



Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 48V-Mildhybrid Prime DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Die vierte Generation des Hyundai Tucson wird nun schon seit 2020 gebaut. Das Design hat an Modernität nicht verloren, noch immer können die semitransparenten Tagfahrlichtelemente im üppig dimensionierten Frontgrill beeindruckend. Der Innenraum ist weniger extravagant, aber gefällig mit geschwungenen Linien gestaltet. In der getesteten Ausstattung Prime findet man so gut wie alle Annehmlichkeiten im Tucson, die Hyundai im Portfolio hat - einzig ein Head-up-Display gibt es nicht. Ansonsten lässt sich vieles elektrisch bedienen und von Sensoren regeln.

Das Platzangebot ist gut, vorn wie hinten sitzen Erwachsene bequem. Auch Gepäck kann man reichlich mitnehmen. Was nicht in den Kofferraum passt, kann auf dem Dach (Last bis 100 kg) oder im Anhänger (bis 1,65 t) auf Reisen gehen. Der Motor im Testwagen hat dafür genug Kraft, sportliche Ambitionen sind aber weniger sein Ding - als leistungsgedrosselte Variante wirkt er mit seinen 150 PS und 250 Nm Drehmoment etwas zugeschnürt. Das 48-V-Mildhybridsystem sorgt für einen ausgesprochen weichen Motorstart und verbessert das Ansprechverhalten des 1,6-l-Turbobenziners. Die Auswirkungen auf die Effizienz halten sich jedoch in Grenzen. Mit durchschnittlich 7,2 l/100 km im ADAC Ecotest setzt der Tucson keinen Glanzpunkt, immerhin sind die Abgase sauber.

Hyundai bietet auch für den Tucson fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung - das ist insbesondere für Vielfahrer ein gutes Argument. Die sollten sich dann aber eher die Dieselvariante anschauen, die deutlich sparsamer mit dem teuren Kraftstoff umgeht. Der Testwagen mit Turbobenziner ist jedoch günstiger in der Anschaffung als der Diesel-Tucson, wobei über 43.000 Euro auch nicht wirklich günstig sind - immerhin ist die Ausstattung üppig. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, KIA Sportage Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- +** gutes Platzangebot, komfortables Fahrwerk, umfangreiche Serienausstattung, hohes Sicherheitsniveau dank vieler Assistenten
- kurze Wartungsintervalle (Ölwechsel alle 12 Monate, 15.000 km), hoher Verbrauch, teure Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Es gibt 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 durch sein modernes und übersichtliches Design sowie die geschäumten Kunststoffe im oberen Bereich - auf feine Details wie einen Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen muss man jedoch verzichten. Aluminium-Blenden wie auch silberne Applikationen an einigen

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 7,2 l/100 km hat der Tucson 1.6 T-GDI Mildhybrid mit dem 54 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 750 km. Die Zuladung von bis zu 528 kg beim Testwagen fällt 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 auf der serienmäßigen Dachreling Lasten bis zu 100 kg transportiert werden. Bis 1.650 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung

2,9 Licht und Sicht

Die Enden des Kompakt-SUV sind nur mäßig zu überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Tucson darüber hinaus eine eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Da helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera. Letztere lässt sich optional auf ein 360-Grad-Kamerasystem erweitern. Einen Einparkassistenten, der das Fahrzeug automatisch in Parklücken manövriert, kann man aber nicht bestellen.

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das Kompakt-SUV einen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - allerdings haben beide keinen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; die Abbiegelichtfunktion wird über separate Leuchten umgesetzt, ein Kurvenlicht gibt es nicht. Die Rücklichter sind

Kanten und Rändern werten 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 knistert 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.

kann bis 100 kg betragen; damit steht selbst dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg.

⊖ Der Wendekreis des Tucson-Testwagen beträgt 11,7 m, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen 2,13 m auseinander - die Handlichkeit im dichten Stadtverkehr ist daher nicht optimal. Serienmäßig findet man lediglich ein Pannenset an Bord; ein Notrad oder gar ein vollwertiges Reserverad sind nicht erhältlich. Daher fehlen auch Bordwerkzeug und Wagenheber. Der Tankstutzen ist breit, besitzt allerdings keine Schutzklappe, sodass eine Fehlbetankung nicht ausgeschlossen werden kann.

in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.



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

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht gegeben – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt „schattieren“. Leider fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Tucson bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um den Ein- und Ausstieg geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 57 cm über der Straße in sehr günstiger Höhe (Sitzfläche ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne auskommen.

Die Türen werden vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Tucson in der Prime-Ausstattung serienmäßig an Bord.

2,2 Kofferraum-Volumen

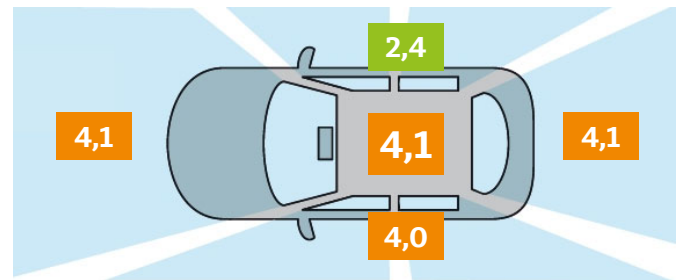
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 410 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf handelsübliche Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um 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.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch angetriebene Heckklappe ist in der Ausstattungslinie Prime serienmäßig an Bord; durch den schlüssellosen Zugang öffnet sich die Heckklappe dann sogar automatisch, wenn man mit dem Schlüssel bei sich hinter dem verriegelten Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion deaktivierbar).

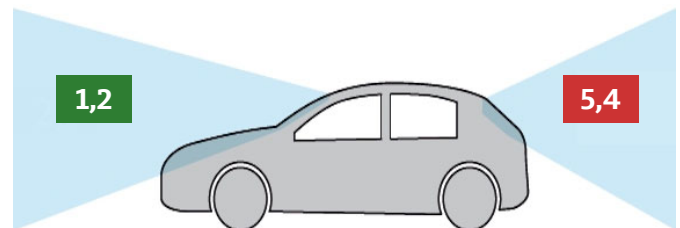
Rundumsicht

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.



⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



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

Das Gepäckraumrollo muss man manuell bedienen. 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 sind in einer

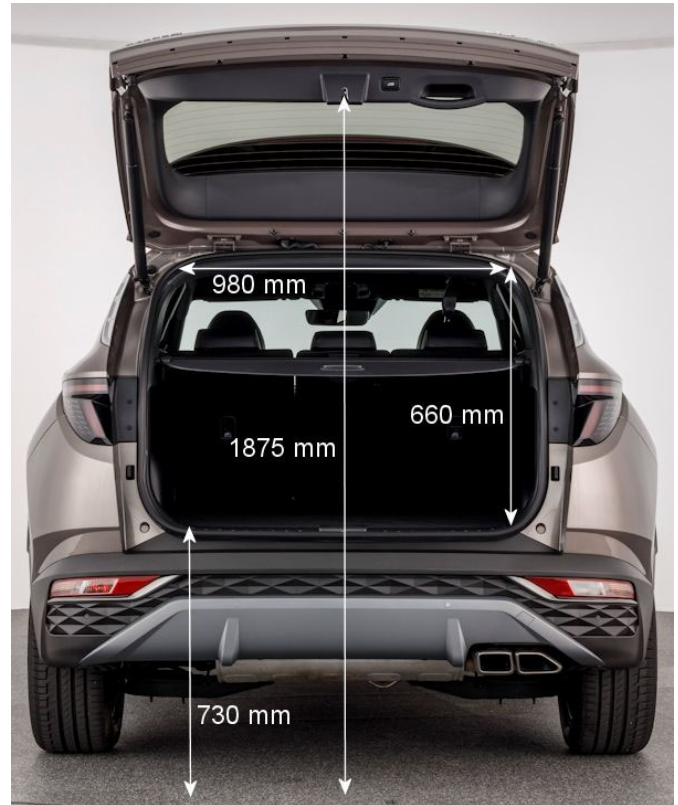
Ebene. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche.

Die Heckklappe öffnet bis maximal 1,88 m hoch – groß gewachsene Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht am etwas abstehenden Heckklappenschloss (immerhin mit Kunststoff ummantelt) zu stoßen. In den fahrerseitigen Einstellungen (Bordmenü) lässt sich die Öffnungshöhe reduzieren.

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

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Nur den mittleren Gurt muss man aushängen und am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade, denn die Rückbank ist ansonsten sinnvoll konstruiert, beispielsweise können die äußeren Gurte beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt werden. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist sowohl von vorn als auch vom Kofferraum aus möglich, die Lehnteile klappen nach der Entriegelung federvorgespannt um. Im Kofferraum gibt es Taschenhaken und Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich ein Gepäcknetz einspannen lässt.



Die 73 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer anstrengenden Tätigkeit.

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

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite angepasst werden. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es ist sogar ein stehendes Gaspedal verbaut und am Bremspedal befindet sich ein Unterrutschschutz. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Die ungewöhnlichen Getriebewahlstasten sind gut erreichbar. Das digitale Kombiinstrument ist in den meisten Einstellungen klar gezeichnet und auch die Anzeige zwischen den Rundinstrumenten gut ablesbar. Der 10,25 Zoll große Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Zudem sind die Tasten für Grundfunktionen und die Temperatureinstellung nicht haptisch erfühlbar. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum machen einen guten Eindruck. Die Bedienung ist zwar weitgehend funktionell, jedoch sind die Touchfelder für viele Grundfunktionen und die Temperatureinstellung nicht haptisch erfühlbar und lenken damit zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik für alle Scheiben.

⊖ Touchfelder ersetzen für viele Funktionen haptische Bedienelemente, entsprechend hoch ist das Ablenkungs-

potenzial während der Fahrt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich in der Mittelkonsole recht viele Touchflächen befinden, die nicht sonderlich groß geraten und zu wenig voneinander abgesetzt sind. Man muss sich zum Schließen ganz offener Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Prime-Ausstattung ist der Tucson umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB+ Empfang, Apple CarPlay und Android Auto sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert Hyundai immer mit. Die Fahrtrouten können nun in der Bluelink Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten, für die vorderen Plätze sowie im Kofferraum gibt es zudem 12-V-Steckdosen. Über die induktive Ladeschale in der

Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als Prime kommt der Tucson ab Werk mit einem Soundsystem von Krell, das über acht Lautsprecher, einen Subwoofer sowie einen Verstärker verfügt.

Der Hyundai Tucson 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. Inzwischen leider Standard: Einen CD-Player gibt es nicht mehr, auch nicht gegen Aufpreis.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für gut 1,95 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,15 m große Menschen 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.

2,0 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.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

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

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

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Für den Hyundai Tucson gibt es gegen Aufpreis eine elektronische Dämpferkontrolle. Die Dämpfungscharakteristik passt sich individuell auf unterschiedliche Fahrbedingungen wie Straßenzustand, Karosseriebewegungen sowie Fahrverhalten an. Der Fahrer kann zwischen zwei Kennfeldern wählen, allerdings ist der Unterschied kaum spürbar und tritt nur auf sehr schlechten Straßen zum Vorschein.

Die Wankbewegungen sind relativ ausgeprägt - typisch SUV. Das Fahrwerk verdaut Unebenheiten und Einzelhindernisse gut, die großen 19-Zoll-Räder schmälern den Fahrkomfort ein

wenig. 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 sich Tucson insbesondere für lange Autobahnfahrten sehr gut eignet. Das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung bietet einen angenehmen Komfort und kann es auch mit der etablierten Konkurrenz problemlos aufnehmen.

2,5 Sitze

⊕ In der Prime-Ausstattung ermöglichen die beiden Vordersitze eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Der Fahrersitz ist zudem mit einer Zweibege-Lordosenstütze sowie einer Memory-Funktion ausgestattet. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Europäer etwas mehr Beinauflage und größere Lehnen wünschen würden. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum eigenen Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt gilt dies nur für die beiden äußeren Sitzen, in der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

3,1 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 69,0 dB(A) – für ein modernes Kompakt-SUV ist das nur ein mäßiger Wert. Unter Last ist der Motor durchaus präsent, läuft aber gerade im mittleren Drehzahlbereich kultiviert. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und

gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Tucson eignet sich damit auch für längere Fahrten.

1,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten höchsten Ausstattungslinie Prime sind eine Dreizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung sowie Sitzlüftung vorn inbegriffen. Auch abgedunkelte Scheiben hinten und sogar Rollos in den hinteren Türen gehören zum Serienumfang. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Intensität der auto-

matischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Eine Standheizung ab Werk ist nicht lieferbar.

⊖ Die Luftmenge aus den Luftdüsen am Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil separate Drehrädchen fehlen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 1,6-l-Turbobenziner bildet mit seinen 150 PS die "Einstiegsmotorisierung" im Tucson. Sein maximales Drehmoment liegt bei 250 Nm und steht zwischen 1.500 und 4.000 1/min zur Verfügung. Damit ist das Kompakt-SUV völlig ausreichend motorisiert, wie man im Alltag schnell feststellen kann. Der Motor hat stets gut Kraft, wirkt aber nicht sportlich, weil eher etwas zugeschnürt.

Auch die Messwerte bestätigen, dass man mit dem Koreaner flott unterwegs sein kann. Der Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 5,3 s, von 80 auf 120 km/h in 7,1 s. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in nur 1,2 s. Hyundai verspricht den Spurt von 0 auf 100 km/h in 9,6 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 189 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine angenehme Laufkultur, wenn auch leichte Vibrationen in den Innenraum vordringen. Beim Ausdrehen wiederum wird der Motor lauter, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem

darstellt.

Auf Gasbefehle spricht der Tucson T-GDI spontan genug an, das Mildhybrid-System hilft dabei etwas. Das maximale Drehmoment von 250 Nm steht über einen sehr weiten Drehzahlbereich zur Verfügung.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Testwagen liefert Hyundai mit dem optionalen, auf Komfort getrimmten siebenstufigen Doppelkupplungsgetriebe an. Alternativ steht auch noch ein Schaltgetriebe zur Verfügung. Die Abstimmung der Automatik ist den Entwicklern gut gelungen, im Alltag spürt man die Schaltvorgänge kaum. Insgesamt bietet die Automatik ein hohes Komfortniveau, das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung der Schaltstufen gestaltet sich per Tasten auf der Mittelkonsole einfach, man muss aber darauf achten, dass man den Wechsel der Fahrstufe bei Fahrzeugstillstand und

betätigtem Bremspedal auswählt – ansonsten bleibt die bisherige Fahrstufe aktiv. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen – dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum erforderlich. Die Abstufung der sieben Vorwärtsgänge passt zum Antrieb, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet dank Startergenerator ausgesprochen geschmeidig.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 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, beeinflussen Spurrinnen den Geradeauslauf negativ. Auf Lenkimpulse reagiert er mit recht deutlichen Aufbaubewegungen und Seitenneigung – das ist aber konzeptbedingt und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven tritt das ESP einem nach außen drängenden Heck dezent, aber wirkungsvoll entgegen. Lupft man in der Kurve abrupt das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die vom ESP aber sorgsam abgefangen wird und daher unkritisch ist. Bei Nässe bekommt der Südkoreaner seine Kraft in

den unteren Fahrstufen über die Vorderräder kaum auf die Straße, die Traktionskontrolle sollte früher und feinfühlicher eingreifen.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Tucson ein Fahrverhalten, das man bei höher gebauten SUV häufiger feststellt: der erhöhte Schwerpunkt führt zu einer möglichen Kippgefahr, die vom ESP rigide regelnd unterbunden wird. Das Karosserie-Wippen, eine Folge des Rollover-Protection-Modus innerhalb der ESP-Regelungen, macht aber keinen souveränen Eindruck. Mögliches Übersteuern wird ausgeregelt und resultiert in kurzzeitigem ausgeprägten Untersteuern.

2,6 Lenkung

Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein recht ordentliches Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und einigermäßen präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahnfahrten, geht einem etwas Rückmeldung ab. Der Sport-Modus beeinflusst auch die Lenkung, die geringere Lenkunterstützung ermöglicht eine bessere Rückmeldung. Allgemein könnte die Lenkung noch ausgeprägter zentrieren. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angemessen direkt über-
setzt.

2,1 Bremse
























⊕ Der Tucson 1.6 T-GDI hat eine gut verzögernde Bremsanlage mit effektiver Abstimmung verbaut. Damit benötigt das SUV durchschnittlich nur 33,9 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - ein wirklich guter Wert. Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei höherer Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht einwandfrei an und lässt sich fein dosieren.

1,8 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Tucson ist sehr umfangreich, vieles gibt es serienmäßig – zumindest in der hochwertigsten Ausstattungslinie Prime. Ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie auch der Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht, beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und sogar die Funktion der Ausstiegswarnung übernimmt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig im Tucson T-GDI Prime. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Der optionale Autobahnassistent beinhaltet zudem die navigationsbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, die anhand der Kartendaten des Navigationssystems die Route des Fahrzeugs erkennt und beispielsweise vor einem Ortsschild, einem Kreisverkehr oder einer scharfen Kurve rechtzeitig die Geschwindigkeit 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

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

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Tucson ein gutes Ergebnis von 86 Prozent der Maximalpunkte (Test Oktober 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, der ein Zusammenstoßen mit den Köpfen verhindern soll. Bis auf den Gurt des Fondmittelsitzes sind alle Sitze sowohl mit Gurtstraffern als auch mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,05 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.

Die vorderen wie auch die hinteren Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige zu den belegten Sitzplätzen erscheint erneut. Vier stabile Verzurrösen im Kofferraum ermöglichen eine Ladungssicherung über Kreuz.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar. Ein Kofferraumtrennetz zur Gepäcksicherung im Kofferraum ist nicht erhältlich.

2,3 Kindersicherheit

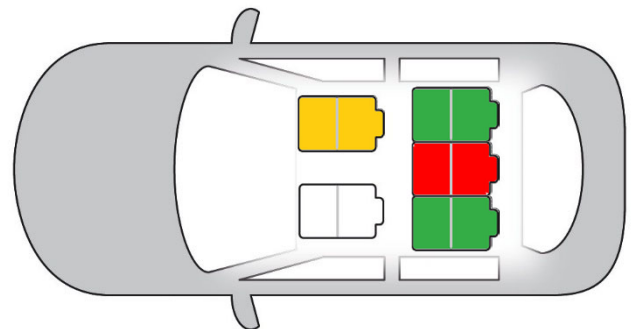
⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP bekommt der Tucson 87 Prozent für eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren, wenn auch die Gurtanlenkpunkte nicht ideal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

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)

3,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sieht es nicht so ideal aus, im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm reicht der Tucson nur für mäßige 66 Prozent der möglichen Punkte. Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube oder Außenairbags sind nicht verbaut. Die Vorderkante der Motorhaube sowie

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

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Tucson mit dem 1.6-T-GDI-Motor liegt im Ecotest bei 7,2 Liter Super E10 pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 198 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das nur für 17 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Das ist ein lediglich ausreichendes Ergebnis, denn heutzutage sollte auch bei einem Benziner-Auto höchstens eine Sechs vor dem Komma stehen. Bei zurückhaltender Fahrweise, wenig Kurzstrecken und gemütlichem Tempo sind Verbräuche unter 7 l/100 km durchaus möglich - ein Ruhmesblatt ist das aber nicht. Innerorts verbraucht der Turbobenziner 6,9 l, außerorts 6,5 l und auf der Autobahn 8,5 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Bei der Abgasreinigung ist der Tucson T-GDI auf dem aktuellen Stand. Es ist auch ein Partikelfilter verbaut, der aber noch besser funktionieren sollte. Denn leicht erhöhte Partikelemissionen - aus Sicht der strengen Ecotest-Maßstäbe - führen zu einem kleinen Punktabzug. Für den Bereich

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Mit Turbobenziner, Frontantrieb und Automatik kostet der Tucson in der höchsten Ausstattungslinie Prime über 43.000 Euro - eine Menge Geld. Die Hyundai-Modelle sind schon lange kein Sonderangebot mehr. Die üppige Serienausstattung relativiert den Preis etwas, mit den zwei Assistenzpaketen für zusammen 1.000 Euro ist sie dann wirklich weitgehend komplett. Für Anhänger der geschmeidigen Fahrwerksfederer könnten die adaptiven Dämpfer interessant sein, mit 980 Euro sind sie aber nicht ganz billig. Für rund 45.000 Euro erhält man ein Komplettpaket, es ist alles Wichtige, Nette und Schöne an Bord, was Hyundai für den Tucson anbietet. Ein gutes Argument für den Koreaner ist auch die fünfjährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Die jährliche Steuer liegt bei 153 Euro. Im mittleren Preisbereich liegt die Versicherung, die Typenklasse gerade bei der Vollkasko könnte niedriger sein (Haftpflicht 18, Teilkasko 23 und Vollkasko 22).

Verbrauch

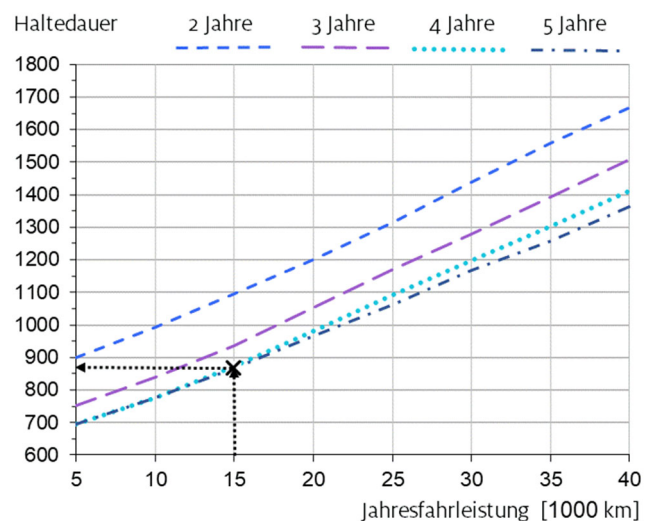
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Schadstoffe erhält der Tucson 1.6 T-GDI letztlich 49 von 50 möglichen Punkten gibt. Zusammen mit Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 66 Punkte und drei von fünf Sternen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 865 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 T-GDI Select	1.6 T-GDI 48V-Mild- hybrid Select iMT	1.6 T-GDI 48V-Mild- hybrid Select iMT	1.6 T-GDI Hybrid Select Automatik	1.6 T-GDI Plug-in- Hybrid Allrad Automatik	1.6 CRDi 48V- Mildhybrid Select DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	110 (150)	132 (180)	169 (230)	195 (265)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	250/1500	265/1500	350/1500	350/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	10,3	10,3	9,4	8,0	8,2	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	189	189	205	193	191	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	7,00/7,0 S	6,80/6,8 S	6,70/6,7 S	5,90/5,9 S	1,40/1,4 S	5,30/5,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	159/159	154/154	152/152	135/135	31/31	139/139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/23	18/22/23	18/22/23	18/22/23	20/25/24	18/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	177	163	158	116	32	246
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	777	783	790	810	807	802
Preis [Euro]	31.690	32.710	33.630	37.690	43.350	37.300

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-Zyl.-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6d, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	2,65 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.865/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.566/534 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	577/1.759 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)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 XL 103V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,5/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	171 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.572/528 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/815/1.395 l

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

Betriebskosten	174 Euro	Werkstattkosten	86 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	487 Euro
Monatliche Gesamtkosten	865 Euro		
Steuer pro Jahr	153 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/23		
Basispreis Tucson 1.6 T-GDI 48V-Mildhybrid Prime DCT	43.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.11.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.420 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.156 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	980 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/700 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: Juli 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer