



## Hyundai Tucson 2.0 CRDi Style 4WD Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (136 kW / 185 PS)

Die getestete Tucson-Variante trägt seitlich eine kleine Plakette mit dem Hinweis "48 V". Das steht nicht etwa für 48 Ventile, wie sie vielleicht in einem 12-Zylinder verbaut wären, sondern für das zusätzliche 48-V-Bordnetz. Das verbindet die Lithium-Ionen-Batterie im Kofferraum mit dem riemengetriebenen Startergenerator unter der Motorhaube, welcher den Verbrenner mit bis zu 12 kW Leistung unterstützen kann. Das merkt man als Fahrer hauptsächlich durch den sehr schnellen Motorstart als Teil der Start-Stopp-Automatik und durch die stärkere Bremswirkung des Motors, wenn man vom Gas geht; der Generator rekuperiert dann kräftig und lädt die Batterie. Denn extern über einen Stecker aufladen lässt sie sich nicht, mit ihrer überschaubaren Kapazität von 0,44 kWh würde das auch kaum Sinn machen. Für den Kenner auffällig ist auch die schnelle Reaktion des Verbrenners, wenn man Gas gibt. Denn während der Turbolader des Vierzylinders noch Druck aufbaut, schiebt der kleine Elektromotor schon mal etwas an, gefühlt reagiert damit der Motor spontaner auf Gasbefehle.

Im Alltag funktioniert das Zusammenspiel der Motoren mit der Automatik recht gut, kleine Ruckler hier und da lassen aber erahnen, wie kompliziert die Feinabstimmung ist. Apropos Automatik: Hyundai setzt bei dieser Motorisierung nicht auf ein Doppelkupplungsgetriebe, sondern auf eine 8-Gang-Wandlerautomatik. In dieser Leistungsklasse eine Seltenheit ist die Möglichkeit, auch einen 6-Gang-Handscharter zu wählen. Ansonsten unterscheidet sich der 48-V-Tucson nicht von seinen Geschwistern, er bietet viel Platz im Innenraum und ist als Style-Variante gut ausgestattet. Das Kompakt-SUV ist ein rundes Paket, hat aber dennoch zwei Wermutstropfen. Zum einen der Preis mit deutlich über 40.000 Euro, zum anderen der Spritverbrauch. Denn auch wenn der Startergenerator eigentlich beim Kraftstoffsparen helfen soll, sind die 6,8 l/100 km im Ecotest nicht gerade wenig. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, KIA Sportage, Mazda CX-5, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- +** gute aktive und passive Sicherheit, umfangreiche Serienausstattung (inkl. Navi), gutes Platzangebot, 5 Jahre Garantie ohne Kilometer-Begrenzung
- recht hoher Verbrauch, hintere Fensterheber ohne Einklemmschutz

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,7**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,8</b>
	Stadtverkehr	<b>3,6</b>
	Senioren	<b>2,3</b>
	Langstrecke	<b>2,7</b>
	Transport	<b>2,2</b>
	Fahrspaß	<b>2,1</b>
	Preis/Leistung	<b>2,7</b>

EcoTest **★★★★☆**

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Die Karosserie des Tucson hat Hyundai ordentlich gefertigt, die Bauteile sind weitgehend sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und meist schmal verlaufen. Leider sind beim Tucson die Türrahmen noch aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte. Der Unterboden hätte auch mehr Aufmerksamkeit verdient, nur im Bereich des Motors ist er unten gut verkleidet, seitlich und hinten ist er dagegen zerklüftet - keine guten Voraussetzungen für eine optimale Aerodynamik. In wirklich unwegsames Gelände sollte man sich auch nicht vorwagen, denn es gibt keine speziellen Schutzelemente am Fahrzeugboden. Der Innenraum gefällt durch

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs von 6,8 l/100 km hat der Hyundai Tucson mit dem 185 PS starken Dieselmotor und dem 62 Liter großen Tank einen Aktionsradius von etwa 910 km. Der AdBlue-Tank fasst zwar nur 14 Liter, kann aber bequem über seinen Tankstutzen neben dem Dieseltank befüllt werden; außerdem wird der Füllstand über den Bordcomputer angezeigt, man kann sich also einfach informieren, wann wieder eine Betankung ansteht. Die Zuladung von bis zu 460 kg beim Testwagen fällt überschaubar aus, mit vier Erwachsenen und etwas Gepäck ist sie schon ausgeschöpft. Der Hyundai bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Bis 1.900 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen; damit sollte auch dem

### 2,8 Licht und Sicht

Die Enden des Kompakt-SUV sind nur mäßig zu überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Tucson darüber hinaus eine eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Da helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera weiter. Letztere lässt sich optional auf ein 360°-Kamerasystem erweitern, einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen.

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das Kompakt-SUV einen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - leider haben beide keinen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt

sein ansprechendes und nüchternes Design sowie die guten Materialien im oberen Bereich - gepolsterte A-Säulen beispielsweise findet man sonst nur in der Oberklasse. Die obere Hälfte des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorne und hinten) sind geschäumt, der untere Teil stets aus hartem Kunststoff. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse und angesichts der großen und recht schweren Motorhaube schon verbaut werden.

Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg stehen. Der Wendekreis des Tucson beträgt 11,7 Meter, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen 2,07 m auseinander - die Handlichkeit in der Stadt ist also nicht optimal.

⊖ Serienmäßig findet man nur ein einfaches Pannenset an Bord; ein Notrad oder gar ein vollwertiges Reserverad sind für den 2.0 CRDi mit Mildhybrid-System nicht erhältlich, weil die Batterie unter dem Kofferraumboden viel Platz vereinnahmt. Daher gibt es auch kein Bordwerkzeug und keinen Wagenheber. Der Tankstutzen ist breit und besitzt keine Schutzklappe, es finden so gut wie alle an Tankstellen verfügbaren Zapfpistolen darin Platz - eine Fehlbetankung ist daher leicht möglich, die Folgen ärgerlich und teuer.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

es diese Funktion nicht.

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; die Abbiegelichtfunktion wird über separate Leuchten umgesetzt, ein Kurvenlicht gibt es nicht. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt "schattieren". Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht gegeben - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Tucson bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 57 cm über der Straße in sehr günstiger Höhe (Sitzfläche ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne auskommen.

Die Türen werden vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Tucson in der Style-Ausstattung gegen Aufpreis an Bord; erkennt die Sensorik, dass

## 1,9 Kofferraum-Volumen

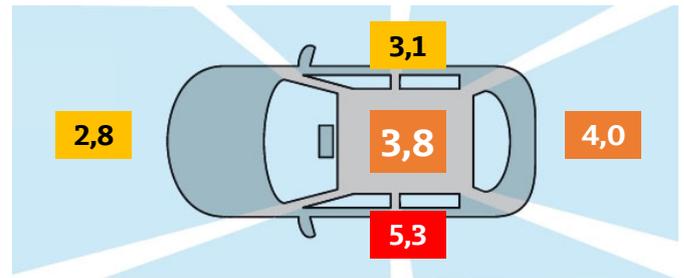
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 425 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 695 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 890 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.510 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden können Kleinigkeiten verstaut werden, mit knapp 40 Litern ist das Volumen überschaubar.

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es für den Tucson Style gegen Aufpreis (im Testwagen nicht verbaut); in Kombination mit dem optionalen schlüssellosen Zugang öffnet sich die Heckklappe dann automatisch, wenn man mit

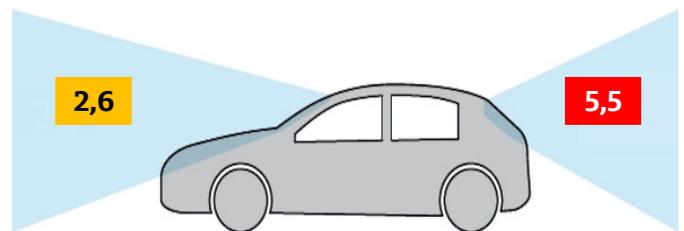
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



man sich mit dem Schlüssel dem Auto nähert, werden die Spiegel automatisch ausgeklappt und das Umfeld beleuchtet - diese automatische Reaktion ist deaktivierbar, das Keyless-System an sich jedoch nicht.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 425 l Volumen bietet der Kofferraum des Tucson viel Platz für das Gepäck.

dem Schlüssel bei sich hinter dem Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion abschaltbar).

Manuell lässt sich die Klappe leicht anheben und über die

günstige Griffmulde in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen. Den Gepäckraumrollo muss man immer manuell bedienen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: sie liegt knapp 74 cm über der Straße, Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin stört innen keine Ladekante, das erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe öffnet

etwa 1,86 m hoch - groß gewachsene Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht am etwas abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe in der Innenverkleidung der Heckklappe ausgeleuchtet - das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend ausgeleuchtet.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Nur den mittleren Gurt muss man aushängen und am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade, denn die Rückbank ist ansonsten schlaue konstruiert, beispielsweise können die äußeren Gurte beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt werden. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht vom Kofferraum aus möglich. Die beiden Fächer links

und rechts im Boden sind mit einer festen Abdeckung versehen, die sich entfernen lässt; dann kann man sie für kleinere Gegenstände nutzen - keine besonders elegante Lösung, letztlich erfüllen sie aber ihren Zweck. Ansonsten gibt es Taschenhaken im Kofferraum und Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich ein Gepäcknetz einspannen lässt.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen ließe.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden. Der Getriebewählhebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es ist sogar ein stehendes Gaspedal verbaut. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Das Kombiinstrument ist klar gezeichnet und auch der Monitor zwischen den Rundinstrumenten gut ablesbar. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Hyundai denkt an die Fahrsicherheit: Fahrzeugeinstellungen im Menü sind während der Fahrt nicht möglich, nur die Einstellungen zu den Fahrerassistenzsystemen sind freigegeben. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind

beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen - in diesem Preissegment völlig unverständlich.



Der Tucson überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität, Materialanmutung sowie Funktionalität.

## 1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Style-Ausstattung ist der Tucson umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB+ Empfang sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem liefert Hyundai aufpreisfrei mit. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über die heute üblichen Standards, man kann aber auch die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Für die Koppelung sind Android Auto und Apple CarPlay dabei. Es gibt einen AUX- sowie einen vollwertigen USB-Anschluss; ein weiterer USB-

Anschluss für die Rücksitze hat nur eine Ladefunktion. Das Navigationssystem berücksichtigt auch Echtzeit-Verkehrsinformationen, wenn eine Datenverbindung über das Handy zur Verfügung steht. Basis für die Verkehrsinfos und weitere Live-Services ist eine Kooperation mit TomTom. Für die vorderen Plätze sowie im Kofferraum gibt es 12-V-Steckdosen. Optional kann man ein Soundsystem von KRELL ordern, das über acht Lautsprecher sowie einen Subwoofer verfügt.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für gut 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,15 m große Menschen

ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

## 2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen trotzdem über 1,90 m große Personen Platz - limitierend ist dabei die Beinfreiheit, bei der Kopffreiheit käme man erst mit etwa zwei Metern Größe an die Grenzen, respektive den Dachhimmel. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird nur durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert. Gegen Aufpreis gibt es ein Panorama-Schiebedach, das auch auf den hinteren Plätzen eine sonnige Atmosphäre aufkommen lässt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Größe Platz.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren und in der Neigung einstellbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Bodenfächer hat der Tucson keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend

groß, beleuchtet und klimatisiert, aber nicht abschließbar; leider ist es mit der dicken Bordmappe schon weitgehend ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die zumindest noch Halbliterflaschen passen.

## 2,8 KOMFORT

### 2,9 Federung

Den Tucson gibt es nur mit "konventionellem" Fahrwerk, ein Sportfahrwerk oder adaptive Dämpfer bietet Hyundai nicht an. Solange die Straße in einem insgesamt ordentlichen Zustand ist, gefällt der Federungskomfort des Tucson. Innerorts federt er angemessen und unauffällig, Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel pariert er zufriedenstellend; nur wenn die Reifen auf eine Kante auf der Fahrbahn stoßen, kommt diese

deutlich zu den Insassen durch. Ähnlich sieht es auf Kopfsteinpflaster aus: Hier sind die Unebenheiten gut gedämpft und keine großartigen Stöße in der Lenkung spürbar, nur Wummern im Innenraum tritt in Abhängigkeit der Geschwindigkeit und der Oberflächenbeschaffenheit auf. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln merkt man, dass die Vorderachse durchaus willig einfedern mag, die Hin-

terachse aber spürbar straffer ausgelegt ist. Querfugen dagegen werden besser verarbeitet und sind hauptsächlich akustisch präsent. Auf Landstraßen - auch schlechteren - ist der Feder-

rungskomfort in Ordnung. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort ebenfalls leben, auch wenn wellige Fahrbahnen bei hohen Geschwindigkeiten schlechter verarbeitet werden.

## 2,9 Sitze

Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist im Testwagen serienmäßig, darüber hinaus gibt es eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Eine Neigungseinstellung für die Sitze als Ganzes gibt es nur in Verbindung mit der elektrischen Einstellung, die wiederum der höchsten Ausstattungslinie vorbehalten ist (dort dann Serie). Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Europäer etwas mehr Beinauflage und größere Lehnen wünschen würden. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die Armauflagen in den Türen sind vorne wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum eigenen Seitenhalt - das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt gilt dies nur für die beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mittelunnel teilen.

## 2,6 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 67,1 dB(A) bei 130 km/h. Unter Last ist der Motor durchaus präsent, läuft aber gerade im mittleren Drehzahlbereich kultiviert. Nur unter 1.500 1/min legt er dezentes Brummen an den Tag, über 3.500 1/min wird er hörbar lauter. Windgeräusche treten nicht

explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Tucson eignet sich damit auch für längere Fahrten.

## 2,4 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie Style ist eine Zweizonen-Klimaautomatik und Sitzheizung vorne inbegriffen. Auch eine Lenkradheizung und abgedunkelte Scheiben hat jeder Style an Bord. Es gibt zwar eine Beschlagsensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Sitzheizung für die hinteren Plätze wurde zum Modelljahreswechsel 2019 für diese

Ausstattung gestrichen, sie ist nur noch für die höchste Linie Premium verfügbar. Sitzlüftung kann man ebenfalls nicht ordern.

⊖ An den Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 185 PS starke Dieselmotor verhilft dem Tucson zu guten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 400 Nm liegt über einem weiten Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.750 1/min an. Der Zweiliter-Diesel verfügt über einen riemengetriebenen Startergenerator mit einer maximalen Leistung von 12 kW. Dieser sorgt nicht nur für sehr weiche Motorstarts im Fahrbetrieb, sondern kann auch Antriebsleistung mit auf die Kurbelwelle leiten. Immer wenn man Gas gibt, schiebt mindestens kurzzeitig der Startergenerator mit an und überbrückt damit die kurze Pause, bis der nötige Ladedruck aufgebaut ist und der Dieselmotor

seine Leistung abgeben kann. Dadurch verbessert sich das Ansprechverhalten des Verbrennungsmotors, was man tatsächlich im Alltagsbetrieb im Vergleich mit ähnlichen Aggregaten ohne Startergenerator auch spüren kann. Überholmanöver können schnell abgeschlossen werden - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,3 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, eineinhalb Sekunden werden dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

## 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Gegenüber früheren Vierzylinder-Dieseln hat Hyundai dem aktuellen recht ordentliche Manieren beigebracht, er läuft gerade im mittleren Drehzahlbereich kultiviert und vibrationsarm. Nur bei niedrigen Drehzahl unterhalb von 1.500 1/min und im Leerlauf dringen Vibrationen bis in den Innenraum und sind hauptsächlich am Lenkrad zu spüren. Bei sehr niedrigen Drehzahlen gibt sich das Aggregat auch ein wenig brummig und akustisch präsenter. Beim Ausdrehen

wiederum wird der Motor lauter, wenn deutlich über 3.500 1/min anliegen; die Automatik meidet aber selbst bei hoher Lastabforderung diese Drehzahlregionen, weshalb die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem darstellt. Auffällig gut ist das Ansprechverhalten dank Startergenerator, obwohl der Selbstzünder-Motor über nur einen Turbolader recht viel Leistung produzieren muss - Gasbefehle werden stets schnell umgesetzt.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Tucson mit dem stärksten Diesel liefert Hyundai mit einer angenehmen Achtgang-Wandlerautomatik aus eigener Entwicklung aus. Die Abstimmung ist den Entwicklern gut gelungen; sie schaltet in den unteren Gängen eher weich und verschliffen mit merklichem Wandlereinsatz, bietet in den oberen Gängen dagegen ein relativ direktes Schaltgefühl. Nur selten ergibt sich ein leichtes Rucken, insgesamt bietet die Automatik ein hohes Komfortniveau. Das Anfahren bei laufendem Motor wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei; wird der Motor durch das Start-Stopp-System beim Anfahren gestartet, dann ruckt es im Moment des Losfahrens - anscheinend sind Freigabe der Bremse (Hillholder-Funktion) und Beginn der Kriechfunktion

nicht optimal aufeinander abgestimmt. Die Bedienung des Schalthebels gestaltet sich einfach, die Auswahlmöglichkeiten sind in klassischer Form angeordnet und leicht zu verstehen. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man über den Schalthebel eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Durch die insgesamt lang ausgelegte Gesamtübersetzung entstehen trotz der acht Vorwärtsgänge zwischen den Stufen teils etwas größere Drehzahlsprünge, der drehmomentstarke Motor kommt damit aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit rund 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System mit ausgesprochen sanften Motorstarts.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,9 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Tucson geht insgesamt in Ordnung, während er auf guten Straßen sauber seine Bahnen zieht und dem Fahrer ein entspanntes Fahrgefühl vermittelt, neigt er bei Spurrinnen dazu, sich von diesen spürbar ablenken zu lassen. Auf Lenkimpulse reagiert er mit recht deutlichen Aufbaubewegungen und Seitenneigung - das ist aber konzeptbedingt und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven tritt das ESP einem nach außen drängenden Heck dezent und wirkungsvoll entgegen. Lupft man in der Kurve kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die vom ESP aber sorgsam abgefangen wird

und daher unkritisch ist. Die Traktion ist dank Allradantrieb einwandfrei.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Tucson ein Fahrverhalten, das man bei höher gebauten SUV häufiger feststellt; der hohe Schwerpunkt führt zu einer möglichen Kippgefahr, die vom ESP rigide regelnd unterbunden wird. Das Karosserie-Wippen, eine Folge des Rollover-Protection-Modus innerhalb der ESP-Regelungen, macht aber keinen souveränen Eindruck. Mögliches Übersteuern wird ausgeregelt und resultiert in kurzzeitigem ausgeprägten Untersteuern.

### 2,7 Lenkung

Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein recht ordentliches Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und einigermaßen präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahnfahrten, geht einem

etwas Rückmeldung ab. Allgemein könnte die Lenkung noch ausgeprägter zentrieren. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt.

## 2,3 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tucson 2.0 CRDi 4WD Automatik 34,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht dabei ordentlich an und lässt sich angemessen dosieren.

## 2,3 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Tucson ist umfangreich, vieles gibt es sogar serienmäßig - zumindest in der gehobenen Ausstattungslinie Style. Ein Notbremsystem ist Serie, ebenso der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann. Der Spurwechselassistent kostet Aufpreis, er umfasst überdies den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, für die Automatik-Version gibt es gegen Aufpreis die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC). Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ein Head-Up-Display gibt es für den Tucson bisher nicht.

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit einem Ergebnis von 86 Prozent für den Insassenschutz erreicht das Vorfacelift-Modell des Tucson beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ein gutes Ergebnis (Stand Oktober 2016). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zwei Meter Größe. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,65 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und damit bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

### 3,1 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Tucson im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 85 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal.

⊖ Einen Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber gibt es nur vorn, die hinteren Fenster haben diese Absicherung nicht.

### 2,9 Fußgängerschutz

71 Prozent der Punkte bekommt das Kompakt-SUV für den Fußgängerschutz - gerade die vordere Motorhaubenkante und der seitliche Frontscheibenrahmen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 4,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

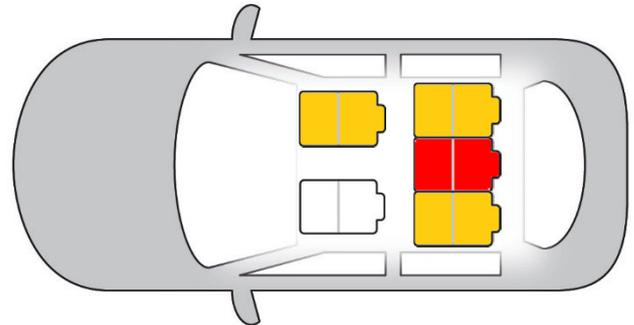
⊖ In dieser Motorvariante verbaut Hyundai zusätzlich einen 48-V-Startergenerator mit einer Lithium-Ionen-Batterie im Kofferraum. Der Elektromotor arbeitet mit dem Verbrenner harmonisch zusammen, die Ingenieure haben die beiden Aggregate passend aufeinander abgestimmt. Allerdings senkt das den Verbrauch nicht signifikant - im Ecotest konsumiert der Tucson 2.0 CRDi im Durchschnitt trotzdem 6,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 214 g pro km. Dafür gibt es nur noch 12 von maximal 60 erreichbaren Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,1 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 7,8 l Diesel alle 100 km.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, alle Motoren im Tucson wie auch der getestete 2,0-l-Diesel sind seit dem Facelift Mitte 2018 nach der neuen Abgasnorm Euro 6d-TEMP eingestuft. Da Hyundai ein doppeltes Reinigungssystem aus NO<sub>x</sub>-Speicherkat und SCR-Kat zur Senkung der Stickoxid-Emissionen verbaut, ist der Ausstoß erfreulich gering. Nur im sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der NO<sub>x</sub>-Ausstoß leicht an, liegt dann knapp über dem Prüfstandsgrenzwert,

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

sehr gut (0,6–1,5) gut (1,6–2,5) befriedigend (2,6–3,5) ausreichend (3,6–4,5) mangelhaft (4,6–5,5)

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger und kann einen Aufprall verhindern oder zumindest abschwächen.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

aber immer noch unter dem RDE-Grenzwert. Das gibt ein paar Punkte Abzug, die verbleibenden 47 von 50 Zähler sind aber dennoch ein sehr gutes Ergebnis und demonstrieren die Wirksamkeit aller Katalysatoren im Auto. Welche Fortschritte hier erzielt wurden, sieht man bei Betrachtung der Ergebnisse des 2.0 CRDi mit älteren Schadstoffnormen: Gegenüber dem auch schon nach Euro 6b zugelassenen Vorfacelift sinkt der NO<sub>x</sub>-Ausstoß um über fast 90 Prozent, gegenüber der älteren

Variante mit Euro 5-Einstufung sogar um 95 Prozent. Insgesamt kommt der Tucson Facelift 2.0 CRDi mit Allrad und

Automatik zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Zählern auf 59 Punkte und erhält damit drei von fünf Sternen im Ecotest.

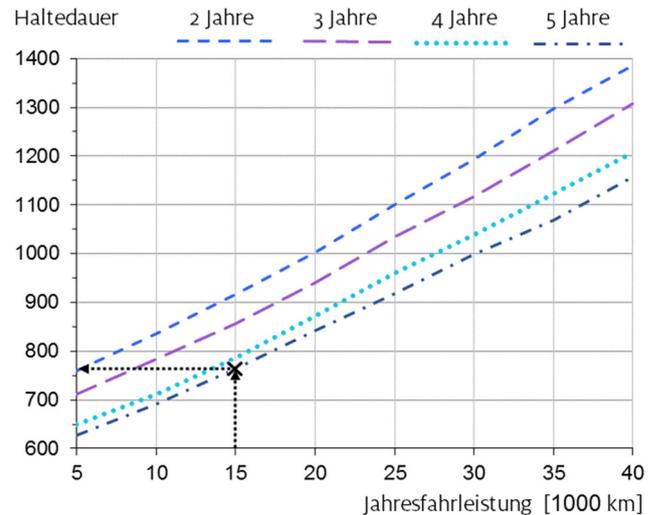
## 2,7 AUTOKOSTEN

### 2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für den Tucson 2.0 CRDi mit Allrad und Automatik liegt in der Style-Ausstattung bei mindestens 41.000 Euro. Das ist eine Menge Geld für ein SUV der unteren Mittelklasse - zumal der Innenraum zwar nett gemacht und einwandfrei verarbeitet ist, aber eine Veredelung im Premiumsinne nicht vorweist. Als Argument für den hohen Kaufpreis muss die umfangreiche Komfort- und Assistenzausstattung erhalten, die tatsächlich viele Annehmlichkeiten wie das Navigationssystem und elektronische Helferlein wie ein Notbremsassistent mit Personenerkennung beinhaltet. Um eine wirklich umfassende Ausstattung zu haben, sollte man das Sicherheits-Paket (AT) nicht vergessen, gerade weil über dieses Paket sinnvolle Assistenten (Totwinkelassistent, Querverkehrswarner, ACC) enthalten sind. Optional gibt es darüber hinaus nur noch wenige Ausstattungsdetails wie die elektrische Heckklappe und ein Panorama-Schiebedach. Die Kfz-Steuer beträgt üppige 370 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 19 gerade noch moderat, Vollkasko- (Klasse 21) und Teilkaskoversicherung (Klasse 24) dagegen kommen teurer. Die Wartungsintervalle liegen bei 30.000 km oder alle 2 Jahre, das kommt sowohl Wenigfahrern als auch Vielfahrern entgegen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 764 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 GDI Pure	1.6 T-GDI Pure	1.6 CRDi Pure	1.6 CRDi Pure	2.0 CRDi Style 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591	4/1598	4/1598	4/1995
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	130 (177)	85 (116)	100 (136)	136 (185)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	161/4850	265/1500	280/1500	320/2000	400/1750
0-100 km/h [s]	11,5	9,2	11,8	11,2	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	205	175	180	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/24	17/21/24	19/21/24	19/21/24	19/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	220	214	276	292	360
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	574	611	569	578	738
Preis [Euro]	22.970	25.720	25.520	26.720	39.100

**Aufbau**

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

**Versicherung**

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

**Kraftstoff**

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6d-TEMP, SCR-Kat, NOx-Speicherkat, DPF	
Hubraum	1.995 cm³
Leistung	136 kW/185 PS bei 2.750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	185/153 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,63 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R 18/-
Länge/Breite/Höhe	4.480/1.850/1.645 mm
Leergewicht/Zuladung	1.718/532 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	513/1.503 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.900 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nosovice

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 98W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/5,9/7,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	178 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	910 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.790/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/890/1.510 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>123 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>102 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>136 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>403 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	764 Euro		
Steuer pro Jahr	370 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/24		
Basispreis Tucson 2.0 CRDi Style 4WD Automatik	41.000 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.08.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.560 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.955 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.500 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/1.500 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.500 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationsystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**2,7**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,1</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,8
Federung	2,9	Schadstoffe	1,3
Sitze	2,9		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,4		

Stand: April 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer