

1 TEST
V ČR

Přízrak z galaxie Tucsona

Všichni ufologové se těší, až na Zemi přistane mimozemská civilizace a posune nás ve vývoji o pořádný kus dopředu. Jeden takový Marťan se ale už nyní objevil na českých silnicích. Čtvrtá generace Hyundai Tucson totiž vypadá jako z jiného světa.

Stačí se podívat do statistik a každému musí být hned jasné, že kompaktní SUV Tucson je pro automobilku Hyundai jedním z nejdůležitějších modelů. Od představení v roce 2004 se na celém světě prodalo více než sedm milionů vozů, z nichž 1,4 milionu bylo předáno zákazníkům v Evropě.

Díky tomu se stal Tucson globálně nejprodávanějším SUV značky Hyundai.

Je jasné, že čtvrté vydání chce být ještě lepší. Jak tak pozorujeme odvážný design nebo luxusně působící interiér, už nepůjde jen o lidovku pro široké masy, ale určitě bude mířit i na náročnější řidiče.

DOJEM

Schovaná světla

Hlavním znakem odlišujícím nový Tucson od zbytku světa i svého předchůdce je futuristický vzhled. Originální výraz mu zajišťuje jednoduše široká maska s parametrickými prvky, které

vypočítaly digitální technologie. Díky nim působí jako vetřelec z jiné planety. Ještě větší překvapení se objeví po nastartování. Rozsvítí se pětice segmentů po stranách zajišťující denní svícení – Tucson potom připomíná meziplanetární kosmický koráb. Nudný není ani zbytek vozu. Parametrické motivy nacházíme



1 Čisté linie palubní desky oživuje dvojice stříbrných lišt. Ta odděluje horní část palubky od spodní a od dveří se line až dolů ke středovému panelu. Mezi nimi jsou schovány i výdechy ventilace s přímým i nepřímým přívodem teplého nebo studeného vzduchu. S atmosférou uvnitř ladí i nově koncipovaný čtyřramenný volant. 2 Od druhého stupně výbavy Comfort dostanete digitální přístrojový štít. 3 U něj lze navolit tři různé barevné konfigurace podle jízdního módu, ale jen jeden odlišný motiv.

CENA A VÝBAVA

Za více peněz více muziky

Nový Hyundai Tucson dostal do vlnku řadu bezpečnostních a komfortních prvků, a tak nás nepřekvapilo, že v porovnání s předchůdcem podražil. Z nabídky zmizela extrémně levná atmosférická šestnáctistovka, cena startuje na 529 990 Kč za motorizaci 1.6 T-GDI/110 kW. Porovnatelný turbodiesel 1.6 CRDi/85 kW je nyní v provedení Start o devadesát tisíc dražší. Ve výbavě však nově najdete i výškově nastavitelné sedadlo řidiče, kožený volant, airbag mezi předními sedadly, tempomat nebo rádio s 8" barevným displejem spojeným s parkovací

kamerou. Samozřejmostí je plejáda bezpečnostních asistentů. Nejlevnější vznětová čtyřkolka, tedy testovaná, potom stojí 819 990 Kč, což už zase taková lidovka není. Je totiž spojena výhradně s dvouspojovým automatem, mild-hybridním systémem a dostanete ji od třetí výbavy Smart. Její součástí jsou i světlomety Full LED, digitální přístrojový panel, sledování mrtvého úhlu nebo bezdrátové nabíjení mobilů. Jen pro porovnání: bohatě vybavené akční provedení Adventure minulé generace se shodným pohonem stálo jen 614 990 Kč.

Testovaný kus ve výbavě Style dostal navíc příplatkový paket Premium, prosklenou střechu a metalický lak, což je vlastně maximum, jež lze do Tucsonu nyní pořídit. Výsledná cena se sice přehoupla lehce přes milion, ale dál už není za co připlatit. Bohatost výbavy je zřetelná při porovnání s cenovým etalonem Nissanem Qashqai. Navíc se Hyundai může opírat o pětiletou záruku bez omezení kilometrů, takže jsme Tucsonu zlepšili známku na 1,50. Chválíme, že Hyundai zachoval jednodušeost ceníku s pevně definovanými prvky a minimem možností příplatků. Zákazník se v něm lehce vyzná a ani výrobní procedury potom nejsou tolik složité.

Základní ceny konkurentů

Audi Q3 35 TDI/110 kW S tronic quattro	1 057 900 Kč
BMW X1 xDrive18d/110 kW AT	926 900 Kč
Kia Sportage 1.6 CRDi/100 kW MHEV 4x4 7DCT	719 980 Kč
Land Rover Discovery Sport D165/120 kW AWD AT MHEV	1 191 729 Kč
Mazda CX-5 2.0 Sky-D/110 kW AWD AT	964 400 Kč
Nissan Qashqai 1.8 dCi/110 kW 4x4 Xtronic	664 900 Kč
Seat Ateca 2.0 TDI/110 kW 4WD DSG	889 900 Kč
Škoda Karoq 2.0 TDI/110 kW 4x4 DSG	788 900 Kč
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI/110 kW 4Motion DSG	966 900 Kč



Měnit náladové osvětlení interiéru umožňuje až nejvyšší specifikace Style. Tu lze navíc dovybavit pakem Premium za 60 000 Kč, zahrnujícím i praktické posouvání elektricky ovládaného sedadla spolujezdce ze zadní části.

Požizovací náklady

	Etalon	
	Nissan Qashqai 1.8 dCi/110 kW 4x4 Xtronic	Hyundai Tucson 1.6 CRDi/100 kW MHEV 4x4 7DCT
Základní cena	664 900 Kč (Acenta)	819 990 Kč (Smart)
Cena verze Světa motorů	664 900 Kč (Acenta)	819 990 Kč (Smart)
Výbava verze Světa motorů	Čelní, boční a hlavové airbasy, rádio s bluetooth handsfree, připojení USB nebo SD, výškově a podélně nastavitelný volant, dálkově ovládané centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládní předních oken a vnějších zrcátek, palubní počítač.	

VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ

Aktivní udržování v jízdních pruzích	✗	✓
Automatická klimatizace	✓	✓
Autonomní nouzové brzdění	18 910 Kč*	✓
Bezklíčkové startování/odemykání	✗/✗	✗/✗
Dešťový/světelný senzor	✓/✓	✓/✓
Digitální přístroje	✗	✓
Litá kola	✓ (17")	✓ (17")
Metalíza	17 500 Kč	17 900 Kč
Parkovací kamera	18 910 Kč*	✓
Parkovací senzory vzadu/vpředu	18 910 Kč*	✓/✗
Sledování mrtvého úhlu	✗	✓
Světlomety LED	✗	✓
Tempomat/adaptivní	✓/✗	✓/✗
Vestavěná navigace	✗	✗
Vyhřívání předních/zadních sedadel/volantu	18 910 Kč*/✗/✗	✓/✗/✓
Porovnávací cen	664 900 Kč (100%)	819 990 Kč (o 23% horší)
Známka**	1,00	1,50

* Součástí balení Cold + Safety, ** známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

Náhradní díly

	Hyundai Tucson 1.6 CRDi/100 kW MHEV 4x4 7DCT
Světlomet/zadní sdružená svítidla (Kč)	21 948/12 646
Přední/zadní nárazník (Kč)	7731/3671
Přední blatník (Kč)	8791
Čelní sklo (Kč)	10 782
Brzdové destičky + výměna (Kč)	3199
Cena práce v servisu (Kč/hod.)	1028
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km (Kč)	29 560
Záruky: celý vůz/lak/nepřez. karoserie (roky)	5/5/12

Orientační ceny, skutečné částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit

Zdroj: údaje výrobce

Jak známujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnocením parametru. Měřitelné veličiny známujeme podle odstupe od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlevnějším kompaktním SUV se vznětovým motorem, pohonem všech kol a automatem dle Světa motorů je Nissan Qashqai 1.8 dCi/110 kW 4x4 Xtronic Acenta za 664 900 Kč. Dostává

tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 698 145 Kč. Za cenu od 698 146 Kč do 764 635 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčísľujeme odstup od nejlepšího. Známkou můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Známkou za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení! Jedná se o samostatnou disciplínu.

Ceny a výbavy

	Start	Comfort	Smart	Style
1.6 T-GDI/110 kW	529 990 Kč	589 990 Kč	609 990 Kč	699 990 Kč
1.6 T-GDI/110 kW 4x4	-	639 990 Kč	659 990 Kč	749 990 Kč
1.6 T-GDI/110 kW MHEV 7DCT	-	659 990 Kč	689 990 Kč	779 990 Kč
1.6 T-GDI/132 kW MHEV 6iMT	-	629 990 Kč	659 990 Kč	749 990 Kč
1.6 T-GDI/132 kW MHEV 4x4 7DCT	-	729 990 Kč	759 990 Kč	849 990 Kč
1.6 T-GDI/169 kW HEV 6AT	699 990 Kč	759 990 Kč	779 990 Kč	869 990 Kč
1.6 T-GDI/169 kW HEV 4x4 6AT	-	-	829 990 Kč	919 990 Kč
1.6 CRDi/85 kW	599 990 Kč	659 990 Kč	679 990 Kč	-
1.6 CRDi/100 kW MHEV 6iMT	-	-	719 990 Kč	809 990 Kč
1.6 CRDi/100 kW MHEV 7DCT	-	749 990 Kč	769 990 Kč	859 990 Kč
1.6 CRDi/100 kW MHEV 4x4 7DCT	-	-	819 990 Kč	909 990 Kč

SÉRIOVÁ VÝBAVA

Start

17" ocelová kola • sada na opravu pneumatik • halogenová světla • tónovaná skla • středový airbag mezi předními sedadly • asistent pro rozjždění do kopce a sjždění svahů • autonomní nouzové brzdění • aktivní vedení v jízdním pruhu • upozornění na rozjezd vozidla vpředu • výškově nastavitelné sedadlo řidiče • kůží potažený multifunkční volant • elektricky ovládaná všechna okna a vnější zrcátka • elektronická parkovací brzda • volba jízdních módů • světelný senzor • automatická dálková světla • manuální klimatizace • tempomat • zadní parkovací kamera • zadní opěradlo dělené v poměru 40:20:40 • středové loketní opěrky vpředu a vzadu • rádio s 8" dotykovým displejem a bluetooth • 6 reproduktorů

Comfort (navíc proti Start)

Litá 17" kola • světlomety full LED • chromovaná lišta nad bočními okny • střešní ližiny • elektrická bederní opěrka řidiče • automaticky sklopná vnější zrcátka • dešťový senzor • dvouzónová automatická klimatizace • digitální přístrojový panel s 10,25" obrazovkou • zadní parkovací senzory • 2x USB pro zadní sedadla

Smart (navíc proti Comfort)

Zatmavená zadní okna • sledování mrtvého úhlu • výškově nastavitelné sedadlo spolujezdce • vyhřívání volantu a předních sedadel • bezdrátové nabíjení mobilních telefonů

Style (navíc proti Smart)

Tlačítka ovládané automaty • 18" litá kola • varovaná před čelní srážkou při odbočování • asistent pro jízdu na dálnici • aktivní sledování mrtvého úhlu • vyhřívání zadních sedadel • inteligentní klíč a startování tlačítkem • elektrické víko kufru s bezdotykovým ovládním • třízónová klimatizace • náladové osvětlení • inteligentní navigaci řízený adaptivní tempomat • přední parkovací čidla • slopení zadních opěradel ze zavazadelníku • integrovaná navigace s 10,25" obrazovkou • prémiové reproduktory Krell • vzdálená správa vozu

PŘÍPLATKOVÁ VÝBAVA

Metalický lak (17 900 Kč) • dvoutónové lakování střechy pro Smart a Style (20 000 Kč) • panoramatické střešní okno pro Style (25 000 Kč) • paket Premium pro Style (60 000 Kč)

ČTVRTÝ V ŘADĚ

Kompaktní SUV se znakem Hyundai se spářilo světlo světa v roce 2004. První generace, u níž zákazníci oceňovali hlavně příznivý poměr ceny a kvality, se vyráběla pět let. V roce 2009 nastoupilo druhé provedení, které se v Evropě prodávalo pod označením ix35 – tehdy Hyundai prosazoval číselná označení. U nás tento model získal značnou popularitu i tím, že od roku 2011 vznikal v nošovické továrně. Od roku 2015 z jejich montážních linek začala sjíždět atraktivní třetí generace, která se stala nejdůležitějším modelem vyráběným na severu Moravy. V loňském roce si ho pořídilo 4454 českých zákazníků, což představuje více než čtvrtinu všech u nás registrovaných osobních automobilů Hyundai.

2004



2009



2015



AUTOJAROV
www.autojarov.cz



1 Extravagantně stylizovaná maska je složena z originálních parametrických prvků. Osvětlená krajní pětice se navíc stará o denní svícení. Doporučujeme si Tucson dobře pojistit, protože celý segment vyjde na 34 116 Kč. Když k tomu přidáte diody pro potkávací a dálková světla za 21 948 Kč, může se i sebemenší ůkanec pěkně prodražit. **2** Designová čistota laga zakomponovaného do zadního okna má za následek jeden praktický problém. Zadní stěrač je ukotven nahoře a dole na okně zůstává šmouha, přes kterou není dozadu vidět.



Již předchozí generace Tucsonu patřila mezi nejprostornější kompaktní SUV. Aktuální, čtvrté provedení si ještě polepšilo. Díky rozvoru náprav prodlouženému o 10 mm mají nyní cestující vzadu před koleny více místa. Chválíme i dlouhé sedáky v druhé lavici, zajišťující pohodlné cestování. Ani řidiči se nemusí nijak omezovat a lehce najde ideální pozici za volantem. Kožené čalounění sedadel dostanete s pakemem Premium včetně jejich ventilování. Prahy zakrývají dveře, takže se o ně při vystupování neušpiníte.



i na zadním nárazníku. Originalitu celé zadní části zajišťují skupinová světla tvarovaná do dvou drápů, diodový proužek přes celou záď nebo logo jemně zakomponované do okna. Posledně jmenované řešení ale představuje problém pro výhled dozadu. Stěrač je kvůli čistotě designu uchycený nahoře, lišta tak nečistí okno dole po stranách. Odhodlaný výraz zadní části dotváří nápaditá

Hyundai Tucson a vybraní konkurenti: základní údaje výrobce

	Hyundai Tucson 1.6 CRDi/100 kW MHEV 4x4 7DCT	Kia Sportage 1.6 CRDi/100 kW MHEV 4x4 7DCT	Nissan Qashqai 1.8 dCi/110 kW 4x4 Xtronic	Škoda Karoq 2.0 TDI/110 kW 4x4 DSG	Volkswagen Tiguan 2.0 TDI/110 kW 4Motion DSG
Motor, ventilový rozvod	turbodiesel R4, DOHC	turbodiesel R4, DOHC	turbodiesel R4, DOHC	turbodiesel R4, DOHC	turbodiesel R4, DOHC
Zdvihový objem (cm ³)	1598	1598	1749	1968	1968
Největší výkon (kW/min ⁻¹)	100/4000	100/4000	110/3500	110/3000-4200	110/3000-4200
Největší točivý moment (Nm/min ⁻¹)	320/2000-2250	400/1750-2750	340/1750	360/1600-2750	360/1600-2750
Převodovka	7 ^o automatická dvouspojková	7 ^o automatická dvouspojková	automatická bezestupňová	7 ^o automatická dvouspojková	7 ^o automatická dvouspojková
Délka x šířka x výška (mm)	4500 x 1865 x 1653*	4485 x 1855 x 1645	4394 x 1806 x 1595	4382 x 1841 x 1603	4509 x 1839 x 1635
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2680, 1615/1622	2670, 1613/1625	2646, 1565/1560	2638, 1576/1541	2679, 1576/1586
Standardní pneumatiky	215/65 R17	225/60 R17	215/60 R17	225/60 R16	235/55 R18
Provozní/užitečná hmotnost (kg)	1800/475	1668/617	1580/605	1586/622	1715/620
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	750/1650	750/1600	750/2000	750/2100	750/2500
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	546/1725	439/1428	410/1578	521/1630	615/1655
Objem nádrže paliva (l)	54	58	65	50	58
Nejvyšší rychlost (km/h)	180	180	193	199	198
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	11,6	9,5	11,2	8,7	9,3
Kombinované emise CO ₂ WLTP (g/km)	149-158	125-130**	174-183	123-129**	163
Spotřeba paliva (kombinace) WLTP (l/100 km)	5,7-6,0	4,7-4,9**	6,6-7,0	4,7-4,9**	6,2

* Se střesními ližinami, ** podle starší emisní normy NEDC

odtoková hrana, navazující na prolis zasahující až do předních dveří. A tím se dostáváme k pohledu z boku. Ostře řezané klínovité plochy spolu s hranatými podběhy kol dávají tusconu dynamický výraz. Nový hyundai je jiný, než na co jsme byli až dosud zvyklí, což se někomu líbit nemusí – i takové hlasy jsme slyšeli. Jedno mu ale vzít nelze – originalitou zaujme každého.

Útulný obývací

Uvnitř se ocitáme ve zcela jiném světě. Proti rozebranému designu karoserie působí kabina čistě a spořádaně. Nejvýraznějším motivem jsou dvě ozdobné stříbrné lišty linující se od boků středového panelu přes horní část palubky až do zadních dveří. Jemně jsou přitom do toho prvky zakomponovány výdechy ventilace nebo tlačítka pro paměť nastavení sedadel u řidiče. Originální je i barevný přístrojový displej bez stínění, který dostanete od druhé výbavy Comfort – jsme zvědaví, jak budou vypadat analogové ukazatele základního provedení Start. Takto ale tuscon vypadá futuristicky a obrazovka je i díky jemnému rozlišení přehledná a dobře čitelná. Škoda že si Hyundai nepohrá s jeho infografikou. Ve třech stupních se mění jen barevnost přístrojů podle zvoleného jízdního módu a jiné zobrazení je jen jedno. Neukazuje ani mapu s navigací, což je u konkurence běžné.

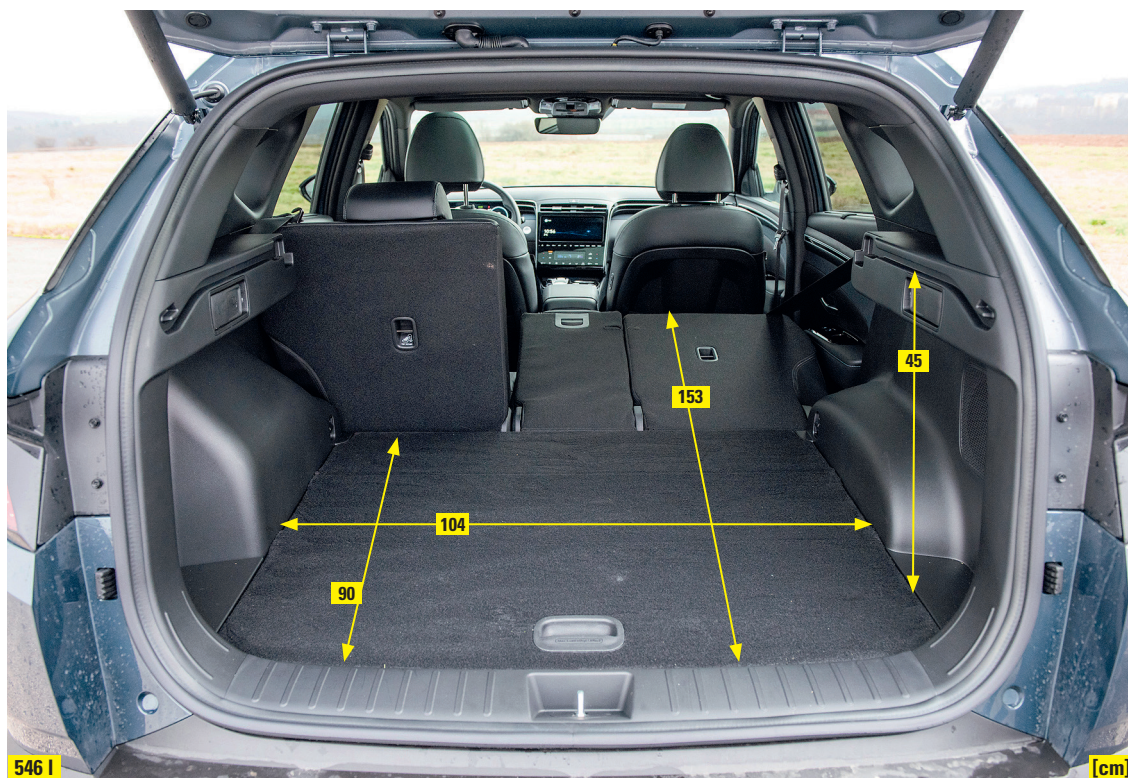
Spokojeni jsme naopak s nastavovacím vozem. To probíhá hlavně prostřednictvím dotykových ploch na středovém displeji a lesklého černého panelu pod ním. Pro některé funkce si tuscon ponechal i klasická tlačítka, takže například vytápění sedadel nemusíte hledat někde na obrazovce. Specialitou nejvyššího stupně výbavy je i elektronické ovládání automatické převodovky tlačítky, což také přispívá k čistotě kabiny, ale je potřeba si na něj zvyknout. Reakce převodovky na stisknutí jsou pomalejší a je lepší se ujistit, co jste vlastně zařadili.

Dále chválíme i kvalitu zpracování včetně měkkých materiálů, za niž by se nemusela stydět ani kompaktní SUV prémiových značek.

PROSTOR A POKOHLÍ

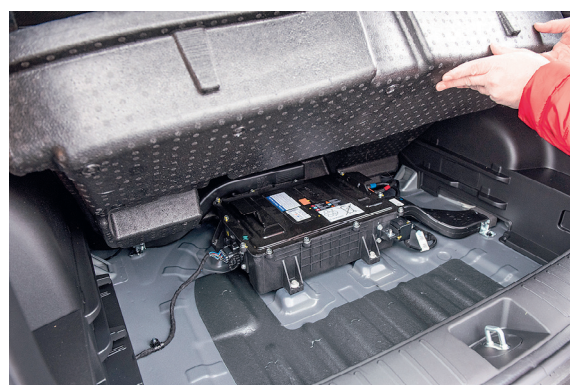
Ještě více místa

V porovnání s předchozí generací narostl aktuální tuscon na délku, šířku i výšku a rozvor náprav se protáhl o 10 mm. To je základní předpoklad pro vytvoření dostatečně velkého interiéru. A protože jsme již třetí řadu považovali za jedno z nejprostornějších kompaktních SUV, nelze než konstatovat, že pokud vybíráte auta podle velikosti kabiny, měl by být tuscon vaší první volbou. Šířka interiéru je přibližně shodná, stejně jako množství volných centimetrů



546 l

[cm]



Přestože objem kufru nového tusconu může mít až 620 litrů, mild-hybridní turbodiesel se musí spokojit jen s 546 litry. I to je však výrazně více, než nabídla předchozí generace se shodnou motorizací, a hodnota posouvá tuscon mezi elitu kompaktních SUV. Počítá se i s místem pod podlahou, kterého ale moc není. V masivním polystyrenovém organizátoru je jen pár odkládacích přihrádek. Až pod ním se schovává akumulátor mild-hybridního systému, do nějž se ukládá elektrina při zpomalování.

nad hlavou. Příplatková prosklená střeška sice něco ubere, ale měli jsme možnost vyzkoušet i provedení bez ní.

Zásadní vylepšení vidíme na zadních sedadlech. Před kolny zůstává 174 cm vysokému redaktorovi volných ještě 16 cm, což by nevaldilo u vozů o třídě větších. Navíc má testovaný tuscon ještě jednu vychytávku zvyšující pohodlí v druhé řadě. Paket Premium pro nejvyšší výbavu Style obsahuje kromě jiného i možnost elektricky posouvat sedadlo spolujezdce či naklápět opěradlo ze zadní lavice a vytvořit si před sebou ještě více volného prostoru. Když k tomu připočteme dlouhé sedáky krásně podpírající stehna, příjemný úhel opěradel či vyváženou tuhost, je cestování vzadu maximálně pohodlné.

Uvolněně se cítíme i vpředu, kde pocit vzdušnosti umocňuje jednoduchý design interiéru. Také přední křesla považujeme za rozměrově i tvarově povedená. Tucson boduje i tradičními zbraněmi segmentu SUV, tedy příjemným nastupováním díky výše ukotveným sedadlům, velkým dveřím a čistým prahům.

Naměřené hodnoty

PROSTORNOST

Místo podélné/před kolny zadního cestujícího	(cm)	179/16
Výška interiéru nad sedákem P/Z, hlavou cestujícího P/Z	(cm)	88-97/94, 2-11/8*
Šířka interiéru v loktech P/Z, v ramenu P/Z	(cm)	152/151, 143/138
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo	(cm)	50 x 51/51 x 48
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka)	(cm)	63 x 51
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka)	(cm)	84 x 107
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi	(cm)	71/181

* Se střešním oknem

JÍZDA

Zrychlení 0-100 km/h	(s)	10,8
Pružnost 60-100 km/h na automat	(s)	5,8
Pružnost 80-120 km/h na automat	(s)	7,9
Pružnost na 4./5. rychlostní stupeň (60-100 km/h)	(s)	6,0/7,2
Pružnost na 5./6./7. rychlostní stupeň (80-120 km/h)	(s)	8,5/10,8/14,7
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS	(min ⁻¹)	2400
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h	(m)	39,6
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h	(km/h)	47,0/86,9/127,8
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva	(l/100 km)	6,1

„Místo podélné“ – součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče, od předělu opěradla a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před kolny zadního cestujícího“ – figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ – vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejnižší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ – totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ – nejširší místo interiéru ve vybrání dveří. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 174 cm. K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.



Šestnáctistovka s výkonem 100 kW je nyní nejsilnější vznětovou motorizací, navíc vždy spojená s mild-hybridem. V porovnání s konkurenčními dvoilitry jí chybí nejen výkon, ale hlavně síla. V nejvyšší výbavě Style se sedmistupňový dvouspojkový automat ovládá tlačítky. Vypadá to hezky, ale tradiční páka je praktičtější. S řazením automatu jsme jinak spokojeni.

S řadou omezení

Také v případě velikosti zavazadelníku se Tucson posunul vpřed, a to ještě výrazněji. Maximální objem u třetí generace mohl dosáhnout až na 513 litrů. Nyní u benzinové předkolky svítí dokonce hodnota 620 litrů. Pokud srovnáme shodné motorizace, přepravní schopnost mild-hybridní vznětové šestnáctistovky s pohonem všech kol a automatem vzrostla o podstatných 87 litrů na výborných 546l. Líbí se nám, že již základní provedení nabízí zadní sedadla dělená v poměru 40:20:40 a fajn je i dálkové sklápění zadních opěradel páčkami na bocích kufru – to je ale bohužel určeno jen nejvyšší výbavě.

Když však v zavazadelníku změříme všechny potřebné údaje, zjišťujeme, že objemová realita je někde jinde. Podle nich bychom do Tucsonu naložili tak

420 litrů. Kde je ten zbytek? Schovává se pod podlahou v podobě větších či menších boxíků na povinnou výbavu či další drobnosti. Hyundai má totiž nevýhodu v tom, že baterie pro mild-hybridní systém je přišroubovaná ke dnu kufru. Zabírá docela dost místa a podlahu nelze dát až úplně dolů – je ukotvena v nejvyšší pozici, kdy při sklopení zadních opěradel vytváří rovnou ložnou plochu. Polystyrenová výplň s tlustými stěnami také něco zabere. Navíc do zadu nedáte ani rezervní kolo a musíte se spoléhat na sadu pro rychlou opravu pneumatik. Zamrzí i látkové stahovací roletky místo pevného plata. V případě zavazadelníku tak z jasně jedničky zhoršujeme známku na 1,50. Přesto můžeme tvrdit, že v kompaktní třídě nenajdete mnoho SUV, která pojmu více zavazadel.

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

Chybí objem

Zástupci Hyundai se pyšní tím, že nový Tucson nabízí nejširší nabídku elektrifikovaných pohonných jednotek mezi kompaktními SUV. Téměř všechny agregáty jsou nebo mohou být spojeny s mild-hybridním systémem, prodává se i klasický hybrid a brzy přijde i plug-in hybrid s možností dobíjení ze zásuvky. Ani tedy nepřekvapí, že první testovaná motorizace se přílivu voltů neubráníla. Pokud totiž toužíte po vznětovém motoru a pohonu všech kol, jinou možnost nemáte.

Vznětová šestnáctistovka je stejná, jakou používala předchozí generace. Disponuje výkonem 100 kW a točivým momentem 320 Nm. Startér-generátor 48V systému navíc může přidat 13,3 kW a sílu na všechna kola přenáší opět sedmistupňový dvouspojkový automat. Příjemné je odhlučnění motoru a pohodu nenarušuje ani přílišné vytáčení agregátu. Pro svižnější jízdu je totiž potřeba čtyřválec řádně roztočit, vždyť maximum točivého momentu přichází až při 2000 min⁻¹. A tady se dostáváme k prvnímu zádrhelu. Zrychlení i pružnost jsou slušné a pro většinu jízdních situací dostačující, na druhou stranu nijak oslnivé. Vzhledem k dynamickému výrazu vozu spojenému s nejdražším dieselem v nabídce bychom očekávali svižnější chování. Dvoilitrová konkurence má v tomto směru výrazně navrch a je škoda, že stejně objemný turbodiesel se již v nabídce Tucsonu neobjeví.

Nezbedné volty

Život s Tucsonem nám lehce komplikuje mild-hybridní systém, který podle nás není příliš ideálně odladěný. Základní myšlenka, abychom zbytečně nepřišli při zpomalování o nabytou kinetickou energii, je skvělá, ale k mild-hybridu nám příliš nesedí. Asi je to podstatou a konstrukcí celého systému. Startér-generátor je na klikovou hřídel napojený řemenem. Aby tedy rekuperoval, nelze turbodiesel odpojit

od pohonného řetězce jako u normálních hybridů s elektromotorem v převodovce. Když dáme nohu z plynu, brzdí Tucson generátor vyrábějící elektřinu, ale i odpory ve spalovacím motoru. Zpomalování je velmi výrazné. Dokonce se stává, že při jízdě z kopce musíme přidat plyn, abychom udrželi tempo. Plachtit umí Tucson pouze v jízdním módu Eco. Ale dokud není baterie nabitá, pouze rekuperuje. Nejhorší na tom je, že nemůžeme ovlivnit jeho chování a přizpůsobit tomu jízdu.

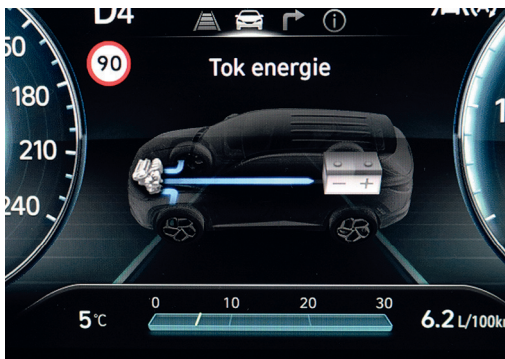
Snažíme se totiž maximálně předvídat. Takže když si zvykneme, že po sundání nohy z plynu Tucson pozvolna zpomalí a přijede ke křižovatce nebo autu vpředu na bezpečnou vzdálenost, najednou spadne do režimu plachtění a my pak musíme zbytečně brzdit. A platí to i obráceně. Dvakrát Hyundai krásně zaplachtí a my dojedeme setrvačností, kam potřebujeme. Najednou zpomaluje tak výrazně, že musíme zbytečně přidávat plyn. Z kopce neplachtí nikdy.

Praktický přínos mild-hybridu nevidíme žádný a myslíme si, že i bez něj bychom dosáhli na průměrnou spotřebu 6,1 l/100km, kterou jinak považujeme za slušnou. Od udávané hodnoty WLTP se totiž prakticky neliší.

JÍZDA

Hlavně pohodlně

Velkou novinkou Tucsonu je podvozková platforma N3 s vylepšenou geometrií a přepracovanou konstrukcí zadních tlumičů s novou technologií ventilů. Dočkali jsme se i elektronicky řízeného systému odpružení ECS, který je však určen pouze pro elektrifikované motorizace. Navíc jen pro nejvyšší výbavu Style formou příplatkového paku Premium. Testovaný vůz naštestil tyto podmínky plní. A rozhodně se vyplatí o něm přemýšlet. V normálním módu poskytuje podvozek posádce slušné pohodlí. Výborně tlumí většinu nerovností a i velké výmoly překonává jen s tlumeným duncutím. K plavnosti některých konkurentů mu chybí jen kousek, ale to nám vůbec nevádí, alespoň neztrácíme kontakt s vozovkou. Také stabilitu



O fungování mild-hybridního systému řidiče informuje grafika na přístrojovém displeji. Při dobíjení baterie jsou toky energií modré, při výpomoci elektromotoru během rozjíždění nebo zrychlování oranžové. Při plachtění, které je ale nevyzpytatelné, se zobrazí také nápaditý symbol.

Pneumatiky v testu:
Nokian WR SUV4 235/50 R19



v zatáčkách považujeme za velmi dobrou i v normálním nastavení.

A to tu máme k dispozici ještě režim Sport, kdy podvozek zřetelně přitvrdí a ztuhne také řízení. Na větší jistotu ale zase až tak velký vliv nemá a zažili jsme přesnější i hbitější kompaktní SUV. Při vyhýbacím manévru mezi kužely se chová stejně, jen se tolik nenaklání. Řízení nám připadá snad ještě necitlivější

a odtažitější než normálně, ale ten pocit máme jen při ostré jízdě. Trochu nás také trápí brzdy, kdy do zpomalování zasahuje i rekuperace.

U pohonu všech kol oceňujeme možnost uzamknout mezinápravovou spojku, což zvyšuje průchodnost vozu nezapevněným terénem. Škoda že terénní módy Sníh, Bláto a Písek jsou určeny jen hybridnímu provedení.

Slušně fungují i elektronické pomocníky jako asistent pro jízdu po dálnici, který udržuje vůz v jízdním pruhu. Ve spolupráci s inteligentním adaptivním tempomatem funguje i odstup od vpředu jedoucích vozidel nebo zpomalí před zatáčkou. Jedinečný je také systém sledování mrtvého úhlu s kamerovým asistentem a projekcí obrazu na přístrojovém štítu.



ZÁVĚR

Čtvrtá generace kompaktního SUV Hyundai Tucson se povedla. Díky originálnímu designu s jedinečným

denním svícením schovaným do parametrických segmentů působí originálně. Potřebnou kvalitu přidává i čistě tvarovaný a kvalitně zpracovaný interiér nebo bohatá výbava. Do plusových

bodů můžeme zahrnout prostornost interiéru, objem kufru či pohodlná sedadla. Také jízdní vlastnosti preferující pohodlí posádky lze považovat za vdařené. Smutek vyvolává jen slabší

Mezi kužely není nový Tucson tak hbitý jako některá konkurence a zdá se být neohrabaný. Stabilita mu ale nechybí a pevně se drží zvoleného směru. Největší předností elektronického podvozku je komfort při překonávání nerovností.

Hodnocení

DOJEM

Design	1,50
Dílenské zpracování	1,00

PROSTOR A POHODLÍ

Prostornost	1,00
Sedadla	1,00
Zavazadelník a variabilita	1,50
Ovládací prvky	2,00

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

Dynamika	2,50
Průžnost	2,50
Spotřeba	1,50

JÍZDA

Řazení	1,50
Řízení	2,00
Brzdy	2,00
Ovladatelnost	1,50
Jízdní komfort	1,00

CELKEM

Průměr celkem	1,61
---------------	------



Neotřelý vzhled
Kvalitní a originální interiér
Prostornost kabiny
Slušný zavazadelník
Komfortní podvozek



Nevyzpytatelné plachtění
Odtažitější řízení
Slabší dynamika
Absence rezervního kola

Systém sledování mrtvého úhlu s kamerovým asistentem má výhodu v tom, že ukáže obraz z konkrétní strany na přístrojovém štítu. Považujeme to za prospěšnou inovaci. Naproti tomu pusť si náladové zvuky přírody vidíme jako vyhozené náklady při vývoji.

