



# Hyundai Tucson

GEAR

Když ve večerním šeru stojím před novým Hyundaiem Tucson, jehož dravé denní LED světlomety působí, jako bychom byli v jiné galaxii, vzpomínka na jeho první generaci je najednou ještě vzdálenější než oněch 17 let. Cyberpunk je tady!

TEXT Jan Kalous FOTO Marek Musil

Je to jako ve starém dobrém Milionáři padesát na padesát. Nový Tucson bude lidi rozhodně polarizovat, a to zejména pokud se budeme bavit o jeho exteriéru. Oproti předchozí generaci totiž designéři nenechali kámen na kameni a do novinky se pustili s takovou vervou, že bez loga na kapotě byste marně tápali, ke které automobilce tento designový skvost patří. To, že zprávy automobilek jsou plné vzletných frází o designovém jazyku, různých inspirovaních, tvarech a liniích, na to jsme si zvykli, ale že se někdo odváží zavřít oči a jít až na hranu absolutního futurismu rovnou u sériového vozu, to chce patřičné sebevědomí. Ale abychom se do vzletných vět nezamotali i my, budeme konkrétní. Nový Tucson designem

vychází z loňského konceptu Vision T, který ukazoval, jakým směrem se v budoucnu budou SUV korejské automobilky vyvíjet. A právě jeden z nejmarkantnějších prvků studie, skryté světlomety, jsou tím, co novinku značky Hyundai definuje. Denní LED svícení je totiž ukryto v poměrně masivní masce chladiče, a to včetně směrovek. O to opravdové svícení, ať už potkávacími nebo dálkovými světly, se pak starají extra LED reflektory po stranách. V praxi to vypadá tak, že pokud auto stojí nenastartované na ulici, vidíte normální černou mřížku chladiče. Jakmile ale nastartujete, vystoupí z ní díky LEDkám doširoka roztažená andělská křídla. Také zadní lampy jsou unikátní. Nejen že jsou na každé straně rozděleny do dvou segmentů, ale všechny čtyři tyto prvky spojuje červený LED pásek přes celou šířku zadě. Mezi přední a zadní částí

Tucsonu se pak odehrává dramatický soubor hran a ploch, na který když se zaměříte, tak pokaždé objevíte nějaký nový zajímavý prvek. Zmínku u námi testovaného kousku pak zaslouží také velmi pěkná kola. Možná jedna jediná věc prozrazuje rodokmen tohoto vozu. Je to dvojitá koncovka výfuku, která jakoby z oka vypadla té z předchozí generace...

Bylo by to zvláštní, kdyby vůz se zcela novým exteriérem nebyl stejně nový také uvnitř, takže po usednutí za volant se žádné překvapení nekoná: moderní vnitřek zdatně sekunduje neméně modernímu zevnějšku. Posez je i na SUV pocitově poměrně vysoký, ale aspoň je za volantem pořádně vidět. Větec multifunkčního volantu padne skvěle do ruky. Tlačítka na něm jsou přehledná, ulehčí práci s ovládáním základních prvků, ale pokud jsou vaše prsty jen trochu větší, bude to chtít

17

První generaci Tucsonu uvedla značka Hyundai na trh již před sedmnácti lety v roce 2004.

230

Kombinovaný systémový výkon hybridního ústrojí dává sympatických 230 koní.



**Když stojí nový Tucson na ulici nenastartovaný, vidíte vpředu normální černou mřížku chladiče. Jakmile ale nastartujete, vystoupí z ní díky LEDkám doširoka roztažená andělská křídla.**

trochu cviku. Klasické „budíky“ byste v našem Tucsonu hledali marně, jejich funkci nahradil podélný displej, jehož vzhled si můžete nastavit z několika předem definovaných. Stejně marně byste hledali i klasickou „kapličku“ –

není potřeba, protože designéři chtěli zachovat jednoduchou čistotu tvarů a moderní pojetí pracoviště řidiče. A když už mluvíme o moderním pojetí, nemůžeme nezmínit jednu z technologických vychytávek nového Tucsonu. Když jsme páčkou spustili směrovky, místo levého (v případě odbočování vlevo) nebo místo pravého (při odbočování vpravo) digitálního budíku se na displeji ukázal záběr z kamery umístěné zespoda zpětného zrcátka, který nám ukázal, jestli nemáme překážku v tzv. mrtvém úhlu nebo jestli se ze zadu rychle neblíží nějaký vůz. Samozřejmě, že rozhlédnutí do zpětného zrcátka při odbočování neodpadá, ale tento systém dále posiluje vaši bezpečnost a oceníte jej prakticky v každé situaci, možná kromě přejíždění mezi pruhy na temné dálnici a v dešti. Středový panel korejské novinky je pak definován velkou obdélníkovou plochou, jejíž vrchní polovinu tvoří displej multimediálního systému a spodní polovinu ovládací prvky vesměs dotykového charakteru. Zvyknout si na logiku infotainmentu





# 7 000 000


Od roku 2004 se po celém světě prodalo více než 7 milionů Tucsonů, z toho v Evropě 1,4 milionu.

# 9

Zákazníci si mohou nový Hyundai Tucson pořídit v jednom z devíti laků karoserie. Tři z nich – Shimmering Silver, Amazon Gray a Teal – jsou nové.

230 koní, o jejich přenos na kola se stará šestistupňový automat. První rozjezd na semaforu, podle grafiky na displeji vidíme, že v plné permanenci jsou oba motory, a Tucson doslova vystřeluje z bloků. Výhody hybridu ale nejvíce poznáváme na okreskách, kde jedeme v poklidu, nebo při klidné jízdě městem, naopak na dálnici vlastně o hybridu ani nevíme. Stejně tak ale nevíme moc ani o spalovacím motoru, protože je perfektně odhlučněn. O to více však vnímáme aerodynamický hluk, a to překvapivě zejména skrz dveře. Podvozek Tucsonu je velmi příjemný a příkladně žehlí nerovnosti či výmoly, kterých si nevšimnete. V zatáčkách ale musíte počítat s tím, že se díky této pohodlnosti vůz nakloní trochu více, než byste čekali. Inu, něco za něco. Velmi sympatická byla spotřeba, která se pohybovala těsně

pod osmi litry na 100 km, což je na poměrně velké SUV skvělá hodnota. Svůj podíl na ní jistě má i implicitní jízdní režim ECO, který využívá všech možností, jak stlačit spotřebu na minimum. Pokud byste se chtěli rozvášnit, můžete si Tucsona přepnout do režimu „Sport“ a uvidíte, jak auto doslova ožije.

Zapadnout by neměl také fakt, že nový Hyundai Tucson se vyrábí ve slezských Nošovicích, stejně jako jeho předchůdce. A o tom, že to s tímto modelem myslí Hyundai opravdu vážně, svědčí i jedna z nejrozmanitějších nabídek pohonů v segmentu. Tucson již je, nebo v blízké budoucnosti bude, poháněn jak spalovacími motory, tak mild-hybridním ústrojím, my jsme jezdili v klasickém hybridu a na jaře přijde i plug-in hybrid. Pak už si vybere úplně každý. 

nám chvilku trvalo, stejně jako jsme si museli zvykat na netradiční grafiku, po chvíli jsme ale věděli, že vše funguje tak, jak má. Poslední řádka ovládacích prvků vozu, a to včetně těch nejdůležitějších, pak je na středovém tunelu. Ten je rádně vysoký, takže tvoří mezi řidičem a spolujezdcem jakousi menší bariéru, díky níž se každý z nich může na své půlce pořádně zabydlet, aniž by nějak obtěžoval toho druhého.

Tím hlavním, co na středovém panelu najdete, je netradiční volič rychlostí automatické převodovky. Vlastně to ani není volič, ale čtyři tlačítka D, N, R a P, kterými říkáte vozu, co po něm chcete. Tato tlačítka doplňuje ovládací ruční brzdy, volič režimů „Drive“ nebo „Terrain“ a těsně pod středovým displejem se pak z určitých úhlů doslova ukrývá řada tlačítek na vyhřívání sedadel, volantu, asistenta sjíždění kopců a další. A jak to vypadá vzadu? Vystupují a sedám si „za sebe“, abych to zkusil, a bez problému se vejdu. Dvakrát sto devadesát centimetrů tedy projde. Ale teď zase dopředu a jedeme!

Pod kapotou našeho Tucsonu



**Nový Tucson se nadále vyrábí ve slezských Nošovicích. O důležitosti modelu pro značku Hyundai svědčí jedna z nejrozmanitějších nabídek pohonů v segmentu.**

pracuje hybridní ústrojí složené z benzinového motoru Smartstream o objemu 1,6 litru a s výkonem 132 kW (180 koní) a z elektromotoru o výkonu 44 kW (60 koní). Když oba motory pracují společně v plném záprahu, dostanete z nich velmi slušných

