



Hyundai Tucson (2020 - 2026)

Zwart-wit

Autotest | Een auto die overal even goed in is, is saai. Het betekent namelijk dat de makers een balans hebben gevonden tussen prestaties en verbruik, dynamiek en comfort, uitrusting en prijs. Door meer uitgesproken keuzes te maken krijgt een auto karakter. En juist bij een SUV is dat belangrijk, want deze auto's worden meer met het gevoel dan met het verstand gekozen. Maak kennis met de meest karaktervolle Tucson tot nu toe...

Terugdenkend aan de eerste generatie van de Tucson uit 2004 is Hyundai van ver gekomen. De eerste Tucson was een klassieke mannetjesputter met het uiterlijk van een terreinwagen en de luxe van een personenauto. Gaandeweg heeft de Tucson zich steeds meer ontwikkeld van nutsvoertuig tot gezinsauto.



Voor de hier gereden vierde generatie komt daar een dimensie bij. De vormgevers hebben het hoge koetswerk niet gezien als belemmering, maar juist als

extra groot canvas voor de nieuwe huisstijl genaamd "Sensuous Sportiness". Het meest kenmerkend is de grille die bestaat uit losse segmenten. De koplampen bestaan ook uit zulke segmenten en maken daarom op volstrekt unieke wijze deel uit van de grille. Wat een vondst! En wat mooi!

Alhoewel de zwarte kleur van de testauto het lijnenspel nauwelijks tot zijn recht laat komen, is de vormgeving strak en modern. Dat "strakke" vertaalt zich in rechte lijnen die terugkomen in de wielkasten (!), maar ook in de achterlichten en een patroon onder de achterbumper. De eerste keuze is overduidelijk gemaakt: het uiterlijk telt en zaken zoals bodemvrijheid, in- of uitloophoeken zijn voortaan van ondergeschikt belang.



Ruimte en uitrusting

Binnenin voeren strakke lijnen opnieuw de boventoon. Wat de Tucson echt bijzonder maakt is de kwaliteit. Zo valt op dat de gebruikte materialen niet alleen van hoge kwaliteit zijn, maar zelfs prettig aanvoelen. Het is slechts een detail, maar zelfs het uiteinde van de stuurhendels voelt hoogwaardig alsof het hier een auto van een premium-merk betreft. De stoelen zitten prettig en de zithouding is opmerkelijk goed. De ruimte voor- en achterin is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Als het om functionaliteit gaat, heeft Hyundai dus geen uitgesproken keuze gemaakt. Ook de bagageruimte is gemiddeld groot voor een auto zoals deze.

Veel merken beperken het aantal knoppen en hendels

zo veel mogelijk om tot een modern en "opgeruimd" ogend geheel te komen. Hyundai kiest nu voor een creatieve aanpak: knoppen worden gebruikt als sierdelen! Het mooiste voorbeeld hiervan zijn de toetsen voor de geheugen-instelling van de stoelen. Deze zijn verwerkt in een sierpaneel dat loopt van het portier tot in het dashboard. Het centrale beeldscherm en de bediening van het klimaatcontrole-systeem vormen een geheel en hebben verzonken knoppen. Ook dat zorgt voor rust en elegantie.



De uitrusting is modern. De hier gereden "Premium Sky"-uitvoering biedt alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die redelijkerwijs mogen worden verwacht van een auto met dit prijskaartje. Geheel nieuw bij Hyundai (en zustermerk Kia) is "afsla-hulp". Wanneer richting wordt aangegeven, wordt het beeld van een camera aan de zijkant van de auto getoond op het beeldscherm achter het stuurwiel. Op die manier wordt extra zekerheid gegeven bij afslaan en wisselen van rijstook en dat werd tijdens de testrit echt als zinvolle bijdrage aan de veiligheid ervaren. Ook heel effectief: bij achteruitrijden trilt het stuurwiel wanneer een object van de zijkant nadert.

Hybride

Op de prijslijst staan drie motoren. En dat zijn allemaal 1.6 liter viercilinder benzinemotoren! Het verschil zit in de mate waarin een elektromotor de benzinemotor bijstaat. Aan de basis staat de mild-hybrid, daarna volgt een hybride en de top wordt gevormd door een

plug-inhybride. De mild hybrid heeft een kleine elektrische hulpmotor die een duwtje in de rug kan geven wanneer de benzinemotor hard moet werken. Omdat de stroom die daarvoor wordt gebruikt is teruggewonnen tijdens het remmen, is dit gratis energie (die bij een conventionele motor verloren gaat). De hybride kan korte afstanden geheel elektrisch rijden en gebruikt daarvoor eveneens energie die is teruggewonnen tijdens het remmen. De plug-inhybrid kan naast teruggewonnen remenergie ook laden van een stopconact. Deze kan daarom grotere afstanden (50 km) elektrisch afleggen en is per saldo de zuinigste en de sterkste (265 pk).



Op het moment van schrijven is alleen de standaard hybride beschikbaar, dus die is hier getest. De automatische versnellingsbak wordt niet bediend met een hendel, maar met knoppen op de middentunnel. Het enige voordeel hiervan is dat het eleganter oogt, verder zijn hiervan geen voor- of nadelen ervaren tijdens de testperiode. De prestaties van de 180 pk / 350 Nm sterke aandrijflijn zijn gemiddeld voor een auto in deze prijsklasse. Wanneer het gehele vermogen wordt aangesproken, komt de neus omhoog en wordt de besturing verontrustend licht. Hier is de Tucson duidelijk niet voor bedoeld!

In tegenstelling tot andere hybrides is de Tucson niet uitgesproken stil of soepel. Wie niet weet dat dit een hybride is, zou zelfs denken dat dit een standaard benzinemotor is. Wel valt op dat de krachtbron zijn werk met groot gemak doet en daardoor werd de testauto als bovengemiddeld comfortabel ervaren. De "Tucson 1.6 T-GDI Hybrid" nodigt echt uit tot rijden.

Alleen het verbruik verradt dat het hier een hybride betreft. De testrit kostte 6.0 liter per 100 km en dat is keurig voor een auto van deze omvang en met dit vermogen.



Weggedrag

Hyundai heeft een duidelijke keuze gemaakt voor hybride-aandrijving en daarmee zet de Tucson een grote stap vooruit. In het weggedrag is helaas weinig ontwikkeling waarneembaar. Juist omdat de Tucson niet terreinwaardig is, hadden de ontwerpers eenvoudig een sportief of dynamisch weggedrag kunnen realiseren.

In plaats daarvan zijn het gevoel in de besturing en het comfort slechts gemiddeld. Op slecht wegdek, verkeersdrempels en rotondes reageert de Tucson steeds precies zoals het hoort, maar dit is absoluut geen bijzondere auto om te rijden. Met een druk op de knop kan worden gekozen voor een sportieve modus, maar het effect hiervan is uiterst gering. Echter, het weggedrag is het enige punt waar de Tucson niet zwart of wit is, maar slechts weinig inspirerend grijs.

"De afwerkingskwaliteit en materiaalkeuze staan op zo'n hoog niveau, dat de Tucson zich met concurrenten van premium-merken kan vergelijken"



Conclusie

Met de vierde generatie van de Tucson heeft Hyundai meer dan ooit tevoren gekozen voor een sterk karakter. Dit is geen grijze muis, maar een model dat keuzes durft te maken. Alleen het weggedrag is niet uitgesproken. De Tucson heeft een verdienstelijke wegligging en stuurt naar behoren, maar bijzonder is het allerm minst.

De aandrijving is juist wel bijzonder. De Tucson heeft altijd hybride-aandrijving, variërend van een voordelige (maar minder efficiënte) mild-hybrid tot een efficiënte (maar minder voordelige) plug-inhybrid. De uitrusting is modern en compleet en op het gebied van veiligheid zelfs innovatief.

Het uiterlijk is gedurfd, uniek en wat Autozine betreft meer dan geslaagd. De afwerkingskwaliteit en materiaalkeuze staan op zo'n hoog niveau, dat de Tucson zich met concurrenten van premium-merken kan vergelijken. De Tucson is van ver gekomen, maar nestelt zich door duidelijk keuzes te maken nu in de top! ■



Specificaties

Hyundai Tucson (2020 - 2026)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

450 x 187 x 165 cm
268 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.639 kg
750 kg
1.650 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

54 l
616/1795 l
235/50R19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1598 cc
4/
180 pk @ 5500 rpm
350 Nm @ 1500 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8 sec.
193 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

5.6 l / 100 km
n.b.
n.b.
131 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 46.295,-
€ 34.995,-