



Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Signature-Paket 4WD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (195 kW/265 PS)

Modelle von Hyundai gelten gemeinhin als Schnäppchen – oder zumindest fair kalkulierte Angebote mit bestem Preis-Leitungs-Verhältnis. Angesichts eines Basispreises von 55.750 Euro – in der hier getesteten Ausstattung „Signature“ sogar 64.650 Euro – scheinen es die Koreaner mit der Bodenständigkeit aber nicht mehr so ernst zu nehmen. Zumindest auf den ersten Blick. Denn spätestens wenn man vor dem voll ausgestatteten, knapp 4,80 Meter langen und über zwei Tonnen schweren SUV steht, relativiert sich das hohe Preisniveau. Zumal dieses Exemplar nicht nur serienmäßig mit allen erdenklichen Sicherheitsextras und -Assistenten ausgestattet ist, sondern auch mit einem sehr komplexen und kräftigen Plug-in-Hybrid-Antriebsstrang überzeugt.

Mit einer Batteriekapazität von 13,8 kWh und einer 67 kW starken E-Maschine lässt sich der Brocken im Alltag jedenfalls locker 50 Kilometer rein elektrisch bewegen. Wer dagegen mit leerem Akku unterwegs ist, muss wie bei allen Plug-in-Hybriden mit vergleichsweise hohen Benzin-Verbräuchen leben. So oder so ist die Antriebseinheit voll auf Komfort getrimmt und macht den optional sogar als Sechs- oder Siebensitzer erhältlichen Santa Fe zum luxuriösen Alltagsbegleiter für nahezu jeden Zweck. Und vor allem im Vergleich mit der deutschen Konkurrenz wirkt der relativ hohe Preis dann tatsächlich wie ein Schnäppchen. **Konkurrenten:** Kia Sorento, Skoda Kodiaq, Renault Koleos, VW Tiguan Allspace, BMW X3.

⊕ großer und variabler Innenraum, gute Verarbeitungs- und Materialqualität, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

⊖ mäßige Rundumsicht, hohes Gewicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 3,7

Zielgruppencheck

Familie 1,8

City 4,1

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 2,6

Transport 1,6

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 3,1

Ecotest ★★☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Der hell ausgeschlagene Innenraum des Testwagens ist sehr sorgfältig verarbeitet und macht einen edlen Gesamteindruck. Gerade in der Topausstattung Signature wirkt das Interieur des Hyundai Santa FE 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 hochwertig. Ein Klappern oder Knarzen kann man selbst auf schlechten Straßen nicht hören.

2,7 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Santa Fe Plug-in-Hybrid bei etwa 51 km - Hyundai gibt in den technischen Daten die elektrische Reichweite mit bis zu 70 km an. Dafür muss sich das 2040 kg schwere Dickschiff aber richtig strecken. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 47 l-Tankfüllung etwa 617 km weit. Das Aufladen der Batterie (Kapazität 13,8 kWh) dauert dreieinhalb bis vier Stunden bei 3,6 kW Ladeleistung - der Santa Fe Plug-in-Hybrid kann leider nur einphasig bis 16 A geladen werden; insgesamt werden für eine vollständige Ladung 14,0 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker liegt im Serienumfang dabei.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 610 kg - das reicht für vier Erwachsene oder eine fünfköpfige Familie samt

2,9 Licht und Sicht

Die hohe Sitzposition im Santa Fe ist angenehm, sie ermöglicht eine gute Sicht auf den umgebenden Verkehr. Das Abschätzen der Fahrzeugenden gelingt 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 dynamisches Kurvenlicht verfügen, sowie der Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblenden kann. Die Fahr-

Auch die Karosserie des Koreaners 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 verstecken.

reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die sollen aber gleichmäßig verteilt sein. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt dreier E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Santa Fe PHEV bis zu einem Gewicht von nur 1350 kg. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen.

⊖ 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 12,2 m. In vollen Innenstädten kann es entsprechend eng werden. Hyundai stattet den Santa Fe serienmäßig mit einem Ersatzrad aus.

bahnausleuchtung kann durchaus überzeugen, auch wenn der Lichtkegel etwas heller und homogener sein dürfte. Parksensoren an Front und Heck sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind beim Santa Fe Signature serienmäßig an Bord. Gleiches gilt für den Parkassistenten, mit dessen Hilfe das große SUV sogar via Fernbedienung in enge Parklücken oder Garagen manövrieren lässt.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊖ 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.

⊖ 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

0,9 Kofferraum-Volumen

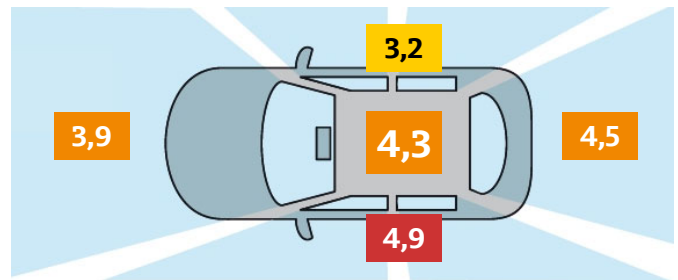
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 575 l. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf üppige 935 l. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch 16 Getränkekästen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf 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.

2,4 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, wenn man nur so hinterm Auto steht und sich dann von alleine die Klappe öffnet; diese Funktion lässt sich aber im Bordmenü abstellen. Die Heckklappe öffnet sehr hoch, groß Gewachsene 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

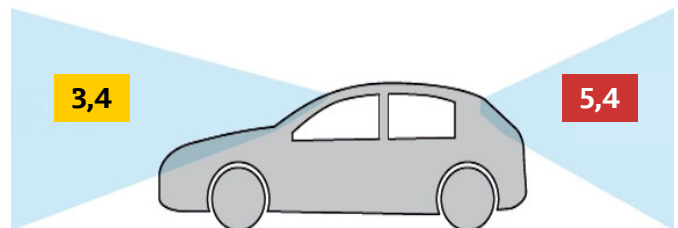
Rundumsicht

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.



Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden.

Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Stattliche 575 l Gepäck fasst der Kofferraum des Santa Fe.

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.

⊖ 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 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 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-



Mit 78 cm liegt die Ladekante doch recht hoch.



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.

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.

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

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

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.

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 allen Ausstattungsvarianten sind 19-Zoll-Räder Serie. 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 tendiert der große Koreaner zum Stuckern.

2,1 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung, der Seitenhalt ist angemessen. Man wird nicht eingeengt, 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 Mitteltunnel.

2,6 Innengeräusch

Der Santa Fe ist insgesamt gut gedämmt, die vorderen Scheiben in Doppelverglasung tragen ihren Teil dazu bei. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,4 dB(A) – das ist leise genug für Gespräche in normaler Lautstärke. 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. 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.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner leistet im Santa Fe Plug-in-Hybrid 180 PS und maximal 265 Nm Drehmoment. Der Elektromotor kann bis zu 91 PS und 304 Nm liefern, für

gemütliche Fahrweise allein absolut ausreichend. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb

übernehmen. Im Verbund steht eine Systemleistung von 265 PS und 350 Nm zur Verfügung. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es sehr zügig voran, von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Santa Fe in 4,5 Sekunden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner mit 1,6 Liter Hubraum läuft gefühlt relativ rau, aber dennoch kultivierter als ein Dieselmotor. Beim Ausdrehen wird er laut und klingt wenig charmant - da der Benziner aber bis etwa 3.500 1/min zurückhaltend agiert, bekommt man das eher selten mit. Weil beim Gasgeben im Hybridmodus auch der E-Motor anfangs

geht es in knapp über einer Sekunde - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Da fallen die zwei Tonnen Leergewicht gar nicht so auf. Hyundai verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 8,8 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h.

mit anschiebt, reagiert der Antrieb gut und schnell auf Gasbefehle; nur das Sortieren der Gänge und Kupplungen dauert manchmal kurz und kann für eine kleine Verzögerung sorgen. Einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der Santa Fe rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Hybrid wie im Plugin-Hybrid setzt Hyundai auf eine Sechsgang-Wandlerautomatik. Die schaltet recht weich und dennoch zügig genug, man spürt die Schaltvorgänge dezent. Ähnlich wie das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe beim Diesel, gibt es verschleifendes Einkuppeln üblicherweise nur im ersten Gang, danach schaltet die Automatik recht direkt. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes

gestaltet sich einfach, die Auswahl erfolgt über vier große Knöpfe (P, D, N und R). In die Schaltvorgänge der Automatik kann man über die Schaltpedal am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.700 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie. Das An- und Abschalten des Verbrenners vollzieht sich dank Hybrid-Startergenerator sehr geschmeidig.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Das Fahrwerk des Santa Fe ist sicher abgestimmt, muss aber auf adaptive Dämpfer verzichten. Bei schnellen Lenkmanövern sowie beim Beschleunigen und Bremsen sind Aufbaubewegungen spürbar, diese erweisen sich aber als unkritisch. Der Geradeauslauf ist gut, Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen beeindruckt das große SUV nur wenig. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Koreaner gutmütig über die Vorderräder nach außen und bremst sich dabei ab, einsetzendes Übersteuern wird vom ESP rechtzeitig abgefangen.

Beim ADAC Ausweichtest fällt auf, dass das ESP sehr

unterschiedlich regelt. Lenkt der Fahrer sachte und moderat, greift das ESP nur wenig ein und lässt für ein solches Fahrzeug recht hohe Geschwindigkeiten zu, so dass man bis in den Grenzbereich fast sportlich fahren kann. Allerdings liegt der Grenzbereich konstruktionsbedingt nicht besonders hoch, im Bereich um 90 km/h kommt das SUV an seine Grenze und ESP beginnt nachdrücklich zu regeln. Dieses Verhalten ist wiederum wenig fahrdynamisch, es geht aber mit deutlichem Geschwindigkeitsabbau einher.

2,0 Lenkung

⊕ Hyundai macht bei der Lenkung laufend Fortschritte. So auch beim 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 2,6 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag schön direkt, ohne gleich nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl variieren.

2,5 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Santa Fe durchschnittlich 35,1 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.

1,9 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme



⊕ Der Santa Fe schneidet bei der aktiven Sicherheitsausstattung sehr gut ab. Großzügig: 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 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.

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)

2,0 Kindersicherheit

⊕ Da zum Zeitpunkt des Tests kein Crashergebnis 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 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 für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

3,8 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.

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

3,8 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Auf den Hyundai Santa Fe Plug-in-Hybrid trifft das auch zu. Man kann mit ihm schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken, sofern der Autobahnanteil niedrig bleibt - dort ist der Diesel die bessere Wahl. Vorteile kann der Plug-in-Hybrid jedoch erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte in jedem Fall den CRDi ins Visier nehmen, der fährt dann sparsamer. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit dem Plugin-Hyundai mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 51 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Hyundai gibt als Reichweite nach WLTP 58 km an, was bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 27,2 kWh/100 km (inkl.

Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe gar nicht so schlecht, für ein reines Elektroauto wäre das nur mäßig. Allerdings lag die Premium-Konkurrenz bisher in einem ähnlichen Bereich, so dass man mit dem Santa Fe nicht ineffizienter als mit einem vergleichbaren reinen Elektroauto unterwegs ist.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,6 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 6,4 l/100 km und auf der Autobahn bei 10,3 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Santa Fe Plug-in-Hybrid auf den ersten 100 km 12,7 kWh Strom und 4,0 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 171 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 26 von maximal 60 möglichen Punkten.

4,1 Schadstoffe

⊕ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Hyundai einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt durchaus und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der Santa Fe hier einige Punkte verliert; stärker ins Gewicht fällt aber der erhöhte CO-Ausstoß im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe wie

NOx liegen auf niedrigem Niveau. Insgesamt also ein ordentliches Ergebnis. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Hyundai Santa Fe Plug-in-Hybrid mit den zwei Antriebsherzen nur 19 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 45 Zählern, die nur für zwei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

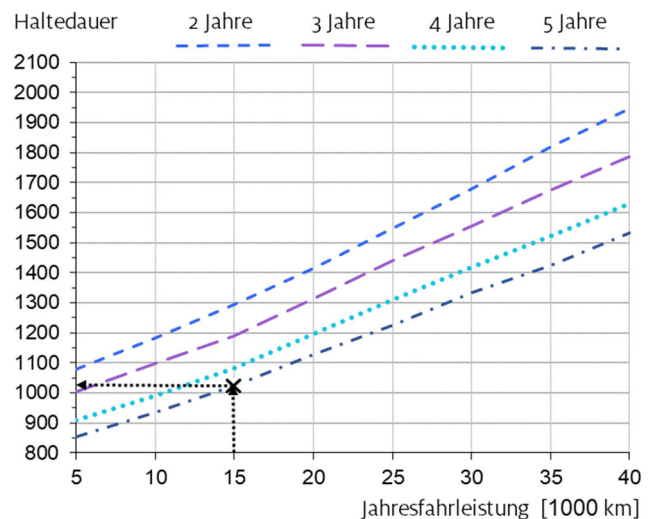
Der neue Santa Fe kostet in der Top-Ausführung Signature mit Plug-in-Hybridantrieb mindestens 64.650 Euro. Die Zeiten, als Hyundai-Modelle besonders preiswert waren, sind schon länger vorbei. Der Preis relativiert sich aber, wenn man die umfangreiche Serienausstattung betrachtet. Es ist alles an Bord, 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 nur 32 Euro, teuer kommt die Versicherung aufgrund der gehobenen Typenklassen (Haftpflicht 20, Teilkasko 25 und Vollkasko 25).

Das Wartungsintervall beim Hyundai Santa Fe Plug-in-Hybrid beträgt 15.000 Kilometer oder 1 Jahr. Auf Fahrzeug, Lack und Mobilität gibt Hyundai fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung - Vertragswerkstattbesuche vorausgesetzt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1023 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Santa Fe 1.6 T-GDI Hybrid Select 2WD Automatik (5-Sitzer)	Santa Fe 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid 4WD Automatik (5-Sitzer)	Santa Fe 2.2 CRDi Trend 2WD DCT (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/2151
Leistung [kW (PS)]	169 (230)	195 (265)	142 (194)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1500	350/1500	440/1750
0-100 km/h [s]	8,9	8,8	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	187	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,5/6,9 S	1,5/1,6 S	6,30/6,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	126/157	34/37	166/166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/27	20/25/25	20/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	171	32	374
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	948	927	1042
Preis [Euro]	45.750	55.750	48.500

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 Hybridmotor (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	195 kW/265 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,6 l
CO ₂ -Ausstoß	34 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.785/1.900/1.685 mm
Leergewicht/Zuladung	2.040/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	634/1.704 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.350 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Korea/Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	12,1 m
EcoTest-Verbrauch	4,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/6,5/10,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	92 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	2040/610 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	575/975/1.745 l

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

Betriebskosten	149 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	129 Euro	Wertverlust	654 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1023 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/MK/TK	20/25/25		
Basisspreis Santa Fe 1.6T-GDI Plug-in-Hybrid Signature-Paket 4WD Automatik	64.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.623 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	-
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)

2,5

AUTOKOSTEN

3,7

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

Stand: August 2022

Test und Text: Markus Schönfeld