



Joep de Heer
5 april 2021

De tijd vliegt

In vijf jaar kan er veel, heel veel veranderen. Het is tenslotte nog maar vijf jaar geleden dat we kennis maakten met de derde - ix35 meegerekend - generatie Hyundai Tucson. In de afgelopen tijd is het gamma waarin de Tucson opereert uitgebreid met sterke concurrenten. Om nog maar te zwijgen over elektrificatie; zonder hybrideaandrijving doe je als autofabrikant niet meer serieus mee. Tijd voor Hyundai om het roer om te gooien en met een compleet nieuwe vierde generatie van de Tucson op de proppen te komen. MÃ©t hybrideaandrijving en een sprankelende designjas. Gaan deze twee ingrediÃ«nten voor de Tucson het verschil maken?



Sensuous Sportiness

Na een stoere en toonbaar overslaanbare Tucson met heuse bullbar getest te hebben in 2009, maakte we in 2010 kennis met de vriendelijk ogende ix35. In 2016 haalde Hyundai opnieuw de naam Tucson van stal en verdween de naam ix35 in de prullenbak. Anno 2021 prijkt de naam Tucson opnieuw op de auto.

Als de typenaam niet op de achterzijde had gestaan, dan zou je hem waarschijnlijk niet snel aanmerken als de opvolger van het model uit 2016. Werkelijk alles is vernieuwd en op de vier wielen na zijn er weinig gelijkenissen te trekken. Onder de designfilosofie 'Sensuous Sportiness' gaan de Koreanen de aankomende jaren een aantal auto's produceren waarvan de Tucson als SUV het spits mag afbijten. De uitvoering hiervan vertaalt zich vooral in gedurfde vouwen en hoekige vlakken met uitstekende aerodynamica. De LED dagrijverlichting aan de voorzijde krijgt de originaliteitsprijs; wat een creatief idee om deze in de grill te verwerken. En eerlijk is eerlijk; het ziet er nog goed uit ook.

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 48V Premium

Minder origineel zijn de achterlichten die, zoals bij iedere andere autofabrikant tegenwoordig, over de gehele achterzijde van de auto lopen. De uiteinden van de achterlichtunits deden ons stiekem denken aan Ford Mustang Mach-E, en dat is absoluut geen belediging. Met een lengte van 4,5 meter is de Tucson 20 mm gegroeid ten opzichte van zijn voorganger. Hij is nagenoeg even hoog (+5mm) en iets breder (+15mm).



Slimme keuzes

Bij de rigoureuze aanpak van deze nieuwe generatie is ook de binnenzijde niet gespaard gebleven. Waar zijn voorganger een klassiek interieur hanteerde, oogt het interieur van de nieuwe Tucson progressief en modern. Zowel achter het stuur als in het middenconsole domineren schermen van 10,25 inch het beeld. Het scherm achter het stuur is beperkt in te richten naar eigen wens, maar voorziet goed in de belangrijkste informatie. Opvallend aangenaam is het feit dat de geprojecteerde klokken voor snelheid en verbruik veranderen in een live camerabeeld van de situatie naast de auto zodra je de richtingaanwijzer bedient. Een deel van de dode hoek wordt

duidelijk weergegeven zodat de kans op een ongeluk kleiner wordt.

Hyundai heeft voor vrijwel iedere bedienbare functie een fysieke toets in het interieur geplaatst. Groot voordeel hiervan is dat je snel kan handelen, zonder je eerst door complexe menustructuren te wringen. Nadeel is de vele 'touch' bediening zonder weerstand in de knoppen. De fysieke schakelpook van de automaat heeft ook plaats moeten maken voor knoppen. De gebruikte materialen voelen hoogwaardig aan en het vierspaaks stuur ligt goed in de hand. De stoelen zijn te verwarmen en te verkoelen.

Hoeveel liter de kofferbak meet is afhankelijk van de gekozen uitvoering. De uitvoering in combinatie met de 48-volt Mild Hybrid motor heeft een inhoud van 577 liter. De volledig hybride uitvoering komt met een inhoud van 616 liter en de plug-in hybride - met het grootste accupakket - kan maximaal 558 liter kwijt. Uiteraard kunnen de banken van alle uitvoeringen worden neergeklapt voor meer ruimte. Over banken gesproken; de achterpassagiers zijn er in beenruimte 26 mm op vooruit gegaan door slimme plaatsing van de aandrijflijn en de accu onder de bank.



Electro everywhere

We schreven eerder dat je als serieuze autofabrikant niet meer zonder elektrificatie in je modellengamma kan. Hyundai weet dit als geen ander en zit al vuistdiep in deze alternatieve aandrijflijnen. Met de komst van de nieuwe Tucson mag ook dit model kennis maken met een aantal stevige accupakketten. De topversie bij introductie is uitgerust met een 1.6 T-GDI benzinemotor die, in combinatie met een 44,2 kW elektromotor, 169 kW (230 pk) levert.

Onze testauto is voorzien van dezelfde 1.6 T-GDI maar krijgt de 'light' variant elektromotor mee; de 48-volt mild hybride. Deze elektromotor slaat remenergie op die vervolgens weer gebruikt wordt tijdens het accelereren van de auto. Met 110 kW (150 pk) of 132 kW (180 pk) is het geen probleem om vlot met het verkeer mee te komen. Het testmodel met 180 pk laat zich zeer prettig bedienen. Vooral de zeventraps DCT automatisch krijgt een grote pluim voor het soepele schakelen en de snelle reactie op het gaspedaal. Klein minpunt; de flink bemeten 19-inch velgen maken de auto minder comfortabel tijdens het rijden over oneffenheden.

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 48V Premium

Vanaf dit voorjaar is het mogelijk om de Tucson als Plug-in Hybrid te bestellen. Deze 'auto met stekker' heeft een 66,9 kW sterke elektromotor aan boord die in combinatie met de accu een opgegeven elektrisch rijbereik heeft van 56 kilometer. Hoewel de Tucson in de basis geen sportauto is, zal je voor het stoplicht met 195 kW (265 pk) en vierwielaandrijving waarschijnlijk geen modderfiguur slaan.



Meer dan compleet

Instappen in de Tucson gaat vanaf 34.995,- euro. Voor deze prijs rij je weg met de i-Motion uitvoering die standaard wordt geleverd met een groot pakket aan veiligheidsfeatures. Zo zijn een autonome rijbaanassistent en automatische ongevalpreventie al aanwezig. De absolute topversie Premium Sky met PHEV techniek zal je 49.295,- euro gaan kosten. Wij rijden de niet bescheiden uitgevoerde Premium die met mild hybride techniek vanaf 43.995,- euro in de catalogus staat. De auto zit tjokvol met moderne technologie en veiligheidssystemen. Leuke gadget is de inparkeerfunctie die bediend kan worden vanaf de autosleutel. Zet je auto voor een

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 48V Premium

willekeurige (krappe) parkeerplek, stap uit en laat je auto met de sleutel als afstandsbediening het parkeervak in rijden. De auto kan daarbij zowel worden gestart als worden uitgezet door middel van knoppen op de sleutel.

De concurrentie is te vinden over de gehele linie van de automarkt. Neem de sterke Peugeot 3008 SUV die onlangs is voorzien van een facelift of de Toyota RAV4 die standaard wordt geleverd met een sterke hybrideaandrijving. Beide concurrenten zijn als instapversie fors duurder dan de Tucson. De Ford Kuga en Seat Ateca komen qua prijs het meest in de buurt van de Tucson. Al is die laatste niet leverbaar met een elektrische hulpmotor.



Kwaliteit kent een prijs

Met de vierde generatie Tucson wordt er door Hyundai opnieuw een sterk kwaliteitsproduct op de markt gezet. De goede basis die Hyundai heeft op het gebied van elektrificatie draagt bij aan een solide hybrideaandrijving voor de auto. De kleine elektromotor voert geruisloos en doelmatig zijn taak uit tijdens het accelereren en

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 48V Premium

rijden. De automaat met dubbele koppeling weet te overtuigen en er is nooit het gevoel kracht te kort te komen. Deze kwaliteit heeft zijn prijs; waar we in 2016 nog vanaf 26.995,- euro de Tucson op de kop konden tikken moet je nu met minimaal 34.995,- euro komen aanzetten. Een fors bedrag dat de auto helaas onbereikbaar maakt voor de kleinere beurs.

Het design van de Tucson is voor deze tijd uiterst modern en zal bij een aanzienlijke groep kopers in de smaak vallen. Of dat over vijf jaar nog steeds zo is moeten we bezien, maar wellicht maken we tegen die tijd alweer kennis met de volgende generatie van het model. Voor nu niets dan lof; de Tucson maakt het huidige straatbeeld weer een stuk modieuzer.

Plus

- + Onderscheidend ontwerp
- + Aansprekende features
- + Fijne aandrijflijn

Min

- Design niet tijdloos
- Sterk in prijs gestegen