

Vorstellung Hyundai Tucson: Avantgarde im Mainstream

Von Jens Meiners

Es ist keine einfache Entscheidung, ein avantgardistisch gezeichnetes Fahrzeug in den Massenmarkt zu bringen. Allzu oft setzen sich Bedenkenträger durch – ein Blick auf die Masse der langweiligen Crossover und SUVs genügt. Hyundai hat einen anderen Weg gewählt – und mit der vierten Generation des Tucson ein Design-Statement gesetzt, das über das Segment hinaus Maßstäbe setzen dürfte.

Der gefällige Auftritt, der die ersten drei Generationen des Tucson prägte, ist einer futuristischen Außenhaut gewichen, die viele neuartige Elemente und Proportionen aufweist. Dazu zählt vor allem die große Kühlermaske, die sich als homogene schwarzglänzende Fläche präsentiert. Wird das Tagfahrlicht eingeschaltet, erstrahlen die jeweils fünf äußeren Elemente in kaltem Weiß, wie die Schwingen eines Engels.

Bemerkenswert sind auch die kantigen Radausschnitte, inspiriert vom Designer Marcello Gandini, und die coupéhafte Dachlinie. Und selbst wer wenig Sinn für automobilhistorische Zitate hat, kann sich an der perfekten Verarbeitung erfreuen – etwa an der Heckscheibe, wo das Logo völlig glatt eingefasst ist und der Wischer, sicher vor Verschmutzung, im Dachspoiler verschwindet. Gezeichnet wurde der neue Tucson übrigens von einer Frau, von der Koreanerin Seung Yeon Kim.

Auch im Interieur wird Außergewöhnliches geboten. Das Cockpit wird von zwei präzisen Linien geprägt, die aus der Seitenverkleidung kommen, über die Instrumentierung laufen und die zentrale Konsole einfassen. Das Cockpit verfügt ab der Ausstattungslinie Select über keine konventionelle Hutze mehr, die Belüftung strömt durch schmale, versteckte Schlitze. Die Instrumentierung ist dann digital ausgeführt; sie lässt sich zwischen verschiedenen Darstellungsmodi variieren, darunter sind auch Kuben. Ein Vier-Speichen-Lenkrad unterstreicht das hochwertige Ambiente. Leider gibt es keinen rahmenlosen Innenspiegel; Kundenbefragungen haben ergeben, dass man sich an den Fingerabdrücken nach dem Verstellen stört.

Die ungewöhnliche Formensprache bringt keine Nachteile mit sich – im Gegenteil: Die Raumausnutzung des nur 450 Zentimeter langen Tucson ist perfekt, man sitzt vorne wie hinten komfortabel, die Schalter und Bedienflächen sind ergonomisch sehr gut platziert. Der Gepäckraum lässt sich auf knapp 1800 Liter erweitern. Mit seiner übersichtlichen Karosserie und seinem großzügigen Platzangebot setzt sich der Tucson souverän über jegliche SUV-Kritik hinweg. Denn ein konventionelles Auto mit derart viel Platz würde deutlich mehr Verkehrsfläche belegen.

In den oberen Ausstattungsniveaus bietet der Hyundai ungewöhnliche Extras wie die Kameras an dem Rückspiegel, deren Bild beim Überholen in die Instrumentierung eingeblendet wird. Das Telematiksystem könnte allerdings eine bessere Menüführung vertragen, und die Kartendarstellung der Navigation genügt nur durchschnittlichen Ansprüchen. Dafür arbeitet der Spurassistent perfekt und ungewöhnlich diskret.

Die breitgefächerte Antriebspalette besteht ausschließlich aus 1,6-Liter-Vierzylindermotoren. Für Langstreckenfahrer empfiehlt sich der Dieselmotor, konventionell mit 115 PS (85 kW) oder mit 48-Volt-Hybridisierung und 136 PS (100 kW). Die Palette von Ottomotoren beginnt mit 150 PS (110 kW), sowohl mit oder ohne 48-Volt-Hybridisierung; es gibt außerdem eine 48-Volt-Variante mit 180 PS (132 kW) sowie einen Hochvolt-Hybrid mit einer Systemleistung von 230 PS (169 kW). Demnächst wird ein Plug-in-Hybrid mit 265 PS (195 kW) nachgereicht. Je nach Motorisierung gibt es Front- oder

Allradantrieb und Schalt- bzw. Automatik-Getriebe.

Auf anderen Märkten gibt es auch einen 2,5-Liter-Vierzylinder, eine N-Variante mit knapp 300 PS ist geplant. Hierzulande ist mit der Einführung eines derart sportlichen Derivats wegen der drohenden Verbrauchs-Strafzahlungen der EU leider nicht zu rechnen.

Der von uns gefahrene 230-PS-Hybrid, ein Vorserienauto, zeichnete sich durch vehemente Beschleunigung und eine ausgewogene Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung aus. In dieser Variante überschreitet der Tucson die 40.000-Euro-Marke, der Einstieg liegt allerdings bei nur 26.124 Euro, und ein 48-Volt-Hybrid mit gehobener Ausstattung ist bereits für knapp über 30.000 Euro zu haben.

Mit seinem futuristischen Auftritt und seinen überzeugenden Eigenschaften profiliert sich der neue Tucson, der übrigens im tschechischen Nosovice gefertigt wird, im Konkurrenzumfeld sehr positiv. Dazu gehören insbesondere Volkswagen Touareg und Ford Kuga, aber auch das deutsch-französische Trio Citroën C5 Aircross, Opel Grandland X und Peugeot 3008. Alle von ihnen sind auf ihre Weise überzeugend – doch die Avantgarde, soviel steht fest, kommt bis auf Weiteres aus Korea. (ampnet/jm)

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



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



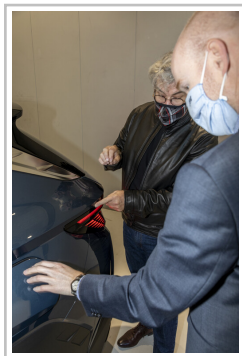
Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai-Chiefdesigner Luc Donckerwolke (r.) im Gespräch mit Autor Jens Meiners.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai
