



Hyundai Tucson 1.6 CRDi 48V-Mildhybrid Prime Allrad DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Ein SUV mit fast 1,7 Tonnen Lebergewicht und 136 PS - das klingt nach mühsamer Fortbewegung. Stimmt im Falle des Hyundai Tucson aber nicht, denn nicht nur drückt der 1,6 Liter große Diesel stämmige 320 Nm, sondern wird der Verbrenner noch von einem Startergenerator mit bis zu 16 PS unterstützt. Die Energie dazu bekommt der Elektromotor vom kleinen Lithium-Polymer-Akku mit 0,44 kWh Kapazität, den Hyundai unter dem Gepäckraumboden verstaut hat. Mit dieser Kraft der zwei Herzen beschleunigt der Tucson natürlich immer noch nicht wie ein Sportwagen, das will er aber auch nicht sein. Er zieht sich mit seinem Drehmoment zügig aus dem Drehzahlkeller und drückt bis in mittlere Drehzahlbereiche munter weiter. Moderiert wird die Kraftentfaltung vom Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, das den Job angenehm unauffällig macht. Bedient wird es wie bei einigen modernen Hyundais über Knöpfe auf der Mittelkonsole - zunächst ungewohnt, aber bei einem Automatikgetriebe absolut sinnvoll, denn so ist die Mittelkonsole aufgeräumter. Die Reifen auf dem Testwagen harmonisieren offensichtlich prima mit dem Hyundai, denn nicht nur zeigt er sich im Ausweichtest überaus agil und schnell, auch ist das Ergebnis der Bremswegmessung beeindruckend: Unter 33 Meter braucht es zum Stillstand aus 100 km/h. Das ist dann tatsächlich Sportwagenniveau. Der Tucson Prime ist überaus gut ausgestattet, von Assistenzsystemen über Klimatisierungsautomatik bis hin zu belüfteten Sitzen vorn und beheizten Sitzen hinten - alles ist an Bord. Bezahlen muss man das Ganze dann aber eben doch, und so ist der hohe Grundpreis von 45.200 Euro kein Wunder. **Konkurrenten:** u. a. KIA Sportage, Mazda CX-5, Renault Arkana, Skoda Karoq, Subaru XV, VW Tiguan.

- ⊕ gute aktive und passive Sicherheit, umfangreiche Serienausstattung, gutes Platzangebot, sehr kurze Bremswege, 5 Jahre Garantie ohne Kilometer-Begrenzung
- ⊖ hoher Grundpreis, unter Vollast leicht erhöhter Stickoxid-Ausstoß

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Karosserie des Tucson hat Hyundai ordentlich gefertigt, die Bauteile sind weitgehend sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, sodass die Spalten gleichmäßig und meist schmal verlaufen. Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes und nüchternes Design sowie die guten Materialien im oberen Bereich. Zwei silberne Zierlinien, die sich von der Armaturentafel bis in die hinteren Türverkleidungen erstrecken, werten den Innenraum optisch auf. Nur die obere Hälfte des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorn und hinten sind geschäumt. Die Verarbeitung ist weitgehend tadellos,

2,9 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,1 l/100 km hat der Tucson 1.6 CRDi mit dem 48-Volt-Mildhybridsystem mit dem 54 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 885 km. Die Zuladung von bis zu 522 kg beim Testwagen fällt reichlich aus, das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Der Hyundai bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können auf der serienmäßigen Dachreling Lasten bis zu 100 kg transportiert werden. Bis 1.650 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 steht

2,9 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 Rückfahrkamera weiter. Letztere lässt sich optional auf ein 360-Grad-Kamerasystem erweitern, einen Einparkassistenten, der das Fahrzeug automatisch in Parklücken manövriert, 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 – allerdings haben beide keinen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt 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. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und

einige Kunststoffteile knarzen allerdings auf schlechten Fahrbahnen oder beim Hindrücken.

⊖ Der Unterboden hätte im hinteren Bereich mehr Aufmerksamkeit verdient, er ist zerklüftet – keine guten Voraussetzungen für eine optimale Aerodynamik. 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.

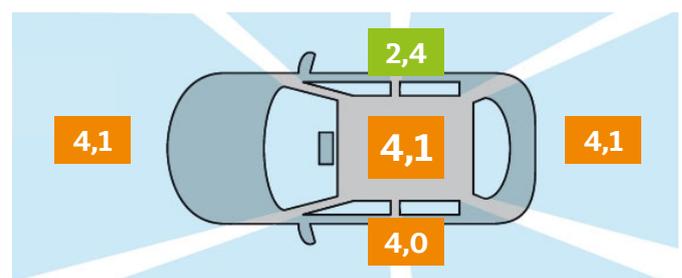
selbst dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg.

⊕ Der AdBlue-Tank wird praktischerweise über eine Öffnung direkt neben dem Diesel-Tankstutzen betankt.

⊖ Der Wendekreis des Tucson beträgt 11,8 m, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen 2,13 m auseinander – die Handlichkeit im dichten Stadtverkehr ist daher nicht optimal. Serienmäßig findet man lediglich ein Pannenset an Bord; ein Notrad oder gar ein vollwertiges Reserverad sind nicht erhältlich. Daher fehlen auch Bordwerkzeug und Wagenheber.

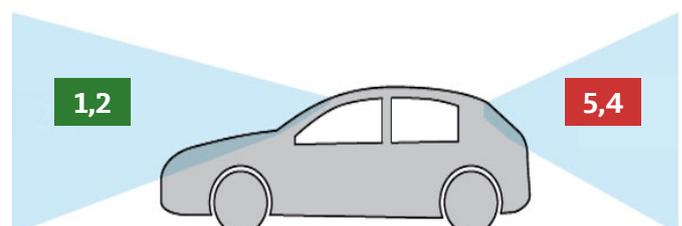
Rundumsicht

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.



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. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt „schattieren“. Leider fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Tucson bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um den Ein- und Ausstieg 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

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum des Tucson 1.6 CRDi Mildhybrid fasst unter der Kofferraumabdeckung 410 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 815 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.395 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden können Kleinigkeiten verstaut werden, mit 20 l ist das Volumen recht überschaubar.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch angetriebene Heckklappe ist in der Ausstattungslinie Prime serienmäßig an Bord; durch den schlüssellosen Zugang öffnet sich die Heckklappe dann sogar automatisch, wenn man mit dem Schlüssel bei sich hinter dem verriegelten Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion deaktivierbar). Manuell lässt sich die Klappe leicht anheben und über die günstige Griffmulde in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen. Das Gepäckraumrollo muss man manuell bedienen. Die



Die sehr breiten Dachsäulen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Tucson in der Prime-Ausstattung serienmäßig an Bord.

⊖ 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.



Mit 410 l Volumen bietet der Tucson viel Platz für das Gepäck.

Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: sie liegt 73 cm über der Straße, das Gepäck muss entsprechend weit angehoben werden. Beim Ausladen freut man sich dann immerhin darüber, dass der Kofferraumboden auf einer Höhe mit der Kofferraumkante liegt. Die Heckklappe öffnet bis maximal 1,88 m hoch – groß gewachsene Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht am etwas abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

Im Fahrzeugmenü lässt sich die Öffnungshöhe reduzieren, um nicht am Garagendach anzustoßen.

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

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt 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 sinnvoll konstruiert, beispielsweise können die äußeren Gurte beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt werden. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist sowohl von vorn als auch vom Kofferraum aus möglich, diese klappen

nach der Entriegelung federvorgespannt um. Im Kofferraum gibt es Taschenhaken und Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich das beim Tucson Prime serienmäßige Gepäcknetz einspannen lässt.

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

2,1 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite angepasst werden. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es ist sogar ein stehendes Gaspedal verbaut und am Bremspedal befindet sich ein Unterrutschschutz. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Die Getriebewähltasten sind gut erreichbar. Das digitale Kombiinstrument ist klar gezeichnet und auch die Anzeige zwischen den Rundinstrumenten gut ablesbar. Der 10,25 Zoll große Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. 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. Zudem sind die Tasten für Grundfunktionen und die Temperatureinstellung nicht haptisch erfühlbar. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik.

⊖ Die Touchfunktion ersetzt für viele Funktionen haptische Bedienelemente, entsprechend hoch ist das Ablenkungspotenzial während der Fahrt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich in der Mittelkonsole recht viele Touchflächen befinden, die nicht sonderlich groß geraten sind.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum machen einen guten Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Prime-Ausstattung ist der Tucson umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB+ Empfang, Apple CarPlay und Android Auto sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert Hyundai immer mit. Die Fahrtrouten können nun in der Bluelink Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und

Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über die üblichen Umfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten, für die vorderen Plätze sowie im Kofferraum gibt es zudem 12-V-Steckdosen. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man

bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als Prime kommt der Tucson ab Werk mit einem Soundsystem von Krell, das über acht Lautsprecher, einen Subwoofer sowie einen Verstärker verfügt. Der neue Hyundai Tucson Hybrid verfügt zudem über die so genannten Bluelink Telematikdienste, die zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a.

Verkehrsinformationen, Wetter, Tankstellen, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglicht. Mittels der Smartphone App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen werden.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für gut 1,95 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.

Das optionale Panorama-Glasdach lässt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen trotzdem circa 2,00 m große Personen Platz – limitierend ist dabei die Kopffreiheit, bei der Beinfreiheit würde es erst mit etwa 2,10 m Größe eng werden. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es allerdings etwas eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird lediglich durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert. Gegen Aufpreis gibt es ein Panorama-Schiebedach, das auch auf den hinteren Plätzen eine luftige Atmosphäre aufkommen lässt.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die dreigeteilt umklappbaren und in der Neigung verstellbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Bodenfächer hat der Tucson keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Smartphone, 1-l-Flaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß

und beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch abschließbar und bereits mit der dicken Bordmappe weitgehend ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die zumindest noch kleinere Flaschen passen.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Der Testwagen ist mit der optionalen Electronic Controlled Suspension (ECS) ausgestattet, das die Dämpferkraft an jedem einzelnen Rad adaptiv steuert. Dabei berücksichtigt das System Fahrbedingungen wie Straßenbelag, Geschwindigkeit, Beschleunigung, Bremsbedingungen und Kurvenfahrt. Im Normal- oder Eco-Modus bietet das SUV insgesamt einen guten Federungskomfort. Innerorts federt er angemessen und unauffällig, Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen allerdings deutlicher zu den Insassen durch. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Tucson gut: Hier sind die

Unebenheiten gut gedämpft, keine großartigen Stöße in der Lenkung spürbar und selbst das Wummern im Innenraum fällt nicht übermäßig auf. Auch Querfugen werden ordentlich verarbeitet und sind hauptsächlich akustisch präsent. Auf Landstraßen ist der Federungskomfort in Ordnung. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort ebenfalls leben, selbst wellige Fahrbahnen bei hohen Geschwindigkeiten werden gut geschluckt. Im Sport-Modus (Fahrmodusschalter) spricht der Tucson etwas straffer an.

2,5 Sitze

⊕ In der Prime-Ausstattung ermöglichen die beiden Vordersitze eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Der Fahrersitz ist zudem mit einer Zweiwege-Lordosenstütze sowie einer Memory-Funktion ausgestattet. 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 weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn 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 Mitteltunnel teilen.

3,1 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 68,5 dB(A) bei 130 km/h – ein passabler Wert. Unter Last und bei hohen Drehzahlen ist der Diesel durchaus präsent, diese braucht er aber selten. 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.

1,1 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie Prime ist der Tucson mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Zudem ist eine Sitzheizung vorn und hinten außen sowie Sitzbelüftung der Vordersitze inbegriffen. Auch eine Lenkradheizung,

abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sowie Sonnenschutzrollos an den Fondtüren hat jeder Prime an Bord.

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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Turbodiesel leistet 136 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 320 Nm bereit. Der Startergenerator kann den Selbstzünder mit maximal 12 kW/16 PS unterstützen – allerdings nicht in der Spitze, weshalb es bei der Gesamtleistung von 136 PS bleibt. Hyundai verspricht eine Beschleunigung in 11,6 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Gemessene 6,5 s für den

Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein ordentlicher Wert, wodurch sich Überholmanöver auf der Landstraße recht zügig erledigen lassen. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwas über einer Sekunde.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Diesel läuft recht kultiviert, Vibrationen sind gut vom Innenraum entkoppelt. Durch die Elektrounterstützung spricht der Antrieb noch etwas zackiger an, gerade bei niedrigen Drehzahlen, bei denen der Turbolader die Arbeit

noch nicht vollständig aufgenommen hat und ein niedriger Ladedruck zur Verfügung steht.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe überzeugt mit komfortablen Schaltvorgängen und einer harmonischen Schaltstrategie. Auch bei stärker durchgetretenem Gaspedal hält es nach Möglichkeit den Gang und lässt den Antrieb das Drehmoment nutzen. Somit wirkt die Motor-Getriebe-Einheit angenehm souverän. Möchte man die volle Leistung abrufen und tritt das Gaspedal voll durch, dauert es einen Tick zu lange, ehe das Getriebe den passenden Gang gefunden hat. Bedient wird das Getriebe über Tasten auf der Mittelkonsole - anfangs vielleicht ungewohnt, stellt man sich doch schnell darauf ein und erkennt keinen ernsthaften Nachteil im Vergleich zu einem Wählhebel. Für ein

Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung ist das Kriechverhalten gut gelungen, so lässt sich beispielsweise präzise rangieren. Trotz den sieben Gängen ist die höchste Fahrstufe nicht sonderlich lang übersetzt - bei Tempo 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit 2.450 Umdrehungen pro Minute. Möchte der Fahrer den Schaltzeitpunkt selbst bestimmen, kann er dies über die Schalt paddles am Lenkrad machen. Neben einer Berganfahrhilfe verfügt der Tucson zudem über eine Autohold-Funktion, die den Wagen zeitlich unbegrenzt festbremst.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 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 etwas 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. Lüpft 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. Auch bei Nässe kennt der Testwagen dank Allradantrieb kaum Traktionsprobleme. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Tucson

1.6 CRDi ein agileres Fahrverhalten als der Tucson Hybrid - im Vergleich ist der Diesel-Allradler geradezu ein Sportwagen, da er deutlich schneller durch den Parcours eilt. Gründe gibt es mehrere: Die Dieselve variante hatte zwar die gleiche Reifengröße, aber ein anderes Fabrikat auf den 19 Zoll großen Felgen. Zudem rekuperiert der Hybrid während des im Schubetrieb durchfahrenen Ausweichtests und baut so mehr Geschwindigkeit ab. Nicht nur im direkten Tucson-Vergleich, auch im Vergleich zu allen anderen Modellen im ADAC Autotest ist der getestete Tucson bei Bedarf richtig zügig unterwegs. Die Vorderachse spricht knackig auf Lenkbefehle an und das Heck folgt mit einer leichten Übersteuer-Tendenz, die agiles Kurvenfahren möglich macht.

2,1 Lenkung

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

Sport-Modus (Fahrmodusschalter) beeinflusst die Lenkunterstützung und ermöglicht eine bessere Lenkpräzision. Allgemein könnte die Lenkung noch ausgeprägter zentrieren. Mit 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt.

1,6 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tucson 1.6 CRDi Mildhybrid mit Allrad 32,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein äußerst guter Wert, der vor nicht allzu langer Zeit Sportwagen-Niveau war.

Wieder spricht einiges dafür, dass die montierten Reifen super mit dem Tucson harmonieren. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Tucson ist sehr umfangreich, vieles gibt es serienmäßig – zumindest in der hochwertigsten Ausstattungslinie Prime. Ein Notbremsystem samt Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie auch der Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht, beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und sogar die Funktion der Ausstiegswarnung übernimmt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Der optionale Autobahnassistent beinhaltet zudem die navigationsbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, die anhand der Kartendaten des Navigationssystems die Route des Fahrzeugs erkennt und beispielsweise vor einem Ortsschild, einem Kreisverkehr oder einer scharfen Kurve rechtzeitig die Geschwindigkeit reduziert. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

⊖ Ein Head-up-Display gibt es für den Tucson leider nicht.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind ebenso serienmäßig, wie auch der Center Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer, der ein Zusammenstoßen mit den Köpfen verhindern soll. Bis auf den Gurt des Fondmittelsitzes sind alle sowohl mit Gurtstraffer als auch mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,05 m einen sehr guten Schutz, sie sind allerdings nicht hinsichtlich des Abstands zum Kopf verstellbar. Die hinteren Kopfstützen bieten Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m Schutz. Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Der neue Tucson ist mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet – sie verhindert nach einem Unfall, dass das Auto unkontrolliert weiter rollt und gegebenenfalls erneut auf ein Hindernis trifft.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Die vorderen Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Eine Anzeige informiert den Fahrer über den Anschnallstatus auf der Rücksitzbank; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Vier stabile Verzurösen im Kofferraum ermöglichen eine Ladungssicherung über Kreuz.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren, wenn auch die Gurtenlenkpunkte nicht ideal sind. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen mit i-Size-Freigabe. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtenlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

2,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂

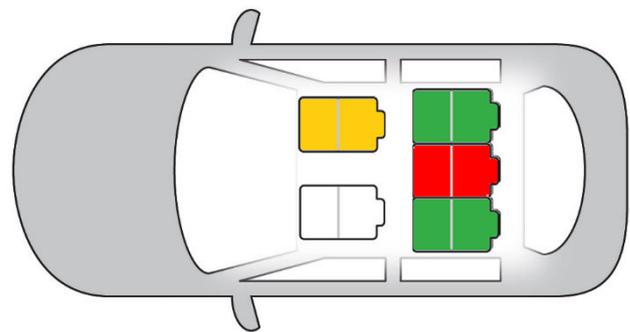
Im ADAC Ecotest konsumiert der Tucson 1.6 CRDi im Durchschnitt 6,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 192 g pro km. Dafür gibt es nur 19 von maximal 60 erreichbaren Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 7,4 l alle 100 km.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar. Die mittlere hintere Kopfstütze kann nicht so weit herausgezogen werden wie die äußeren.

Die elektrische Heckklappe hat keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

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)

⊕ Der City-Notbremsassistent erkennt Fußgänger und leitet bei Bedarf eine Vollbremsung ein, um einen Aufprall zu verhindern oder zumindest abzuschwächen. Der Mild-Hybrid gibt bei niedrigen Geschwindigkeiten im Elektro-Modus ein gut hörbares, aber nicht zu aufdringliches Geräusch von sich, um Fußgänger auf sich aufmerksam zu machen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffwerte sind annähernd durchgehend auf sehr niedrigem Niveau - mal wieder zeigt der ADAC-eigene Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil aber Schwachpunkte auf: Der Stickoxidausstoß erhöht sich in den Volllastphasen. Wenn auch der Tucson nicht über die Stränge

schlägt, führt dieses Ergebnis zu einer Abwertung. Der Tucson bekommt aber immer noch 45 von 50 Punkten, auch weil die anderen Schadstoffgruppen unauffällig sind. Die insgesamt erreichten 64 Punkte reichen für drei Sterne im Ecotest.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für den Tucson 1.6 CRDi Mildhybrid liegt in der Prime-Ausstattung und als Allradler bei mindestens 45.200 Euro. Das ist eine Menge Geld für ein SUV der unteren Mittelklasse. Als Argument für den hohen Kaufpreis muss die umfangreiche Komfort- und Assistenzausstattung herhalten, die tatsächlich viele Annehmlichkeiten wie das Navigationssystem und elektronische Helferlein wie ein Notbremsassistent mit Personenerkennung, adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und Verkehrszeichenerkennung beinhaltet. Optional gibt es darüber hinaus nur noch wenige Ausstattungsdetails wie beispielsweise das adaptive Fahrwerk, die Metallic-Lackierung, den Parkassistenten mit Fernbedienung sowie ein Panorama-Schiebedach. Die Kfz-Steuer beträgt 294 Euro pro Jahr.

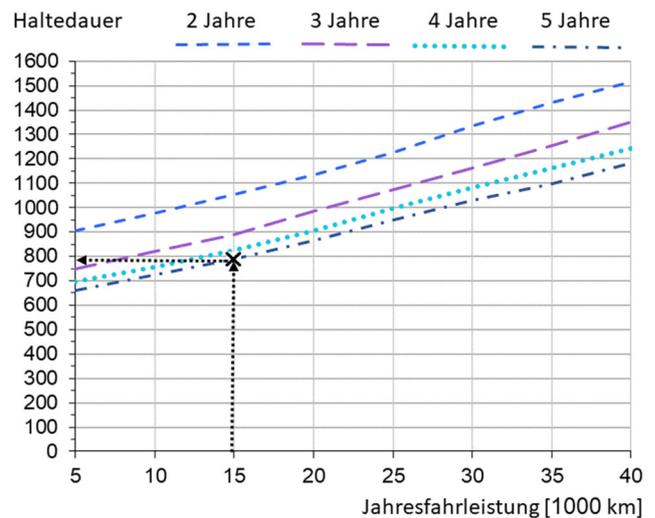
⊕ Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Garantie – eine solche Garantieleistung bekommt man bei anderen Herstellern meist nur gegen Aufpreis, dann aber mit Kilometerbegrenzung. Der Hyundai hat diese nicht. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf – allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlöscht. Alle 30.000 km oder alle 2 Jahre muss der Wagen zur Inspektion, Wenigfahrer freut das.

⊖ Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 18 noch moderat, Vollkasko- (Klasse 23) und Teilkaskoversicherung

(Klasse 24) dagegen kommen teurer. Die Wartungsintervalle liegen bei 15.000 km oder alle 12 Monate, das ist gerade für Wenigfahrer nicht ideal und kostenintensiv.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 788 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 T-GDI	1.6 T-GDI 48V-Mild- hybrid iMT	1.6 T-GDI 48V-Mild- hybrid iMT	1.6 T-GDI Hybrid Auto- matik	1.6 T-GDI Plug-in-Hyb- rid Allrad Au- tomatik	1.6 CRDi	1.6 CRDi 48V- Mildhybrid DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	110 (150)	132 (180)	169 (230)	195 (265)	85 (116)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	250/1500	265/1500	350/1500	350/1500	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	10,3	10,3	9,4	8,0	8,2	12,1	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	189	189	205	193	191	175	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,3/7,0 S	5,9/6,8 S	5,8/6,7 S	4,9/5,9 S	-/1,4 S	4,8/5,6 D	4,4/5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	144/159	136/154	133/152	112/135	-/31	127/146	117/146
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/24	18/23/24	18/23/24	18/23/24	18/25/25	18/23/24	18/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	177	163	158	116	32	263	263
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	618	694	701	720	725	709	738
Preis [Euro]	26.800	30.500	31.400	35.400	42.350	31.600	34.900

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-Zylinder Dieselmotor (Mild-Hybrid (Diesel/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	158 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m ² /0,315
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.865/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.665/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	546/1.725 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.650 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nošovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,7 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	11,8/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,4/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	160 g/km (WTW* 192 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.678/522 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/815/1.395 l

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

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	461 Euro
Monatliche Gesamtkosten	788 Euro		
Steuer pro Jahr	294 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24		
Basispreis Tucson 1.6 CRDi 48V-Mildhybrid Prime Allrad DCT	45.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.12.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.290 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.335 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * 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	980 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/500 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
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
Spurwechselsassistent	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 (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Februar 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.