorgängen neigt der Tucson zum Rucken. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und befindet sich vorn links.

Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für einige Sekunden fest und erleichtert damit das Anfahren. Die Gangempfehlung zeigt dem Fahrer im Kombiinstrument die verbrauchsoptimale Übersetzungsstufe an.

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

2,3

Getriebeabstufung

+ Die sechs Gänge sind passend gestuft. Die Schaltsprünge fallen trotz der recht großen Spreizung nicht zu groß aus, nach dem Schaltvorgang steht auch dank des früh anliegenden Drehmoments genügend Zugkraft zur Verfügung. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.800 Umdrehungen nicht allzu hoch, was sich sowohl in puncto Geräuschniveau als auch Verbrauch positiv auswirkt.

2,5

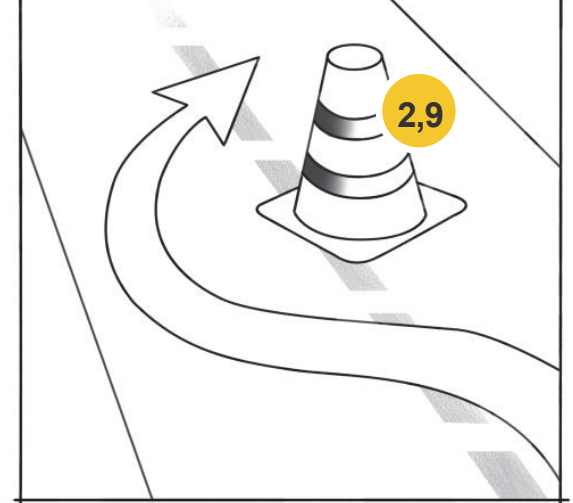
FAHREIGENSCHAFTEN

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 hinzuzuschalten.

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.

3,0

Lenkung*

Die elektrische Servolenkung kann nicht vollauf überzeugen. Das liegt in erster Linie an der mäßigen Rückmeldung der Lenkung. 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.

1,9

Bremse

⊕ Aus Tempo 100 steht 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. Beim starken Verzögern in einer Kurve schiebt der Tucson etwas über die Vorderräder zum Kurvenrand.

1,6

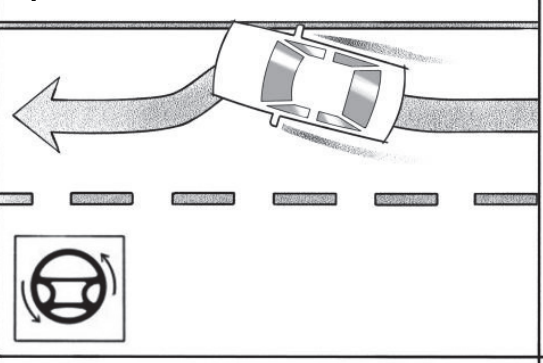
SICHERHEIT

0,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

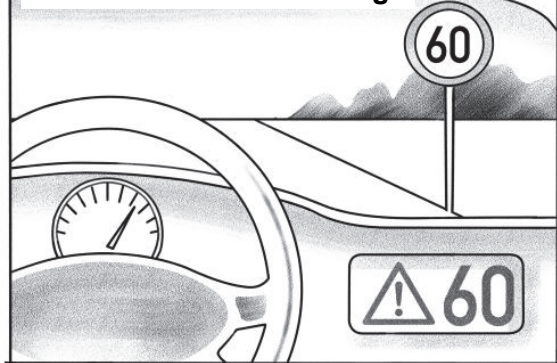
⊕ In puncto aktiver Sicherheit ist der neue Hyundai Tucson sehr gut aufgestellt. Zum Umfang der Ausstattung Premium zählen unter anderem ein Spurhalteassistent inklusive Lenkeingriff sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Gegen Aufpreis ist im Sicherheit-Paket zudem ein Toter-Winkel-Assistent, 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.

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.

Verkehrszeichenerkennung



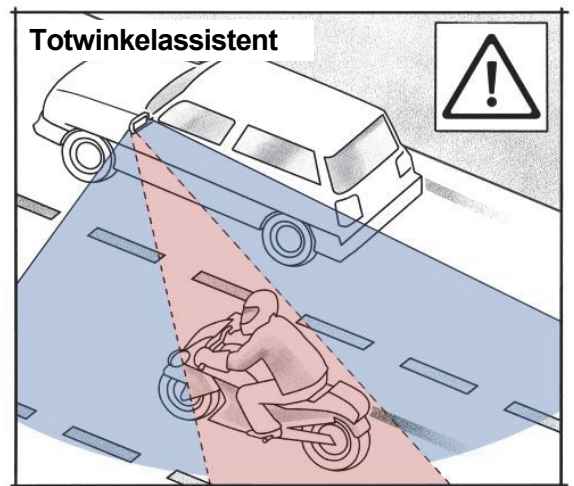
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

– 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 durchgehende 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 anzuschallen; 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.



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.

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 Gurtanlenkungen 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.

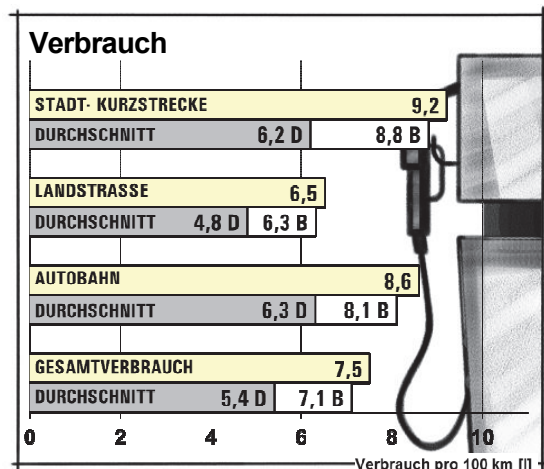
2,1 Fußgängerschutz

+ 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

4,7 Verbrauch/CO₂*

– Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 205 g/km und einem Verbrauch von 7,5 Liter pro 100 Kilometer zählt der Koreaner nicht gerade zu den sparsamsten Vertretern seiner Klasse. Dabei verbraucht das SUV in der Stadt 9,2 l/100 km, außerorts 6,5 l/100 km und auf der Autobahn 8,6 l/100 km. Im Stadtzyklus wirkt sich das fehlende Start-Stopp-System negativ aus, der Allradantrieb trägt ebenfalls seinen Teil zum recht hohen Verbrauch bei. Für dieses Ergebnis bekommt der Hyundai lediglich 13 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest.



**Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-
durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D)
und mit Ottomotor (B)**

1,9 Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffmessungen schneidet der Tucson 1.6 Turbo 4WD gut ab. Die Schadstoffanteile befinden sich auf recht niedrigem Niveau. Der Lohn dafür sind 41 von 50 Punkten für die emittierten Schadstoffe. Insgesamt sammelt der Tucson 54 Punkte und somit drei Sterne im ADAC EcoTest.

5,2 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Tucson 1.6 Turbo nicht sonderlich sparsam ist und teuren Super-Kraftstoff konsumiert, fallen diese sehr 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.
- Bei Verwendung der Seriengröße sind die Kosten für den Reifenersatz sehr hoch.

3,1 Wertstabilität*

+ Dem neuen Hyundai Tucson 1.6 Turbo 4WD wird für den vierjährigen Haltezeitraum ein befriedigender Restwertverlauf attestiert. Neben der hohen Nachfrage nach SUV wirkt sich dabei besonders die fünfjährige Herstellergarantie positiv aus.

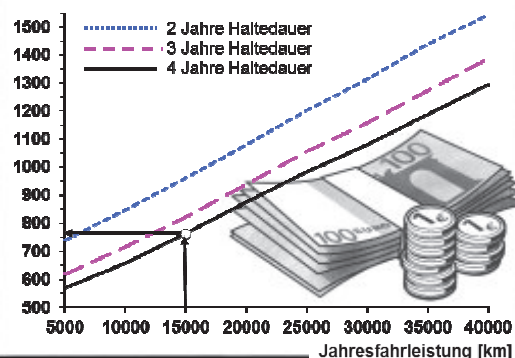
5,5

Kosten für Anschaffung*

Die Zeiten, in denen koreanische Autos als Preisbrecher galten, sind inzwischen passé. Die Preise haben ebenso wie das Fahrzeugniveau deutlich angezogen. Mit 34.750 Euro ist der Tucson 1.6 Turbo Premium 4WD alles andere als ein Sonderangebot. Allerdings ist der Hyundai in der Top-Ausstattung Premium sehr gut ausgestattet: Ob LED-Abblendlicht, elektrische Heckklappe, 19-Zoll-Aluräder, Klimaautomatik, Navigationssystem, elektrisch verstellbare Vordersitze, Sitzheizung vorn und hinten oder gar eine Lenkradheizung, all diese Annehmlichkeiten bringt der Tucson serienmäßig mit.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 763 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,9

Fixkosten*

Die Fixkosten liegen auf hohem Niveau. Neben den vergleichsweise hohen Aufwendungen für die Kfz-Steuer (196 Euro) sind dafür auch die ungünstigen Versicherungseinstufungen für die Vollkasko (VK: 23) verantwortlich. Immerhin die Teilkasko- (TK: 18) sowie die HaftpflichtEinstufung (KH: 17) fällt etwas günstiger aus.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

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

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI blue	1.6 Turbo	1.7 CRDi blue	2.0 CRDi blue	1.7 CRDi blue DCT	2.0 CRDi Allrad
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591	4/1685	4/1995	4/1685	4/1995
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	130 (177)	85 (116)	100 (136)	104 (141)	136 (185)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	161/4850	265/1500	280/1250	373/1500	340/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	11,5	9,2	13,7	10,6	11,5	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	205	176	186	185	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 S	7,3 S	4,6 D	4,8 D	4,9 D	5,9 D
CO2 [g/km]	147	169	119	127	129	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/18	17/23/18	19/24/18	19/24/18	19/24/18	19/24/18
Steuer pro Jahr [Euro]	136	180	209	254	229	308
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	567	686	558	651	586	742
Preis [Euro]	22.700	27.950	25.050	29.600	27.750	36.000

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
GE = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1591 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R19
Reifengröße (Testwagen)	245/45R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/6,5/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	177 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	205 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4475/1850/1645 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1620 kg/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/875 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	825 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	145 Euro
Monatliche Werkstattkosten	87 Euro
Monatliche Fixkosten	122 Euro
Monatlicher Wertverlust	409 Euro
Monatliche Gesamtkosten	763 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/18
Grundpreis	34.750 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 01.01.2016 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

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.950 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kollisionswarnung (im Paket)	1.100 Euro
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
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°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen