

Presse-Information Stand: Januar 2018

Der Hyundai Tucson:

Kompaktes SUV begeistert mit markantem Design und viel Sicherheit

- Autonomer Notbremsassistent und Totwinkel-Assistent helfen Unfälle zu vermeiden
- LED-Abblendlicht für optimale Sicht, selbsttätig öffnende Heckklappe für mehr Komfort
- Mobilitätsgarantie läuft bei jährlicher Wartung zeitlich unbegrenzt

Zu einer festen Größe sowohl im Modellprogramm des weltweit fünftgrößten Automobilherstellers als auch in der Klasse der kompakten Sports Utility Vehicles (SUV) in Deutschland hat sich seit dem Verkaufsstart im Sommer 2015 der Hyundai Tucson entwickelt. Für den Nachfolger des mit rund 90.000 Erstzulassungen hierzulande sehr erfolgreichen ix35 stehen vier Ausstattungs-, sechs Motorisierungs-, drei Getriebe- und zwei Antriebsvarianten zur Auswahl. Die wichtigsten Eigenschaften des von Grund auf neu entwickelten SUVs sind neben dem markanten Design, einem größeren Platzangebot für Insassen und Gepäck, effizienteren Motoren sowie verbesserten Komfort- und Handling-Eigenschaften vor allem eine große Zahl neuer Assistenzsysteme zur Steigerung der Sicherheit. So kommen in einem Kompakt-SUV von Hyundai erstmals ein radargestütztes Auffahrwarnsystem mit autonomem Notfallbremsassistenten, ein Totwinkel-Assistent und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung für Geschwindigkeitslimits und Überholverbote zum Einsatz. Ein Spurhalteassistent mit Lenkeingriff, ein automatischer Einparkassistent und ein Rear-Cross-Traffic-Assistent, der beim rückwärtigen Ausparken quer verlaufenden Verkehr erkennt, ergänzen das umfangreiche Unfallvermeidungs-Paket. Premiere feiern im Tucson darüber hinaus LED-Scheinwerfer, eine aktive Motorhaube, die bei einem Zusammenstoß mit Fußgängern das Verletzungsrisiko verringert, und ein Navigationssystem mit LIVE Services. Damit gelangen unter anderem Verkehrsinformationen in Echtzeit in die Routenberechnungen.

Neuling mit Format: Charakteristische Linienführung entstand in Europa

Die dritte Generation des kompakten Hyundai SUVs, ebenso wie der Vorgänger ix35 im europäischen Designzentrum der Marke in Rüsselsheim gestaltet, im benachbarten Forschungs- und Entwicklungszentrum auf die Räder gestellt und im tschechischen Nošovice gefertigt, glänzt jedoch nicht nur mit inneren Werten. Auch beim äußeren Auftritt schlägt der Tucson einen neuen Kurs ein: Das Design der 4,48 Meter langen, 1,85 Meter breiten und 1,65 Meter hohen Karosserie nimmt Anleihen beim großen Bruder Santa Fe und verleiht dem Tucson ein ungewöhnlich

dynamisches Erscheinungsbild. Die Proportionen gerieten sportlicher, die Linienführung schnittiger, die Details ausgefeilter. Insbesondere der hexagonal geformte Kühlergrill, das markentypische Erkennungsmerkmal aller Hyundai Modelle und beim Tucson je nach Ausstattungslinie in mattem Silber oder edlem Chrom ausgeführt, rückt optisch weiter ins Zentrum. Aber auch die bis weit in die Seitenpartie hineingezogenen Scheinwerfer und die flügel-förmigen Aufnahmen für LED-Tagfahrlicht und Nebelscheinwerfer verleihen dem Neuling einen unverwechselbaren Charakter.

In der Seitenansicht setzt sich der athletische Eindruck fort. Betonte und schwarz abgesetzte Radhäuser, eine sanft ansteigende Fensterlinie und eine den gleichen Verlauf nehmende Kante - die sich im hinteren Bereich zu einem Z wandelt - tragen gleichfalls zur Dynamik im Design bei. Kraftvoll-kompakt präsentiert sich schließlich das Heck: Horizontal angeordnete, markant hervorgehobene Rückleuchten, eine über die gesamte Breite verlaufende Sicke, tief positionierte Reflektoren und ein Doppelrohrpuff prägen den Abschluss. Je nach Ausstattungslinie rollt der neue Tucson auf bis zu 19 Zoll großen Rädern und verfügt vorne wie hinten über einen silberfarbenen Unterfahrschutz.

Innenraum mit Wachstum: Tucson bietet mehr Platz als der Vorgänger

Die im Vergleich zum ix35 gewachsenen Außenabmessungen (Höhe: 1,65 Meter, Breite: 1,85 Meter, Länge: 4,47 Meter) und der um drei Zentimeter auf 2,67 Meter verlängerte Radstand kommen in vollem Umfang dem Platzangebot im Innenraum des neuen Tucson zugute. So wuchsen für Fahrer und Beifahrer der Fußraum auf mindestens 1,05 Meter und für die im Fond sitzenden Passagiere die Schulterbreite auf 1,41 Meter deutlich. Auf allen Plätzen legte die Kopffreiheit zu, vorne auf 1,01 Meter, hinten auf 1,00 Meter. Und auch im Gepäckraum kann nun großzügiger zugeladen werden: 513 Liter Ladevolumen, über zehn Prozent mehr als bislang und mehr als in jedem anderen Fahrzeug dieser Klasse, stehen zur Verfügung. Werden die hinteren Sitze nach vorne umgelegt, wächst die Kapazität auf 1.503 Liter weiter an. Praktische Details sind ein höhenverstellbarer Laderaumboden für leichtere Zuladung und ein Fach im Boden, in dem die Gepäckraumabdeckung bei Nichtgebrauch aufbewahrt werden kann.

An Bord des Kompakt-SUVs von Hyundai werden sich die Mitfahrer aber nicht allein wegen des großzügigen Raumeindrucks wohlfühlen. Auch die präzise Verarbeitung, die hochwertigen Materialien, die ausgeklügelte Ergonomie und der ausgeprägte Fahrkomfort zählen zu den Stärken des Tucson. Große Flächen von Armaturenbrett und Türverkleidungen beispielsweise sind in besonders hochwertigem, unterschäumtem Kunststoff gefertigt, der für eine sympathische Haptik sorgt. Für angenehmen Aufenthalt sorgen körpergerecht geformte Sitze sowie in zehn Stufen verstellbare Rücksitzlehnen. Die Sitze geben dank stärker ausgeprägter Seitenwangen mehr Halt in schnell durchfahrenen Kurven, und je nach Ausstattungslinie verwöhnt eine Sitzheizung vorne wie hinten die Insassen. Als Option steht feines Leder in drei Farben zur Auswahl, das zusammen mit belüfteten Sitzen vorne das Ambiente weiter veredelt und den Sitzkomfort erhöht. Zudem überzeugt der Tucson mit ausgefeilter Ergonomie. Die Innenraum-Designer von Hyundai schufen

ein neues Armaturenbrett, das weiter nach vorne rückte und horizontal ausgerichtet ist. So ist es möglich, die wichtigsten Elemente wie Audio- oder Navigationssystem im Blickfeld sowie in direkter Reichweite des Fahrers anzuordnen. Andere, weniger häufig genutzte Elemente wie die Regelung von Klimaanlage oder Klimaautomatik finden sich dagegen im unteren Teil. Der Fahrer, der dank des erweiterten Verstellbereichs der höhen- und längsvariablen Lenksäule problemlos eine entspannte Sitzhaltung findet, schaut zudem auf neue Instrumente. Im Zentrum steht dabei ab der Ausstattungslinie Style ein 4,3 Zoll großer Monitor, der über die Angaben des Bordcomputers informiert, den Status diverser Systeme zeigt oder die Aktivität der zahlreichen Assistenzsysteme abbildet.

Alternativen für die Ausstattung: Tucson kommt als Classic, Trend, Style oder Premium

Vier Ausstattungslinien sind für den Hyundai Tucson im Angebot und erfüllen alle Wünsche. Den Einstieg bildet die Classic-Variante, die serienmäßig unter anderem LED-Tagfahrlicht, Klima- und Audioanlage inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung mitbringt. Mehr Komfort bietet der Trend, der zum Beispiel zusätzlich über Klimaautomatik, beheizbares Lenkrad, Sitzheizung vorne oder Einparkhilfe hinten verfügt. Äußere Erkennungsmerkmale sind Dachreling und Unterfahrschutz, Nebelscheinwerfer und LED-Rücklichter. Wer auf Beigaben wie Einparkhilfe vorne und hinten, Rückfahrkamera, Regensensor, automatisch abblendenden Rückspiegel oder Radio-Navigationssystem nicht verzichten möchte, findet mit dem Tucson Style das richtige Auto. Zum Luxus-Gefährt entwickelt sich der neue Tucson, wenn er mit der Ausstattungslinie Premium geordert wird. Smart-Key-System inklusive Start-Stopp-Knopf, elektrisch einstellbare Vordersitze und elektrische Heckklappe erleichtern die Nutzung des Tucson weiter. Ein gutes Beispiel liefert die E-Heckklappe: Diese öffnet sich, wenn sich jemand mit dem Fahrzeugschlüssel für wenige Sekunden hinter dem Fahrzeug aufhält, wie von Geisterhand ganz automatisch. Wer etwa voll bepackt vom Einkauf zum Auto kommt, braucht so keine Tüte abzustellen, sondern kann nach der selbsttätigen Öffnung gleich einladen. Für allerbeste Sicht sorgen beim Premium LED-Scheinwerfer, und bei den Modellen mit Automatik- oder Doppelkupplungsgetriebe kümmert sich ein automatischer Einparkassistent für bequemes Rangieren in jede passende Lücke.

Alle Varianten des Hyundai Tucson bringen serienmäßig unter anderem Leichtmetallfelgen, elektrisch von innen verstell- und beheizbare Außenspiegel, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber rundum oder Lichtsensor mit. Zu den selbstverständlichen Sicherheitsmerkmalen zählen neben sechs Airbags, höhenverstellbaren Kopfstützen auf allen Plätzen und Sicherheitsgurten mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer für die Frontpassagiere ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, eine elektronische Stabilitätskontrolle, das fahrdynamische Stabilitätsmanagement VSM und eine erweiterte Traktionskontrolle namens Active Cornering Control System. Sie verbessert insbesondere bei Kurvenfahrt die Fahrstabilität.

Stabil bleibt auch der Rundfunkempfang mit dem Radio-Navigationssystem, das bei Style und Premium ab Werk an Bord ist und für den Trend als Option geliefert wird. Denn es empfängt im DAB+-Standard und sorgt so für störungsfreien Musikgenuss in Top-Qualität. Der Pilot des Tucson kann sich aber auch über eine drei Mal schnellere Routenberechnung als zuvor freuen. Weitere Eigenschaften der jüngsten Navi-Generation von Hyundai sind ein auf acht Zoll angewachsener Touchscreen-Monitor und Navigationsanweisungen, die auch auf den Bildschirm zwischen Geschwindigkeits- und Drehzahlmesser übertragen werden. Völlig neu ist die Nutzung des LIVE Services: Verkehrsbehinderungen werden in Echtzeit an den Routenführer übermittelt, ebenso können Wetterbedingungen oder Informationen über 30 Millionen so genannter POI (Points of Interest), also Restaurants, Hotels oder Sehenswürdigkeiten, in 28 Ländern abgerufen werden. Für die Datenübertragung wird zum Beispiel das Smartphone des Tucson-Fahrers genutzt.

Helfer im Ernstfall: Autonomer Notbremsassistent geht wenn nötig voll in die Eisen

Verlässliche Hilfe liefern darüber hinaus die zahlreichen Assistenzsysteme an Bord des Tucson. Erstmals zum Einsatz in einem kompakten SUV der Marke kommt beispielsweise ein radargestütztes Auffahrwarnsystem mit der Bezeichnung Front Collision Warning System (FCWS). Es erkennt nicht nur vorausfahrende Autos, sondern zugleich auch die Fahrbahn überquerende Fußgänger. FCWS macht akustisch auf einen drohenden Zusammenstoß aufmerksam und bereitet zugleich die Aktivierung des autonomen Notbremsassistenten AEB vor. Bleibt eine Reaktion des Fahrers aus, leitet das System eine Notbremsung ein, um eine Kollision zu verhindern.

Einen erheblichen Sicherheitsgewinn liefert auch Blind Spot Detection (BSD). Radarsensoren in den Außenspiegeln überwachen den so genannten Toten Winkel, also den Bereich seitlich hinter dem Fahrzeug. Wird dort ein Fahrzeug registriert, erscheint im Außenspiegel ein Warnsymbol. Will der Tucson-Fahrer dennoch mutmaßlich den Fahrstreifen wechseln, etwa weil er den Blinker setzt, ertönt zusätzlich ein Warnsignal. Auf eine Kamera in der Front des Tucson greift die Verkehrszeichenerkennung zu. Die Speed Limit Information Function (SLIF) identifiziert alle Schilder, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder ein Überholverbot anzeigen. Zugleich wird die Information mit dem Datenmaterial des Navigationssystems abgeglichen. Anschließend übermittelt das System die Information sowohl auf den Monitor zwischen den Instrumenten als auch auf den acht Zoll großen Bildschirm des Routenführers. Doch damit sind die elektronischen Helfer zur Steigerung der Verkehrssicherheit an Bord des Tucson noch nicht erschöpft. Hinzu kommt beispielsweise ein Spurhalteassistent namens Lane Keeping Assist System (LKAS). Es handelt sich dabei nicht nur um ein Warnsystem, das beim Verlassen einer Fahrspur Alarm schlägt. LKAS greift bei unbeabsichtigtem Wechsel des Fahrstreifens auch aktiv in die Lenkung ein und vermittelt dem Fahrer so, wie er in die Mitte seiner Fahrspur zurückkehren kann.

Doch nicht nur im Fahrbetrieb auf Autobahnen oder in der Stadt kann sich der Tucson-Eigner auf eine Reihe sinnvoller und aufmerksamer Helfer verlassen. Auch das Ein- und Ausparken wird am Steuer des Hyundai Kompakt-SUVs zum Kinderspiel. Denn neben Einparkhilfen vorne und hinten

steht in der Ausstattungslinie Premium auch ein automatischer Einparkassistent zur Wahl. Die Smart Parking Assist System (SPAS) genannte Technik manövriert serienmäßig die mit Automatik- oder Doppelkupplungsgetriebe ausgerüsteten Wagen selbsttätig in parallel wie quer zur Fahrbahn liegende Parkplätze. Lediglich Gas- und Bremspedal müssen betätigt werden, den Rest erledigt SPAS. Im Tucson übernimmt das System nicht nur das Ein-, sondern auf Wunsch auch das Ausparken. Wer lieber selbst zum Lenkrad greift, wird die 180-Grad-Überwachung hinter dem Wagen zu schätzen wissen: Rear Cross Traffic Alert (RCTA) nutzt die BSD-Sensoren und meldet beispielsweise beim rückwärtigen Ausparken aus einer Garageneinfahrt, wenn sich auf der quer verlaufenden Straße ein Fahrzeug nähert. Droht innerhalb von zwei bis dreieinhalb Sekunden eine Kollision, schlägt der Querverkehrswarner Alarm.

Auch im Bereich des Fußgängerschutzes ist der Tucson um weitgehende Schadensbegrenzung bemüht. So verfügt er über eine aktive Motorhaube, die im Fall einer Kollision das Verletzungsrisiko für Menschen minimiert. Prallt ein Fußgänger mit dem Tucson zusammen, hebt sich die Motorhaube im hinteren Bereich innerhalb von 20 Millisekunden um sechzig Millimeter an. Gerade dort, wo in den häufigsten Fällen der Kopf auf die Haube auftrifft, wird so der Abstand zu den darunter liegenden Motorenteilen vergrößert und zugleich die Möglichkeit geschaffen, den Aufprall abzufedern. Zu diesem Zweck gibt die Haube auch wieder nach.

Antrieb nach Bedarf: Tucson fährt auf Wunsch mit allen Vieren vor

Technisch legt der neue Tucson jedoch nicht nur in Sachen Sicherheit erheblich zu. Auch bei den Antrieben setzt er ganz auf moderne Euro 6-Motoren, die effizient, leistungsbereit und temperamentvoll zu Werke gehen und so Fahrspaß und Sparspaß vereinen. Gewählt werden kann zudem zwischen Front- und Allradantrieb. Die 4WD-Varianten greifen dabei auf ein System mit schlupfabhängiger Kraftverteilung zurück. Im Normalbetrieb ist auch der Allradler mit Frontantrieb unterwegs, drohen allerdings auf rutschigem Untergrund die Vorderräder durchzudrehen, werden bis zu 50 Prozent der Antriebsleistung an die hinteren Räder geleitet. Bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h kann der Allradantrieb auch per Knopfdruck vom Fahrersitz aus zugeschaltet werden - etwa wenn verschneite Passagen zu überwinden sind. Serienmäßig sind nahezu alle Motoren mit einem Sechsganggetriebe kombiniert, für die 2,0-Liter-Selbstzünder mit Vierradantrieb steht auf Wunsch eine Sechsstufenautomatik und für den Turbo-Benziner ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT) zur Verfügung. Die jüngste Modellvariante der Baureihe, der Hyundai Tucson blue 1.7 CRDi 2WD mit 104 kW/141 PS Leistung (Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 5,4, außerorts 4,7, kombiniert 4,9; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 129), fährt ab Werk mit DCT vor.

Als Alternativen auf der Motoreseite finden sich beim Tucson zwei Benziner und zwei Diesel-Triebwerke; beide Selbstzünder-Aggregate werden in zwei Leistungsstufen angeboten. Einsteiger-Motor ist ein 1,6 Liter-Benzindirekteinspritzer mit 97 kW/132 PS (Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 7,9, außerorts 5,4, kombiniert 6,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 147), der bereits

im ix35 im Einsatz war, sich darüber hinaus im i40 bewährt hat und im Tucson mit serienmäßiger Start-Stopp-Automatik vorfährt. Er bietet eine Reihe fortschrittlicher Lösungen zur Gewichtsreduzierung. Lichtmaschine, Anlasser, Wasserpumpe und Klimaanlage beispielsweise werden von einem gemeinsamen Zahnriemen angetrieben. Das ausgeklügelte Offset-Layout, durch das die Mittelachse der Zylinderbohrung zum Drehpunkt der Kurbelwelle versetzt ist, sorgt für optimale Verbrennung, geringe Reibung und effiziente Energieausbeute. Für den Einsatz im Tucson wurde das Triebwerk weiter optimiert, so dass der Verbrauch mit durchschnittlich 6,3 Litern um einen halben Liter unter dem Wert des ix35 liegt. Auch die CO₂-Emission nahm ab, von 158 auf nur noch 147 Gramm pro Kilometer. Zugelegt haben dagegen die Fahrleistungen: Obwohl die Leistung um zwei kW/drei PS zurückging, übertrifft der Tucson seinen Vorgänger bei der Höchstgeschwindigkeit mit 181 km/h um drei km/h. Das blue 1.6 GDI-Aggregat in Kombination mit dem Start-Stopp-System ISG wird nur in Verbindung mit Frontantrieb angeboten.

Turbopower für Benziner: Top-Triebwerk jetzt auch im Tucson im Einsatz

Erstmals im Tucson seine Arbeit verrichtet die Turbo-Variante des Leichtmetallmotors (Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 10,0-9,0, außerorts 6,5-5,8, kombiniert 7,6-7,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 177-165), den der SUV vom i30 Turbo und dem Veloster Turbo übernommen hat. Beim Twin-Scroll-Ladekonzept strömen die Abgase des Vierzylinders, welche die Turbine antreiben, durch zwei separate Kanäle. Druckschwankungen werden so vermieden, das Ansprechverhalten des Triebwerks und damit die Leistungsausbeute verbessert und zugleich der Verbrauch reduziert. Im Tucson leistet das Aggregat mit der Bezeichnung 1.6 T-GDI 130 kW/177 PS und beschleunigt den Wagen als Fronttriebler bis auf 205 sowie als Allradler bis auf 202 km/h. Während eine Beschleunigungszeit von 9,2 Sekunden (4WD: 9,5 Sekunden) für den Sprint von null auf 100 km/h die sportlichen Ambitionen unterstreichen, sorgt das maximale Drehmoment von 265 Newtonmeter auch für kräftigen Durchzug, wenn die Schaltung nicht betätigt wird. Denn dieser Wert steht über den ungewöhnlich großen Drehzahlbereich von 1.500 bis 4.500 Touren zur Verfügung und erlaubt es, nicht für jeden zügigen Überholvorgang herunterzuschalten. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,3 Litern (4WD: 7,6 Liter) pro 100 Kilometer Fahrstrecke erweist sich das Kraftwerk zudem als genügsam. Die Kohlendioxidemissionen belaufen sich auf 169 (4WD: 177) Gramm pro Kilometer.

Weiter verbessert zeigen sich zudem die beiden Dieselmotoren, allesamt unterstützt von einem Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie VGT. Günstigste Gelegenheit, den neuen Tucson mit Selbstzünder unter der Haube zu fahren, ist der blue 1.7 CRDi (Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 5,4, außerorts 4,2, kombiniert 4,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 119) mit serienmäßiger Start-Stopp-Automatik. Das Common-Rail-Triebwerk leistet wie schon im ix35 85 kW/116 PS und wird für die Frontantriebsvariante angeboten. Dynamisches Temperament stellt ein maximales Drehmoment von 280 Newtonmeter ab 1.250 Touren sicher. Als Höchstgeschwindigkeit stehen 176 km/h zu Buche, der Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 benötigt 13,7 Sekunden. Bedeutendste Eigenschaft des Vierventilers ist jedoch das ausgeprägte Sparverhalten an der

Zapfsäule: Lediglich 4,6 Liter genehmigt sich der kleine Diesel pro 100 Kilometer aus dem 62 Liter fassenden Tankvorrat. Entsprechend günstig fällt die CO₂-Bilanz aus: Nur 119 Gramm pro Kilometer Kohlendioxid gibt das Aggregat an die Umwelt ab. Beim ix35 hatte dieser Wert noch bei 139 g/km gelegen - der Tucson bietet also einen Vorteil von fast 15 Prozent. Seit dem Frühjahr 2016 ist auch eine leistungsstärkere Ausgabe des Vierzylinders im Angebot: Im Tucson stellt der 1,7-Liter-Selbstzünder 104 kW/141 PS bereit und wird ausschließlich in Kombination mit 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe angeboten. Derart motorisiert, beschleunigt der Fronttriebler bis auf 185 km/h und absolviert den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 11,5 Sekunden. Herausragendes Merkmal ist das kraftvolle Drehmoment von 340 Newtonmeter, das von 1.750 bis 2.500 Kurbelwellenumdrehungen abrufbereit ist. Auch der niedrige Verbrauch ist eine wesentliche Eigenschaft: Lediglich 4,9 Liter Dieselkraftstoff führt sich die jüngste Modellvariante des Tucson auf 100 Kilometern zu - ein Kohlendioxidausstoß von 129 Gramm pro Kilometer ist die angenehme Folge.

Kraftwerke mit Durchzug: Drehmoment bei Dieseln legt zu

Gleichfalls bereits im Vorgänger bewährt hat sich das 2,0-Liter-Dieselaggregat, das wiederum in zwei Leistungsstufen angeboten wird. Die Variante mit 100 kW/136 PS (Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 7,0-5,6, außerorts 5,3-4,4, kombiniert 6,0-4,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 156-126) steht dabei sowohl für den Fronttriebler wie den Allradler zur Wahl und verfügt in Kombination mit 2WD-Antrieb serienmäßig über eine Start-Stopp-Automatik. Auf der Autobahn ist ein derart ausgestatteter Tucson 186 km/h (4WD: 184 km/h) schnell, und die Beschleunigungszeit von null auf 100 km/h beträgt 10,6 Sekunden (4WD: 10,9 Sekunden). Dank des Feinschliffs der Hyundai Ingenieure legte der Motor vor allem beim Drehmoment deutlich zu: Es stieg von bislang 320 auf üppige 373 Newtonmeter ab 1.500 Umdrehungen an. Auch das Konsumverhalten verbesserte sich weiter: Benötigte das Aggregat im ix35 2WD noch 5,4 Liter Kraftstoff, sind es im Tucson nur noch 4,8 Liter. Zugleich sank der Kohlendioxidausstoß von 141 auf nur noch 126 Gramm pro Kilometer, eine Verbesserung um rund zehn Prozent. Selbst als 4WD kommt der Tucson 2.0 CRDi mit weniger aus: Der Verbrauch sank von 5,5 auf 5,2 Liter und der CO₂-Ausstoß von 145 auf 139 g/km.

Dem Tucson 4WD vorbehalten ist die stärkere Version des Motors mit 136 kW/185 PS Leistung (Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 8,0-7,1, außerorts 5,6-5,2, kombiniert 6,5-5,9; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 170-154) und einem maximalen Drehmoment von 402 Newtonmeter ab 1.750 Umdrehungen pro Minute. Die Top-Motorisierung beschleunigt den neuen Tucson innerhalb von 9,9 Sekunden auf Tempo 100 und bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 201 km/h. Trotz dieser sportlichen Werte ist Sparsamkeit kein Fremdwort: Mit einem Gesamtverbrauch von 5,9 Liter und einem Kohlendioxid-Ausstoß von 154 Gramm pro Kilometer schont auch der Tucson 2.0 CRDi mit 136 kW Geldbeutel und Umwelt.

Zum Fahrvergnügen an Bord des Tucson tragen auch die vielfältigen Maßnahmen zur Steigerung des Komforts bei. Großflächig wurden beispielsweise Dämmmaterialien eingesetzt und Feinschliff an der Aerodynamik betrieben, um das Geräuschniveau von Motoren, Reifen und Wind im Innenraum so gering wie möglich zu halten. Das vielfach bewährte Fahrwerk mit Einzelradaufhängung rundum, vorne an MacPherson-Federbeinen und hinten an einer Multilenkerachse, wurde im Hinblick auf Komfoteigenschaften, präzisiertem Handling und Spurstabilität bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche weiter optimiert. So finden sich jetzt vorne wie hinten Hilfsrahmen, die Teile der Karosserie vom Fahrwerk entkoppeln. Optimiert wurde auch die elektrisch betriebene Servolenkung. Wer sich für eine Automatik- oder DCT-Variante des Tucson entscheidet, kann die Charakteristik von Getriebe und Lenkung über die Funktion Drive Mode Select (DMS) ändern. Neben der Einstellung Normal steht der Sport-Modus zur Verfügung. Dann schalten die Getriebe schneller und die Lenkung arbeitet direkter.

Viele Gründe sprechen für den Hyundai Tucson. Denn neben dem Design, der modernen Technik und den umfangreichen Assistenzsystemen bietet er alle Voraussetzungen für viele Jahre ungetrübtem Fahrernuss. Denn wie für alle anderen Pkw-Neuwagen der Marke gewährt der Automobilhersteller auch für sein Erfolgsmodell bei den Kompakt-SUV fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, sofern der Wagen über einen deutschen Vertragspartner erworben wurde. Hinzu kommt eine ebenfalls 60 Monate laufende Lackgarantie. Wesentlich verbessert hat Hyundai die Bedingungen für die Mobilitätsgarantie: Eine jährliche Wartung in einer Hyundai Vertragswerkstatt vorausgesetzt, gilt sie nun ohne jede Limitierung des Fahrzeugalters und bis zu einer maximalen Fahrleistung von 200.000 Kilometer.

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Hyundai Tucson blue 1.6 GDI: innerorts 7,9, außerorts 5,4, kombiniert 6,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 147; CO₂-Effizienzklasse: C.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Hyundai Tucson 1.6 T-GDI: innerorts 10,0-9,0, außerorts 6,5-5,8, kombiniert 7,6-7,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 177-165; CO₂-Effizienzklasse: D.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Hyundai Tucson blue 1.7 CRDi (85 kW): innerorts 5,4, außerorts 4,2, kombiniert: 4,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 119; CO₂-Effizienzklasse: A.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Hyundai Tucson blue 1.7 CRDi (104 kW):
innerorts 5,4, außerorts 4,7, kombiniert: 4,9; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 129;
CO₂-Effizienzklasse: A.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Hyundai Tucson (blue) 2.0 CRDi (100 kW):
innerorts 7,0-5,6, außerorts 5,3-4,4, kombiniert: 6,0-4,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert:
156-126; CO₂-Effizienzklasse: B-A.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Hyundai Tucson 2.0 CRDi (136 kW):
innerorts 8,0-7,1, außerorts 5,6-5,2, kombiniert: 6,5-5,9; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert:
170-154; CO₂-Effizienzklasse: C-B.

Angaben gemäß den amtlichen Messverfahren.

Ansprechpartner für redaktionelle Rückfragen

Adriana Cerami, Tel.: (069) 380767-474; Fax: (069) 823 798 702; E-Mail: adriana.cerami@hyundai.de
Andreas Lübeck, Tel.: (069) 380767-473; Fax: (069) 823 798 702; E-Mail: andreas.luebeck@hyundai.de

Über Hyundai Motor Deutschland

Hyundai Motor Deutschland mit Sitz in Offenbach am Main ist seit 2012 eine 100-prozentige Tochter der südkoreanischen Hyundai Motor Company. In Deutschland hat Hyundai im Jahr 2017 mit einem Marktanteil von 3,2 Prozent, 108.518 Zulassungen und einem Privatkundenanteil von 50 Prozent eine hohe Qualität der Zulassungen erreicht. Damit hat sich Hyundai in den Top drei der Importmarken etabliert und bleibt stärkste asiatische Marke in Deutschland. Hyundai wurde vom Automotive Brand Contest für seine nachhaltige und konsequente Entwicklung in Deutschland als Marke des Jahres ausgezeichnet. Kunden bestätigen Hyundai außerdem ein attraktives Design und ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Einzigartig ist das 5-Jahres-Garantiepaket ohne Kilometerbegrenzung. Im Europäischen Forschungs-, Entwicklungs- und Designzentrum in Rüsselsheim werden 95 Prozent aller in Europa verkauften Fahrzeuge entworfen, konstruiert und getestet. Als langjähriger Partner der FIFA sowie der Caritas ist Hyundai im sportlichen und im sozialen Bereich engagiert.

Informationen und Fotos auch im Internet-Pressbereich unter www.hyundai-presselounge.de