AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 15 november 2015
www.autozine.nl

Hyundai Tucson

De Hyundai die durft

Autotest | Hyundai ging van A naar B naar A. Eerst was er de Tucson (2004): een stoere SUV met het hoge verbruik van een SUV. Daarna volgde de ix35 (2010): een SUV die een stuk zuiniger en verstandiger was dan de Tucson, maar ook minder spannend. Nu introduceert Hyundai naar eigen zeggen het beste van beide: een stoere SUV met een gunstig verbruik én een stoer uiterlijk. Die nieuwkomer heet: Tucson.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe Tucson heeft Hyundai zich niet alleen door het verleden laten inspireren, maar ook door het heden. Wie even niet oplet denkt namelijk met het topmodel van Hyundai, de Santa Fe, te maken te hebben. Alleen wanneer beide auto's naast elkaar worden gezet blijkt de Tucson nog steeds een "compacte SUV" (Sports Utility Vehicle) te zijn.

Uitrusting

Eenmaal gezeten achter het stuurwiel is het verschil wel duidelijk. De Tucson is minder groots en weldadig, maar nauwelijks minder luxueus dan de Santa Fe. De Tucson is zelfs moderner met nieuwe technieken zoals een DAB+ tuner (digitale radio), dodehoek detectie, "Autonomous Emergency Braking" (automatisch remmen voor gevaar) en "Speed Limit Identification Function" (een camera die verkeersborden leest en de laatst geziene maximumsnelheid naast de snelheidsmeter toont).

"Lane Keeping Assist" helpt de bestuurder "binnen de lijntjes" te blijven middels subtiele stuurcorrecties. Dat klinkt heel handig, maar werkt in de praktijk zo nerveus dat de functie al snel werd uitgeschakeld. Zelfs op een rechte weg is het systeem continu aan het bijsturen; soortgelijke systemen van andere merken geven alleen een "zetje" in de juiste richting wanneer dat nodig is.

Het verplichte "infotainment" systeem (audio, navigatie en communicatie) kan ook informatie van

internet raadplegen. Denk daarbij aan verkeersinformatie, snelheidscontroles of een weersverwachting. Terwijl andere merken hun auto's hiervoor uitrusten met geavanceerde data-verbindingen, kiest Hyundai een eenvoudigere oplossing. De bestuurder dient de internet-verbinding van de smart phone te delen met de auto middels wifi (ook wel bekend als "Personal Hotspot" of "tethering"). De hoeveelheden data die de auto ophaalt zijn beperkt, maar houd desondanks rekening met hoge kosten bij gebruik in het buitenland!

Minder innovatief, maar wel vermeldenswaardig, zijn de statische bochtenverlichting (een breedstraler wordt kortstondig ontstoken om door de bocht te kijken), LED verlichting en een automatische parkeerfunctie (alleen bij auto's met automaat).

Met al deze luxe zou de Tucson-rijder bijna vergeten dat dit een SUV is en geen gewone personenauto! Ook de aankleding van het interieur is verschoond van avontuurlijke tintjes. Op de hogere zitpositie na, is de Tucson daarom niet spannender dan iedere andere Hyundai. En gezien het veelbelovende uiterlijk is dat een tegenvaller.

Turbo

Tijdens een eerste kennismaking met de nieuwe Tucson is gereden met de "1.6 GDi" benzinemotor. Die presteert naar behoren en laat zich bij voorkeur kalm, comfortabel en dus zuinig rijden. De basismotor heeft echter weinig reserve; meer gasgeven betekent vooral meer motorgeluid, maar nauwelijks betere prestaties.

Daarom is voor deze tweede test gereden met de "1.6 T-GDi", waarbij de "T" staat voor "Turbo". Beide motoren hebben dezelfde inhoud (1591 cc), maar op papier is het verschil in vermogen enorm. Waar de basismotor 132 pk levert, laat de turbomotor 177 pk notoren. De turbo levert zelfs 100 Nm extra trekkracht (265 Nm tegenover 161 Nm).

Aanvankelijk is het verschil in prestaties gering. Bij een laag toerental is de turbomotor even ingetogen en kalm als de atmosferische krachtbron. Pas wanneer nadrukkelijk om prestaties wordt gevraagd, wordt het verschil tussen de turbo en niet-turbo motor duidelijk. Rond de 3.500 toeren per minuut begint de T-GDi heel geleidelijk vermogen op te bouwen, om uiteindelijk rond de 5.000 tpm zijn echte spierballen te tonen.

Let daarbij op de voorzichtige formulering: de T-GDi heeft een heel ander karakter dan een turbomotor in een sportwagen. Daar is het doel om zo snel mogelijk zo veel mogelijk vermogen te leveren. Hyundai zet de turbo slechts in om door te gaan waar de standaard motor opgeeft.

De testauto is uitgevoerd met een DCT automaat (dual clutch transmission) met dubbele koppeling. Deze schakelt razendsnel, maar voelt de bestuurder niet altijd perfect aan, waardoor tijdens de testperiode toch regelmatig handmatig werd geschakeld.

Weggedrag

Ook als het gaat om het weggedrag toont de Tucson geen uitgesproken karakter, om een zo groot mogelijke doelgroep aan te kunnen spreken. Voor een SUV is de wegligging heel behoorlijk, maar de Tucson stuurt niet zo goed als een gewone (lage) personenauto.

Daar tegenover zet de Tucson een hoge zit, de daarbij behorende eenvoudige instap en het goede zicht over het overige verkeer. Samen met de prima "rechtuitstabiliteit" maakt dit de Tucson zeer geschikt voor het afleggen van lange afstanden.

Off-road

Zoals in de inleiding aangegeven, combineert de nieuwe Tucson het spannende imago van de eerste generatie met het verstandige karakter van de ix35. Een stoer uiterlijk is daarom standaard, vierwielaandrijving slechts een optie.

Indien de Tucson is uitgevoerd met vierwielaandrijving, kan met een druk op de knop worden gekozen voor automatische vierwielaandrijving (de achterwielen springen alleen bij wanneer dat nodig is) of permanente vierwielaandrijving. Lage gearing, "diff locks" of andere pure off-road techniek is niet beschikbaar. Wel beschikt de Tucson over een afdaalhulp, waarbij de computer remt tijdens het afdalen. Op die manier voorkomt de elektronica dat de wielen blokkeren, hetgeen de auto onbestuurbaar zou maken.

Voor de fotosessie in de duinen zijn alle off-road modi getest en in de praktijk zijn de standaard gemonteerde banden de zwakke schakel. Nog voordat de elektronica zijn werk kan doen, zit het profiel van de banden vol zand of modder en is de grip zo gering dat zelfs de slimste computer geen hulp kan bieden. Daarbij is de overhang zo groot dat het koetswerk al snel de grond raakt bij het beklimmen van steile hellingen.

Veel belangrijker is daarom dat iedere Tucson met vierwielaandrijving tevens beschikt over "Autonomous Traction Cornering Control". Hiermee wordt de draaisnelheid van ieder van de vier wielen individueel aangepast in de bocht. Het buitenste wiel legt immers een grotere afstand af dan het binnenste. Door dit actief aan te sturen wordt de wegligging verbeterd.

Conclusie

De nieuwe generatie Hyundai Tucson toont het lef waar het de voorganger, de ix35 aan ontbrak. Voor zover mogelijk koppelt de Tucson de ruimte, off-road mogelijkheden en uitstraling van een SUV aan de luxe, verfijning en prestaties van een gewone personenauto. In alle gevallen blijft het bij een compromis, net zo als bij soortgelijke auto's van andere merken. Wat de Tucson bijzonder maakt is dat deze Hyundai net even meer durf toont op het gebied van techniek en vormgeving. ■

Specificaties

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Premium 4wd DCT

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	448 x 185 x 165 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.509 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.900 kg
Tankinhoud	62 l
Bagageruimte	629/1503 l
Bandenmaat	245/45R19

Motor en prestaties

Motorinhoud	1591 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	177 pk @ 5500 tpm
Koppel	265 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,1 sec.
Topsnelheid	201 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	9,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	175 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 44.985,-
Prijs instapmodel	€ 26.995,-