AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 13 oktober 2004
www.autozine.nl

Hyundai Tucson (2004 - 2010)

Ambachtelijk gebakken lucht

Autotest | Vraag de gemiddelde SUV rijder (m/v) waarom deze een "Sports Utility Vehicle" rijdt en het antwoord is altijd hetzelfde: vanwege het stoere uiterlijk. De ruimte, de trekkracht en de off-road capaciteiten zijn volstrekt niet van belang. De forse aanschafprijs en dito brandstofverbruik worden voor lief genomen. Daarom biedt Hyundai nu een alternatief: de Tucson. Deze relatief kleine SUV heeft alleen het stoere uiterlijk van een terreinauto, maar niet de techniek ervan. Waarom betalen voor iets dat toch niet wordt gebruikt?

"Gebakken lucht" heeft een negatieve bijklank, daarom moet de Hyundai Tucson worden omschreven als "ambachtelijk gebakken lucht". Normaalgesproken is gebakken lucht een grootse belofte waar niets achter blijkt te zitten. Achter de Hyundai Tucson zit echter een uitgekiend idee waarmee het merk listig inspeelt op de vraag naar stoere auto's, zonder techniek die nooit gebruikt wordt.

Probleemoplosser

Een terreinauto is in veel gevallen een oplossing voor een probleem waar niemand mee zit. Het probleem zou onbegaanbaar terrein vol modder, zand, steile hellingen en diep water zijn. De wegen in Nederland zijn echter van perfect onderhouden spiegelglad asfalt. Om de duur betaalde probleemoplosser toch te kunnen gebruiken is het zoeken naar bospaden, een braakliggend bouwterrein of een speciaal afgehuurde "off-road" speelplaats. Dat is dan ook de enige gelegenheid waar de duurbetaalde 4-wheel drive daadwerkelijk kan worden gebruikt. De overige 99,9% van de tijd blijven de kassa van het tankstation en de garage onverminderd rinkelen.

De Tucson (spreek uit "tu-son") is in de basis-uitvoering niet voorzien van terreinauto-techniek. Het uiterlijk doet echter vermoeden dat de Tucson-rijder de wereld aan kan. De auto past maar net in een parkeervak en steekt boven alle gewone personenauto's uit. Tegelijkertijd is de Tucson niet zo groot dat een ladder nodig is om in te stappen. De testrijder wandelt bijna naar binnen. Daar valt opnieuw op dat de Tucson een uitgekiend tussenmaatje is. De testauto is onmiskenbaar groot en hoog, maar niet zo intimiderend als een oppermachtige terreinauto.

Interieur

De vormgeving van het interieur versterkt dat gevoel. De opzet is eenvoudig en toch heel elegant, zij het dat de gebruikte kleuren en materialen wel erg behoudend zijn gekozen. De ovale klokken achter het stuurwiel geven een speels effect. De middenconsole is fraai uitgevoerd in een baan van donker glimmend kunststof met daarin de belangrijkste bedieningselementen. Daaruit blijkt opnieuw dat dit geen terreinauto is. Een tweede pook voor vierwielaandrijving of lage gearing ontbreekt.

Overigens is de Tucson leverbaar met vierwielaandrijving, maar die wordt geheel elektronisch geregeld waardoor alsnog geen extra hendels nodig zijn. Het testexemplaar van deze voordeligste SUV van Hyundai is logischerwijs ook de voordeligste uitvoering en die is daarom voorzien van alleen voorwielaandrijving.

Zowel de afwerking als de uitrusting zijn te vergelijken met die van een personenauto. Zo zijn airconditioning, cruise-control, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, boordcomputer, elektrisch bedienbare zijruiten voor en achter standaard. Hyundai laat het aan de koper over zelf een radio te kiezen en daar is veel voor te zeggen. Gezien het uitrustingsniveau zou Hyundai al goed scoren voor een auto van zo'n 23.000 euro.

De grote meerwaarde van de Tucson is het uiterlijk en de ruimte van een terreinauto. De ruimte achterin is prima, ook voor volwassenen. In een hoge auto als deze is de hoofdruimte zowel voor- als achterin uitstekend. De bagageruimte is flink, maar niet zo overdonderend groot als die van vergelijkbare SUV's. Heel prettig is de in twee delen te openen achterklep.

Rijeigenschappen

Het geteste basismodel is voorzien van de basismotor. Hyundai levert de Tucson met drie motoren: een 2-liter diesel, een 2.7-liter V6 benzinemotor en de hier gereden 2-liter benzine variant. Ook het weggedrag is dat van een personenauto. De opbouw van de kracht van de motor is niet die van een terreinauto. In plaats daarvan is de krachtbron afgestemd op dagelijks gebruik in de stad en op de snelweg.

De Tucson mag dan een "kleine" SUV zijn, met een hoogte van 1 meter 73 en een leeggewicht van 1.437 kg heeft de 141 pk sterke viercilinder de handen vol. De prestaties zijn precies voldoende. De Tucson is nooit als eerste weg bij een verkeerslicht, maar komt moeiteloos mee met het verkeer. Voor vlot en veilig inhalen op een provinciale weg is het zaak terug te schakelen en veel ruimte te nemen.

Wat het schakelen betreft: dit is één van de weinige echte minpunten van de Tucson. De bak schakelt hakerig. Vooral bij het schakelen van 2 naar 3 bestaat een groot risico dat onbedoeld het 1e of 5e verzet wordt ingelegd. Alleen bij kalm en rustig bewegen gaat alles als vanzelf, maar ook dan blijft het onzekere gevoel.

Ondanks het rustige schakelen en een kalme rijstijl blijft het bovendien moeilijk het door de fabriek opgegeven verbruik van 1 op 12,5 te halen. In de dagelijkse praktijk is het zelfs lastig zuiniger dan 1 op 10 te rijden. Juist door het ontbreken van de extra mechaniek van vierwielaandrijving zou een gunstiger verbruik technisch mogelijk moeten zijn.

De hoge zit van de terreinauto betekent ook een goed overzicht over het verkeer. Als vanzelf kijkt de bestuurder verder vooruit dan in de gemiddelde personenauto en dat maakt het rijden minder inspannend. Helaas betekent die hoge zit ook een hoog zwaartepunt. Dat maakt een auto in de regel minder stabiel en daarmee minder veilig. In veel gevallen wordt dat weer gecompenseerd door vierwielaandrijving, maar zoals eerder aangegeven heeft de gereden Tucson tweewielaandrijving.

Desondanks wist de Tucson juist op het punt van wegligging geweldig te overtuigen. Voor een SUV weet deze Hyundai het volle vertrouwen van de bestuurder te winnen. Het is snel duidelijk wat wel en niet kan. In de praktijk kan eigenlijk alles en hoeft de bestuurder de rijstijl niet aan te passen aan de eventuele beperkingen van de auto. Het rijgedrag van de Tucson is vrijwel gelijk aan dat van een grote personenauto. Ook in extreme situaties is de Tucson voorspelbaar en goed handelbaar. Daarmee biedt de Tucson daadwerkelijk alleen het uiterlijk en de ruimte van een terreinauto. Dat lijkt gebakken lucht op wielen, maar voor velen zal het precies zijn wat ze zoeken: wel de lusten, niet de lasten.

Conclusie

De Hyundai Tucson is leverbaar met vierwielaandrijving en alle techniek die de auto geschikt maakt voor het terrein, de wintersport of een flinke aanhanger (tot 1.600 kg). Het is echter de basisuitvoering die een gat in de markt dicht. De hier gereden basisuitvoering biedt het comfort en rijgedrag van de gemiddelde personenauto. De enige nadelen zijn een matig schakelende versnellingsbak en helaas nog steeds een stevig brandstofverbruik.

Wie alleen het uiterlijk van een terreinauto zoekt, maar niet wil betalen voor techniek die toch niet wordt gebruikt kon tot nu toe alleen terecht bij veel kleinere terreinauto's. De Tucson biedt met een stoer uiterlijk zonder overbodige techniek een eerlijke auto. Geen uiterlijk vertoon zonder prestaties, maar bescheidenheid en precies dat wat de klant zocht. Dat is geen "gebakken lucht" maar "ambachtelijk gebakken lucht". ■

Specificaties

Hyundai Tucson (2004 - 2010) 2.0i CVVT DynamicVersion 2wd

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	433 x 183 x 173 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1.437 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	58 l
Bagageruimte	644/1856 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1975 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	141 pk @ 6000 tpm
Koppel	184 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,4 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	10,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	190 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 24.895,-
Prijs instapmodel	€ 23.695,-