
Vorstellung Hyundai Tucson: Verjüngt und mit Mildhybridtechnik

Von Hans-Robert Richarz

SUVs tragen bei Hyundai traditionell den Namen einer amerikanischen Stadt. Der kleine Kona nennt sich so, wie die Einwohner der Stadt Kailua-Kona auf der Insel Big Island im US-Bundesstaat Hawaii von ihrem Ort verkürzt sprechen. Der große Santa Fe ließ sich den Stempel der gleichnamigen Hauptstadt des US-Bundesstaats New Mexico verpassen, und der Mittlere im Bunde, der Tucson, erinnert an die Metropole im Osten Arizonas, Filmfreunden bestens bekannt als Schauplatz älterer Indianer- und Cowboy-Filme. SUV-Interessenten verbinden Tucson jedoch in erster Linie mit der Geländewagenlimousine, die jetzt als Neuauflage verjüngt und unter anderem mit einem neuen Dieselmotor und einer Mildhybrid-Version auf den Markt kommt.

Laut Hyundai ist der Tucson das weltweit am meisten verkaufte SUV des Konzerns. Allein 2017 verbuchten die Südkoreaner 600 000 neue Kaufverträge rund um den Globus. In Europa wurden von 2015 bis Mai 2018 insgesamt rund 390 000 Exemplare an den Mann oder die Frau gebracht, was nicht zuletzt daran liegt, weil er – wie der ADAC zusammenfasste – „sich optisch sehr europäisch gibt und gekonnt gute Eigenschaften vom Pkw und Geländewagen“ verbindet sowie „insgesamt ein funktionelles Auto ohne besondere Schwächen“ sei. Nicht ganz schuldlos am Erfolg dürfte auch der Preis sein, der sich angesichts der umfangreichen Serienausstattung gegenüber der direkten Konkurrenz etwa von Audi Q3, BMW X1 oder Ford Kuga durchaus sehen lassen kann. Fortan schlägt der preiswerteste Tucson (1.6 GDi Benziner, 132 PS (97 kW) mit 22 970 Euro zu Buche.

Optisch gibt sich die neue Tucson-Generation, die im Hyundai-Technikzentrum in Rüsselsheim entstand, jetzt durch eine neu gestaltete Front- und Heckpartie mit einem eindrucksvollen Kühlergrill und neuen Scheinwerfern zu erkennen. Spürbar komfortablen erwachsener geht es auch im Innenraum zu. Selbst vier normalgewichtige Erwachsene kommen sich nicht in die Quere und nehmen auf einem Gestühl Platz, das sie auch längere Reisen weitgehend ermüdungsfrei überstehen lässt.

Der Mensch am Lenkrad findet sämtliche Bedienelemente da, wo sie hingehören und der einstige Plastik-Look ist weitgehend passé, die Oberflächen der Armaturentafel fassen sich nun angenehmer an. Die Servounterstützung der Lenkung nimmt mit zunehmender Geschwindigkeit ab und vermittelt so einen spürbar besseren Kontakt zur Fahrbahnoberfläche. Auch wenn Kanaldeckel und Schlaglöcher ihre Existenz den Passagieren deutlich mitteilen, bleibt der Fahrkomfort erhalten, das Fahrwerk meistert auch flott gefahrene Kurvenpassagen ohne Probleme.

Besonders stolz ist Hyundai auf die umfassenden Sicherheitseinrichtungen im neuen Tucson. Es gibt eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Start-Stopp-Funktion, einen Around-View-Monitor, der virtuelle Bilder aus der Vogelperspektive liefert, einen Aufmerksamkeitsassistenten, der vor Übermüdung warnt, einen Fernlichtassistenten, einen Notbrems-, Totwinkel- und Spurhalteassistenten, einen Querverkehrswarner hinten und eine Verkehrszeichen-Erkennung.

Wahlweise zwei Benzin- oder drei Dieselmotoren gehen unter der Fronthaube zur Sache. Die beiden 1,6-Liter Benziner leisten entweder 132 PS (97 kW) oder 177 PS (130 kW), wobei der stärkere zusätzlich zum Frontantriebler auch als Allradler erhältlich ist. Gleiches gilt für den 1,6 Liter-Diesel (116 PS/85 kW beziehungsweise 136 PS/100 kW), der

den bislang eingesetzten 1,7-Liter-Motor wie auch die leistungsschwächere 100-kW-Version des 2.0 CRDi-Triebwerks ersetzt. Darüber hinaus gibt es einen Zweiliter-Diesel mit 18 PS (136 kW) als erstes Hyundai-Modell mit einem zweiten, 48 Volt starken Bordnetz, das den Wagen zum Mildhybrid macht.

Mildhybrid – das hört sich zunächst so ähnlich unpräzise an wie die Behauptung, jemand sei ein kleines bisschen schwanger. Geht es jedoch um den Antrieb von Automobilen, sieht die Sache schon anders aus. Darunter ist nämlich eine Kombination von Elektro- und Verbrennungsmotor zu verstehen, bei der Strom nur als zeitweise Unterstützung herangezogen wird, zum Beispiel beim Beschleunigen. Während Vollhybridfahrzeuge auch für eine gewisse Zeit auf den Antrieb eines Benzin- oder Diesellaggregats verzichten können, muss das Mildhybridauto beim Vortrieb passen. Dennoch macht sich sein Einfluss auf Verbrauch und Abgasverhalten positiv bemerkbar.

Hyundai erklärt das so: „Der leistungsstärkere Zusatz-Stromkreis versorgt einen über Riemen mit der Kurbelwelle verbundenen Startergenerator. Er unterstützt den Verbrennungsmotor bei jedem Beschleunigungsvorgang mit bis zu 12 kW Leistung. So reduzieren sich Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen um bis zu sieben Prozent. Die notwendigen Energiereserven stellt eine Speicherbatterie unter dem Gepäckraumboden bereit, deren Kapazität 0,44 kWh beträgt. Sie wird per Rekuperation bei jedem Bremsvorgang, beim Ausrollen oder bei Bergabfahrten geladen. Den Wechsel zwischen Antriebs- und Lademodus regelt ebenso wie das reibungslose Zusammenspiel aller Komponenten eine intelligente Steuerelektronik unmerklich und ganz ohne Zutun des Fahrers völlig automatisch.“

Wie alle Hyundai erfüllen auch sämtliche neuen Tucson-Varianten – sie werden in Nosovice/Tschechien produziert – die Abgasnorm Euro 6d-Temp, die erst im kommenden Jahr in Kraft tritt. Die Benziner verfügen über Otto-Partikelfilter, die Diesel über SCR-Harnstoffeinspritzung. Wie für alle anderen Pkw-Neuwagen der Marke gewährt Hyundai auch für seinen Bestseller bei den kompakten SUVs fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, sofern der Wagen über einen deutschen Vertragspartner erworben wurde. Hinzu kommt eine ebenfalls 60 Monate laufende Lackgarantie sowie eine Mobilitätsgarantie, die vor unliebsamen Überraschungen schützt. Eine jährliche Wartung in einer Hyundai Vertragswerkstatt vorausgesetzt, springt sie im Fall einer Panne mit Ersatzwagen oder Übernachtung ein, ohne jede Limitierung des Fahrzeugalters und bis zu einer maximalen Fahrleistung von 200.000 Kilometern.

22 500 Exemplare will Hyundai-Geschäftsführer Markus Schrick noch in diesem Jahr unter das Volk bringen, 2019 sogar noch 1000 Exemplare mehr. Falls den Kunden – um mit Asterix zu sprechen – nicht der Himmel auf den Kopf fällt, könnte das gelingen.
(ampnet/hrr)

Daten Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD Mildhybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,48 x 1,85 (mit Spiegeln 2,07) x 1,65

Radstand (m): 2,67

Motor: 4-Zylinder-Reihen-Turbodiesel

Hubraum: 1995 ccm

Leistung: 136 kW / 185 PS bei 2750-4000 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750-2750 U/min

Mildhybridsystem: Startergenerator (über Riemen mit der Kurbelwelle verbunden),

Stromspeicherung: Lithium-Polymer-Akku (Inverter zum Wechsel zwischen Antriebs- und Lademodus), Batteriekapazität 0,44 kWh, Systemspannung: 48 Volt

Startergenerator maximale Leistung: 12 kW

Höchstgeschwindigkeit: 201 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 5,8-5,4 Liter Diesel
CO2-Emissionen: 153-142 g/km
Effizienzklasse: B (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1696-1849 kg / max. 381-534 kg
Wendekreis (m): 10,8
Kofferraumvolumen: 513-1503 Liter
Räder-/Reifengröße: 7.5 J x 19, 245/45 R 19
Preis: 43 750 Euro (mit Allradantrieb und Achtgang-Automatik in der Variante Premium)

Bilder zum Artikel



Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai