

## Hyundai Tucson – auto marzeń

Mając doświadczenie z samochodami marki Hyundai nie mogliśmy sobie odmówić przejażdżki nowym Hyundaiem Tucsonem 2021. To samochód który „zjada się” oczami. Dostaliśmy do testów wersję z silnikiem 1.6 T-GDI o mocy 150 KM i automatyczną skrzynią biegów 7DCT, wspomaganym miękką hybrydą 48V. Czy nam się to podoba, czy nie, należało przezwyciężyć niechęć do hybryd, korzystać z okazji, i ruszać w drogę. Zapraszamy do lektury.

**Sylwetka i wygląd zewnętrzny.** Jest to bez wątpienia jeden z najładniejszych modeli w ofercie Hyundai, nie licząc faktu, że wszystkie modele tego producenta są po prostu ładne. Auto robi świetne pierwsze wrażenie. Uwagę zwraca potężny przedni grill, a całość wygląda kosmicznie i awangardowo. Tucson czwartej generacji nie przypomina w niczym swojego poprzednika. Mocnym punktem nowego Hyundai jest z pewnością jakość wykonania. Spokojnie można mówić o jakości klasy premium, i to nawet w sytuacji, kiedy zastosowana na desce rozdzielczej błyszcząca czerń fortepianowa zdecydowanie nie robi dobrego wrażenia. Tucson ma 4,5 m długości, 186,5 cm szerokości i 165 cm wysokości, a rozstaw osi wynosi 268 cm. Dobrą widoczność zapewniają dość duże lusterka boczne.

**Widoczność i miejsce w środku.** Widoczność we wszystkich kierunkach jest dobra. Z przodu siedzi się po królewsku. Osoby siedzące z tyłu nie powinny narzekać. Bagażnik jest duży i praktyczny, o pojemności 620 litrów. Możemy także regulować położenie tylnej kanapy. Fotele zarówno z przodu jak i z tyłu są komfortowe i wygodne. Inne niż w Hondzie, ale zdecydowanie wygodne. Tapicerka skórzana jest w opcji. Pasażerowie z tyłu mają do dyspozycji wygodny podłokietnik z uchwytami na kubki, są również gniazda usb.

**Komfort podróży i ogólne wrażenie w czasie jazdy.** Na plus zdecydowanie można zaliczyć wygodną pozycję za kierownicą i świetny, nowoczesny system multimedialny składający się z dwóch ekranów o przekątnej 10,25 cala. Prawdziwa nawigacja, i to bez łaski. Układ zegarów jest czytelny, wszystkie przyciski rozmieszczone ergonomicznie. Do wyboru mamy tryb jazdy Eco, Normal oraz Sport. Gdy zmieniamy przyciskiem tryb jazdy, wirtualne zegary na wyświetlaczu zmieniają kolor. Kierownica świetnie leży w dłoniach. Pod ekranem multimedialnym znajduje się duża półka na telefon z ładowarką indukcyjną. Wytlumienie jest

na właściwym poziomie nawet przy autostradowych prędkościach. Delikatne kołysanie nadwozia w czasie jazdy tylko podnosi komfort jazdy, nie wpływa ono negatywnie na stabilność pojazdu. Co więcej zawieszenie ma sztywność porównywalną do Hondy, lepiej natomiast radzi sobie na nierównościach. W trybie Sport auto prowadzi się zdecydowanie przyjemniej, jakby „lżej”, aczkolwiek kosztem zwiększonego spalania. Ale coś za coś ☺

### **Łatwość prowadzenia w kontekście pracy skrzyni biegów, układu kierowniczego, i silnika.**

Auto łatwo się prowadzi, stabilnie trzyma się drogi, błyskawicznie reaguje na polecenia kierowcy. Wbrew pozorom auto jest zwawe i przy mocnym wciśnięciu pedału gazu ostro wyrывa się do przodu, aczkolwiek nie wciska w fotel jak w Hondzie. Silnik pracuje równo, bez szarpania. Automatyczna skrzynia biegów 7DCT pracuje cicho, a wbudowany tryb SPORT jest bardzo wydajny. Należy z czystym sumieniem powiedzieć, że auto ma świetne właściwości jezdne, a wyciszenie robi świetną robotę. Ciekawą opcją jest asystent ostrzegający o odjechaniu pojazdu przed nami, przydatny szczególnie w korku.

**Docelowa grupa odbiorców.** Jest to raczej auto dla osób ceniących sobie pewność prowadzenia, i komfort jazdy. To auto dla osób, które lubią mieć wybór. Auto godne polecenia dla rodziny z dwójką małych dzieci. Spokojnie można się też wybrać na większe zakupy, jak i w dłuższą trasę wakacyjną.

**Ocena końcowa.** Hyundai Tucson to kawał dobrego auta, mimo drobnych mankamentów. Wielkie wyrazy uznania za futurystyczny wygląd, rozbudowane multimedia i nawigację. System bezkluczykowy jest bardzo wygodny, podobnie jak system start – stop. Hyundai oferuje podgrzewaną przednią szybę, podgrzewaną kierownicę, elektrochromatyczne lusterko wsteczne, klimatyzację trzystrefową, inteligentną klapę bagażnika. Asystent pasa ruchu nie jest natrętny jak w Mercedesie GLA. Ciekawą opcją jest asystent parkowania czy asystent ostrzegania o ruchu poprzecznym. Auto wyróżnia się ciekawym, odważnym designem oraz bogato wyposażonym wnętrzem. Do wyboru mamy zarówno tradycyjne silniki spalinowe, jak i hybrydowe oraz wersję z miękką hybrydą, a nawet silnik diesla 48V, co w dobie przechodzenia innych producentów aut wyłącznie na hybrydy i silniki elektryczne jest pozytywnym wyróżnikiem.

Najpoważniejszym zarzutem wydaje się być **wysokie spalanie**. W trasie w trybie Sport uzyskaliśmy spalanie na poziomie 10,8l. W mieście w trybie Eco auto spalało 9,4l, dopiero podczas spokojnej, jednostajnej jazdy udało się zejść do poziomu 8,4l/100 km. Kwestią indywidualnego wyboru pozostaje, czy wszystkie zalety (a mamy tutaj super auto) rekompensują nam wysokie spalanie. Pamiętać należy, że jest to wspólna wada aut Hyundaia, i wielka szkoda, że firma niczego się przez ostatnie lata nie nauczyła.