ADAC autotest

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Prime Allrad Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (185 kW / 252 PS)

Mit über 21.000 Neuzulassungen in 2024 steht der Tucson hierzulande an der Spitze der Verkaufscharts der Koreaner. Deshalb ist es nur logisch, dass Hyundai das SUV mit einem Facelift frisch hält. Während sich die Änderungen am Exterieur zurückhalten, zeigt sich der Tucson im Innenraum deutlich modernisiert. Er übernimmt das Lenkrad ohne Hyundai-Emblem, das große Panorama-Display und den Gangwahlhebel an der Lenksäule von den vollelektrischen Modellen. Was positiv auffällt: Hyundai geht dem Trugschluss eines pseudo-modernen Innenraums mit möglichst wenig Tasten nicht auf den Leim, sondern bringt wieder mehr haptische Bedienelemente zurück. So ziehen mit dem Facelift Drehregler für die Lautstärke, den Kartenzoom und die Temperaturregelung sowie haptische Schnellwahltasten für Hauptfunktionen ein. Weiterhin überzeugt der Tucson mit seinem guten Platzangebot, der umfangreichen Serienausstattung und dem komfortablen Adaptivfahrwerk gegen Aufpreis. Im Test wurde der gute Komforteindruck allerdings zwei Mal jäh unterbrochen, als der Notbremsassistent ohne akute Veranlassung eine harte Bremsung einlegte. Ebenfalls komfortmindernd ist die Auslegung der Heizung. Der Tucson kann im reinen EV-Mode den Innenraum nicht aufwärmen. Das hat zur Folge, dass der Verbrenner immer dann mitläuft, wenn die Heizung gefordert ist. Zudem ist so keine Standklimatisierung ohne Einsatz des Verbrenners möglich - das können die meisten PHEV besser. Am Preis kann man diese Einschränkung allerdings nicht festmachen, denn mit einer UVP des Testwagens von über 57.000 Euro zählt der leistungsstärkste Tucson im Konkurrenzvergleich nicht als Sonderangebot. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Tonale, Ford Kuga, Opel Grandland, Peugeot 3008, VW Tiguan.

⊕ gutes Platzangebot, komfortables Fahrwerk, umfangreiche Serienausstattung, Facelift bringt haptische Bedienelemente zurück

⊖ teure Anschaffung, Notbremsassistent voreilig, keine Heizung Verbrenner, nur einphasiges Laden, geringe Anhängelast

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,3
AUTOKOSTEN	3,3

Zielgruppencheck

Familie	2,4
Stadtverkehr	3,8
Senioren	2,3
Langstrecke	2,4
Transport	2,4
Fahrspaß	2,4
Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Auch mit dem Facelift gibt es an der Qualität der Karosserie wenig auszusetzen. Sie zeigt sich akkurat gefertigt und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Unterboden ist ordentlich verkleidet, es gibt aber offene Bereiche wie mittig unter dem Motor oder hinter der Hinterachse - für weitere aerodynamische Optimierungen und besseren Schutz besteht also noch Potenzial. Immerhin sind die seitlichen Bereiche gut geschützt. Der Innenraum gefällt mit seinem dezent modernisierten Design sowie den geschäumten Kunststoffen im oberen Bereich. Auf feine Details wie einen Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen muss man jedoch verzichten. Silberne Applikationen an den Luftausströmern und den Tasten werten den Innenraum auf. Ansonsten ist in weiten Teilen harter Kunststoff verbaut und auch auf eine zusätzliche Türrahmenverkleidung verzichtet Hyundai. Im Falle der seitlichen Kofferraumauskleidungen aus hartem Kunststoff ist das besonders schade, weil sie schnell verkratzen und dann ein hässliches Bild abgeben. Unabhängig davon ist die Verarbeitung tadellos, nichts klappert oder knarzt auf schlechten Straßen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse und angesichts der großen und recht schweren Motorhaube Standard sein.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des Tucson PHEV beträgt 53 km im Elektrozyklus des ADAC Ecotest. Mit dem Facelift steigt die elektrische Reichweite nur unmerklich, Konkurrenten wie der VW Tiguan schaffen dank deutlich größerer Akkus bereits über 100 km. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit der 42-l-Tankfüllung ungefähr 615 km weit. Das Aufladen der Batterie über Wechselstrom (AC) gelingt mit dem einphasigen 7,2 kW-Charger im Bestfall in etwas unter zwei Stunden. An der heimischen Wallbox bei 16 A und 3,6 kW Ladeleistung dauert es entsprechend länger. Um den HV-Speicher einmal vollzuladen, werden inklusive Ladeverluste 13,6 kWh benötigt; die Bruttokapazität wird mit 13,8 kWh angegeben. An dem Ladeport gibt es eine LED die den Ladestatus anzeigt. Abgedichtet wird der Port über eine einfache Kunststoffkappe mit Halteband, eine Klappe wäre die elegantere und haltbarere Lösung. Das Ladekabel für die Wallbox (mit Typ-2-Stecker) ist serienmäßig an Bord, den Charger für die Haushalts- oder Industriesteckdose gibt es optional. Laden mittels CCS-Anschlusses, beispielsweise für das schnelle Zwischenladen auf Autobahnetappen, bietet der Hyundai im Gegensatz zum VW Tiguan nicht. Die maximal zulässige Zuladung des mit 1.894 kg gewogenen Testwagens, liegt bei bis zu 526 kg und fällt üppig aus - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Der Hyundai bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können mit der serienmäßigen Dachreling Lasten bis zu stattlichen 100 kg transportiert werden. Lediglich bis 1.210 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Vor dem Facelift waren es immerhin 1.350 kg, die Verbrenner-Varianten ohne Stecker schaffen hier mit 1.650 kg nochmal deutlich mehr. Die Stützlast auf der im Zubehör erhältlichen Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen; damit steht dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg. Der Wendekreis des Tucson beträgt 11,5 m, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen stattliche 2,13 m auseinander - die Handlichkeit im dichten Stadtverkehr ist daher nicht optimal.

⊖ Serienmäßig findet man lediglich ein Pannenset an Bord; ein Notrad oder gar ein vollwertiges Reserverad sind nicht erhältlich. Daher fehlen auch Bordwerkzeug und Wagenheber. Der Tankstutzen ist breit, besitzt allerdings keine Schutzklappe, sodass eine Fehlbetankung nicht ausgeschlossen werden kann.

© ADAC e.V.

3,0 Licht und Sicht

Die Enden des Kompakt-SUV sind nur mäßig zu überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Tucson darüber hinaus eine eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Da helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera. Letztere lässt sich optional auf ein 360-Grad-Kamerasystem erweitern, welches unter anderem eine praktische Draufsicht auf die beiden Vorderräder bietet. Zudem gibt es optional einen Remote-Parkassistenten, der den Tucson fernbedient geradeaus z.B. in enge Garagenboxen fährt. Einen Parkassistenten, der assistiertes Parken am Straßenrand ermöglicht, gibt es allerdings nicht.

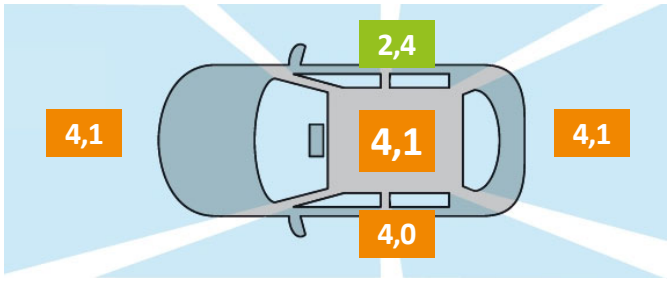
⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das Kompakt-SUV einen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings haben beide keinen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu vergrößern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Mit dem Facelift halten optional Matrix-LED-Scheinwerfer Einzug in den Tucson, in der getesteten Variante Prime sind sie bereits serienmäßig an Bord. Allerdings entfällt damit die separate Abbiegeleuchte im Hauptscheinwerfer, die es nur in der Basis im Voll-LED-System gibt. Dafür beherrscht das Matrix-Licht ein gezieltes Ausblenden anderer Verkehrsteilnehmer bei Fernlicht. Darüber hinaus bietet es eine automatische Leuchtweitenregulierung. Die Lichtleistung der Scheinwerfer ist gut, allerdings könnten sowohl Abblend- als auch Fernlicht homogener leuchten. Die starke Streulichtentwicklung, die beim Vor-Facelift mit den Voll-LED-Scheinwerfern auffiel und welche bei Nebel zu einer Eigenblendung führt, weisen die Matrix-LED-Scheinwerfer nicht auf. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht gegeben - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt, auch eine Reinigungsdüse fehlt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

Die Sicht nach hinten ist beim Hyundai Tucson aufgrund der breiten Dachsäulen eingeschränkt, was das Manövrieren und Einparken erschweren kann.

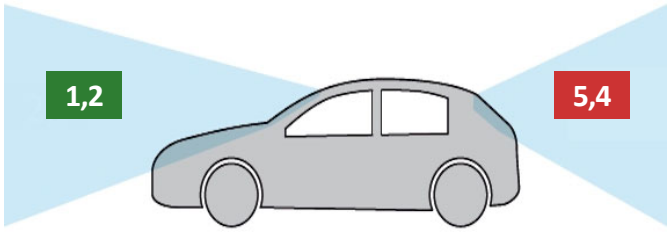
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Tucson bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um den Ein- und Ausstieg geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 58 cm über der Straße in sehr günstiger Höhe (Sitzfläche ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne auskommen. Die Türen werden vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Tucson in der Prime-Ausstattung serienmäßig an Bord. Allerdings lässt es sich nicht deaktivieren und bietet kein automatischen Ent- und Verriegeln durch Annähern oder Entfernen vom Fahrzeug.

⊖ Zudem ist das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Gegen Aufpreis lässt sich hier allerdings aufrüsten. Der optionale "Digitale

Fahrzeugschlüssel 2.0" arbeitet mit UWB-Technik und schützt das Fahrzeug deutlich besser.

2,2 Kofferraum-Volumen

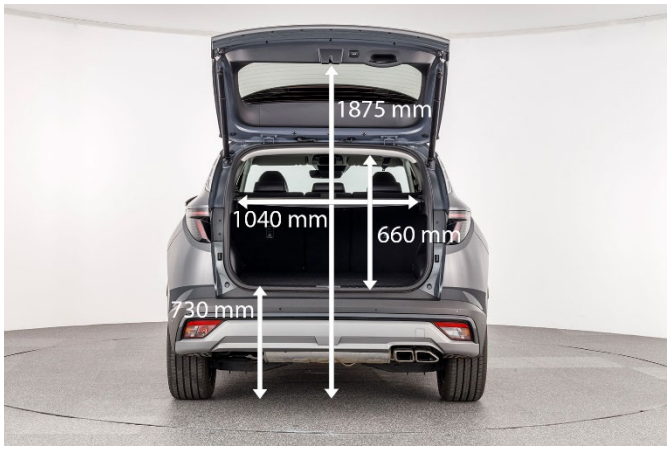
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 410 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf handelsübliche Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 815 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.395 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden können Kleinigkeiten verstaut werden, mit 20 l ist das Volumen recht überschaubar.

Der Kofferraum bietet je nach Konfiguration zwischen 410 und 1.395 Litern Stauraum. Zusätzlicher Stauraum für Kleinigkeiten ist unter dem Kofferraumboden vorhanden.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch angetriebene Heckklappe ist in der Ausstattungslinie Prime serienmäßig an Bord; durch den schlüssellosen Zugang öffnet sich die Heckklappe dann sogar automatisch, wenn man mit dem Schlüssel bei sich hinter dem verriegelten Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion deaktivierbar). Das Gepäckraumrollo muss man manuell bedienen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: Sie liegt 73 cm über der Straße, das Gepäck muss entsprechend hoch angehoben werden. Dafür stört beim Ausladen innen keine Kante, Kofferraumboden und Ladekante sind in einer Ebene. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Die Heckklappe öffnet bis maximal 1,88 m hoch - groß gewachsene Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht am etwas abstehenden Heckklappenschloss (immerhin mit Kunststoff ummantelt) zu stoßen. In den fahrzeugseitigen Einstellungen (Bordmenü) lassen sich die Öffnungshöhe und sogar Öffnungsgeschwindigkeit einstellen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe links in der Innenverkleidung ausgeleuchtet, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend erhellt.



Der Kofferraum überzeugt mit automatischer Heckklappe und großzügigem Laderaum, erschwert wird die Nutzung jedoch durch eine hohe Ladekante.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Nur den mittleren Gurt muss man aushängen und am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade, denn die Rückbank ist ansonsten sinnvoll konstruiert, beispielsweise können die äußeren Gurte beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt werden. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist sowohl von vorn als auch vom Kofferraum aus möglich, die Lehnenteile klappen nach der Entriegelung federvorgespannt um. Im Kofferraum gibt es Taschenhaken und Kunststoff-Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich ein Gepäcknetz einspannen lässt.

© ADAC e.V.

2,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das neu gestaltete Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite angepasst werden. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es ist sogar ein stehendes Gaspedal verbaut und am Bremspedal befindet sich ein Unterrutschschutz. Der Motorstart erfolgt über den Start-Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Gleiches gilt in Sachen Zugänglichkeit auch für den Gangwahlhebel, der sich nun wie bei den Ioniq-Modellen etwas verdeckt an der Lenksäule und nicht länger als Tasten in der Mittelkonsole befindet. Das digitale Kombiinstrument ist in den meisten Einstellungen klar gezeichnet und auch die Anzeige zwischen den digitalen Rundinstrumenten ist gut ablesbar. Mit dem Facelift übernimmt der Tucson das große durchgehende Display aus der Ioniq-Serie. Der gekrümmte Panorama-Monitor besteht aus zwei 12,3 Zoll großen Displays. Damit liegt das Infotainmentdisplay etwas weiter oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Allerdings ist der rechte Bildschirmrand trotz Krümmung etwas zu weit vom Fahrer entfernt. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss.

⊕ Positiv: Mit dem Facelift ziehen wieder mehr haptische Tasten ins Cockpit des Tucson ein. So ersetzen nun Drehregler für die Temperatureinstellung die ehemaligen Touchtasten. Auch beim Infotainment hat sich etwas getan: Hier sind die Schnellwahlfelder für Hauptfunktionen (Radio, Navigation und Telefon) echten Tasten gewichen und Lautstärke sowie Kartenzoom werden nun mit klassischen Drehreglern eingestellt. Zudem wurden die Wipptasten am Lenkrad (Lautstärke und Menülauf) durch besser bedienbare Walzen ersetzt. Darüber hinaus gibt es nun ein Head-up-Display, das Tacho-Inhalte in die Frontscheibe projiziert und für geringere Blickabwendungszeiten sorgt.

Das überarbeitete Cockpit des Tucson bietet eine Mischung aus digitalen und haptischen Bedienelementen, wobei das große Panoramadisplay und das Head-up-Display die Bedienung erleichtern, während einige Touchflächen und die Positionierung bestimmter Tasten Kritikpunkte darstellen.

⊖ Trotz größerem Anteil an haptischen Tasten, befinden sich in der Klimabedieneinheit immer noch recht viele Touchflächen, die nicht sonderlich groß geraten und zu wenig voneinander abgesetzt sind. Auch die Tasten für die Sitzheizung sind nun hier untergebracht, vormals waren sie noch als echte Tasten in der Mittelkonsole verortet. Ebenfalls aus der Mittelkonsole geflogen ist die Handbremse. Diese befindet sich nun links vom Lenkrad und kann so im Notfall nicht mehr vom Beifahrer betätigt werden. Zudem muss man sich zum Schließen vollständig geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Prime-Ausstattung ist der Tucson umfangreich ausstaffiert. Ein Radio mit digitalem Empfang (DAB+), Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert Hyundai immer mit. Die Fahrtrouten können in der Bluelink Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten, für die vorderen Plätze sowie im Kofferraum gibt es zudem 12-V-Steckdosen. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als Prime kommt der Tucson ab Werk mit einem Soundsystem von Krell, das über sieben Lautsprecher, einen Subwoofer sowie einen Verstärker verfügt. Der Hyundai Tucson verfügt zudem über Bluelink-Connect, das zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Tankstellen, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglicht. Mittels der Smartphone App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen werden. Zudem kann das Infotainment über Over-the-Air-Updates ständig aktualisiert werden.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für gut 1,95 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,15 m große Menschen genügen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig. Das optionale Panorama-Glasdach lässt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum. Die eher

einfache Ambientebeleuchtung ist in der Prime-Variante immerhin serienmäßig und lässt sich in mehreren Farben und Intensität verstellen.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen trotzdem etwa zwei Meter große Personen Platz - limitierend ist dabei die Kopffreiheit, bei der Beinfreiheit würde es erst mit etwa 2,10 m Größe eng werden. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es allerdings etwas eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird lediglich durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert. Gegen Aufpreis gibt es ein Panorama-Schiebedach, das auch auf den hinteren Plätzen eine luftige Atmosphäre aufkommen lässt. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung wird im Fond leider nicht fortgesetzt.

Im Fond des Fahrzeugs ist ausreichend Platz für große Personen, wobei die Kopffreiheit eher als die Beinfreiheit limitiert. Für zwei Personen ist die Innenbreite komfortabel, während drei Erwachsene sich etwas eingeengt fühlen könnten.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die dreigeteilt umklappbaren und in der Neigung verstellbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Bodenfächer hat der Tucson keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Smartphone, 1-l-Flaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch abschließbar und bereits mit der dicken Bordmappe weitgehend ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die zumindest noch kleinere Flaschen passen und einen Jackenhalter.

2,1 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Standardmäßig kommt der Hyundai Tucson mit einem konventionellen Stahlfederfahrwerk. Gegen Aufpreis gibt es adaptive Dämpfer, deren Charakteristik sich auf unterschiedliche Fahrbedingungen wie Straßenzustand, Karosseriebewegungen und Fahrverhalten anpasst. Der Fahrer kann zudem zwischen zwei Modi wählen, allerdings ist der Unterschied nicht besonders ausgeprägt und tritt nur auf sehr schlechten Straßen zum Vorschein. Beispielsweise beim Konkurrenten VW Tiguan ist die Spreizung des adaptiven Fahrwerks deutlich größer. Das Fahrwerk verdaut Unebenheiten und Einzelhindernisse gut, die großen 19-Zoll-Räder schmälern den Fahrkomfort nur wenig. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln kommen die größeren Federwege und das gute Schluckvermögen des Fahrwerks zum Tragen. Kopfsteinpflaster wird angemessen geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit verbessert sich das Ansprechverhalten weiter, so dass sich Tucson insbesondere für lange Autobahnfahrten gut eignet.

2,5 Sitze

⊕ In der Prime-Ausstattung ermöglichen die beiden Vordersitze eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Zudem sind beide Sitze mit einer Zweiwege-Lordosenstütze ausgestattet, fahrerseitig gibt es eine Memory-Funktion. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Europäer etwas mehr Beinauflage und größere Lehnen wünschen würden. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten weich gepolstert. Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum eigenen Seitenhalt - das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt gilt dies nur für die beiden äußeren Sitzen, in der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

2,7 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 67,1 dB(A) - für ein modernes Kompakt-SUV ist das ein guter bis ordentlicher Wert. Der Motor wirkt unter moderater bis mittlerer Last noch gut vom Innenraum abgekapselt, erst unter hoher Last, drängt er sich akustisch in den Vordergrund. Erwartungsgemäß ruhig ist es im EV-Modus, sofern der Tucson dann vollelektrisch fährt (s. Klimatisierung). Windgeräusche treten nicht explizit auf und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Tucson eignet sich damit auch für längere Fahrten.

1,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten höchsten Ausstattungslinie Prime sind eine Dreizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung sowie Sitzlüftung vorn inbegriffen. Auch abgedunkelte Scheiben hinten und sogar Rollos in den hinteren Türen gehören zum Serienumfang. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen.

⊖ Der Hyundai Tucson ermöglicht kein elektrisches Heizen. Dies bedeutet, dass der Verbrennungsmotor laufen muss, um den Innenraum aufzuheizen, was vor allem in der kalten Jahreszeit rein elektrisches Pendeln einschränkt. Auch ein Vortemperieren an oder abseits einer Ladesäule ist damit nicht möglich. Lediglich Sitz- und Lenkradheizung stehen im reinen EV-Betrieb zur Verfügung. Selbst im Hybridmodus kommt bei tiefen Temperaturen bei abgeschaltetem Verbenner nach kurzer Zeit kalte Luft aus den Lüftungsdüsen, ehe der Benziner für die Temperierung des Innenraums wieder angeworfen wird. Und: Die Luftmenge aus den Luftdüsen am Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil separate Drehrädchen fehlen.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Tucson Plug-in-Hybrid ist das leistungsstärkste Modell der Baureihe. Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,6 l Hubraum leistet 118 kW/160 PS, erzeugt ein maximales Drehmoment von 265 Nm und treibt alle vier Räder an. Zusätzlich sorgt ein Elektromotor mit 72 kW/98 PS und maximal 304 Nm Drehmoment für Vortrieb. Die Systemleistung beträgt in Summe bis zu 185 kW/252 PS und 367 Nm. Im Vergleich mit dem Vor-Facelift ist die Systemleistung um 10 kW/13 PS gesunken, im Gegenzug ist das Systemdrehmoment um 17 Nm gestiegen. Während der Verbrenner 15 kW/20 PS schwächer geworden ist, liefert der E-Motor mit dem Facelift 5 kW/7 PS mehr Leistung. Im Konkurrenzvergleich zählt der E-Motor im Tucson aber zu den schwächeren. Der doppelte Antrieb beschleunigt das SUV trotz des Leergewichts von knapp 1,9 t kräftig - der Allradantrieb ist hinsichtlich der Traktion zudem von Vorteil. Die Zwischenspurts gelingen sehr zügig: Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 4,3 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,0 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Tucson in 1,2 s - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs voll aus. Rein elektrisch geht es deutlich entspannter vorwärts: die 10,1 s von 60 auf 100 km/h belegen, dass der E-Motor des Tucson nicht der leistungsstärkste ist. Den Sprint von 0 auf 100 km/h beziffert Hyundai mit 8,1 s, die Höchstgeschwindigkeit fällt mit 186 km/h angemessen aus. Der Fahrer kann zudem die Antriebsstrategie mit den Modi "rein elektrisches Fahren" oder "Hybrid" beeinflussen.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine angemessene Laufkultur, wenn auch leichte Vibrationen in den Innenraum vordringen. Beim Ausdrehen wir der Motor vorrangig akustisch präsent, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass das Geräuschverhalten im Alltag kaum ein Problem darstellt. Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen kommen im Tucson PHEV dank des unterstützenden E-Motors kaum vor. Die Leistungsentfaltung ist gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Turbo-Vierzylinder überbrückt der schnell ansprechende Elektromotor, der Anschluss des Verbrenners an den E-Motor ist ebenfalls harmonisch. Zusammen schieben die beiden Herzen den Tucson kräftigt nach vorn.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Unterschied zu den mildhybridisierten Verbrennern mit 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, liefert Hyundai die Voll- und Plug-in-Hybride des Tucson mit einer 6-Gang-Wandlerautomatik aus. Sie schaltet weich, allerdings kann sie in puncto

Schaltgeschwindigkeiten nicht mit einem Doppelkuppler mithalten. Zudem ergeben sich durch die lediglich sechs Gänge und die recht weite Spreizung größere Drehzahlsprünge - ein zusätzlicher Gang würde dem Tucson guttun. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.500 1/min, also noch auf einem angenehm niedrigen Niveau. Das Schaltschema der Fahrstufen ist durch den Drehregler klar verständlich, in die Schaltvorgänge kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie. Die Rekuperation kann sich automatisch anpassen und sich am vorausfahrenden Verkehr orientieren, alternativ kann sie in drei Stufen verändert werden.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Tucson geht insgesamt in Ordnung. Während er auf guten Straßen sauber seine Bahnen zieht und dem Fahrer ein entspanntes Fahrgefühl vermittelt, beeinflussen Spurrinnen den Geradeauslauf mintunter negativ. Auf Lenkimpulse reagiert er mit recht deutlichen Aufbaubewegungen und Seitenneigung - das ist aber konzeptbedingt und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven tritt das ESP einem nach außen drängendem Heck dezent, aber wirkungsvoll entgegen. Lupft man in der Kurve abrupt das Gaspedal oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die vom ESP aber gut abgefangen wird und daher unkritisch ist. Gut ist die Anfahrtraktion: Dank Allradantrieb tritt nur in den seltensten Fällen Schlupf auf. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Tucson ein Fahrverhalten, das man bei SUV häufiger feststellt: Der erhöhte Schwerpunkt führt zu einer möglichen Kippgefahr, die vom ESP rigide regelnd unterbunden wird. Das ist zwar nicht souverän, aber dennoch sicher. Durchfährt man den Parcours mit sanften und gezielten Lenkbewegungen, erzielt der Tucson ordentliche Durchfahrtsgeschwindigkeiten ohne aber besonders dynamisch zu wirken.

2,6 Lenkung

Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein recht ordentliches Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und einigermaßen präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahnfahrten, geht einem etwas Rückmeldung ab. Der Sport-Modus beeinflusst auch die Lenkung, die geringere Lenkunterstützung ermöglicht eine bessere Rückmeldung. Allgemein könnte die Lenkung noch ausgeprägter zentrieren. Mit 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung sogar recht direkt übersetzt.

2,3 Bremse

⊕ Der Tucson 1.6 T-GDI PHEV hat eine gut verzögernde Bremsanlage mit effektiver Abstimmung verbaut. Damit benötigt das SUV durchschnittlich nur 34,4 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - ein guter Wert. Der Übergang zwischen der Rekuperationsverzögerung und der mechanischen Bremse ist recht gut gelungen. Ansprechen und Dosierbarkeit geben ebenfalls keinen Anlass zur Klage.

© ADAC e.V.

1,9 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Tucson ist sehr umfangreich, nahezu alles gibt es serienmäßig- zumindest in der höchsten Ausstattungslinie Prime. Ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie ein Spurhalte- und Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht, beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und sogar die Funktion der Ausstiegswarnung übernimmt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Mittlerweile ebenfalls immer dabei: der Autobahnassistent. Er beinhaltet zudem die navigationsbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, die anhand der Kartendaten des Navigationssystems die Route des Fahrzeugs erkennt und beispielsweise vor einem Ortsschild, einem Kreisverkehr oder einer scharfen Kurve rechtzeitig die Geschwindigkeit automatisch reduziert. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

⊖ Im Test löste der Notbremsassistent des Tucson in zwei unabhängigen Situationen vorschnell aus und provozierte damit beinahe ein Auffahren des nachfolgenden Fahrzeugs.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Tucson ein gutes Ergebnis von 86 Prozent der Maximalpunkte (Test 10/2021). Dafür gibt es volle fünf Sterne. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind ebenso serienmäßig wie auch der Center Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer, der ein Zusammenstoßen mit den Köpfen verhindern soll. Bis auf den Gurt des Fondmittelsitzes sind alle Sitze sowohl mit Gurtstraffern als auch mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,0 m einen guten Schutz, der Abstand zum Kopf ist allerdings nicht verstellbar. Die hinteren Kopfstützen bieten Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m Schutz. Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte - per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Der Tucson ist mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet - sie verhindert nach einem Unfall, dass das Auto unkontrolliert weiter fährt und gegebenenfalls erneut auf ein Hindernis trifft. Die vorderen wie auch die hinteren Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige zu den belegten Sitzplätzen erscheint erneut.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Serie
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	Serie
Autobahn-/Stauassistent	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	Serie
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	Serie
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

© ADAC e.V.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar. Ein Kofferraumtrennnetz zur Gepäcksicherung im Kofferraum ist nicht erhältlich. Zudem eignen sich die Verzurrösen nicht für das Verspannen von schweren Gegenständen, da sie aus Kunststoff und damit zu schwach sind.

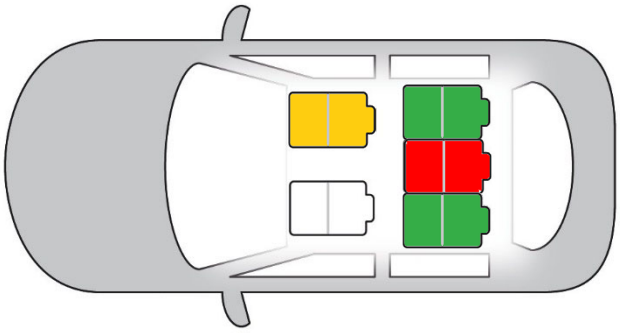
2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der Tucson 87 Prozent für eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren, wenn auch die Gurtanlenkpunkte nicht ideal sind. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen (mit i-Size-Freigabe). Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben - daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala
sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet das SUV nicht sonderlich gut ab. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Tucson nur mäßige 66 Prozent der möglichen Punkte. Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Die Vorderkante der Motorhaube sowie insbesondere die A-Säulen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein hohes Verletzungsrisiko. Immerhin erkennt das serienmäßige Notbremssystem auch Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass hinsichtlich des Verbrauchs die Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Vorteile erzielt der Teilzeitstromer dann, wenn man möglichst häufig lädt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des Tucson entscheiden, zumal es wie bei manch anderem Plug-in-Hybriden auch keinen CCS-Anschluss für schnelles Laden entlang der Autobahn gibt. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 53 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,5 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 6,8 l Super pro 100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit vollgeladener Batterie, verbraucht der Tucson PHEV auf den ersten 100 km 11,6 kWh (Strom) und 3,9 l (Super). Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 161 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO2-Kapitel 30 von 60 möglichen Punkten.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,1		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,7		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,0		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	3,9		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

© ADAC e.V.

⊖ Der Hyundai Tucson ermöglicht als einer der wenigen Plug-in-Hybride kein elektrisches Heizen. Dies bedeutet, dass der Verbrennungsmotor laufen muss, um den Innenraum aufzuheizen. Dementsprechend ist rein elektrisches Fahren nur möglich, wenn der Innenraum nicht aufgeheizt werden soll. Dies reduziert die Einsatzmöglichkeiten elektrischen Fahrens doch erheblich.

2,5 Schadstoffe

⊕ Der Partikelausstoß liegt nur knapp über den strengen Anforderungen des ADAC Ecotest, der Tucson kann damit nahezu volle Punktzahl erzielen. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge. So erhält der Tucson mit den zwei Antrieben 35 von 50 Punkte. Zusammen mit den CO2-Punkten liegt er bei 65 Zählern und erreicht damit ein 3-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

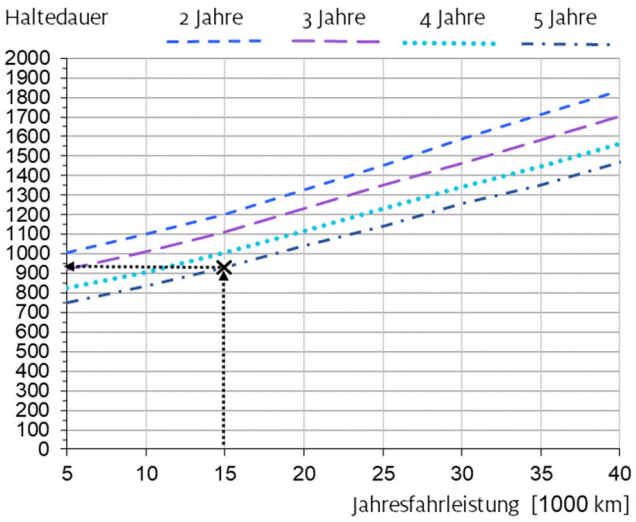
3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der getestete Tucson Plug-in-Hybrid mit Allrad ist in der Prime-Ausstattung der teuerste Vertreter seiner Modellreihe. Mit einem Basispreis von 54.050 Euro trennen ihn fast 20.000 Euro vom günstigsten Tucson. Beim Testwagen summiert sich der Gesamtpreis, dank nahezu kompletter Ausstattung, auf stattliche 57.250 Euro. Dafür bekommt man ein sehr umfangreich ausgestattetes Kompakt-SUV mitsamt des leistungsstärksten Antriebs der Baureihe, aber nur einphasigem Laden. Ein gutes Argument für den Koreaner ist die fünfjährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Die jährliche Steuer liegt bei günstigen 32 Euro. Im mittleren Preisbereich liegt die Versicherung, die Typenklasse gerade bei der Vollkasko könnte niedriger sein (Haftpflicht 20, Teilkasko 23 und Vollkasko 22).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 930 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tucson 1.6 T-GDI	Tucson 1.6 T-GDI 48V-Mildhybrid DCT	Tucson 1.6 T-GDI 48V-Mildhybrd Allrad DCT	Tucson 1.6 T-GDI Hybrid Automatik	Tucson 1.6 T-GDI Hybrid Allrad Automatik	Tucson 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Automatik	Tucson 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Allrad Automatik	Tucson 1.6 CRDi 48V-Mildhybrid DCT	Tucson 1.6 CRDi 48V-Mildhybrid Allrad DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	118 (160)	118 (160)	158 (215)	158 (215)	185 (252)	185 (252)	100 (136)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/1500	265/1500	265/1500	350/1500	350/1500	367/1500	367/1500	320/2000	320/2000
0-100 km/h [s]	9,9	9,4	9,8	8,2	8,5	7,9	8,1	11,4	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	192	192	186	186	186	186	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,7 l S	6,2 l S	6,8 l S	5,6 l S	6,3 l S	1,0 l S	1,3 l S	5,1 l D	5,5 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	152	140	153	126	143	22	29	134	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/24	18/21/24	18/21/24	18/21/24	18/21/24	20/22/23	20/22/23	19/24/27	19/24/27
Steuer pro Jahr [Euro]	156	148	186	121	156	32	32	246	286
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	749	761	840	771	853	815	883	775	850
Preis [Euro]	34.990	37.500	42.610	40.240	45.350	44.690	49.800	38.850	43.960

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi		
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van		
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen		
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up		
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle				

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l bzw. kWh/100 km pro t]*	2,1/6,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	216/430/737
• Dachlast/Anhängelast [kg]	53/639
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,41
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	70,6
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	148

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	185 kW/252 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	367 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,3 l
CO₂-Ausstoß	29 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	n.B.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.510/1.865/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.889/531 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	558/1.721 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.210 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nosovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Ecotest-Verbrauch	3,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,1/6,7/9,0 l/100km
CO₂-Ausstoß Ecotest	89 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	670 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.894/526 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/815/1.395 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	**153 Euro**	**Werkstattkosten**	**100 Euro**
Fixkosten	**112 Euro**	**Wertverlust**	**565 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	930 Euro
Steuer pro Jahr	32 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/23
Basispreis Tucson 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Prime Allrad Automatik	54.050 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.7250 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.807 km
Auffälligkeiten/Mängel	2x Fehlauslösung Notbremsassistent

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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. [1] Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.000 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (Matrix-LED)	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.150 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.150 Euro° (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	781 Euro
Metalliclackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,3**

AUTOKOSTEN **3,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,6**
Verarbeitung	2,6
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,7
Innenraum	**2,0**
Bedienung	2,1
Multimedia/Konnektivität	1,5
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	1,9
Innenraum-Variabilität	3,4
Komfort	**2,1**
Federung	2,1
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,7
Klimatisierung	1,3

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,7**
Fahrleistungen	1,6
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Schaltung/Getriebe	1,8
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung	2,6
Bremse	2,3
Sicherheit	**1,9**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	3,5
Umwelt/EcoTest	**2,8**
Verbrauch/CO2	3,0
Schadstoffe	2,5

Stand: Februar 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat

© ADAC e.V.