



Pawel Piotrowski
9 maart 2016

Terugkeer van een bekende

Een beetje zwalkend is het wel: zes jaar geleden werd de Hyundai Tucson door de ix35 afgelost, nu mag de middenklasse SUV zijn geboortenaam weer dragen. Gelukkig weet Hyundai verder wel wat het wil: de nieuwe Tucson moet de concurrentie het nakijken geven. En met een vlot design, moderne motoren en een verleidelijk prijskaartje zou dat deze keer zomaar kunnen lukken.



Meer road presence

Voor z'n looks hoef je 'm in ieder geval niet te laten staan. Ten opzichte van de voorganger oogt de Tucson beduidend stoerder. Vooral de gewijzigde proporties staan de Tucson goed. Met zijn korte hellende neus oogde de ix35 altijd ietwat tam. Een SUV mag best een beetje mannelijkheid uitstralen en dat lijkt Hyundai nu ook te snappen. Met name en profiel en recht van voren maakt de Tucson een breedgeschouderde indruk. Samen met de grote hexagonale grille en full-LED koplampen heeft de Tucson aanzienlijk meer road presence dan de voorganger. Het doet zelfs bijna een beetje Duits aan.

Het gevolg van de uiterlijke wijzigingen is een welhaast perfecte optische illusie. Hoewel de Tucson een flink stuk groter dan de ix35 lijkt, is die dat in feite nauwelijks. Het koetswerk is slechts 6,5 cm langer en 3 cm breder geworden. Qua hoogte is de Tucson zelfs een stukje lager. Desondanks oogt de auto massiever. Ook hier heeft Hyundai een greep in de trukendoos gedaan. De zwart omrande wielkasten en aluminium treeplank vergroten optisch de bodemspeling. Keerzijde hiervan is de

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi 2WD Premium

noodzakelijkheid van grote velgen om de wielkasten voldoende te vullen. Op de meest luxe uitvoering krijg je standaard 19 inch mee, op de overige versies zit kleiner schoeisel.



Ruim, solide en modern

Bij het openen van het portier is direct duidelijk dat Hyundai ook binnenin goed heeft huisgehouden. Het dashboard heeft een rustige vormgeving en alle knoppen zijn logisch gegroepeerd. In het midden zit een hooggeplaatst infotainmentscherm dat zich intuïtief laat bedienen. Dankzij de forse schermmaat is de informatie eenvoudig afleesbaar. Een niveau lager vind je de klimaatbediening. Op duurdere versies vind je daar eveneens de knoppen voor de stuurverwarming, stoelverwarming en koeling. Helemaal onderaan zitten twee 12-volt aansluitingen, een USB-poort en een AUX-ingang. De bediening van de belangrijkste functies roept weinig vragen op en is deels beter voor elkaar dan bij menig concurrent.

Maar dat is lang niet alles waarmee het interieur van de Tucson weet te overtuigen. Het

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi 2WD Premium

ruimteaanbod is zowel voor- als achterin voorbeeldig en de zitpositie is prima. De stoelen zijn lekker groot en kennen een riant verstelbereik. Ook langere medemensen kunnen een aangename zithouding vinden. Met de stoel ver naar achteren geplaatst valt wel op dat de stuurkolom een beperkte axiale verstelling heeft. Je armen zijn dan net iets te gestrekt. Qua materiaalgebruik en afwerking valt er weinig te morren. De kunststoffen zijn niet van het allermooiste soort, maar de panelen zitten wel solide tegen elkaar geschroefd. Op slechte wegen hoor je geen rammels of andere storende geluiden. Keurig, maar in de uit dezelfde fabriek rollende Kia Sportage zijn de kunststoffen nog een tikkeltje hoogwaardiger. Een mooie toevoeging aan de luxe beleving van het interieur is het grote panoramadak; het laat veel licht door en kan ook open.



Onduidelijke marktpositionering

Op technisch gebied deelt de Hyundai Tucson veel onderdelen met zijn concerngenoot Kia Sportage. De Tucson staat op hetzelfde platform en is met dezelfde motoren leverbaar. Concreet betekent dit op benzinegebied een atmosferische 1.6 GDi met

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi 2WD Premium

132pk en 161Nm of een 1.6 T-GDi met drukvulling, 177pk en 265Nm. Dieselaars kunnen kiezen uit een 1.7 CRDI met 116pk en 280Nm of een 2.0 CRDI met 136pk en 373Nm. Van de laatste bestaat ook een High Power versie met 185pk en 400Nm, maar met een vanafprijs van 50.985 euro is deze versie nauwelijks relevant.

Kia en Hyundai proberen hun modellen stevast niet met elkaar te vergelijken, maar wanneer we dat wel doen zien we iets opvallends: de Tucson kent een 1.000 euro hogere vanafprijs dan de Sportage, maar bij de 1.6 T-GDI 2WD aandrijflijn is het precies andersom. En dat is vreemd, aangezien de Hyundai hoger in de markt wordt gepositioneerd dan de Kia. Wie de voorkeur aan de 1.6 T-GDI geeft is dus met de Tucson stiekem goedkoper uit.



Voorbeeldig rijgedrag

Het zou wel een beetje onbezonnen zijn om je enkel door het prijskaartje te laten leiden. De Kia en Hyundai zijn technisch weliswaar nauw aan elkaar verwant, maar er zijn duidelijke verschillen. Natuurlijk valt het afwijkende uiterlijk daarbij als eerste op. Maar

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi 2WD Premium

ook qua rijgedrag hebben beide SUV's een ander karakter. De nuance zit vooral in de onderstelafstemming. Waar de Sportage een tamelijk straf weggedrag aan het daglicht legt, is de afstemming bij de Tucson meer op een comfortabele rijbeleving gericht. Oneffenheden in het wegdek worden door de Hyundai net wat beter gladgestreken dan bij de Kia.

Voor de rest is de rijbeleving van de Hyundai tamelijk gelijk aan die van de Sportage. In concreto betekent dit een voorbeeldig rijgedrag. Net als de Kia stuurt de Hyundai met veel precisie, helt het koetswerk weinig over en lijken de natuurkundige wetten deels buiten werking te zijn gesteld. Je hoeft niet bang te zijn om een bochtencombinatie met een hogere snelheid aan te snijden, de Tucson blijft de ingeslagen koers stoÃ-cijns volgen. Dat voelt zeer vertrouwenwekkend en is zelfs een tikkeltje sportief.

De 1.6 T-GDI past goed bij deze aspiraties. Het is een fijne en levendige motor die lage toerentallen niet schuwt. De turbo is vroeg bij de les zodat je lekker schakellui kunt rijden. Het schakelen zelf gaat overigens eersteklas; de slagen zijn lekker kort en de pook floept met veel precisie als een mes door warme boter. Dat maakt het rijden met Hyundai tot een aangename bezigheid. Ook het kleine turboblokje weet de handen op elkaar te krijgen. De 1.6 T-GDi volstaat om uiterst acceptabele prestaties neer te zetten. Dankzij het hoge koppel wordt je niet snel in verlegenheid gebracht. Even een andere auto inhalen of vlug op de snelweg invoegen gaat opvallend moeiteloos. Daarbij blijft het verbruik met gemiddeld 8,2 liter per 100 kilometer ook binnen de perken. In vergelijking met de ix35 2.0 CVVT ligt het precies twee liter lager.



Niets dan lof

Na een week rijden staan wij wederom te kijken van de grote vooruitgang die Hyundai met iedere modelwissel aan de dag weet te leggen. Ook de nieuwe Tucson is ten opzichte van zijn voorganger opnieuw een hele slag verbeterd. De auto ziet er niet alleen stoerder uit, maar weet ook met een royaal ruimteaanbod, modern interieur en luxe uitrustingsniveau punten te pakken. Daarbovenop schittert de Hyundai met een voorbeeldig rijgedrag en navolgenswaardige aandrijflijn. De enige kritiekpuntjes weten zich tot details te beperken. Zo hadden de kunststoffen in het interieur hoogwaardiger en het verstelbereik van de stuurkolom rianter mogen zijn. Voor de rest niets dan lof; de Tucson gaan we geheid vaker in het straatbeeld zien.

Plus

- + Puike aandrijflijn
- + Voorbeeldig rijgedrag
- + Ruim, solide en modern interieur

Min

- Verstelbereik stuurkolom
- Kwaliteitsniveau van gebruikte kunststoffen
- Gebondenheid aan uitrustingsniveau's