

**Hyundai Tucson 2.0i CVVT 2WD Dynamic
en Suzuki Grand Vitara 2.0 FreeStyle**



Asfaltridder tegen

Bij Hyundai hebben ze de suv-smaak te pakken. De geheel nieuwe Tucson, kleine broer van de succesvolle Santa Fe, moet de verkopen verder op gaan stuwen. Wij testen de versie met voorwielaandrijving en dat is feitelijk gewoon een stationwagen. Hij gaat het opnemen tegen een suv van de oude stempel, de Suzuki Grand Vitara. Redt die het nog tegen deze nieuwkomer?

Tekst: Wim Ruberg Foto's: Bart Hautvast



zandhapper

Hyundai heeft het huiswerk goed gemaakt. De Tucson lijkt op een kleine, maar minder oubollige versie van de Santa Fe. Hij is een stuk strakker en rustiger gelijnd dan zijn grote broer. Het sterkste punt is zijn prijs. Er is al een voorwielaandrijver voor slechts € 22.295. Zoek voor dat geld maar eens een alternatief. Dat is er gewoon niet. Zeker niet als je naar een tweewielaangedreven suv zoekt. De Honda HR-V 2WD is bijvoorbeeld veel kleiner en minder krachtig en de Toyota RAV4 2WD is circa € 5000 duurder. Wil je per se een 4x4, dan wordt het aanbod iets groter, maar blijft de Tucson scherp geprijsd.

In onze zoektocht naar een opponent voor de Tucson zijn we uiteindelijk bij Suzuki beland. Die levert de Grand Vitara met vijf deuren vanaf € 25.799. Onze (tijdelijk leverbare) FreeStyle-versie kost € 26.999. Nu niet meteen in de pen klimmen dat we een 4x4 naast een 2WD zetten. De Grand Vitara is in principe name-

HYUNDAI TUCSON 2.0I CVT 2WD DYNAMIC PLUSPUNTEN

- + Prijs/ultrusting
- + Ruimte
- + Comfort

- #### MINPUNTEN
- Naïjlen motor
 - Controlelampjes mistverlichting
 - Weinig fabrieksopties

SUZUKI GRAND VITARA 2.0 FREESTYLE PLUSPUNTEN

- + Handelbaarheid
- + Terreinwaardigheid

- #### MINPUNTEN
- Afstemming onderstel
 - Controlelampjes mistverlichting
 - Schakeling

De Tucson rijdt strakker dan de Grand Vitara.

1. Modern en duidelijk, maar wel met her en der verspreide knoppen. De afroknoppen zitten aan de lage kant, maar zijn eenvoudig te bedienen.
2. De rugleuning van de rechterstoel kan plat. Handig als je iets langs te vervoeren hebt.
3. Curious, er mag niets op de hoedenplank als het maar niet meer dan 30 kilogram weegt.
4. De achterbank van de Tucson klap je in één handomdraai neer.
5. Handig in de winter. Onder de ruitenwissers zitten warmte draden.
6. Lijkt op... Porsche Cayenne.
7. Mistlampen zijn standaard, xenon is niet leverbaar.



lijk niets meer of niets minder dan een achterwielgedreven suv. Zijn vierwielaandrijving mag en kun je alleen onder strikte voorwaarden gebruiken (zie verderop). Feitelijk is het de aandrijftechniek van een echte terreinwagen.

Weggedrag **GRAND VITARA NIETS VER- ANDERD**

De Grand Vitara is al weer zo'n jaar of zeven op de markt. Hij loste de Vitara (zonder Grand) af. Technisch gezien stelde de hele operatie niet zo gek veel voor. De auto heeft nog steeds een ladderchassis, terwijl de meeste concurrenten inmiddels zijn overgestapt op zelfdragende koetswerken. De onafhankelijke voorwiel-

ophanging – door Suzuki ten onrechte McPherson genoemd – heeft, net als de starre achteras, schroefveren.

Dat de Grand Vitara hoofdzakelijk optisch is aangepast merken we als we gaan rijden. Het is een echt déjà vu-gevoel. Feitelijk kunnen we onze mening over de Vitara uit 1996 (Autokampioen 9) zo overschrijven. De slappe schokdemping zorgt nog steeds voor een onrustig rij- en stuurgedrag. De auto is constant in beweging, slaat op elke oneffenheid en is behoorlijk zijwindgevoelig. Bijkomend nadeel van de demperkeuze is de langere remweg die je krijgt in combinatie met ABS (zie Prestaties). Dit systeem raakt als het ware in de war door de springende

wielen. En de demperkeus is er ook de oorzaak van dat de achteras, zeker bij nat weer, nogal gemakkelijk uitbreekt. Jammer dat Suzuki al die jaren geen enkele moeite heeft genomen om een en ander te verbeteren.

Nieuw is beter

Hyundai heeft de Tucson een moderne stijve zelfdragende carrosserie gegeven. Hij heeft rondom onafhankelijke wielophanging en zowel voor als achter 5 centimeter meer spoorbreedte dan de Vitara. Dat zorgt, zeker bij dit soort hogere auto's, voor een stabiel weggedrag. Vering en demping zijn op comfort afgestemd. Hou je van stevig, dan zul je de Tucson net iets te slap vin-

den. Maar ze hebben bij Hyundai nauwelijks concessies gedaan aan het weggedrag. Hij slaat minder op korte oneffenheden dan de Vitara, heeft een rustiger veergedrag en een betere rechtuitstabiliteit.

Ondanks dat de Tucson in snelle bochten het binnenwiel wel eens optilt (wielspin) is het bochtgedrag beter dan dat van de Suzuki. Mede dankzij de voorwielaandrijving is hij ook nauwelijks gevoelig voor zijwind. Het geluidsniveau ligt onder dat van de Suzuki. In de Japanner hoor je meer wind-, motor- en aandrijfgeluid dan in de Koreaan.

Motor

HYUNDAI ZWAARDER

Als we op de kentekenbewijzen kij-



1. Geen xenon, wel mistlampen op de FreeStyle.
2. Het FreeStyle-plaatje doet wat goedkoop aan.
3. Zowel in de Suzuki als in de Hyundai zijn enkele controlelampjes vanachter het stuur niet te zien.
4. Zitting op, leuning neer in de Vitara. Aan het opbergen van de hoofdsteun is gedacht.
5. De Grand Vitara is dankzij de hoge en lage gearing een echte terreinwagen.
6. De hooten afwerking is onderdeel van het FreeStyle-pakket.
7. Duidelijke grote instrumenten. Ergonomisch goed geslaagd.



De Tucson heeft de motor dwars voorin.



Het Vitara-blok ligt in lengterichting.



Kilometerkosten

	Hyundai Tucson 2.0i CVVT 2WD Dynamic	Suzuki Grand Vitara 2.0 FreeStyle
<i>In euro's per maand</i>		
Vast	390	430
Variabel	340	360
Rente	60	70
Totaal	790	860
Totaal in eurocent/km	47,4	51,4
Bij 4 jaar gebruiksduur; jaarkilometrage 20.000		
Emissieklasse	Euro 4	Euro 4

Wat kost 't

HYUNDAI TUCSON 5-DRS SUV	
2.0 CVVT Active Version 2WD	€ 22.295
2.0 CVVT Dynamic Version 2WD	€ 23.495
2.0 CVVT Style Version 4WD	€ 26.995
SUZUKI GRAND VITARA 5-DRS SUV	
2.0	€ 25.799
2.0 FreeStyle	€ 26.999
Meerprijs automaat	€ 1600

= geteste auto

ken, knippen we even met de ogen. Zien we het wel goed? De Suzuki is ondanks gewichtsverhogende zaken als een los chassis en vierwielaandrijving 107 kilogram lichter dan de Hyundai. Maar die laatste is natuurlijk wel groter van formaat.

Voor de aandrijving is in beide gevallen een 2.0 zestienklepper verantwoordelijk. De Hyundai heeft een continu variabele nokkeninstelling. Men peultert uit de tweeliter niet alleen tien kW meer vermogen dan de Suzuki heeft, hij heeft ook een iets hoger koppel met een beter verloop. Maar is dat voldoende om het Tucson-meergewicht te compenseren? De beloofde acceleratietijd van tien seconden naar 100 km/h halen we voor geen meter. We komen uit op 11,9 seconden. Het is

waarschijnlijk niet alleen het gewicht dat de Tucson parten speelt. Hij heeft ook een beetje moeite om, door wielspin, het volle vermogen via de voorwielen op de weg te krijgen. De 4x4 zal dit probleem niet hebben.

Voor de Grand Vitara noteren we bijna dezelfde tijd om naar 100 te trekken. Daarna blijft hij wat achter op zijn Koreaanse rivaal. Bij de inhaalmetingen vanaf 60 km/h is de lichtgewicht Vitara weer net iets vlotter dan de Tucson. In verbruik ontloopt het duo elkaar nauwelijks. We noteren 10,1 l/100 km (1 op 9,9) voor de Tucson en 10,4 l/100 km voor de Grand Vitara (1 op 9,6).

Geen schoonheidsprijs

De aandrijflijnen van beide SUV's verdienen niet de schoonheidsprijs.

Het irritantst is die van de Vitara. Bij lastwissel en optrekken is duidelijk veel speling hoor- en voelbaar. Daarnaast is de hakkerig en zwaar schakelende bak verre van stil. Hij zaagt er af en toe vrolijk op los.

Alhoewel de Tucson een stuk gecultiveerder overkomt is ook deze niet vrij van onhebbelijkheden. Zijn koppeling werkt gevoelloos en de schakeling is niet al te soepel. Ondanks het hinderlijke najlen van de motor – dit wordt vaak gedaan om kanten van de motor te voorkomen – ligt het blok niet echt rustig in het vooronder. In cijfers zou de Vitara een mager vijfje krijgen, de Tucson een zes.

We hebben het al even aangestipt, de Suzuki is in principe gewoon een achterwielaandrijver. Vierwielaandrijving mag je alleen inschakelen op gladde ondergrond (zand/sneeuw). Dit omdat de Vitara geen middendifferentieel heeft. Zou je op stroef wegdek de 4WD aanzetten, dan heb je een goede kans dat als gevolg van wringing in de aandrijflijn een onderdeel daarvan de geest geeft. De Vitara heeft wel één pluspunt ten opzichte van de Tucson 4WD, namelijk lage gearing voor in het terrein.

De test-Tucson wordt op de voor-

wielen aangedreven. Als we voor de 4WD hadden gekozen, dan hadden we in principe ook een voorwielaandrijver gehad. Want pas als er een toerenverschil tussen voor- en achterwielen optreedt (wielspin), gaat een variabel deel van het Tucson-aandrijfkoppel naar de achteras. Hoeveel hangt af van de mate van wielspin, maar 50% is het maximum. Dit is een veel beter en vooral bruikbaar systeem dan het inschakelbare van de Suzuki. Omdat de Tucson geen lage gearing heeft, is hij minder terreinwaardig dan de Vitara. Maar dankzij de mogelijkheid om de krachtverdeling fifty/fifty vast te zetten (werkt tot 40 km/h) is hij wel geschikt voor het lichtere off-roadwerk.

Ruimte

HYUNDAI KLASSE GROTER

Met een wielbasis van 263 centimeter (15 cm meer dan de Vitara) en een lengte van ruim 4,30 meter is de Tucson aardig uit de kluiten gewassen. En die buitenmaat is 'netto' want hij heeft niet zoals de Vitara een maatverlengend reservewiel achterop. De grotere buitenmaten komen volledig terug in het interieur. De Tucson is voorin 10 en achterin 9 centimeter breder dan de

	Hyundai Tucson 2.0i CVVT 2WD Dynamic	Suzuki Grand Vitara 2.0 4WD FreeStyle
Motor		
Cilinderconfiguratie	4/lijn	4/lijn
Cilinderinhoud (cm³)	1975	1995
Brandstof/systeem	B/multip.inj.	B/multip.inj.
Boring x slag (mm)	82,0x93,5	84,0x90,0
Kleppen per cilinder/nokkenassen	4/2	4/2
Vermogen (kW (pk) bij r/min)	104(141)/6000	94(128)/5900
Koppel (Nm bij r/min)	184/4500	174/4300
V1000 in hoogste versnelling	33,8	32,2
Aandrijflijn en onderstel		
Aandrijving	voorwielen	inschakelbare 4x4
Transmissie/aantal versnellingen	hand/5	hand/5
Overbrengingsverhoudingen I t/m VI	3,64/2,06/1,33/1,06/0,82	3,65/1,95/1,38/1,0/0,8
Eindreductie	4,53	4,88
Wielophanging voor/achter	onafh/onafh	onafh/star
Vering voor/achter	schroef/schroef	schroef/schroef
Stabilisator	voor/achter	voor
Remmen voor/achter	gev.schijven/schijven	gev.schijven/trommels
Bandenmaat	235/60R16H	235/60R16H
Maten (cm) en gewichten (kg)		
Lengte x breedte x hoogte	433x183x173	420x178x174
Wielbasis	263	248
Spoorbreedte voor/achter	155/155	150/150
Draaicirkel (m)/omwentelingen stuurwiel	10,8/3,1	10,6/3,8
Breedte schouderh. voor/achter	145/143	135/134
Zitting tot dak voor/achter	102/96	101/99
Breedte x diepte x hoogte koffer	100x75x36	109x60x46
Inhoud koffer (l)		
Massa kenteken	1437	1330
Max. toegelaten massa	2050	1950
Max. dakbelasting/kogeldruk	75/75	45/75
Max. trekgew./max. treingew.	1400/3450	1850/3800
Prestaties (sec/m)		
0-80 km/h	7,4	7,4
0-100 km/h	11,9	11,8
0-120 km/h	16,6	17,8
0-140 km/h	24,3	26,5
60-80 in IV (aut. in D)	5,8/111	5,3/103
60-100 in IV (aut. in D)	11,8/262	11,3/253
60-120 in IV (aut. in D)	18,4/465	17,8/454
60-80 in V	8,4/163	7,7/150
60-100 in V	17,3/387	16,2/364
60-120 in V	28,5/731	27,3/704
60-80 in VI	-	-
60-100 in VI	-	-
60-120 in VI	-	-
Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave)	180	160
Remweg koud/warm (m, vanaf 100 km/h)	40,3/40,4	43,4/44,6
Pedaalkracht koud/warm (kg)	20/32	18/26
Brandstofverbruik (l/100 km)		
Praktijkverbruik min./max./gem.	9,0/12,6/10,1	11,4/9,9/10,4
EU-verbruikscijfers stad/buiten/mix	10,4/6,6/8,0	12,0/7,8/9,3
Brandstofetiket (A t/m G)	C	F
CO ₂ -uitstoot (g/km)	190	230
Tankinhoud (l)	58	66
Service en garantie		
Olie km/mnd	15.000/12	15.000/12
Service km/mnd	30.000/24	30.000/24
Garantie km/mnd	onbeperkt/36	100.000/36
Carrossiergarantie	6 j	6 j
Veiligheidsuitrusting		
ABS	ja	ja
Tractieregelsysteem	nee	nee
Stabiliteitsprogramma	nee	nee
Zijairbags/aanv. airbags	ja/ja	nee/nee



Hyundai Tucson.



Suzuki Grand Vitara





1. De hoedenplank beperkt de laadhoogte nogal.
2. De grote achterdeur scharniert onhandig aan de verkeerde kant.
3. De Hyundai heeft een losse afstandsbediening. Bij de Vitara zit die netjes in de sleutel.
4. Om kleinigheidjes in te laden hoef je niet de hele klep te openen.

Vitara. Die laatste wint alleen bij de hoofdruimte achter.

De kofferruimtes zijn redelijk, maar niet meer dan dat. Dankzij de separaat te openen achterrait en de grote omhoogslaannde achterklep is de Tucson eenvoudig te laden. Het is alleen jammer dat de hoedenplank zo laag gemonteerd is. Hierdoor is er een beperkte laadhoogte. De gescheiden achterbank leg je met één hand neer. De zitting verdwijnt in de vloer en de rugleuning ligt daar plat op.

In de Suzuki moet je eerst de zittingen (ook gedeeld) opklappen. Daarna kunnen de leuningen neer. Laden gaat wat moeizamer. De grote achterdeur scharniert aan de verkeerde kant. Je kunt hem niet half openzetten. Hij wordt steeds 90 graden open gedrukt door een gasveer.

Ergonomie

NIET AXIAAL

Op zich zit het duo ergonomisch gezien niet slecht in elkaar. Als minpunten noteren we in beide gevallen

niet zichtbare controlelampjes voor de mistverlichting. De schakelaars daarvoor zitten in de Vitara netjes bij elkaar, in de Tucson zijn ze verspreid opgesteld.

Enkele van onze testrijders kunnen in de Tucson niet echt een lekkere zit vinden. Het stuur – steekt 5 centimeter verder in het interieur dan dat van de Vitara – zit te dichtbij. Een axiale verstelling zou welkom zijn. Beide auto's hebben overigens wel in hoogte verstelbare sturen en bestuurdersstoelen. Door de grote portieren stapt de Tucson gemakkelijker in dan de Vitara. Bij die laatste is de achterinstap (smalle opening) moeilijk.

Qua overzichtelijkheid scoort de Vitara het best. Hij heeft minder brede raamstijlen rondom dan de Tucson en is net wat beter op lengte in te schatten. Het spiegelwerk van beide auto's is goed, met één aantekening. Als er in de Tucson bij schemerlicht (tunnels) iemand achter je rijdt zonder licht, zie je die nauwe-

lijks. Dat komt door het sterk getinte glas van de achterrait.

Uitrusting

FREESTYLE

Wie aan een Grand Vitara denkt, doet er goed aan de FreeStyle te kiezen. Die kost maar € 1200 meer dan de standaardversie. Voor dat geld krijg je onder meer metaallak, lichtmetalen velgen, een radio/cd-speler, verwarmde buitenspiegels, mistlampen, afstandsbediening voor de centrale vergrendeling, lederen bekleding en een houten afwerking van het interieur. Met andere woorden een koopje!

Elke Tucson heeft dit alles ook – op de leren bekleding, de metaallak en de radio na. Een leerpakket inclusief stoelverwarming kost op de Koreaan € 1995. Verschilpunten tussen de Tucson Dynamic en de Vitara: de Koreaan heeft een snelheidsregelaar en boordcomputer. Alle Tucsons hebben een handmatige airco, die van de Grand Vitara is automatisch.

Verder heeft elke Tucson een tot tafeltje neerklapbare rugleuning van de rechterstoel en afstandsbediening voor de vergrendeling. Alle Tucsons en Grand Vitara's hebben vier elektrische ramen.

Veiligheid

REDELIJK

De veiligheidsuitrusting ligt bij Hyundai, als je voor de Dynamic kiest, op een acceptabel niveau. Maar verwacht geen xenonlampen, parkeersensoren, een regensensor, antidoorslipregeling of een stabiliteitsprogramma. Wat je wel krijgt vanaf de Tucson Active zijn twee airbags voorin, Isofix-bevestiging voor kinderzitjes. Dit alles heeft de Vitara ook. De Tucson Dynamic heeft daarbij zij- en raamairbags, de Suzuki niet. ABS is in alle gevallen standaard evenals elektrisch verstelbare buitenspiegels. De Grand Vitara FreeStyle en alle Tucsons hebben verwarmde spiegels en mistlampen. 



ONZE WINNAAR: DE HYUNDAI TUCSON

Over ruim een jaar heeft Suzuki een nieuwe Grand Vitara. En dan zal de uitslag misschien anders zijn. De huidige Vitara is feitelijk nog meer een terreinwagen dan een moderne suv. Daar hadden ze bij Suzuki gemakkelijk wat aan kunnen veranderen. Alleen al door het onderstel wat te fatsoeneren. Op dit moment steekt de Hyundai Tucson in elk geval met kop en schouders boven de Suzuki uit. Hij is ruimer, stiller, comfortabeler en gunstiger geprijsd. Aan het hinderlijk najlgen van de tweeliter moeten ze bij Hyundai nodig wat doen. En meer fabrieksopties zoals regen- en achterraitrijnsensoren zouden welkom zijn.

