

Nov kamenček v mozaiku?

Zamenjava uspešnega rodu prvega manjšega križanca pri Hyundaiju prinaša tudi spremenjeno ime. Poimenovanje z le nekaj črkami in številkami, kot vse kaže, ne bo imelo dolge zgodovine. Saj smo si ne nazadnje laže predstavljali, kateri avti so Accent, Sonata in Tucson.





► Tucson tako za Hyundai spet prinaša nove ambicije. V zdaj že precej uveljavljenem razredu bi z njim radi naredili naslednji korak naprej. iX35 je za Hyundai pomenil pomemben kamenček v mozaiku evropskega vstopa znamke. Kar četrtno njihove prodaje je v zadnjih letih pomenil prav ta križanec. Razlog je enostaven: iX35 je bil privlačno oblikovan in začinjen s solidno tehniko. Pravzaprav so bile naše izkušnje z njim povprečne, v tem pomenu, da v ničemer ni izstopal, a vse je znal tako dobro, da so bili lastniki teh avtomobilov zadovoljni z nakupom. Bil je tudi prvi Hyundai, ki so mu namenili novo oblikovalsko linijo, ta pa je povsem spremenila pogled na znamko. Zdaj je Tucson prvi pri Hyundaiju, ki mu je do drugačnega videza pomagal šef oblikovanja celotne korejske skupine Hyundai-Kia, Nemeč Peter Schreyer. Ta je doslej sicer odgovarjal le za oblikovanje manjše znamke Kie. Pred leti je

napredoval na podpredsedniško mesto skupine in posledice bodo vidne tudi pri drugih znamki.

Zapišem lahko, da je s Petrovimi potezami Tucson zdaj nekoliko resnejši in dorasel avtomobil, ali je bolj vseč večini kupcev, pa bo treba še počakati na odmeve pri njih oziroma na njihovo pripravljenost odpreti denarnice. Poleg tega, da ima Tucson novo obliko, so mu namenili tudi novo tehnologijo. Ta se je od leta 2010, ko je svojo pot h kupcem začel iX35, kar občutno spremenila. Tucsonova posodobitev se zdi dovolj tehtna, da mu bo zagotovila uspešno nadaljevanje osvajanja trgov.

Opis novosti lahko začnemo že pri zunanosti. Omeniti moramo pridobitve najdražje opremske linije Impression, zaradi česar v tehnologiji LED. Že nižji opremski paketi imajo preostalo opremo LED (dnevne luči, smernike v zunanji vzvra-

tnih ogledalih ter zadnje luči). Karoserija je (skupaj z medosno razdaljo) daljša, kar se občuti tudi v prostornosti kabine. Zdaj je prostora za potnike na zadnji klopi (tudi za kolena) še več, zelo prostoren (513 litrov) se zdi tudi prtljažnik. Ta ima pod dnom tudi manjši prostor za odlaganje drobnarij, kot sta varnostni trikotnik in priročna prva pomoč, kar preprečuje nerodno premikanje teh predmetov med vožnjo po vijugastih cestah. Takšna rešitev ima tudi slabo stran (za nekatere), ker Tucson serijsko nima nadomestnega kolesa. Načrtovalci so še zamudili priložnost, da bi prispevali k boljši prilagodljivosti – da bi bilo zadnje klop mogoče vzdolžno premikati. Pohvalno pa je, da je naslonjala zadnjih sedežev mogoče preklopiti in nastane velik in raven prtljažnik za 1.503 litre prtljage.

Vtis za volanskim obročem je prijeten. Čeprav je pri videzu oblog opaziti trud, da



Tucson je prvi Hyundai, ki ima drugačen videz



bi dale čim zlahtnejši vtis, je tudi res, da je to z običajnimi umetnimi materiali težko doseči. Bolj lahko pohvalimo ergonomijo prostora. Z novim večjim zaslonom (na dotik) v sredini armaturene plošče je tudi Hyundai večino upravljaljskih gumbov shranil v ta sistem infozabavnosti. Toda zadovoljni bodo tudi tisti, ki se jim zdijo prav uporabni običajni gumbi – za upravljanje gretja, prezračevanja in klimatske naprave. Na sprejemljivem mestu so vtičnice, kar dve za polnjenje različnih odjemalcev z 12-voltnima izhodoma ter za USB in AUX. Zadovoljiva je preskrbljenost s primernimi in dovolj velikimi prostori za drobnarije. Nekoliko slabše se je izkazal je bil volnikov sedež, ki po nekaj urah vožnje ni več tako prepričljiv kot na začetku poti.

Omeniti velja zelo dobro preglednost iz avtomobila, kar pri sodobnih dizajnerskih dinamično preoblikovanih karoserijah križancev ni več tako pogosto. Pogled na vse strani je dober (Hyundai se hvali, da je prvi stebriček tanjši, kot je bil doslej pri iX35), tudi polovično nazaj pri vzratnem parkiranju se lahko zanesemo na tisto, kar vidimo. Manj bi to lahko zatrdili za vzratno kamero. Ta bi s spreminjajočimi črtami poti, kam smo se namenili ob premikanju volanskega obroča, lahko bila boljši pripomoček, pa se nanje ne gre zanašati in je treba vzratno vožnjo vedno nadzorovati še z dodatnim vzratnim pogledom.



Motorna in pogonska oprema našega testnega Tucsona je bila takšna, kot bi jo izbrala večina kupcev – torej prednji pogon in manjši 1,7-litrski turbodizel ter seveda šeststopenjski ročni menjalnik. Križanec zgolj s prednjim pogonom je zdaj že povsem običajna kombinacija, čeprav se zdi na prvi pogled čudna. Da ni, dobro dokazuje prav (tudi) Tucson. Ker je priložnosti za vožnjo po spolzkah in neutrujenih cestah vse manj, je prednji pogon povsem dovolj. Veliko pa je takih, ki jim je vseč višji vozniški položaj (in dobra preglednost ter posledično tudi boljša prostornost). Motorja pri Hyundaiju niso preveč navili in je s 115 'konji' na papirju le zmerno zmogljiv. A v skorajda vseh razmerah prepiča, predvsem zaradi dobrega navora, ki je na voljo pri vrtljajih tik nad prostim tekom. Ves čas se zdi, da je dovolj prepričljiv pri pospeševanju in tudi glede prožnosti. Preseneti z ohranjanjem največje (dovoljne) hitrosti na dolgih avtocestnih vzponih. Voznik pa je potem vseeno nekoliko razočaran, ko ura pri meritvah ne potrdi vtisa prepričljivo hitrega pospeševanja. Tudi glede porabe goriva bi od prednje gnege Hyundaija pričakovali kakšen deciliter zmernejšo žejo (tudi v našem normnem krogu).

Zato pa je povsem zadovoljivo delovanje podvozja. Tako glede udobja (kjer svoje prispevajo ne tako nizkopresečne





gume) kot glede lege na cesti si zasluži pohvalo, tudi delovanje elektronskega stabilnostnega programa je dobro uravnano in nam dovoljuje več vozne dinamike v ovinkih. Vendar je ob omembi elektronskih pripomočkov za varnost treba grajati Hyundaijevo politiko oblikovanja dodatnih paketov. Sistem za preprečevanje naleta (pri Hyundaiju ga skrajšajo na AEB) je zdaj že zelo uveljavljen pripomoček in zaradi njegove vgra-

dnje v Tucson si je Hyundai tudi pridobil pet zvezdic na preskusu EuroNCAP. A Tucsonov lastnik bo kljub nakupu najbogatejše (in najdražje) opreme ta sistem moral dokupiti (za 890 evrov). Zraven bo v paketu z zgovornim imenom Safety dobil še sistem za nadzor mrtvih kotov (BDS) in - kromirano masko. Da je treba takšno varnost še dokupiti, ni ravno v Hyundaijevo čast! No, treba je povedati, da je tudi izbira katerekoli druge barve

kot osnovne modre doplačljiva (bela za 180 evrov).

Tucson pa je kljub takemu Hyundaijevu igranju s cenami še ugoden nakup, sploh če upoštevamo razmeroma bogato opremo. S prav solidno se lahko pohvali že osnovna različica Trend, pri Impression pa je v Tucsonu že skoraj vse. Manjka pač ščepec varnosti, po Hyundaijevo AEB ... Ker je prekušeni Tucson ni imel, je tako naša ocena občutno slabša, kot bi si jo sicer zaslužili! ❖❖

TABELA KONKURENCE

MODEL	Hyundai Tucson 1,7 CRDi Trend	Ford Kuga 2.0 TDCI Trend	Mazda CX-5 CD 150 Challenge	Nissan Qashqai 1.6 dCi Visia	Peugeot 3008 1.6 HDI 120	Renault Kadjar 1,6 dCi 130 Xmod
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.685	1.997	2.191	1.598	1.560	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	85/116 pri 4.000	110/150 pri 3.500	110/150 pri 4.500	96/131 pri 4.000	88/120 pri 3.500	96/131 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	280 pri 1.250-2.750	350 pri 2.000-3.250	380 pri 1.800-2.600	320 pri 1.750	300 pri 1.750	320 pri 1.750
dolžina x širina x višina (mm)	4.475 x 1.850 x 1.645	4.525 x 1.840 x 1.745	4.555 x 1.840 x 1.710	4.377 x 1.806 x 1.590	4.365 x 1.837 x 1.639	4.449 x 1.836 x 1.613
največja hitrost (km/h)	176	194	194	190	183	190
pospešek 0-100 km/h (s)	12,4	10,1	10,2	9,9	12,0	9,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,6	4,7	5,3	4,4	4,1	4,5
CO ₂ (g/km)	119	122	144	115	108	117
cena osnovnega modela (evri)	21.950	21.960	27.590	24.170	23.860	24.900

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s prekušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

TEHNIČNI PODATKI

CENA (Hyundai Avto Trade)
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*: 19.990 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 29.610 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*: 27.110 EUR

Moč: 85 kW (116 KM)
Pospešek: 13,2 s
Največja hitrost: 176 km/h
Normna poraba: 5,7 l/100 km

Garancija:
 5 let brez omejitve km splošne garancije, 5 let mobilne garancije, 5 let garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 30.000 km ali dve leti.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:	705	triglav kasko zavarovanje (+B.K), AO, AO+:	6.885
gorivo	6.304		
gume*:	853	Skupaj:	26.415
izguba vrednosti po 5 letih:	8.993	Strošek za prevoženi km:	0,26 EUR/km
obvezno zavarovanje AO:	2.675		

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

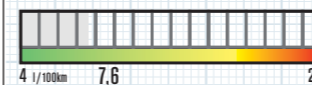
T = 6°C / p = 1.023 mbar / rel. vl. = 55% / Gume: Continental Conti Premium Contact 5 225/60/R 17 V / stanje kilometrskega števca: 3.637 km

Vozne lastnosti
Pospeški s
 0-100 km/h: 13,2
 402 m z mesta: 18,1 (123 km/h)

Prožnost
 50-90 km/h (IV./V.): 8,9 s/12,6 s
 80-120 km/h (V./VI.): 13,1 s/22,3 s

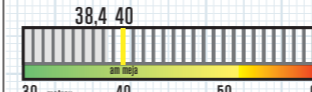
Največja hitrost xxx

Poraba goriva l/100 km
 skupno testno povprečje: 7,6 l/100 km
 povprečje normnega kroga: 5,7 l/100 km



Trušč v notranjosti dB
 Prestava VL: 59
 90 km/h: 59

Zavorna pot m
 od 130 km/h: 61,9
 od 100 km/h: 38,4 (AM meja 40 m)



Napake med testom
 Brez napak.

DIAGRAM MENJALNIKA:

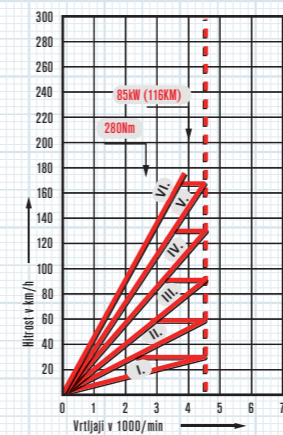
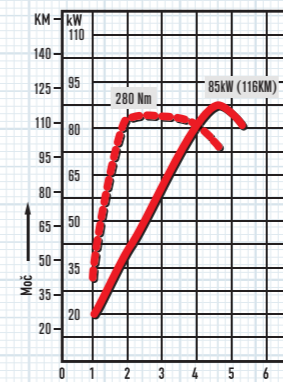


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOZNIJ:

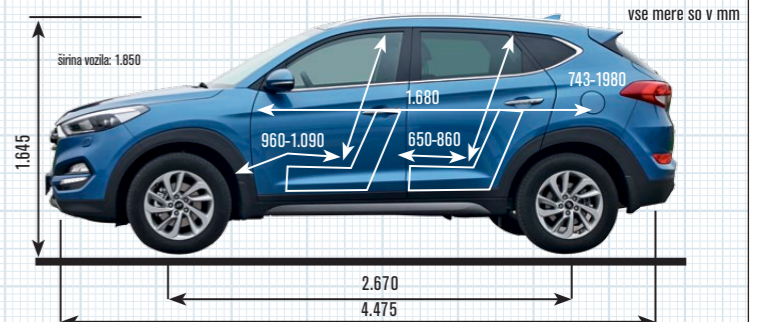
☺☺☺☺☺
 Pri križancih je daleč do pravega užitka v vozniji, to velja tudi za Hyundaijev Tucson.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 77,2 x 90,0 mm - gibna prostornina 1.685 cm³ - kompresija 15,7 : 1 - največja moč 85 kW (116 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,0 m/s - specifična moč 50,4 kW/l (68,6 KM/l) - največji navor 280 Nm pri 1.250-2.750/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,769; II. 2,040; III. 1,294; IV. 0,951; V. 0,723; VI. 0,569 - diferencial 4,188 [1., 2., 3., 4., 5., 6., vzvratna prestava] - platišča 6,5 J x 17 - gume 225/60 R 17, kotalni obseg 2,12 m.

Vož in obese: križanec - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,7 zasuka med skrajnima točkama. Mase: prazno vozilo 1.500 kg - dovoljena skupna masa 2.000 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro: 1.400 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost 176 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - povprečna poraba goriva [ECE] 4,6 l/100 km, izpust CO₂ 119 g/km.

Mere:



Zunanje mere: dolžina 4.475 mm - širina 1.850 mm, z ogledali 2.050 mm - višina 1.645 mm - medosna razdalja 2.670 mm - kolotek spredaj 1.604 mm - zadaj 1.615 mm - rajdni krog 5,3 m.
Notranje mere: vzdolžnica spredaj 860-1.090 mm, zadaj 650-860 mm - širina spredaj 1.530 mm, zadaj 1.500 mm - višina nad glavo spredaj 940-1.010 mm, zadaj 970 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 460 mm - prtljajnik 513-1.503 l - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 62 l.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

OCENA

Zunanost (15)	14	Videz kar prepiča in je naslednja stopnja sicer že povsem solidnega iz prejšnjega rodu z drugačnim imenom (iX35), zadovolji tudi natančnost izdelave.
Notranost (125)	103	Solidna prostornost in uporabnost z dovolj velikim prtljajnikom. V najbogatejši različici opreme sicer ponuja veliko, a nekatere zdaj že povsem uveljavljene dodatke pri Hyundaiju lahko iščemo zaman. Pri Hyundaiju motorja ne silijo k preveliki zmogljivosti, je pa zato zelo prožen. Sicer pa bolj prepiča podvozje kot volanski mehanizem.
Motor, pogon, podvozje (65)	57	Za avto s tako visoko nasajeno karoserijo se dobro obnaša na cesti, je tudi primerno udoben. Seveda lahko včasih prednji pogonski kolesi tudi zdrsneta.
Vozne lastnosti (70)	63	Za slovenske avtoceste je še povsem dovolj moči, a potem se veselje kmalu neha, tudi s pospeškom je podobno. Zdi se, da smo hitri, a ura pove drugače.
Zmogljivosti (35)	25	Za 890 evrov bi morali dokupiti AEB (sistem za preprečevanje naleta) in naš vtis bi bil popolnoma drugačen, tako pa kljub 5 zvezdicam na preskusu EuroNCAP v prekušeni opremski različici ne zadovolji.
Varnost (45)	35	Poraba goriva ni ravno zgledna, a to v oceni nadomesti odlična garancija.
Gospodarnost (65)	49	Poraba goriva ni ravno zgledna, a to v oceni nadomesti odlična garancija.
Skupaj	346	Izboljšan videz ter posodobljena tehnika sta dobri strani, politika dodatnih plačil tudi za varnostno opremo pa ni ravno za zgled.

OCENA avto-magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
kovinska barva	450

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ uporabnost
- ▲ bogata oprema Impression
- ▲ dobro delovanje sistema start-stop
- ▲ izčrpna garancija vključena v osnovni ceni
- ▲ prijetno voznikovo mesto in ergonomija
- ▲ doplačilo za sistem za preprečevanje naleta
- ▲ občutna razlika norme porabe in porabe na našem normnem krogu
- ▲ slaba slika vzvratne kamere
- ▲ kamera za prepoznavanje znakov za omejitev prepozna tudi znake na stranskih cestah