



Hyundai Tucson 1.6 CRDi 48V-Mildhybrid Prime Allrad DCT

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

Hyundai hat das Kompakt SUV Tucson nach dreijähriger Bauzeit einer Modellpflege unterzogen und dabei vor allem in puncto Infotainment auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Äußerlich beschränken sich die Änderungen auf die anders gestalteten Front- und Heckschürzen sowie neue Farben und Felgendesigns. Auffälligstes Designmerkmal sind weiterhin die im Kühlergrill untergebrachten Tagfahrlichter, die im ausgeschalteten Zustand optisch mit dem Grill verschmelzen. Im Interieur haben die Entwickler den Tucson vollkommen umgekrempelt. Kombiinstrument, Zentralscreen, Mittelkonsole und Lenkrad sind neu. Die gute Bedienung hat Hyundai weiter verbessert und verbaut gegen den allgemeinen Trend zu Touchfunktionen mehr haptische Tasten und Drehregler, was die Handhabung im Alltag merklich erleichtert. Zudem bietet der Tucson auf überschaubarer Fläche gute Platzverhältnisse für vier Personen und punktet mit einer guten Verarbeitung. Der mit der optionalen adaptiven Dämpferregelung ausgestattete Testwagen gefällt mit seinen komfortablen und sicheren Fahreigenschaften, die Bremse ankert auf Sportwagenniveau. Das Fahrwerk würde jedenfalls auch mehr Leistung als die 136 PS des 1,6-l-Diesels vertragen, der beinahe mit dem 1,7 t schweren Allradler durchaus seine Mühe hat. Hyundai verlangt für den ausgewogenen Tucson 1.6 CRDi Allrad DCT in der Topausstattung Prime happige 49.090 Euro, allerdings sind dann selbst Annehmlichkeiten wie belüftete Ledersitze oder ein Head-up-Display an Bord und die fünfjährige Fahrzeuggarantie ist obendrein dabei. **Konkurrenten:** u. a. BMW X1, Citroen C5 Aircross, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- +** eingängige Bedienung, sichere und komfortable Fahreigenschaften, kurzer Bremsweg, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, fünfjährige Fahrzeuggarantie
- durchschnittliche Fahrleistungen, für Allrad-SUV mäßige Anhängelast, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Auch mit dem Facelift gibt es an der Qualität der Karosserie wenig auszusetzen. Sie zeigt sich akkurat gefertigt und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Unterboden ist ordentlich verkleidet, es gibt aber offene Bereiche wie mittig unter dem Motor oder hinter der Hinterachse - für weitere aerodynamische Optimierungen und besseren Schutz besteht also noch Potenzial. Immerhin sind die seitlichen Bereiche gut geschützt. Der Innenraum gefällt mit seinem dezent modernisierten Design sowie den geschäumten Kunststoffen im oberen Bereich. Auf feine Details wie einen Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen muss man jedoch verzichten. Silberne Applikationen an den Luftausströmern und den Tasten werben den

Innenraum auf. Ansonsten ist in weiten Teilen harter Kunststoff verbaut und auch auf eine zusätzliche Türrahmenverkleidung verzichtet Hyundai. Im Falle der seitlichen Kofferraumauskleidungen aus hartem Kunststoff ist das besonders schade, weil sie schnell verkratzen und dann ein hässliches Bild abgeben. Unabhängig davon ist die Verarbeitung tadellos, nichts klappert oder knarzt auf schlechten Straßen.

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

3,2 Alltagstauglichkeit

Die maximal zulässige Zuladung des 1.702 kg schweren Testwagens liegt bei 523 kg und fällt damit recht üppig 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 mit der serienmäßigen Dachreling Lasten bis zu stattlichen 100 kg transportiert werden. Lediglich bis 1.650 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der im Zubehör erhältlichen Anhängerkupplung kann bis 100 kg

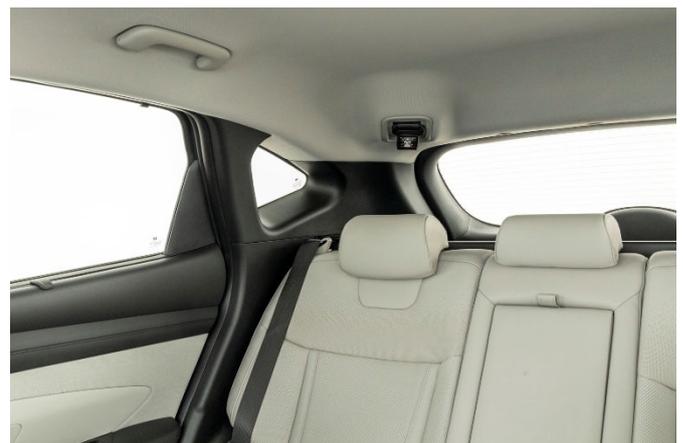
betragen, damit steht dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei E-Bikes nichts im Weg. Der Wendekreis des Tucson beträgt 11,5 m, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen stattliche 2,13 m auseinander - die Handlichkeit im dichten Stadtverkehr ist daher nicht optimal. Immerhin hält sich die Fahrzeuglänge mit 4,51 m in Grenzen.

⊖ Serienmäßig findet man lediglich ein Pannenset an Bord; ein Notrad oder gar ein vollwertiges Reserverad sind nicht erhältlich. Daher fehlen auch Bordwerkzeug und Wagenheber.

3,0 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. Letztere lässt sich optional auf ein 360-Grad-Kamerasystem erweitern, welches unter anderem eine praktische Draufsicht auf die beiden Vorderräder bietet. Zudem gibt es optional einen Remote-Parkassistenten, der den Tucson fernbedient geradeaus z. B. in enge Garagenboxen fährt. Einen Parkassistenten, der assistiertes Parken am Straßenrand ermöglicht, gibt es allerdings nicht.

⊕ 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 besitzen beide keinen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu vergrößern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Mit dem Facelift halten optional Matrix-LED-Scheinwerfer Einzug in den Tucson, in der getesteten Variante Prime sind sie bereits



Die Rundumsicht des Kompakt-SUV ist mäßig, besonders nach schräg hinten. Die hohe Sitzposition und große Außenspiegel verbessern die Übersicht nach vorne und hinten.

serienmäßig an Bord. Allerdings entfällt damit die separate Abbiegeleuchte im Hauptscheinwerfer, die es nur in der Basis im Voll-LED-System gibt. Dafür beherrscht das Matrix-Licht ein gezieltes Ausblenden anderer Verkehrsteilnehmer bei Fernlicht. Darüber hinaus bietet es eine automatische

Leuchtweitenregulierung. Die Lichtleistung der Scheinwerfer ist gut, allerdings könnten sowohl Abblend- als auch Fernlicht homogener leuchten. Die starke Streulichtentwicklung, die beim Vor-Facelift mit den Voll-LED-Scheinwerfern auffiel und welche bei Nebel zu einer Eigenblendung führt, weisen die Matrix-LED-Scheinwerfer nicht auf. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht gegeben - beim Abschleppvorgang beispielsweise kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, die nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch die Blendung entgegenkommender Verkehrsteilnehmer reduzieren kann. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt, auch eine Reinigungsdüse fehlt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

2,3 Ein-/Ausstieg

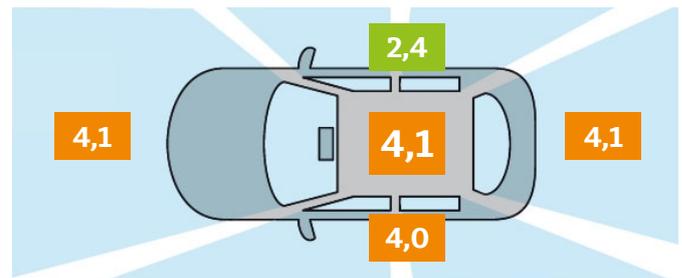
⊕ Der Tucson bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um den Ein- und Ausstieg geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 57 cm über der Straße in sehr günstiger Höhe (Sitzfläche ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht 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 und arretieren selbst an Steigungen sicher. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum 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 Getränkekisten 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.

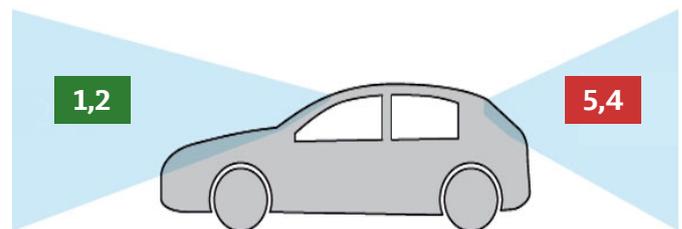
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Tucson stets an Bord. Allerdings lässt es sich nicht deaktivieren und bietet kein automatisches Ent- und Verriegeln durch Annähern ans oder Entfernen vom Fahrzeug.

⊖ Zudem ist das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Gegen Aufpreis lässt sich hier allerdings aufrüsten. Der optionale "Digitale Fahrzeugschlüssel 2.0" arbeitet mit UWB-Technik und schützt das Fahrzeug deutlich besser.



Der Kofferraum bietet ein Volumen von 410 Litern unter der Abdeckung, erweiterbar auf bis zu 1.395 Liter.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch betätigte Heckklappe ist bereits ab der Ausstattungslinie Trend ab Werk an Bord. Mithilfe des serienmäßigen schlüssellosen Zugang öffnet sich die Heckklappe dann sogar automatisch, wenn man mit dem Schlüssel bei sich für einige Sekunden hinter dem verriegelten Fahrzeug stehen bleibt (Funktion deaktivierbar). Das Gepäckraumrollo muss man wie in dieser Fahrzeugklasse üblich manuell bedienen, leider findet es ausgebaut keinen Platz unter dem Ladeboden. Die 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 hoch angehoben werden. Dafür stört beim Ausladen innen keine Kante, Kofferraumboden und Ladekante befinden sich auf einer Ebene. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Die Heckklappe öffnet bis knapp 1,90 m - groß gewachsene Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht am etwas abstehenden Heckklappenschloss (immerhin mit Kunststoff ummantelt) zu stoßen. In den fahrerseitigen Fahrzeugeinstellungen lassen sich die Öffnungshöhe und sogar Öffnungsgeschwindigkeit einstellen.



Der glattflächige Kofferraum lässt sich gut nutzen, allerdings liegt die Ladekante mit 73 cm recht hoch über der Fahrbahn.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe links in der Innenverkleidung ausgeleuchtet, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend erhellt.

1,8 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 werden die äußeren Gurte an der Lehne geführt und können beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt werden. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist sowohl von vorn als auch

vom Kofferraum aus möglich, die Lehnenteile klappen nach der Entriegelung federvorgespannt um.

⊖ Leider bietet der Tucson im Kofferraum wenig Ablagemöglichkeiten, es gibt lediglich das Fach unter dem Ladeboden sowie Zurrösen, mit denen man ein Gepäcknetz zur Ladungssicherung spannen kann. Praktische Taschenhaken oder Staufächer in der Seitenwand sucht man jedoch vergebens.

2,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das neu gestaltete 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 den Start-Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Gleiches gilt in Sachen Zugänglichkeit auch für den Gangwahlhebel, der sich nun wie bei den Ioniq-Modellen etwas verdeckt an der Lenksäule und nicht länger als Tasten in der Mittelkonsole befindet. Das digitale Kombiinstrument ist in den meisten Einstellungen klar gezeichnet und auch die Anzeige zwischen den



Der Tucson bekam ein neues Cockpit spendiert, das auch dank der zahlreichen haptischen Tasten mit einer guten Bedienbarkeit überzeugt.

digitalen Rundinstrumenten ist gut ablesbar. Mit dem Facelift übernimmt der Tucson das große durchgehende Display aus der Ioniq-Serie. Der gekrümmte Panorama-Monitor besteht aus zwei 12,3 Zoll großen Displays. Damit liegt das Infotainmentdisplay etwas weiter oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Allerdings ist der rechte Bildschirmrand trotz Krümmung etwas zu weit vom Fahrer entfernt. Das Multimediamentü 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.

⊕ Positiv: Mit dem Facelift ziehen wieder mehr haptische Tasten ins Cockpit des Tucson ein. So ersetzen nun Drehregler für die Temperatureinstellung die ehemaligen Touchtasten. Auch beim Infotainment hat sich etwas getan: Hier sind die Schnellwahlfelder für Hauptfunktionen (Radio, Navigation und Telefon) echten Tasten gewichen und Lautstärke sowie

Kartenzoom werden nun mit klassischen Drehreglern eingestellt. Zudem wurden die Wipptasten am Lenkrad (Lautstärke und Menülauf) durch besser bedienbare Walzen ersetzt. Darüber hinaus gibt es nun ein Head-up-Display, das Tacho-Inhalte in die Frontscheibe projiziert und für geringere Blickabwendungszeiten sorgt.

⊖ Trotz größerem Anteil an haptischen Tasten, befinden sich in der Klimabedieneinheit immer noch recht viele Touchflächen, die nicht sonderlich groß geraten und zu wenig voneinander abgesetzt sind. Auch die Tasten für die Sitzheizung sind nun hier untergebracht, vormals waren sie noch als echte Tasten in der Mittelkonsole verortet. Ebenfalls aus der Mittelkonsole geflogen ist die Handbremse. Diese befindet sich nun links vom Lenkrad und kann so im Notfall nicht mehr vom Beifahrer betätigt werden. Zudem muss man sich zum Schließen vollständig geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Prime-Ausstattung ist der Tucson umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit digitalem Empfang (DAB+), Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert Hyundai immer mit. Die Fahrtrouten können in der Bluelink Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt zwei USB-C-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. In der Prime-Ausführung ist der Tucson ab Werk mit einem Soundsystem von Krell ausgestattet, das sieben Lautsprecher, einen Subwoofer sowie einen Verstärker umfasst. Der Hyundai Tucson verfügt zudem über Bluelink-Connect, das 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. Zudem kann das Infotainment über Over-the-Air-Updates ständig aktualisiert werden.

1,8 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 genügen. 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. Die eher einfache Ambientebeleuchtung ist in der Prime-Variante immerhin serienmäßig und lässt sich in mehreren Farben und Intensität verstellen.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen trotzdem etwa zwei Meter 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. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung wird im Fond leider nicht fortgesetzt.



Sind die Vordersitze auf 1,85 m eingestellt, bietet der Fond ausreichend Bein- und Innenbreite für zwei Erwachsene bis etwa zwei Meter Körpergröße.

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. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Besonders praktisch im Alltag sind dabei die perfekt erreichbare Smartphone-Ablage samt induktive Lademöglichkeit sowie die große, offene Ablage unterhalb der neu gestalteten Mittelkonsole. Hinten gibt es eine

Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze, kleine Türfächer sowie zwei Jackenhalter. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch abschließbar und bereits mit der dicken Bordmappe weitgehend ausgefüllt.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Standardmäßig kommt der Hyundai Tucson mit einem konventionellen Stahlfederfahrwerk samt McPherson-Federbeinen und einer aufwendigen Mehrlenkerachse hinten. Gegen Aufpreis gibt es adaptive Dämpfer, deren Charakteristik sich an unterschiedliche Fahrbedingungen wie Straßenzustand, Karosseriebewegungen und Fahrverhalten automatisch anpasst. Der Fahrer kann zudem zwischen zwei Modi wählen, allerdings ist der Unterschied nicht besonders stark ausgeprägt - beim VW Tiguan beispielsweise ist die Spreizung des adaptiven Fahrwerks deutlich größer. Das

Fahrwerk verdaut Unebenheiten und Einzelhindernisse gut, auch wenn die großen 19-Zoll-Räder den Federungskomfort etwas schmälern. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln kommen die größeren Federwege und das gute Schluckvermögen des Fahrwerks zum Tragen. Kopfsteinpflaster wird angemessen geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit verbessert sich das Ansprechverhalten weiter, so dass der Tucson einen angenehmen Langstreckenkomfort bietet.

2,5 Sitze

⊕ In der Prime-Ausstattung ermöglichen die beiden Vordersitze eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Zudem sind beide Sitze mit einer Zweibein-Lordosenstütze ausgestattet, fahrerseitig gibt es eine Memory-Funktion. 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 lässt sich

weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten weich 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 sitzt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und

2,7 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 66,9 dB(A) bei 130 km/h - ein passabler Wert. Der Dieselmotor ist gut gedämmt und erhebt lediglich bei hohen Drehzahlen merklich die Stimme. Windgeräusche treten nicht explizit in den

muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mittelunnel teilen.

Vordergrund, steigen aber mit zunehmender Geschwindigkeit hörbar an. Auch die Abrollgeräusche der 19-Zoll-Räder steigen dann merklich an, Fahrwerksgeräusche halten sich jedoch selbst auf schlechtem Geläuf in annehmbaren Grenzen.

1,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten höchsten Ausstattungslinie Prime ist der Tucson mit einer Dreizonen-Klimaautomatik samt separaten, mittigen Luftausströmern für die Fondinsassen ausgestattet. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Zudem bietet der Koreaner Sitzheizung vorn und hinten außen, Lenkradheizung sowie Sitzlüftung vorn. Getönte Scheiben hinten und sogar manuelle Rollos in den hinteren Türen sind Serie und schützen die Mitfahrer auf

der Rückbank vor zu starker Sonneneinstrahlung. Es gibt zwar eine Beschlagsensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik.

⊖ Die Lüftungsdüsen besitzen keine Möglichkeit, die Menge unabhängig von der Richtung der ausströmenden Luft einzustellen.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Der Turbodiesel leistet 136 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 320 Nm bereit, das ab 2.000 Touren zur Verfügung steht. 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. Damit ist man ausreichend motorisiert, weniger Leistung sollte der immerhin 1,7 t schwere Tucson aber nicht haben. Besonders bei hoher Zuladung sowie bei Geschwindigkeiten

oberhalb der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen legt das SUV recht verhalten an Tempo zu. Gemessene 6,6 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein ordentlicher Wert, damit lassen sich Überholmanöver auf der Landstraße ausreichend zügig erledigen. Von 80 auf 120 km/h vergehen glatte neun Sekunden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist dagegen 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 gerade unterhalb von 2.000 Touren

ordentlich an, obwohl der Selbstzünder noch nicht den vollen Ladedruck aufgebaut hat. Der Selbstzünder dreht willig hoch und gibt seine Leistung gut dosierbar ab.

2,0 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. Für ein Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung ist das Kriechverhalten ordentlich gelungen, auch wenn sich das Rangieren mit einer Wandlerautomatik in der Regel feinfühlicher dosieren lässt. Trotz den sieben Gängen ist die höchste Fahrstufe nicht sonderlich lang übersetzt - bei Tempo 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.400 Umdrehungen

pro Minute. Möchte der Fahrer den Schaltzeitpunkt selbst bestimmen, kann er dies über die Schaltwippen am Lenkrad machen. Neben einer Berganfahrhilfe verfügt der Tucson zudem über eine Autohold-Funktion, die den Wagen zeitlich

unbegrenzt festbremst. Das Schaltschema der Fahrstufen ist durch den Drehregler klar verständlich, in die Schaltvorgänge kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 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 recht gelassen und hält auch dank des rasch eingreifenden ESP sicher die Spur - das gleiche gilt übrigens für einen Lastwechsel in der Kurve. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Hyundai sicher und problemlos: Das elektronische Stabilitätsprogramm greift

frühzeitig und effektiv, die Lenkbarkeit bleibt dabei stets erhalten. Bei Bedarf zeigt der Tucson für SUV-Maßstäbe ein bemerkenswert agiles Fahrverhalten. Der Koreaner lässt sich zügig und präzise durch die Pylonengasse dirigieren. Die Vorderachse spricht spontan auf Lenkbefehle an und das Heck folgt mit einer leichten Übersteuertendenz. Die Traktion ist dank des automatisch zuschaltenden Allradantriebs sehr gut - meist ist der Tucson als Fronttriebler unterwegs, was dem Verbrauch zugute kommt.

2,1 Lenkung

⊕ Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein 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 etwas zentrieren. Mit 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt.

2,0 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tucson 1.6 CRDi AWD 33,8 m (Mittel aus zehn

Einzelmessungen) – das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,9 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Tucson ist sehr umfangreich, nahezu alles gibt es serienmäßig- zumindest in der höchsten Ausstattungslinie Prime. Ein Notbremsystem samt Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie ein Spurhalte- und 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 an Bord. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Mittlerweile ebenfalls immer dabei: der Autobahnassistent. Er 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 automatisch 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.

⊖ Der Tucson ist mit einem intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) ausgestattet, mit dem neue Fahrzeugtypen ab Juli 2022 und Neuwagen ab Juli 2024 ausgerüstet sein müssen. Das System warnt den Fahrer akustisch, wenn er die vom Fahrzeug erkannte zulässige Geschwindigkeit überschreitet - und das bereits ab dem ersten km/h. Allerdings kommt es immer wieder vor, dass der Tucson ein falsches Geschwindigkeitslimit anzeigt, was zu unnötigen Fehlwarnungen führt. Hinzu kommt, dass der Koreaner im Gegensatz zu vielen anderen Fahrzeugen keinen Shortcut besitzt, mit dem man den nervigen Warnton mit einem Tastendruck stummschalten kann.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Tucson ein gutes Ergebnis von 86 Prozent der Maximalpunkte (Test 10/2021). Dafür gibt es volle fünf Sterne. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind ebenso serienmäßig wie auch der Center Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Bis auf den Gurt des Fondmittelsitzes sind alle Sitze sowohl mit Gurtstraffern als

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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)

auch mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,0 m einen guten Schutz, der Abstand zum Kopf ist allerdings nicht 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 Tucson ist mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet - sie verhindert nach

einem Unfall, dass das Auto unkontrolliert weiter fährt und gegebenenfalls erneut auf ein Hindernis trifft.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar. Ein Kofferraumtrennnetz zur Gepäcksicherung im Kofferraum ist nicht erhältlich. Zudem eignen sich die Verzurrösen nicht für das Verspannen von schweren Gegenständen, da sie aus Kunststoff und damit zu schwach sind.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der Tucson 87 Prozent für eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren, wenn auch die Gurtanlenkpunkte 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 Gurtranlenkpunkte ein Kindersitz lagestabil befestigen.

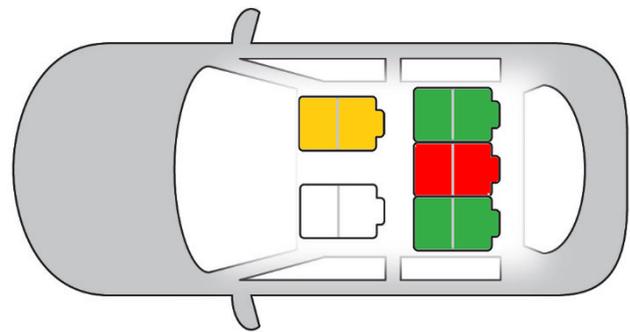
3,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet das SUV nicht sonderlich gut ab. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Tucson nur mäßige 66 Prozent der möglichen Punkte. Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Die Vorderkante der Motorhaube sowie insbesondere

die A-Säulen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein hohes Verletzungsrisiko. Das serienmäßige Notbremssystem erkennt Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

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)

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest konsumiert der Tucson 1.6 CRDi 48V-Mildhybrid Allrad DCT im Durchschnitt 6,5 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 199/km. Dafür gibt es nur 17 von maximal 60 erreichbaren Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei 7,6 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Hyundai Tucson glänzt dank seines aufwendigen und wirkungsvollen Abgasreinigungssystems (u. a. Partikelfilter und SCR-Katalysator) mit sehr niedrigen Schadstoffemissionen und holt damit die Maximalausbeute von 50 Punkten in dieser Kategorie. Insgesamt kommt der Koreaner damit auf 67 Punkte und erhält dafür drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Hyundai ruft für den 136 PS starken Diesel samt Doppelkupplungsgetriebe und optionalem Allradantrieb in der Topausstattung 49.090 Euro auf. Viel Geld für ein Kompakt-SUV mit vergleichsweise bescheidener Motorisierung, allerdings entschädigt der Tucson mit einer bemerkenswert umfassenden Komfort- und Sicherheitsausstattung, die kaum Wünsche offenlässt. Selbst Lederpolster samt Sitzlüftung vorn, Head-up-Display, Matrix-LED-Scheinwerfer, Navigationssystem oder schlüsselloser Zugang gehören zum Serienumfang. Bei den laufenden Kosten schlagen sich vor allem die recht hohen Versicherungseinstufungen (Haftpflicht 19, Teilkasko 27 und Vollkasko 24) sowie die dieseltypisch teure Kfz-Steuer (268 Euro/Jahr) zu Buche. Immerhin muss der Tucson nur alle 30.000 km/zwei Jahre zur Inspektion, der Motorölwechsel ist alle 20.000 km/zwei Jahre fällig. Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

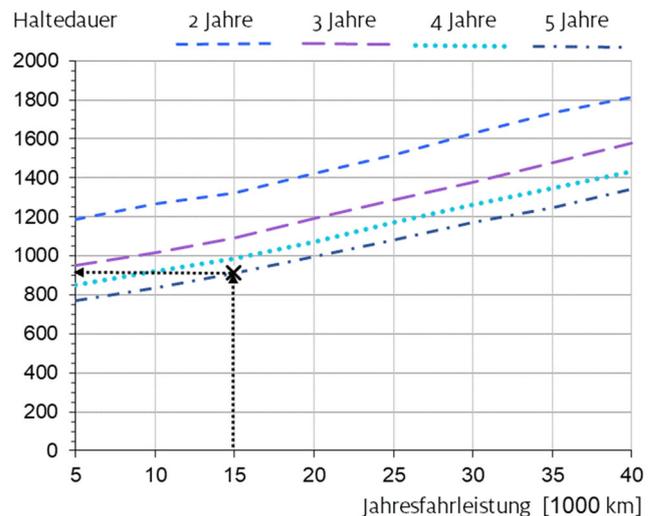
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 910 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tucson 1.6 T-GDI Select	Tucson 1.6 T-GDI 48V-Mildhybrid Select DCT	Tucson 1.6 T-GDI Hybrid Select Automatik	Tucson 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Select Automatik	Tucson 1.6 CRDi 48V-Mildhybrid Select DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	118 (160)	158 (215)	185 (252)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/1500	265/1500	350/1500	367/1500	320/2000
0-100 km/h [s]	9,9	9,4	8,2	7,9	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	192	186	186	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,8 S	6,3 S	5,7 S	1,0 S	5,3 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	155	142	129	22	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/24	18/21/24	18/21/24	20/22/23	19/24/27
Steuer pro Jahr [Euro]	156	148	121	32	246
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	756	768	776	814	790
Preis [Euro]	35.740	38.250	40.740	44.690	39.600

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	241/441/820
• Dachlast/Anhängelast [kg]	59/969
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,41
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	84,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	214

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6e, 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 aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	138 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.510/1.865/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.684/541 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, Nosovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,8/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	169 g/km (WTW* 199 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.702/523 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/815/1.395 l

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

Betriebskosten	139 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	138 Euro	Wertverlust	546 Euro
Monatliche Gesamtkosten	910 Euro		
Steuer pro Jahr	268 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/27		
Basispreis Tucson 1.6 CRDi 48V-Mildhybrid Prime Allrad DCT	49.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.790 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.268 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. ¹ 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	1.000 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	1.150 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.150 Euro (Paket)
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 (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	781 Euro
Metalllackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Juni 2025

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