



Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi Premium 4WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Die neue Generation des Santa Fe unterscheidet sich optisch deutlich vom Vorgänger, sie orientiert sich an der neuen Hyundai-Designlinie für deren SUVs. Es gibt nun nur noch eine Karosserie-Version, die aber wie bisher bis zu sieben Sitzplätze fasst. Im Test konnte die fünfsitzige Variante mit ihrem üppigen Platzangebot überzeugen, selbst vier große Erwachsene finden bequem Platz und können reichlich Gepäck mitnehmen. Der Innenraum ist modern gestaltet und fein gemacht, auch wenn er nicht ganz das Finish der Premiumhersteller erreicht. In jedem Fall auf Augenhöhe mit der Konkurrenz ist der Santa Fe bei den Assistenzsystemen, hier wird von Notbrems- bis Spurwechselassistent alles aktuell verfügbare geboten, in der Premium-Ausstattung sogar serienmäßig. Ein paar Details wie die 360°-Kameras gibt es allerdings nur für die Automatik-Version, die wiederum mit 500 kg weniger Anhängelast gehandicapt ist. Darüber hinaus eignet sich das SUV gut als Zugwagen, weil der Allradantrieb für gute Traktion sorgt und mit der Anhängerkupplung beim Handschalter bis zu 2,5 Tonnen gezogen werden dürfen. Das Fahrwerk ist recht straff abgestimmt, hier wollte man offenbar mehr den europäischen Geschmack treffen. Den komfortorientierten Fahrern werden die adaptiven Dämpfer fehlen, die für den großen Hyundai aktuell nicht lieferbar sind. Auch wenn der Federungskomfort nicht optimal ausfällt, sicher ist die Abstimmung in jedem Fall. Um den Schadstoffausstoß in den Griff zu bekommen, verbaut Hyundai ein ganzes Arsenal an Katalysatoren. Das funktioniert beim Santa Fe noch nicht so gut, wie bei den anderen bisher getesteten Dieselmodellen von KIA und Hyundai - gerade im niedrigen Lastbereich ist der NOx-Ausstoß noch zu hoch, ausgerechnet hohe Last hat er aber gut im Griff. Beim Verbrauch kann kein Kat helfen, dafür müsste der große Koreaner deutlich abspecken - 7l/100 km sind für das 1,9-Tonnen-SUV ok, absolut gesehen aber viel. Trotzdem, wenn man ein großes SUV mit umfangreicher Ausstattung sucht, findet man mit dem Santa Fe 2.2 CRDi Premium durchaus ein interessantes Angebot. **Konkurrenten:** u.a. DS7 Crossback, KIA Sorento, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, VW Tiguan Allspace.

+ viel Platz im Innenraum, umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenzsysteme, gute Anhängelast (2,5 t)

- hoher Verbrauch, durchwachsene Abgasreinigung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,6
	Transport	1,8
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	3,0

EcoTest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des neuen Santa Fe zeigt sich gut verarbeitet, alle Bauteile sind sauber und passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gestützt, öffnen und schließen gelingt so bequem. Der Unterboden ist gut verkleidet, vor allem vorn und seitlich; nur in der Fahrzeugmitte und hinter der Hinterachse sind die Bereiche zerklüftet. Im Innenraum merkt man das Bemühen um gute Qualität, im Detail fallen aber auch schon Sparmaßnahmen gegenüber dem Vorgänger auf;

Kleinigkeiten wie die nur noch mit Stoff überzogenen Dachsäulen, die zuvor wie der Dachhimmel unterfüttert waren, deuten darauf hin. Der obere Teil der Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet, bei letzterem Teile sogar mit Kunstleder überzogen. Aluapplikationen werten einige Kanten und Ränder im Innenraum auf, der auch ansonsten gut verarbeitet ist und sich selbst auf schlechten Straßen kein Klappern oder Knarzen entlocken lässt.

2,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs von 7,0 l/100 km ist mit dem 71 Liter Tank eine Reichweite von 1.010 km möglich. Die Schadstoffe werden neben dem NOx-Speicherkat auch über einen SCR-Kat gereinigt, das von diesem benötigte Reduktionsmittel AdBlue wird in einem 18 Liter fassenden Tank mitgeführt; der zusätzliche Tank lässt sich bequem von außen über einen Einfüllstutzen unter dem Tankdeckel befüllen. Der Santa Fe bietet vier vollwertige und großzügige Sitzplätze sowie einen schmälere Mittelsitz in der zweiten Reihe; zwei weitere Sitze in der dritten Reihe sind der SEVEN-Variante vorenthalten. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 495 kg betragen - für den Fünfsitzer reicht das noch, viel schweres Gepäck kann man bei voller Besetzung aber nicht mehr mitnehmen. Der kräftige Dieselmotor mit Allradantrieb prädestiniert den Santa Fe zum Zugfahrzeug, der Handschalter darf bis 2,5 Tonnen ziehen, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt; ohne eigene Bremse ist das Gewicht des Anhängers auf die üblichen 750 kg begrenzt. Zu beachten für die Automatik-Version: Hier

sind nur bis zu zwei Tonnen Anhängelast erlaubt, bzw. ebenfalls 750 kg bei Anhängern ohne eigene Bremse. Als Stützlast sind bis zu 100 kg auf der Anhängerkupplung zulässig, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier Elektrofahrräder reichen. Auf dem Dach dürfen ebenfalls Lasten bis 100 kg transportiert werden, die serienmäßige Reling erleichtert die Befestigung. Hyundai stattet den Santa Fe serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset aus, ein Notrad samt Wagenheber und Bordwerkzeug sind über das Zubehör erhältlich, der Stauraum im Kofferraum bzw. unter dem Auto ist schon vorgesehen.

⊖ Der Santa Fe ist ein wenig handliches Auto mit seiner stattlichen Breite von 2,15 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) und seinem großen Wendekreis von 12,1 m. Fahrten in die Innenstadt sind entsprechend anstrengend. Einen Fehlbetankungsschutz für den Dieseleinfüllstutzen gibt es nicht.

2,9 Licht und Sicht

Die hohe Sitzposition im Santa Fe ist angenehm, sie ermöglicht eine gute Sicht auf den umgebenden Verkehr. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorne ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der langen Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Parksensoren und Rückfahrkamera sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten rechts und links starke Sichteinschränkungen durch die C-Säulen - die Kopfstützen sind wenigstens zur Hälfte versenkbar.



Die Sicht nach hinten kann aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen nicht überzeugen. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind nur mittels der serienmäßig verbauten Rückfahrkamera gut zu erkennen.

Aber auch die breiten B-Säulen schränken den Blick nach draußen ein. Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen noch zufriedenstellend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss deutlich schwerer.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Ebenso serienmäßig sind gute Voll-LED-Scheinwerfer, die über dynamisches Kurvenlicht verfügen, sowie der Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblenden kann. Parksensoren an Front und Heck hat der Santa Fe ab Werk, ein Einparkassistent ist jedoch nicht erhältlich. Gleiches Spiel bei den Kameras, für das Heck gibt es sie serienmäßig, die weiteren Kameras für eine 360-Grad-Sicht sind den Versionen mit Automatikgetriebe vorbehalten und folglich für die getestete Variante nicht lieferbar.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, um den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

2,1 Ein-/Ausstieg

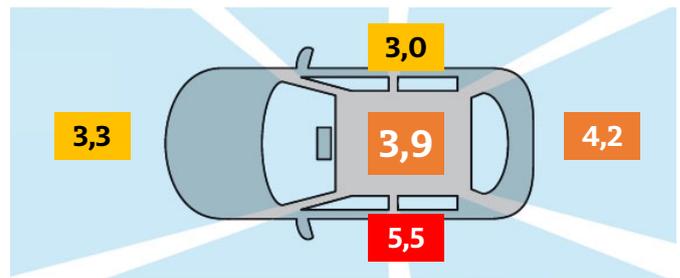
⊕ Mit seiner höheren Karosserie bietet der Santa Fe gegenüber einer flachen Limousine Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit 60 cm günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der hohe Schweller, man muss daher die Beine weit anheben. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe - der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die vorderen wie auch die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Neben den

1,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 495 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf üppige 805 Liter. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch 15 Getränkekästen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 895 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.635 Liter Volumen verfügbar. Die Fächer unter dem Kofferraumboden fassen insgesamt etwa 105 Liter.

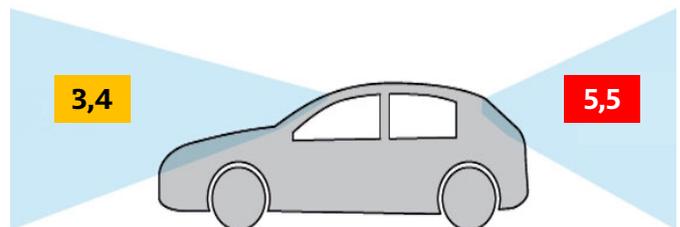
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Scheinwerfern und Rückleuchten erhellt auch eine Beleuchtung unter den Außenspiegeln das Umfeld, wenn das SUV bei Dunkelheit entriegelt wird. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Santa Fe serienmäßig.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Im Santa Fe kann man die Keyless-Funktionen nicht über das Bordmenü deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 495 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Santa Fe geringfügig größer ausgefallen als beim Vorgänger.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Santa Fe hat in der Premium-Ausstattung eine elektrisch angetriebene Heckklappe serienmäßig. Bleibt man kurz hinter dem Fahrzeug stehen, öffnet sich die Heckklappe automatisch - praktisch, wenn man gerade beide Hände voll mit dem Einkauf hat. Weniger praktisch allerdings, wenn man nur so hinterm Auto steht und sich dann von alleine die Klappe öffnet; diese Funktion lässt sich aber im Bordmenü abstellen. Die Heckklappe öffnet sehr hoch, groß Gewachsene etwa bis 1,94 m können darunter noch stehen, ohne sich den Kopf anzustoßen; erst wenn man noch größer ist sollte man darauf achten, sich nicht am abstehenden Schloss zu stoßen. Weniger praktisch ist die sehr hohe Ladekante, sie liegt 79 cm über der Straße; immerhin stört innen keine Stufe, die

eineinhalb Zentimeter zwischen Kofferraumboden und Ladekante sind nicht der Rede wert. Die Ladeöffnung ist hoch und breit, der Kofferraum so mit großen Gegenständen günstig zu beladen. Die finden auch problemlos Platz, weil das Ladeabteil großzügig dimensioniert ist und ein günstiges Format hat. Dabei kann das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

⊖ Für den Kofferraum gibt es nur eine Leuchte oben mittig am Dachhimmel - das ist etwas wenig, um das Ladeabteil gut zu erhellen. Überdies bleibt es bei geschlossenem Gepäckraumrollo darunter dunkel.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar - von der Rückbank oder vom Kofferraum aus, dort sogar per Knopfdruck elektrisch betätigt. Für die Gurte gibt es extra Halterungen, aber auch wenn man diese nicht benutzt, besteht keine Einklemmgefahr für sie. Unter dem Kofferraumboden gibt es mehrere praktische Fächer, neben der Gepäckraumabdeckung haben weitere Utensilien wie das

Bordwerkzeug und Verbandkasten sowie Warndreieck Platz. Es gibt vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens, dort lässt sich das beigelegte Netz einspannen und kleinere Gegenstände vor verrutschen sichern.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz gibt es nicht, es fehlen auch die nötigen Aufnahmen am Dachhimmel.

2,0 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite justieren. Der Ganghebel liegt gut zur Hand, auch wenn er etwas tief positioniert ist. Die Pedale sind günstig 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, es besteht aus drei mechanischen Anzeigen an den Seiten und einem großen Monitor mittig, der aber wiederum einen analogen Tacho anzeigt. Die Anzeigen sind tagsüber wie nachts sehr gut ablesbar. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Hyundai hat das Multimediamenü verständlich strukturiert, es ist aber umfangreich. Nicht optimal: Manche Einstellungen müssen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden. Auf Fahrsicherheit bedacht lässt der Santa Fe die meisten Fahrzeugeinstellungen im Menü während der Fahrt nicht zu; dafür muss das Auto stehen

und die Handbremse angezogen sein. Das Klimabedienteil ist mit überdurchschnittlich großen Tasten übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer;



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und logisch aufgebaut, das Multimediamenü benötigt aber eine gewisse Eingewöhnungszeit.

auch die Positionierung geht noch in Ordnung, der Blick beim Bedienen muss nicht zu weit von der Fahrbahn abgewendet werden.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die

elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - erfreulicherweise für alle vier Scheiben, denn gerade für die hinteren Fenster ist ein Einklemmschutz wichtig, weil kleine Kinder meist dort sitzen.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Alles, was es an Multimedia-Ausstattung für den Santa Fe gibt, ist in der Premium-Variante serienmäßig an Bord. Dazu gehört neben einem Radio mit DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung auch ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen über TomTom Live Services. Für letztere wird allerdings ein Handy benötigt, dessen Datenvolumen genutzt wird, hier sollte man also den Datenverbrauch im Auge behalten oder gleich eine Flatrate nutzen. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder

Android Auto ist auch möglich. Hyundai verbaut serienmäßig ein Premium-Lautsprechersystem von KRELL mit zehn Lautsprechern inklusive Subwoofer, das einen guten Klang bietet. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse und 12-V- bzw. 230-V-Steckdosen, verteilt von vorn bis in den Kofferraum. Sogar einen klassischen AUX-Anschluss findet man noch. Der SD-Karten-Slot ist versteckt hinter dem Infotainment-Bildschirm, er nimmt die Karte mit dem Navi-Kartenmaterial auf. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man jedoch vergeblich.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Santa Fe bietet reichlich Platz im Innenraum, wie von einem großen SUV zu erwarten. Vorn reicht der Platz locker für 1,95 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter

nach hinten schieben lassen; die Kopffreiheit würde auch für über 2,15 m große Menschen noch ausreichen. Breit genug ist der Innenraum vorn ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp zwei Meter große Personen Platz; begrenzend wirken hier die Kopffreiheit und Beinfreiheit weitgehend gleich. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite üppig, für drei Erwachsene wird es enger - nur für kürzere Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet. Für einen luftigen Eindruck empfiehlt sich das große, optionale Panorama-Schiebedach, es bietet eine tolle Aussicht gen Himmel; unter Umständen schränkt es die Kopffreiheit etwas ein, hier empfiehlt sich also eine Sitzprobe vor dem Kauf.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m Größe bequem Platz.

2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Santa Fe bietet eine gute Variabilität des Innenraums. Die hintere Sitzbank kann asymmetrisch geteilt längs verschoben und ihre geteilte Lehne in der Neigung justiert werden. Einzig der Ausbau der Sitze ist nicht ohne weiteres möglich. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und selbstverständlich Becherhalter. In den ausreichend großen Türfächern können auch 1-l-Flaschen verstaut werden. Sogar an ein Brillenfach hat Hyundai gedacht,

praktisch z.B. im Spanienurlaub, weil dort immer eine Ersatzbrille mitgeführt werden muss. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch Flaschen, es gibt Lehnentaschen und Becherhalter. Die Bordmappe mit den Bedienungsanleitungen hat eine beinahe monströse Größe, trotzdem bleibt etwa ein Drittel des Handschuhfachs noch nutzbar, wenn sie dort verstaut ist; es ist überdies beleuchtet und kühlbar.

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Für den Santa Fe gibt es nur das Standard-Fahrwerk, adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar. Das große SUV bietet insgesamt einen ordentlichen Federungskomfort, tendenziell ist der Koreaner eher straff als wankend unterwegs. Bei der Premium-Ausstattung sind 19 Zoll Räder Serie, mit ihrem hohen Gewicht sind sie auch nicht unbedingt förderlich für geschmeidiges Abfedern schlechter Fahrbahnen. Innerorts kann der Santa Fe recht passabel federn, kurzweilige Fahrbahnen und Einzelhindernisse kommen aber durchaus etwas deutlicher bis zu den Insassen durch. Mit

zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße schluckt das Fahrwerk wellige Fahrbahnen besser, die Karosserie ist aber viel in Bewegung. Auf der Autobahn fühlt sich der Hyundai eher wohl und federt angemessen, es kommt selbst bei hohen Geschwindigkeiten kein unsicheres Fahrgefühl auf; über bestimmten regelmäßigen Bodenwellen und mit hohen Geschwindigkeiten tritt aber eine gewissen Stuckerneigung auf.

2,3 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung, der Seitenhalt ist angemessen. Man wird nicht eingeeignet, rutscht in Kurven aber auch nicht hin und her. Die elektrische Sitzeinstellung (Fahrerseite mit Memory-Funktion) ist Serie. Der linke Sitz bietet viele Einstellmöglichkeiten (u. a. Sitzneigung), eine elektrisch verlängerbare Sitzfläche und eine 4-Wege-Lendenwirbelstütze. Auf der Beifahrerseite muss man mit weniger Variabilität auskommen, die Sitzflächenlänge ist fix und eine Lordosenstütze gibt es gar nicht.

In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Selbst Erwachsene können dort angenehm über längere Zeit sitzen, immerhin kann man die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen.

⊖ Auf dem Mittelplatz sitzt man dagegen unbequem, die Rückbank ist in diesem Bereich erhöht, wenn auch nicht zu straff gepolstert. Immerhin stört dort kein Mitteltunnel.

2,6 Innengeräusch

Der Santa Fe ist insgesamt gut gedämmt, die vorderen Scheiben in Doppelverglasung tragen ihren Teil dazu bei. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Geräuschpegel von 67,3 dB(A) - das ist leise genug für Gespräche in normaler Lautstärke. Der Motor bleibt dabei dezent im Hintergrund, unter Last und beim Ausdrehen ist er zwar deutlich

wahrnehmbar, aber nicht störend. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo etwas lauter. Windgeräusche fallen aber nicht explizit auf, sie tragen nur zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

1,7 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik gibt es für den Santa Fe ab Werk. Einstellbare Intensitätsmodi gibt es nicht, ebenso kann die Umluftsteuerung nicht automatisch geregelt werden. Dafür sind im Hyundai serienmäßig Sitzheizung vorne und für die hinteren äußeren Sitzplätze sowie eine Sitzlüftung für die Vordersitze verbaut. Auch das Lenkrad lässt sich standardmäßig beheizen. Die Mittelausströmer in Reihe zwei sind immer an Bord.

Ebenso serienmäßig erhält der Santa Fe Premium getönte Scheiben hinten und Rollos in den hinteren Türen.

⊖ An den Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden - das ist in dieser Preisklasse inakzeptabel.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Hyundai holt aus 2,2 Liter Hubraum mit einem variablen Turbolader 200 PS und ein maximales Drehmoment von 440 Nm. Das Drehmoment liegt damit zwar nur 10 Prozent über dem des Zweiliter-Diesels, fühlt sich aber ungleich fülliger an, weil es über einen weiten Drehzahlbereich bereitsteht. Der Santa Fe ist mit dieser Motorisierung trotz seines enormen Leergewichts von über 1,9 Tonnen flott unterwegs, ein Zwischenspur von 60

auf 100 km/h ist in knapp 5,1 Sekunden erledigt. Für den gleichen Tempozuwachs benötigt man allein im 4. Gang 7,1 Sekunden, im 5. Gang 10,1 Sekunden und im 6. Gang 14,6 Sekunden - an diesen Werten zeigt sich die gute Durchzugskraft des Vierzylinder-Dieselmotors, denn er hat an dem allradgetriebenen SUV schon zu schleppen. Mit dieser Motorisierung kann man durchaus einen gewissen Fahrspaß haben, mehr Leistung muss im Alltag nicht sein.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel tritt der 2.2 CRDi mit anständiger Laufkultur auf. Gerade im mittleren Drehzahlbereich läuft er kultiviert und vibrationsarm. Nur bei niedrigen Drehzahl unterhalb von 1.500 1/min dringen leichte Vibrationen bis in den Innenraum, hauptsächlich am Lenkrad zu spüren. Dann wird er auch etwas brummig, das beschränkt sich aber auf die höheren Gänge. Beim

Ausdrehen wiederum wird das Aggregat etwas lauter, wenn deutlich über 3.500 1/min anliegen. Seine Leistung entfaltet der Turbodiesel sehr gleichmäßig und homogen, er reagiert auch gut auf Gasbefehle - der etwas größere Hubraum gegenüber den typischen Zweiliter-Aggregaten macht sich hier positiv bemerkbar.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist präzise und verbindlich geführt und lässt sich leicht schalten. Die Wege sind dabei nicht zu lang. Den Rückwärtsgang kann man einfach einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknäuf abgesichert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang und einer automatischen leichten Drehzulanhebung im Kupplungsschleifpunkt gut, einen gefühlvollen Kupplungsfuß sollte man aber trotzdem mitbringen; es braucht etwas Konzentration für saubere Gangwechsel ohne leichte Schaltschläge. Insgesamt ist das Getriebe passend lang übersetzt (2.400

1/min bei 130 km/h), der per Turbolader aufgeladene Motor kommt damit gut zurecht - man kann auch schaltfaul ausreichend zügig unterwegs sein. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion wie auch die Schaltpunktanzeige arbeiten einwandfrei und praxistauglich. Eine Berganfahrhilfe ist vorhanden, durch kurzzeitiges automatisches Halten der Bremse kann man an Steigungen ohne Zurückrollen anfahren. Da für den Handschalter keine elektrische Parkbremse lieferbar ist, gibt es auch keine Autohold-Funktion.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Das Fahrwerk des neuen Santa Fe ist sicher abgestimmt. Allerdings machen es der höhere Schwerpunkt und das hohe Gewicht sowie gewisse Komfortansprüche den Entwicklern nicht leicht, erst recht, wenn man nicht auf ein elektronisch geregeltes Fahrwerk zurückgreifen kann. Bei schnellen Lenkmanövern sowie beim Beschleunigen und Bremsen sind spürbare Aufbaubewegungen vorhanden, diese erweisen sich aber als unkritisch. Der Geradeauslauf ist gut, Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen beeindruckt das große SUV nur wenig. In zu schnell angegangenen

Kurven schiebt der Koreaner gutmütig über die Vorderräder nach außen und bremst sich dabei ab, einsetzendes Übersteuern wird vom ESP rechtzeitig abgefangen. Beim ADAC Ausweichtest fällt auf, dass das ESP sehr unterschiedlich regelt. Lenkt der Fahrer sachte und moderat, greift das ESP nur wenig ein und lässt für ein solches Fahrzeug recht hohe Geschwindigkeiten zu, so dass man bis in den Grenzbereich fast sportlich fahren kann. Allerdings liegt der Grenzbereich konstruktionsbedingt nicht besonders hoch, im Bereich um 90 km/h kommt das SUV an seine Grenze und ESP beginnt nachdrücklich zu regeln.

Diese ausgeprägten Regelungseingriffe hat man auch bei schreckhafter Reaktion, dann wird erhebliches Untersteuern ausgelöst, um ein mögliches Kippen oder Schleudern zu unterbinden. Letzteres klappt soweit, allerdings ist der Santa Fe währenddessen kurzzeitig nicht mehr lenkbar und stur geradeaus unterwegs. Dieses Verhalten ist wiederum wenig fahrdynamisch, es geht aber mit deutlichem Geschwindigkeitsabbau einher.

⊕ Dank automatischem Allradantrieb hat man mit dem Santa Fe stets einwandfreie Traktion, je nach Fahrmodus wird die Kraft von Anfang an an alle Räder abgegeben, die Elektronik wartet nicht erst auf Schlupf an den Vorderädern.

2,4 Lenkung

⊕ Hyundai macht bei der Lenkung laufend Fortschritte. So auch beim neuen Santa Fe, der wieder etwas besser als der Vorgänger ist. Seine Lenkung spricht gut an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden passend umgesetzt, das Gefühl um die Mittellage geht in Ordnung und ist der Zielgenauigkeit zuträglich. Der gewünschte Kurs lässt sich problemlos ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind - die Präzision einer guten Limousine kann das große SUV aber nicht bieten. Insgesamt ist die Lenkung gut zum Fahrzeug passend und unauffällig ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,5 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag schön direkt, ohne gleich nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl variieren.

2,5 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Santa Fe durchschnittlich 35,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein noch gutes Ergebnis. Die Leistungsfähigkeit der Bremsanlage lässt auch nicht nach, wenn sie stärker beansprucht wird. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei.

1,9 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In den neuen Santa Fe verbaut Hyundai eine Menge Assistenzsysteme. Neben dem obligatorischen ESP sind auch eine Kollisionswarnung sowie ein vorausschauendes Notbremssystem an Bord. Beim rückwärts Ausparken wird der Fahrer über die hinteren Radarsensoren vor

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

kreuzendem Verkehr gewarnt. Die automatische Distanzregelung ACC ist den Automatik-Varianten vorbehalten, im Testwagen mit Handschaltung ist nur ein Tempomat und ein Geschwindigkeitsbegrenzer verbaut. Darüber hinaus sind die Verkehrszeichenerkennung, der Spurhalteassistent (der auch als Spurverlassenswarner arbeiten kann), der Spurwechselassistent und die Müdigkeitserkennung aufpreisfrei dabei. Hilfreich sind

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für den neuen Santa Fe gibt es noch keinen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm. Der technisch verwandte KIA Sorento konnte 2014 mit 90 Prozent ein gutes Ergebnis erzielen; für den Santa Fe ist mit einem ähnlich guten Abschneiden zu rechnen. Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zwei Meter Größe. Die Insassen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Die E-Call-

2,4 Kindersicherheit

⊕ Ein Crashtestergebnis nach Euro NCAP Norm lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor. Der Santa Fe eignet sich recht gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen, sowohl mit dem Gurt als auch über Isofix; es gibt dort auch eine i-Size-Freigabe. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen ebenfalls Isofixhalterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich, die Gurtgeometrie erweist sich aber als nicht ganz ideal. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Alle elektrischen Fensterheber wie auch die elektrische Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

3,1 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis für den Fußgängerschutz gibt es noch nicht, der technisch verwandte KIA Sorento hat 2014 ein Ergebnis von 67 Prozent erzielt, ein nur mäßiges Resultat. Da beim Santa Fe keine speziellen Schutzmaßnahmen wie Außenairbags verbaut sind, ist für dieses SUV auch ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Problematisch sind bei

auch das Head-Up-Display, das seine Inhalte in die Windschutzscheibe projiziert, und das direkt messende Reifendruckkontrollsystem. Vor dem Aussteigen werden die Insassen gewarnt, wenn sich Fahrzeuge von hinten nähern. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen, ab Stillstand aktiviert sich die Warnblinkanlage.

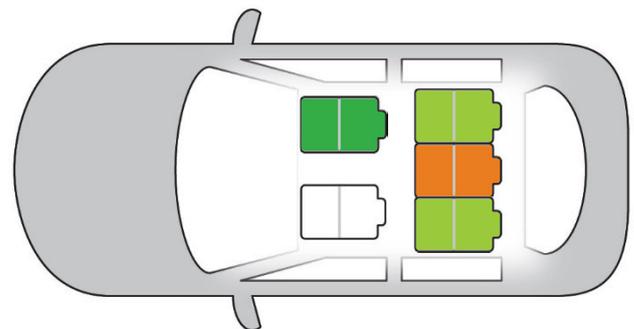
Funktion bei einem Notfall wird über ein gekoppeltes Handy umgesetzt.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

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)

dieser Fahrzeuggattung meist die Vorderkante der Motorhaube und die harten bzw. verstärkten Bereiche rund um die Frontscheibe.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

4,3 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit dem 2,2-l-Turbodiesel liegt der Verbrauch des Santa Fe im EcoTest bei 7,0 Liter Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 220 g/km - dafür gibt es nur noch 10 von 60 möglichen Punkten. Innerorts verbrennt das große SUV 6,8 l, außerorts 6,2 l und auf der Autobahn 8,2 l Diesel alle 100 km - Allradantrieb, der große Aufbau und das hohe Gewicht fordern ihren Tribut.

3,6 Schadstoffe

Der Motor ist zwar schon aus dem Vorgänger bekannt, Hyundai hat ihn aber überarbeitet und eine optimierte Abgasreinigung verbaut. Oxi-Kat und Partikelfilter waren schon bekannt, neu ist die Kombination aus NO_x-Speicherkat und SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung. So optimal scheint im Santa Fe die Stickoxid-Reduzierung noch nicht zu funktionieren, denn ausschließlich in diesem Bereich verliert das SUV Punkte und landet am Ende bei 24 von 50 möglichen Punkten für die Schadstoffe. Ausgerechnet in den WLTC-Zyklen mit geringerer Last sind die NO_x-Emissionen erhöht, im sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus

3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der neue Santa Fe kostet mit dem stärkeren Dieselmotor, Allradantrieb und Handschaltung in der höchsten Ausstattungsvariante Premium knapp 50.000 Euro - eine Menge Geld und daher kaum als Schnäppchen zu bezeichnen. Der Preis relativiert sich aber, wenn man die umfangreiche Serienausstattung betrachtet. Es ist alles an Bord, was Hyundai für dieses Modell anbietet; nur zwei Extras sind noch verfügbar, ein Panorama-Schiebedach und die Metallic-Lackierung. Eine Überlegung wert ist auch die Variante mit Automatikgetriebe. Denn für 2.400 Euro Aufpreis erhält man nicht nur eine gute Achtgang-Wandlerautomatik, sondern auch ein 360°-Kamerasystem, "Drive Modes", einen aktiven Totwinkelassistenten sowie die automatische Abstandsregelung ACC - das alles ist für den Handschalter nicht lieferbar. Zu beachten bei der Automatik-Variante: Die Anhängelast darf hier nur maximal zwei Tonnen betragen, 500 kg weniger als beim Handschalter. Ein gewichtiges Argument für den Koreaner ist auch die fünfjährige Garantie - ohne Kilometerbegrenzung für Privatkunden. Die jährliche Steuer liegt bei 335 Euro (Berechnung noch nach NEFZ-CO₂-Wert), teuer kommt die Versicherung auf-

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	68	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	62	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	82	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

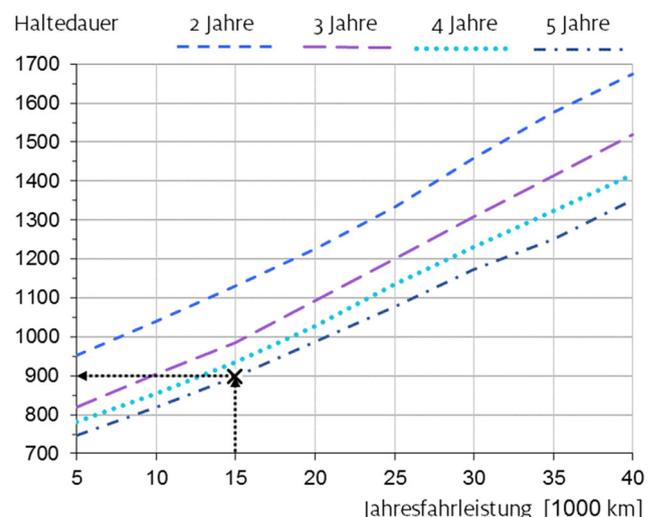
Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

funktioniert die Abgasreinigung komplett einwandfrei. Zusammen mit den CO₂-Punkten erlangt der Santa Fe 2.2 CRDi 34 Punkte und damit zwei von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

grund der gehobenen Typenklassen (Haftpflicht 20, Teilkasko 25 und Vollkasko 24).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 898 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Santa Fe 2.4 GDI Select 4WD Automatik	Santa Fe 2.0 CRDi Select 2WD	Santa Fe 2.2 CRDi Trend 2WD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2359	4/1995	4/2199
Leistung [kW (PS)]	136 (185)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	238/4000	400/1750	440/1750
0-100 km/h [s]	10,4	10,3	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	193	203
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,3 S	5,7 D	6,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	215	151	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/24	20/25/24	20/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	288	302	337
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	797	711	842
Preis [Euro]	35.470	35.070	42.000

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl. Turbodiesel, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat, NOx-Speicherkat, DPF	
Hubraum	2.199 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß	158 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.770/1.890/1.705 mm
Leergewicht/Zuladung	1.925/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	625/1.695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	n.b.

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,1/10,1/14,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 101V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	12,1/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/6,2/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	183 g/km (WTW* 220 g/km)
Reichweite	1.010 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	1.905/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	495/895/1.635 l

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

Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	99 Euro
Fixkosten	154 Euro	Wertverlust	523 Euro
Monatliche Gesamtkosten	898 Euro		
Steuer pro Jahr	335 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/24		
Basispreis Santa Fe 2.2 CRDi Premium 4WD	49.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.570 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

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/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	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
Metalliclackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: Oktober 2018
Test und Text: M. Ruhdorfer