



## Hyundai Santa Fe SEVEN 2.2 CRDi Signature 4WD DCT

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (148 kW/202 PS)

Handelt es sich beim aktuellen Santa Fe nun um ein neues Modell oder lediglich ein Facelift? Die Blechteile wurden jedenfalls nicht angefasst, lediglich Front- und Heckschürze samt den Leuchten bekamen ein neues Design. Unter Blech hat sich jedoch mehr getan. Der Santa Fe teilt sich die Technik zu großen Teilen mit der ebenfalls noch taufrischen Neuauflage des KIA Sorento. Die Koreaner sprechen daher von einem „umfangreichen Facelift auf einer komplett neuen Fahrzeugplattform“. Gegenüber dem erst 2018 präsentierten Vorgänger hat das aktuelle Modell besonders auf den Gebieten Konnektivität und Fahrerassistenz zugelegt und befindet sich nun wieder auf Augenhöhe mit der Konkurrenz. Das Cockpit wurde ebenfalls überarbeitet und überzeugt mit weitgehend intuitiver Bedienung und noblemben Ambiente. Als Antriebsquelle stehen ein Hybrid, ein Plug-in-Hybrid sowie der getestete Diesel zur Wahl. Der 2,2 l große Selbstzünder leistet 202 PS und entwickelt bis zu 440 Nm, die er an ein neues Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe abgibt. Für die meisten Kunden dürfte diese Antriebskombination die erste Wahl für den 1,9 t schweren Santa Fe sein. Sie bietet stets ausreichend Kraftreserven und geht dabei recht sparsam mit dem Kraftstoff um. Am großen Platzangebot und der guten Variabilität des optional siebensitzigen SUV hat sich hingegen ebenso wenig geändert wie an der bescheidenen Rundumsicht und den erhöhten Schadstoffemissionen bei hoher Lastanforderung. Alles in allem bekommt man mit dem neuen Santa Fe 2.2 CRDi ein ausgewogenes Fahrzeug, das der deutschen Premiumkonkurrenz nur wenig nachsteht, beim Preis-Leistungs-Verhältnis und den Garantieleistungen lässt der Koreaner die meisten Konkurrenten sogar ziemlich alt aussehen. **Konkurrenten:** u. a. BMW X3, KIA Sorento, Renault Koleos, Skoda Kodiaq, Toyota RAV4.

- +** großer und variabler Innenraum, gute Verarbeitungs- und Materialqualität, hohe Anhängelast (2,5 t), umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- mäßige Rundumsicht, erhöhte Emissionen

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,8**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>1,9</b>
	Stadtverkehr	<b>4,2</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>2,5</b>
	Transport	<b>1,5</b>
	Fahrspaß	<b>2,7</b>
	Preis/Leistung	<b>3,1</b>

Ecotest **★★☆☆☆**

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,0 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des neuen Santa Fe präsentiert 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 großflächig verkleidet. Im Innenraum merkt man das Bemühen um gute Qualität, hier muss sich der Koreaner vor der deutschen Premium-Konkurrenz nicht

### 2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,8 l/100 km ist mit dem 67 l großen Tank eine Reichweite von 985 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 l fassenden Tank mitgeführt. Der zusätzliche Tank lässt sich bequem von außen über einen Einfüllstutzen unter dem Tankdeckel befüllen. Der Santa Fe SEVEN bietet neben den vier vollwertigen und großzügigen Sitzplätzen und dem schmälere Mittelsitz in der zweiten Reihe zwei herausklappbare Sitze in der dritten Reihe, die erwachsenen Mitfahrern allerdings bei längeren Fahrten nicht zugemutet werden sollten.

Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 660 kg betragen – das sollte selbst bei sieben Insassen samt etwas Gepäck ausreichend sein. Der kräftige Dieselmotor mit Allradantrieb prädestiniert den Santa Fe zum Zugfahrzeug. Er darf bis zu 2,5 t ziehen, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt;

### 3,0 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. 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 Voll-LED-Scheinwerfer, die über

verstecken. Speziell in der Topausstattung Signature wirkt das Interieur mit dem zweifarbigen Cockpit samt Einsätzen in (Kunst)Leder, der Mittelkonsole mit der Optik von gebürstetem Aluminium und dem Dachhimmel in Wildlederoptik für ein Fahrzeug der Mittelklasse sehr wertig. Der Innenraum ist sorgfältig verarbeitet, selbst auf schlechten Straßen ist dem Santa Fe kein Klappern oder Knarzen zu entlocken.

ohne eigene Bremse ist das Gewicht des Anhängers auf die üblichen 750 kg begrenzt. 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.

⊖ Der Santa Fe ist nicht gerade ein 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. Hyundai stattet den Santa Fe serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset aus, ein Notrad samt Wagenheber und Bordwerkzeug sind für das siebensitzige SUV nicht vorgesehen.

dynamisches Kurvenlicht verfügen, sowie der Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblenden kann. Die Fahrbahnausleuchtung kann durchaus überzeugen, auch wenn der Lichtkegel etwas heller und homogener sein dürfte.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

Parksensoren an Front und Heck sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind beim Santa Fe Signature serienmäßig an Bord. Gleiches gilt für den Parkassistenten – allerdings verfügt dieser lediglich über eine Rangierfunktion, mit dessen Hilfe das große SUV via Fernbedienung geradeaus vor- und rückwärts fahren kann und sich somit in enge Parklücken oder Garagen manövrieren lässt.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, mit dem man den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen zu könnte. Ist der Warnblinker aktiviert, kann keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

### 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner höheren Karosserie bietet der Santa Fe gegenüber einer flachen Limousine Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit 61 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 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.

### 1,4 Kofferraum-Volumen

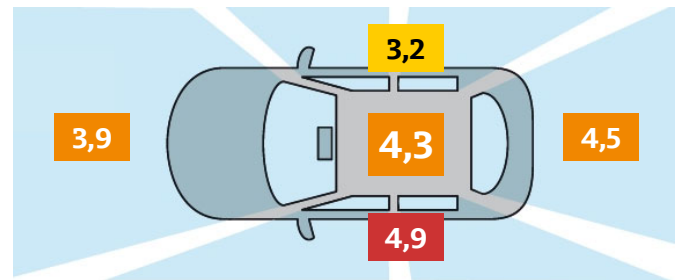
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 575 l. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf üppige 935 l. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch 16 Getränkekästen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 975 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.745 l Volumen verfügbar. Sind die beiden Sitze der dritten Reihe aufgeklappt, finden 135 l dahinter Platz.

### 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Santa Fe hat in der Signature-Ausstattung eine elektrisch angetriebene Heckklappe serienmäßig an Bord. 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,

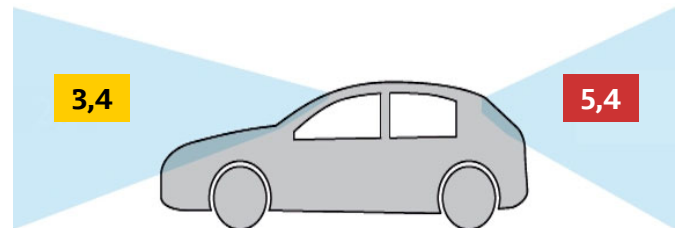
### Rundumsicht

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.



⊖ Der Santa Fe Signature ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber trotz des im Schlüssel verbauten Bewegungssensors einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Stattliche 575 l Gepäck fasst der Kofferraum des Santa Fe.

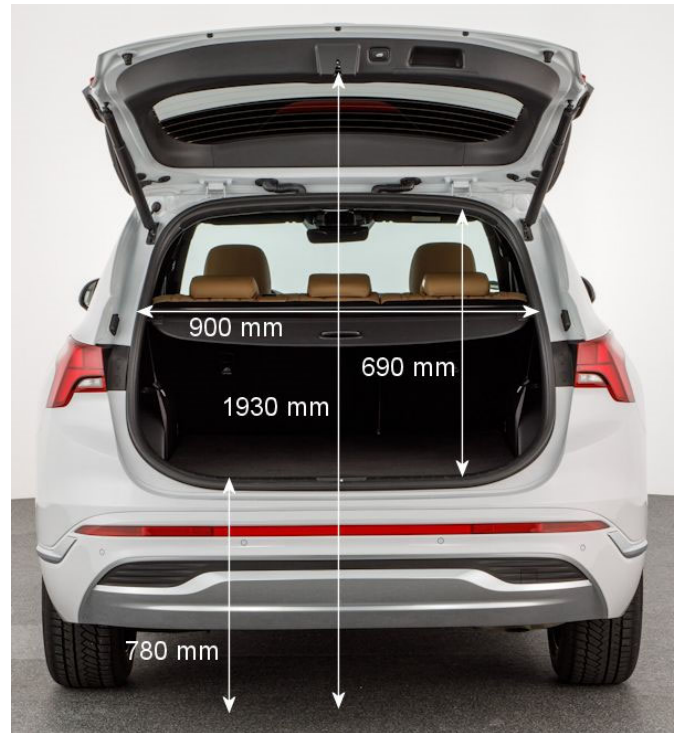
wenn man nur so hintern Auto steht und sich dann von alleine die Klappe öffnet; diese Funktion lässt sich aber im Bordmenü abstellen. Die Heckklappe öffnet sehr hoch, groß Gewachsene bis etwa 1,90 m können darunter noch stehen, ohne sich den Kopf anzustoßen. Weniger praktisch ist die sehr hohe

Ladekante, die sich 78 cm über der Fahrbahn befindet. 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 lässt sich auch mit großen Gegenständen problemlos beladen. Diese 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.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar – von der Rückbank oder vom Kofferraum aus sogar per Knopfdruck. Für die Gurte gibt es extra Halterungen, aber auch wenn man diese nicht benutzt, besteht keine Einklemmgefahr für sie. Unter dem Kofferraumboden gibt es beim siebensitzigen Santa Fe nur ein kleines Staufach, das Gepäckraumrollo, das Bordwerkzeug, der Verbandkasten sowie das Warndreieck finden darin trotzdem Platz. Es gibt zudem praktische Taschenhaken sowie vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens, dort lässt sich



Mit 78 cm liegt die Ladekante doch recht hoch.

das beigelegte Netz einspannen und kleinere Gegenstände vor verrutschen sichern.

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

## 2,1 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Das Cockpit des aktuellen Santa Fe zeigt sich stark überarbeitet. Zwar blieb die Grundarchitektur erhalten, durch das neue Design des Kombiinstrumentes, den größeren Touchscreen sowie die neu gestaltete Mittelkonsole wirkt es nun aber deutlich moderner. Die meisten Cockpits sehen heutzutage durch die Konzentration der Fahrzeugfunktionen auf den Touchscreen zwar sehr übersichtlich aus, die Bedienbarkeit leidet aufgrund der zahlreichen und umständlichen Bedienschritte jedoch stark. Beim Santa Fe haben die Entwickler einen anderen Weg eingeschlagen und sind dabei leider einen Schritt zu weit gegangen. Sage und schreibe 36 Tasten, drei Drehregler und zwei Kippschalter sind auf der Mittelkonsole untergebracht, wodurch die Mittelkonsole etwas überladen und unübersichtlich wirkt. Hinzu kommt, dass die Tasten mit der weißen Beschriftung auf grauem Untergrund nicht optimal zu erkennen sind – besonders bei heller Umgebung. Der 10,25 Zoll große Touchscreen überzeugt mit toller Graphik und einer eingängigen Menüstruktur. Erfreulicherweise verbaut

Hyundai weiterhin praktische Drehregler für Lautstärke und zum Zoomen bzw. Scrollen sowie Direktwahltasten für die



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können sich sehen lassen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, allerdings wirkt die Mittelkonsole mit unzähligen Schaltern und Reglern überfrachtet und unübersichtlich.

grundlegenden Funktionen (u. a. Radio, Media, Navi und Fahrzeugeinstellungen). Allerdings befinden sich diese nun nicht mehr direkt neben dem Touchscreen, sondern unterhalb der Lüftungsdüsen auf der Mittelkonsole, was die Bedienbarkeit durch die stärkere Blickabwendung verschlechtert. Das Kombiinstrument hat Hyundai ebenfalls neu gestaltet: Anstatt einer teildigitalen Anzeige kommt in den höheren Ausstattungslinien nun ein volldigitales 12,3 Zoll großes TFT-Display zum Einsatz. Es überzeugt nicht nur mit einer hohen Auflösung, auch die Ablesbarkeit von Drehzahlmesser und Tachometer – beide werden als Rundinstrumente dargestellt – ist hervorragend. Die Instrumente sehen zudem sehr edel aus und wechseln abhängig vom gewählten Fahrmodus ihr Design.

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Signature-Ausstattung ist der Santa Fe im Bereich Konnektivität gut aufgestellt. Ein Radio mit digitalem Empfang (DAB+), Apple CarPlay und Android Auto sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen ist Serie. 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-Anschlüsse und für die

Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite justieren. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Hyundai hat das Multimediamenü verständlich strukturiert, es ist aber umfangreich. Das separate Klimabedienteil wurde ebenfalls neu gestaltet, die Bedienbarkeit hat dabei allerdings etwas gelitten. Die Einheit befindet sich nun weiter unten auf der Mittelkonsole, die Temperatureinstellung erfolgt jetzt über Kippschalter anstatt mithilfe von praktischeren Drehreglern. Zudem wird die eingestellte Temperatur an anderer Stelle auf dem Touchscreen angezeigt.

Fondinsassen sogar eine 230-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als Signature kommt der Santa Fe ab Werk mit einem Soundsystem von Krell, das über acht Lautsprecher, einen Subwoofer sowie einen Verstärker verfügt.

Der neue Hyundai Santa Fe 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 ermöglichen. Mittels der Smartphone App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen werden.

## 2,0 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 2,10 m große Menschen noch ausreichen. Breit genug ist der Innenraum vorn ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

## 2,0 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 2 m große Personen Platz; begrenzend wirkt hier die Beinfreiheit, überm Kopf ist noch eine Handbreit Luft. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite üppig, für drei Erwachsene wird es etwas eng. 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 Platz.

⊖ Das Platzangebot in der dritten Sitzreihe ist Erwachsenen nur für kurze Strecken zuzumuten. Und das auch nur dann, wenn die Sitzbank davor etwas nach vorn geschoben ist.

## 2,4 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.

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. Das Handschuhfach hat eine ordentliche Größe und ist beleuchtet, lässt sich aber weder abschließen noch kühlen.

## 2,2 KOMFORT

### 2,8 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 Signature-Ausstattung sind 20-Zoll-Räder Serie, mit ihrem hohen Gewicht sind sie auch nicht unbedingt förderlich für geschmeidiges Abrollen. Innerorts absorbiert der Santa Fe Unebenheiten recht passabel, kurzweilige Fahrbahnen und Einzelhindernisse kommen aber etwas zu deutlich bis zu den Insassen durch. Mit

zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung sensibler 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 gewisse Stuckerneigung auf.

### 2,1 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 zusätzlich 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 Mittelunnel. Die ausklappbaren Sitze in der dritten Sitzreihe sind nicht unkomfortabel, die unbequeme Sitzposition mit stark angewinkelten Beinen allerdings für längere Strecken nicht geeignet.

### 2,7 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 ein Geräuschpegel von 68,0 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.

### 1,3 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik gibt es für den Santa Fe stets ab Werk. Ist der Santa Fe wie im Falle des Testwagens mit einer dritten Sitzreihe ausgerüstet, gibt es für die Insassen im Heck eine manuelle Klimaanlage. In der Ausstattung Signature sind Sitzheizung vorn 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. Getönte Scheiben ab der B-Säule und Rollos in den hinteren Türen bringt Santa Fe Signature ebenfalls serienmäßig mit.

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

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 2,2-l-Turbodiesel leistet 202 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von stattlichen 440 Nm. Der Santa Fe ist mit dieser Motorisierung trotz seines hohen Leergewichts von über 1,9 t flott unterwegs, ein Zwischenspur von 60 auf 100

km/h ist in 5,2 s erledigt. Hyundai gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,2 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 205 km/h an.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel wartet der 2.2 CRDi mit einer ordentlichen Laufkultur auf – und das, obwohl der überarbeitete Selbstzünder nun mit zu 2.200 bar einspritzt. Gerade im mittleren Drehzahlbereich läuft er kultiviert und vibrationsarm. Nur bei niedrigen Drehzahlen unterhalb von 1.500 1/min dringen leichte Vibrationen bis in den Innenraum, hauptsächlich am Lenkrad zu spüren. Auch bei sehr niedrigen

Drehzahlen verkneift sich der Santa Fe störendes Brummen, beim Ausdrehen wird das Aggregat jedoch etwas lauter, wenn es über 3.500 1/min dreht. Seine Leistung entfaltet der Turbodiesel sehr gleichmäßig und homogen und reagiert spontan auf Gasbefehle – der etwas größere Hubraum gegenüber den typischen Zweiliter-Aggregaten macht sich hier positiv bemerkbar.

### 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Santa Fe ist in Kombination mit dem Turbodiesel einzig mit einem neu entwickelten Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich – eine gute Entscheidung. Die Automatik macht ihre Sache gut und ist für ein großes SUV die passende Getriebeart. Das Getriebe schaltet im Alltag sehr geschliffen und praktisch ohne Rucken, welches nur selten und dann auch nur dezent auftritt. Verschleifendes Einkuppeln gibt es an sich nur im ersten Gang, danach schaltet die Automatik recht direkt und schnell. Das neue Automatikgetriebe ist eine gute Alternative zur bisherigen Achtgang-Wandlerautomatik, hat jedoch einen ganz anderen, direkteren Charakter. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes gestaltet sich einfach, die Wahl der Fahrstufe erfolgt über große und gut erreichbare Tasten auf der Mittelkonsole. Eine ungewohnte Lösung, die sich im Alltag

nach kurzer Eingewöhnung aber als praktisch und komfortabel erweist – auch wenn man beim Auswählen der Fahrstufe stets dort hinblicken muss, während man einen Wählhebel auch blind bedienen kann. Bei Bedarf kann der Fahrer die Gänge auch manuell wechseln – dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Durch die insgesamt lang ausgelegte Gesamtübersetzung entstehen trotz insgesamt acht Vorwärtsgängen zwischen den Stufen teils etwas größere Drehzahlsprünge, der drehmomentstarke Motor kommt damit aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit knapp 2.100 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System.

Das Doppelkupplungsgetriebe verfügt über nasslaufende Kupplungen, somit dürfte es auch hohe Belastungen, wie sie etwa im Hängerbetrieb auftreten, problemlos wegstecken.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 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 beeindrucken 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. 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. Das Allradsystem arbeitet proaktiv und schaltet die Hinterachse hinzu, bevor die Vorderräder durchzudrehen drohen – etwa beim Anfahren.

### 2,0 Lenkung

⊕ Hyundai macht bei der Lenkung laufend Fortschritte. So auch beim neuen Santa Fe. 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.

### 2,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Santa Fe durchschnittlich 34,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist nicht nur für ein großes und schweres SUV wie den Santa Fe ein gutes Ergebnis. Die

Leistungsfähigkeit der Bremsanlage lässt auch nicht nach, wenn sie stärker beansprucht wird. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei.



## 1,8 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Santa Fe schneidet bei der aktiven Sicherheitsausstattung sehr gut ab. Erfreulich: In der Top-Ausstattung Signature sind alle verfügbaren Systeme serienmäßig an Bord. Dabei sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC mit streckenbasierter Geschwindigkeitsregelung sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten. Ebenfalls Serie sind ein Spurhalteassistent, ein Spurwechselsystem, welcher überdies den Ausparkassistenten umfasst und mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht – so kann beim Rückwärtsausparken vor Gefahren gewarnt und auch automatisch gebremst werden. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind ebenfalls die Müdigkeitserkennung und der Kreuzungsassistent mit Abbiegebremsfunktion. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, in der getesteten Ausstattung auch ein Head-up-Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für den neuen Santa Fe gibt es noch keinen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm. Der technisch verwandte KIA Sorento konnte 2020 mit 82 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 – selbst in der zweiten Sitzreihe. Die E-Call-Funktion bei einem Notfall wird über die integrierte SIM-Karte 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.

### 2,0 Kindersicherheit

⊕ Da zum Zeitpunkt des Tests kein Crashtestergebnis nach Euro NCAP Norm vorlag und der Santa Fe sich die Plattform mit dem KIA Sorento teilt, wird dessen Bewertung (85 Prozent der erreichbaren Punkte) übernommen. Der Santa Fe eignet sich gut für den Transport von Kindern, zumal beim Siebensitzer bis zu fünf Kindersitze gleichzeitig verbaut werden können. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	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 (direkt messend)

Ausführungen gut und lagestabil befestigen, auch per Isofix-Halterungen (inkl. i-Size-Kennzeichnung). Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen ebenfalls Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung. Die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig eingeschränkt. In der dritten Sitzreihe kann man ebenfalls Kindersitze montieren, allerdings nur mit dem Gurt. Bei hohen Kindersitzen sollte man auf den im Dachbereich etwas eingeschränkten Platz achten. 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.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt

### 3,6 Fußgängerschutz

Ein Crashergebnis für den Fußgängerschutz gibt es noch nicht, der technisch eng verwandte KIA Sorento hat 2020 ein Ergebnis von 63 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.

## 3,7 UMWELT/ECOTEST

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

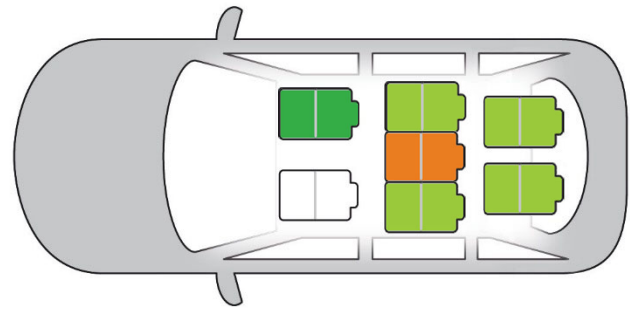
⊖ Der Verbrauch des Santa Fe 2.2 CRDi AWD DCT beträgt im Ecotest 6,8 l/100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 215 g/km – dafür gibt es nur noch 12 von 60 möglichen Punkten. Innerorts konsumiert das große SUV 6,5 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 8,3 l Diesel alle 100 km – Allradantrieb, der große Aufbau und das hohe Gewicht fordern ihren Tribut.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Hyundai hat den 2,2-l-Dieselmotor im Rahmen des Facelifts gründlich überarbeitet. So wird der Motoblock nun aus Aluminium statt aus Grauguss gefertigt, was eine Gewichtsersparnis von 19,5 kg bringt. Die Schadstoff-reinigung ist auf dem aktuellen Stand und kann auch insbesondere bei der Partikelreduktion voll überzeugen. Nicht ganz optimal sieht die Stickoxid-Reinigung aus, wenn hohe Lasten wie auf der Autobahn abverlangt werden. Während die Kombination aus NO<sub>x</sub>-Speicherkat und SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung schon vom Start weg gute Reinigungsleistung erbringen kann, kommt das System bei hoher Last mit dem NO<sub>x</sub>-Abbau nicht

### 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)

für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

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

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

mehr hinterher. Das kostet wertvolle Punkte und so gibt es am Ende nur 35 der 50 möglichen Zähler. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten lautet das Ergebnis 47 Punkte und damit lediglich 2 von 5 Sterne im ADAC Ecotest.

## 3,8 AUTOKOSTEN

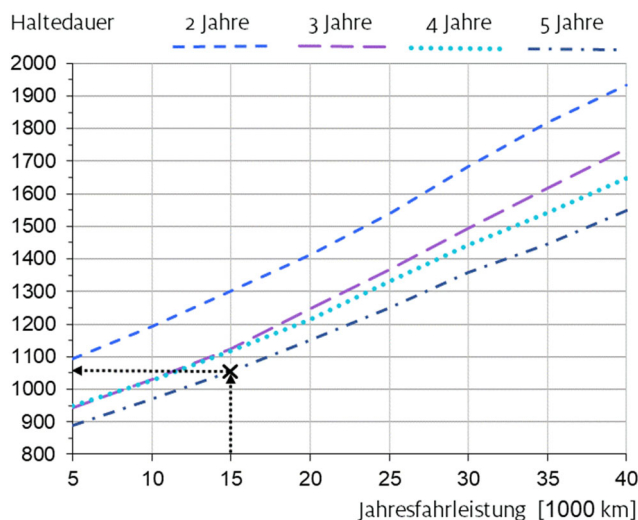
### 3,8 Monatliche Gesamtkosten

Der neue Santa Fe kostet als Siebensitzer „SEVEN“ in der Top-Ausführung Signature mit dem einzig verfügbaren Dieselmotor und Allradantrieb 58.150 Euro. Die Zeiten, als Hyundai-Modelle besonders preiswert waren, sind schon länger vorbei. 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. Ein gewichtiges Argument für den Koreaner ist auch die fünfjährige Garantie – ohne Kilometerbegrenzung für Privatkunden. Die jährliche Steuer liegt bei 421 Euro, teuer kommt die Versicherung aufgrund der gehobenen Typenklassen (Haftpflicht 20, Teilkasko 25 und Vollkasko 25).

Das Wartungsintervall beim Hyundai Santa Fe Diesel beträgt 30.000 Kilometer oder 2 Jahre. Auf Fahrzeug, Lack und Mobilität gibt Hyundai fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Sie verlängert sich nach jeder Wartung in einer Vertragswerkstatt ohne Begrenzung des Fahrzeugalters und bis zu einer Fahrleistung von 200.000 Kilometer um ein weiteres Jahr oder 30.000 Kilometer – je nachdem, was zuerst eintritt.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1055 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 T-GDI Hybrid Select 2WD Automatik	1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid 4WD Automatik	2.2 CRDi Select 2WD DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/2151
Leistung [kW (PS)]	169 (230)	195 (265)	148 (202)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1500	350/1500	440/1750
0-100 km/h [s]	8,9	8,8	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	187	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,5/6,9   S	1,5/1,6   S	5,6/6,3   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	126/157	34/37	148/166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/25	20/25/25	20/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	171	32	374
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	869	897	859
Preis [Euro]	44.900	55.750	42.900

#### 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 (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.151 ccm
Leistung	148 kW/202 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,90 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	155 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.785/1.900/1.685 mm
Leergewicht/Zuladung	1.910/690 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	571/1.649 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	67 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Korea, Ulsan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105Y
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	12,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/6,0/8,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	180 g/km (WTW* 215 g/km)
Reichweite	985 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.940/660 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	575/975/1.745 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>135 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>110 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>164 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>646 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.055 Euro		
Steuer pro Jahr	421 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/25		
Basispreis Santa Fe SEVEN 2.2 CRDi Signature 4WD DCT	58.150 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.11.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.840 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.415 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](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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
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
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	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

3,8

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

Stand: Juli 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner