

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV 4x4

Když nový Tucson postavíte vedle předchozí generace, která je sice vcelku pohledná, ale zoufale konvenční, vypadá jako auto od úplně jiné automobilky. Hyundai učinil další ze svých vývojových skoků, tentokrát na poli designu.

Text: Vojta Bednář **Foto:** Martin Sznepka





Během pouhých 16 let dokázal Hyundai svůj model Tucson z ohavného levného SUV (majitelé první generace prominou, ale lepší popis mě nenapadá) přetvořit nejprve do nezajímavého, ale vlastně docela slušného auta (druhá a následně třetí generace) a nyní do inovativní designové deklaráce, která vzbudila velký ohlas. Po i30 N je to druhý Hyundai, který vyvolává skutečné emoce - samozřejmě už se také nemůžeme dočkat i20 N, která bezpochyby bude tím třetím. Čtvrtá generace Tucsonu přitom přichází pouhých pět let po představení té předchozí, což je důkaz, že se Korejci snaží konkurenci nejen dohánět, ale i překonávat.

Důležité je, že silný první dojem z auta se ani při pohledu zblízka nerozpadne. Hyundai si dal práci a svou vizi dotáhl do detailu, i když to určitě stálo dost peněz. Logo zapuštěné do okna pátých dveří, zadní stěrač ukrytý ve střešním spoileru, broušené konce páček za volantem, složitě tvarovaná zpětná zrcátka na kovové nožce... Bez toho všeho by se Tucson díky výrazným tvarům karoserie a originálním světlometům určitě obešel, ale právě díky tomu nepůsobí jen jako laciný pokus o upoutání pozornosti. Během focení a testování Tucsonu se nám několikrát stalo, že si ho lidé fotili na telefon nebo se na něj rovnou přišli vyptat, což u konfekčních modelů rozhodně nebývá zvykem.

ZVENKU VZRUŠUJÍCÍ, UVNITŘ UKLIDŇUJÍCÍ

Zatímco karoserie působí extravagantně a „špičatě“, interiér je elegantní a útulný. Nízká palubní deska se zapuštěnými displeji a uhlazenými tvary rámuje vzdušný prostor, jemuž prospívají i opticky tenké výplně dveří a v případě verze se samočinnou převodovkou také nahrazení klasické páky tlačítka. Difuzní výdechy ventilace roztažené na celou šířku auta nejen dobře vypadají, ale skutečně pomáhají proud vzduchu rovnoměrně rozptýlit. Nikde nic netrčí, cestující obklopují příjemné materiály, volant dělá prémiový dojem a přes spoustu výbavy je prostor řidiče přehledný a nepřepřátaný.



Víc než jen funkčnost. Designérům interiéru se povedlo spojit solidní ergonomii s osobitým stylem.



Efektivní světla denního svícení jsou přímo součástí masky chladiče. Hlavní a dálkové světlomety jsou pod nimi v nárazníku.



Unikátní světelný podpis má Tucson díky originálně navrženým LED svítidlům také zezadu.



Odmítači displejů volně trčících z palubní desky budou spokojeni, hladké linky interiéru nic neruší.

I když je ovládání primárně dotykové, všechny důležité funkce mají na středovém panelu svá tlačítka a není třeba je „lovit“ v infotainmentu. Škoda jen, že vizuálně efektní ikony hlavního menu vypadají jednoduše jako druhá a těžko se v nich orientuje. Naopak metal a čestnou salvu by designéři Hyundai zasloužili za ovládání asistenta pro jízdu v pružících jediným tlačítkem na volantu. Pokud také patříte mezi řidiče, které při jízdě rozčilují zásahy do řízení, prostě ho při rozjezdu pár sekund podržte palcem. Žádné složité hledání kdesi v hlubinách dotykového menu, které je v řadě jiných aut mimořádně otravné.

Tucson současně mírně povyrosl v každém směru a díky delšímu rozvoru nabízí víc místa na zadních sedadlech, což je vždy dobrá zpráva. Když máte 190 cm, brzy zjistíte, jak překvapivě málo aut na

trhu vás pohodlně odveze ve druhé řadě, a to i těch zdánlivě velkých. V rámci segmentu není vnitřní prostor Tucsonu špatný, Škoda Karoq to ovšem pořád není a za vysokým řidičem se další dospělý zrovna nerozvalí. Na velikost kufru si ale určitě nikdo stěžovat nebude.

ŽÁDNÁ DUTÁ KRABICE

V Evropě navržený a odladěný Tucson je jedno z těch aut, ve kterých stačí ujet 50 metrů a řeknete si: „Ty jo, to je dobrý!“ I na velkých kolech se nese s naprostou samozřejmostí a je ukázkově pohodlný. Ne ovšem ve smyslu francouzské měkkosti. Těží spíše z kombinace pevné karoserie a kvalitních tlumičů s dobrým poměrem mezi tuhostí a poddajností. I hodně špatný povrch pod koly podvozek filtruje bez jediného pazvuku či rázu

a technika rozhodně nepůsobí levně. Jestli v oblasti variability interiéru Tucson domácího šampiona z Mladé Boleslavi ztrácí, vytříbeností jízdy ho ztlačí překonává. Při jízdě je rovněž tichý, jen motor je ve vyšších otáčkách dost slyšet – má ale poměrně příjemný, řízný zvuk.

Když se dojmem robustnosti necháte až příliš strhnout, limity podvozku odhalíte. Při přehnaně sebevědomé jízdě třeba na rozbité polní cestě se okamžitě ukáže, že to přece jen není žádné Subaru XV. Navzdory přítomnosti různých terénních režimů a pohonu všech kol se Tucson cítí dobře hlavně na asfaltu. Při běžném cestování ovšem poskytne nadprůměrný komfort, který na adaptivních tlumičích ECS není vyvážený špatnou ovladatelností nebo přehnanými náklony karoserie. Sportovního ducha ovšem Tucson ani v poměrně vý-

konné hybridní verzi s pohonem všech kol nemá. Pomoc zadních kol při potlačování nedotáčivosti není příliš znatelná a zatáčky zdolává jistě, ale bez velkého nadšení.

ELEKTRIFIKACE MOC NEUŠETŘÍ, ALE DYNAMICE POMÁHÁ

Verzi 1.6 T-GDI HEV pohání čtyřválec o výkonu 180 koní, kterému pomáhá elektromotor se slušnými parametry (41 koní, 170 Nm). Díky němu má tato varianta pocitově skvělý „odpich“ a na semaforu startuje okamžitě bez jediného zaváhání. Zážehový motor se připojuje jemně, a i když udávaný systémový výkon 230 koní možná slibuje větší dynamiku, než jaké se ve skutečnosti dočkáte (zrychlení 0–100 km/h trvá 8,3 sekundy), je jízda s touto pohonnou jednotkou krásně plynulá a vcelku svižná. Ve spojení se zmíněnými přednostmi podvozku je výsledkem bezstarostné, dotažené auto, které ničím neobtěžuje a příjemně se v něm cestuje.

Spotřebu benzínu sice při rychlé jízdě nebo častějších návštěvách měst a dálnic snadno dostanete k 10 litrům na 100 km, v méně výkonných verzích nového Tucsonu, včetně té s dieselem 1.6 CRDi Mild Hybrid, ale moje výsledky popravdě nebyly o moc lepší. Klidnou jízdou se samozřejmě dá apetit znatelně snížit, spotřeba ale zkrátka obecně není silná stránka současných motorů Hyundai.

Pokud si budete chtít užít všechny vychytávky, které Hyundai Tucson nabízí,

Tucsony pro Evropu sjíždějí z výrobních linek závodu ve slezských Nošovicích, kde jde o nejdůležitější model - bylo jich tam už vyrobeno hodně přes milion.



levné to nebude. Kamerové sledování mrtvého úhlu, ventilovaná sedadla, adaptivní tlumiče nebo 360° kamerový systém lze mít pouze v balíčku Premium za 60 000 Kč, který se dá přikoupit výhradně k nejvyšší výbavě Style. I za verzi s dieselem 1.6 CRDi Mild-Hybrid s výkonem 136 koní pak můžete zaplatit klidně kolem milionu korun. V základní verzi za polovinu této částky ale dostanete to nejdůležitější - dobrý podvozek a auto, které vám rozbuší srdce, když se na ně podíváte. **S**

HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI HEV 4x4

MOTOR: 14, 1598 cm³, turbo + elektromotor

PARAMETRY: 180 k při 5500 min⁻¹, 265 Nm při 1500–4500 min⁻¹ + 44 k, 170 Nm

HMOTNOST: 1830 kg

0–100 KM/H: 8,3 s

MAX. RYCHLOST: 193 km/h

SPOTŘEBA: 5,4–5,6 l/100 km

CENA: 899 990 Kč

➕ Jízdní komfort, zpracování interiéru, design, možnosti výbavy

➖ Vyšší spotřeba, předokolkový charakter i ve verzi 4x4