ADAC autotest

KGM Actyon 1.5 T-GDI Lux 2WD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (120 kW/163 PS)

KGM dürfte vielen zunächst unbekannt erscheinen – dabei ist die koreanische Marke bereits seit 1954 auf dem Markt und von Beginn an vorrangig auf Allradfahrzeuge fokussiert. Geläufiger wird den meisten sicher der Name SsangYong sein, unter dem die Marke bis zur Umbenennung im Jahr 2023 firmierte. Die technische Verwandtschaft zum KGM (SsangYong) Torres kann der Actyon nicht leugnen. So kommen einem u. a. der durstige 1,5-l-Benziner (9,4 l/100 km im Ecotest sind zu viel) wie auch Elemente des Interieurs bekannt vor. Wer nicht den höchsten Qualitätsanspruch an Material- und Verarbeitung sowie Infotainment und Assistenz hat, der fährt mit dem Actyon gut und bekommt einiges für sein Geld. Auf der Straße fällt er optisch auf und bietet reichlich Platz für Insassen und Gepäck. Sicherheitssysteme sind zahlreich an Bord, bedürfen aber noch einiges an Abstimmungsarbeit. Geht man es ruhig an, lässt es sich mit dem Actyon passabel gleiten. Fordert man ihn, kommen Fahrwerk und Antrieb an ihre Grenzen: Motor und Getriebe kämpfen mit den 1,6 t Leergewicht und die Lenkung samt Fahrwerk wehren sich gegen einen agilen Fahrstil. Unterm Strich bietet der KGM in der Top-Ausführung ab 42.250 Euro eine Menge – nur bei der gebotenen Umsetzung braucht die Kundschaft etwas Toleranz. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C5 Aircross, KGM Torres, Mazda CX-5, MG HS, Nissan X-Trail, Opel Grandland, Skoda Kodiaq, Subaru Forester.

⊕ **großes Platzangebot für Insassen und Gepäck, umfangreiche Serienausstattung**

⊖ **sehr breite C-Säulen, bei starker Sonneneinstrahlung schlecht ablesbares Instrumentendisplay, träges und mäßig zu bedienendes Infotainmentsystem, unausgereifte Assistenzsysteme, kein zuverlässiger Fenstereinklemmschutz, hoher Verbrauch**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,8
AUTOKOSTEN	k.A

Zielgruppencheck

Familie	2,5
Stadtverkehr	3,8
Senioren	2,8
Langstrecke	3,1
Transport	2,1
Fahrspaß	3,3
Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Die wuchtige Karosserie des Actyon ist auffällig gestaltet mit ihren zahlreichen Kunststoff-Anbauteilen bzw. Beplankungen - entsprechend viele Fugen und Kanten gibt es. Hier und da sitzen die gut gefertigten Teile nicht exakt flächig, die Spaltmaße variieren und Absätze fallen vereinzelt ins Auge. Bei der Versiegelung der Blechkanten gibt es noch Verbesserungspotenzial: Sofern Versiegelung aufgetragen wurde, sitzt diese nicht zuverlässig auf den zu versiegelnden Blechkanten. Ebenfalls auffällig sind die geschweißten Türrahmen, welche ohne Verkleidung auskommen. Für den Hobbyschrauber praktisch, aber für ein Mittelklassefahrzeug unschön, sind die zahlreichen gut sichtbaren Kreuzschlitzschrauben zur Befestigung von Karosserieteilen. Der Unterboden insgesamt wirkt wie ein Flickenteppich: Einige Bereiche sind grundiert, andere erhielten Unterbodenschutz oder sind schwarz lackiert bzw. aerodynamisch günstig verkleidet. Sicher fixiert ist aber alles. Das Interieur ist optisch ansprechend gestaltet, wobei die Verarbeitungsqualität und Materialauswahl deutlich verbesserungswürdig ist. Die vorrangig aus hartem Kunststoff gefertigten Einzelteile sind teils unsauber entgratet und befriedigend miteinander gefügt, sodass sie entweder nicht solide befestigt sind, Spalte übrigbleiben oder knarzende Geräusche von sich geben - nicht nur beim beherzten Griff.

⊕ Der Motorraum ist übersichtlich und wartungsfreundlich gestaltet. Die Frontklappe wird kraftsparend mittels Gasdruckfedern offengehalten. Über die Bedeutung der fest verschraubten Griffe auf der Motorhaube war man sich aber bis zum Testende uneinig – stabil sind sie in jedem Fall.

⊖ Die Wände des Gepäckabteils sind aus hartem Kunststoff gefertigt, die bereits im Test ihre Kratzempfindlichkeit unter Beweis stellen konnten.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs von 9,4 l pro 100 km hat der Actyon 1.5 T-GDI mit dem 50 l kleinen Tank eine Reichweite von etwa 530 km. Angesichts des Verbrauchs wird deutlich, dass das Aggregat gut zu tun hat mit dem 1.580 kg schweren Koreaner. Die Zuladung von bis zu 500 kg fällt angesichts der Fahrzeugdimensionen (4,74 m Länge und 2,07 m Breite inklusive Außenspiegel) zufriedenstellend aus, reicht aber locker für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Der KGM bietet fünf Sitzplätze, wobei der Mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können an den serienmäßigen Dachschienen Lasten bis zu 100 kg befestigt werden. Bis 1.500 kg schwere Anhänger dürften gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst nur bis 500 kg). Die zulässige Stützlast auf der Anhängerkupplung könnte bis 60 kg betragen; das ist für eine gestandenes SUV wie den Actyon arg wenig, denn schon für einen Fahrradträger mit zwei Elektro-Fahrrädern wird es gewichtstechnisch eng. Zum Testzeitpunkt allerdings bietet KGM selbst im Zubehör keine Anhängerkupplung an. Mit seiner stattlichen Außenlänge und Breite sowie dem Wendekreis von 11,6 m ist der Actyon für enge Innenstädte weniger geeignet.

⊖ Im Falle eines Reifenschadens steht unter dem Kofferraumboden lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches allerdings nur bei kleineren Schäden an den Pneus die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.

3,6 Licht und Sicht

Die Enden des Mittelklasse-SUV kann man nicht wirklich einsehen und muss sie daher abschätzen. Die Vorderkante der langen Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers und die weit entfernte Heckscheibe lässt das Fahrzeugheck auch nicht genau erkennen. Ohnehin ist der Überhang der Heckpartie hinter der Hinterachse ungewöhnlich groß, sodass das Heck beim engen Rangieren ausschwenkt. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Actyon eine nur ausreichende Sicht nach draußen. Besonders ungünstig sind die sehr breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten massiv beeinträchtigen. Zusätzliche Fenster könnten hier für eine deutlich bessere

Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

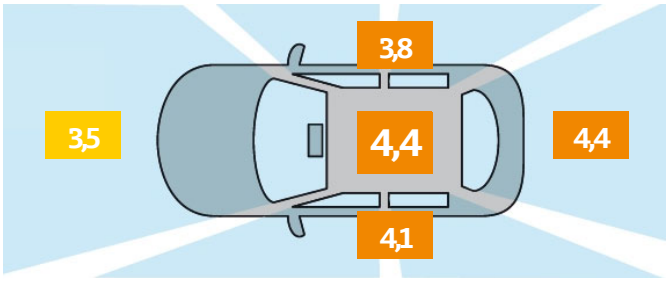
Rundumsicht sorgen und damit die Verkehrssicherheit insbesondere auf Parkplätzen oder beim Rangieren steigern. Die erhöhte Sitzposition dagegen hilft, den umliegenden Verkehr gut zu überblicken. Leider ist die Sicht auf niedrige Hindernisse vor dem KGM nur befriedigend und nach hinten wesentlich schlechter, da die Heckscheibe hoch montiert ist. Glücklicherweise ist der Actyon bereits serienmäßig mit rundum Parksensoren ausgestattet inklusive 360-Grad-Kamera. Ein Parkassistent hingegen ist nicht erhältlich. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Über asphärische Bereiche verfügen sie auch nicht, welche zur Reduzierung toter Winkel beitragen könnten.

⊕ Bei eingeschaltetem Tagfahrlicht werden die Rückleuchten mit eingeschaltet, was zu einer besseren Sichtbarkeit tagsüber führt.

⊖ Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer können nicht überzeugen. Sowohl Abblend- als auch Fernlicht fallen hinsichtlich ihrer Lichtintensität unterhalb der Erwartungen aus und der Lichtteppich ist inhomogen. Die Ausleuchtung ist stark mittig fokussiert. Dadurch sind die Randbereiche vernachlässigt, welche insbesondere bei Dämmerung und damit erhöhter Wildgefahr besonders relevant sind. Den Scheinwerfern fehlen zudem hilfreiche Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht. Außerdem muss die Leuchtweite müßig im Menü manuell reguliert werden was dazu verleitet, dies nicht zu tun und damit den Gegenverkehr zu blenden. Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es ebenso nicht,

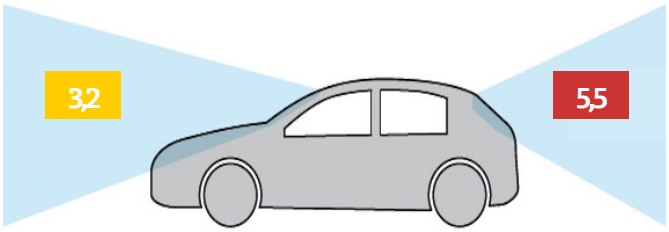
Rundumsicht

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.



welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung reduzieren könnte. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang oder Erreichen eines Stauendes kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Actyon baut als SUV höher als klassische Limousinen oder Kombis, was Vorteile beim Ein- und Aussteigen mit sich bringt. Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 60 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in sehr angenehmer Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch höher und ist nicht besonders schmal ausgeführt, sodass man beim Zustieg vorn wie hinten die Beine ordentlich anheben muss. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen gehalten, wobei sie hinten schon bei geringer Fahrzeugneigung zu fallen können. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Actyon serienmäßig an Bord, das Keyless-System lässt sich aber nicht deaktivieren. Sowohl an den vorderen Türen als auch der Heckklappe gibt es entsprechende Sensoren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

© ADAC e.V.

1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der KGM Actyon verfügt über ein großes Ladeabteil. Unter der Kofferraumabdeckung stehen 445 l zur Verfügung. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf beachtliche 755 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 870 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.590 l Volumen verfügbar. Zusätzlich gibt es noch einen 60-l-Stauraum unter dem Kofferraumboden.

Mit 445 l Volumen ist der Kofferraum des Actyon recht üppig ausgefallen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eines der wenigen Extras in der Preisliste des KGM Actyon ist die elektrische Heckklappe – in der getesteten Top-Ausstattung Lux ist sie serienmäßig mit an Bord. Die Öffnungshöhe der Klappe beträgt maximal 1,87 m und ist in der Höhe einstellbar - eine praktische Funktion, damit sie beispielsweise nicht an eine niedrige Garagendecke stößt. Dank der deutlichen Ummantelung stellt das Schloss auch für größere Personen keine Gefahr für den Kopf dar. Die Klappe beherrscht sogar das Öffnen per Fußbewegung unter der Heckschürze. Außerdem lässt sie sich über das Zentraldisplay öffnen und schließen, wie auch interessanterweise aus dem Kofferraum: Zum einen gibt es rechts im Laderaum einen Taster zur elektrischen Öffnung wie auch eine mechanische Notentriegelung in der Klappe direkt. Diese Eigenschaften in Kombination mit dem großen, nahezu topfebenen Laderaum nach Umklappen der Rücksitze könnten interessant sein für Campingbegeisterte. Links im Laderaum gibt es eine 12-V-Buchse. Die Gepäckraumabdeckung ist als Rollo ausgelegt und muss manuell bedient werden. Obacht ist geboten beim Aus- und Einbau, denn die federvorgespannte Arretierung des Rollos hinterlässt schnell Kratzer in der Seitenverkleidung des Kofferraums aus Kunststoff. Leider ist für das Rollo kein Platz vorgesehen, beispielsweise unter dem Ladeboden, wenn man es mal nicht braucht. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante ist mit knapp 77 cm über der Straße eine nicht unerhebliche Herausforderung, wenn man schweres Gepäck einladen möchte. Dagegen erfreulich: Der Kofferraumboden befindet sich auf annähernd gleicher Höhe mit der Ladekante (nur 2 cm Versatz), das erleichtert das Ausladen. Ein Luxusproblem ob des großen Kofferraums: Klappt man den mittig geteilten Ladeboden hoch und passt nicht auf, klappt

Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante ziemlich hoch und macht damit das Be- und Entladen recht mühsam.

dieser nach hinten weg und man muss sich lang ausstrecken, um ihn wieder aufstellen zu können.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet, das ist etwas mager. Eine für Camper nette Eigenschaft: Die Lampe ist als Taster ausgeführt und lässt sich nach dem automatischen Abschalten per Klick wieder einschalten.

© ADAC e.V.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne sollte man zwingend auf die äußeren Gurte achten: Es gibt zwar eine Lasche, wo man die Gurte fixieren kann, aber nutzt man diese nicht, lässt sich ohne weiteres Zutun ein Einklemmen der Gurte und damit mögliche Beschädigungen nicht zuverlässig verhindern. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht aber vom Kofferraum aus möglich. Links und rechts im Kofferraum gibt es je ein Fach sowie einen Taschenhaken auf der linken Seite.

⊖ Ösen zur Fixierung eines Gepäcknetztes sucht man vergeblich. Ebenso ist ein praktisches Schienensystem zur Ladungssicherung nicht lieferbar.

2,8 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Die Fahrbereitschaft des KGM lässt sich einfach herstellen: Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist und der Getriebewählknubbel inklusive Taste für die Parkbremse befinden sich an gewohnter Position auf der Mittelkonsole. Hinter dem Lenkrad lassen sich der Blinker- und Scheibenwischerhebel mit gewohnter Funktionalität finden. Das Licht bzw. die Lichtautomatik wird per Drehschalter am Blinkerhebel aktiviert und der Regensensor lässt sich nicht separat ausschalten. Mithilfe der haptischen Lenkradtasten lassen sich u. a. ein Teil der Fahrerassistenzsysteme bedienen und die Auto-Hold-Funktion aktivieren. Nahezu alle übrigen Funktionen werden über das günstig positionierte 12,3-Zoll-Touch-Display bedient. Das Hauptmenü ist optisch übersichtlich gestaltet. Allerdings ist das System sehr träge, fährt nach dem Start nur langsam hoch und lässt sich wegen den klein geratenen Touch-Feldern und der wirren Menüführung mäßig bedienen. Wischt man seitlich über das Display, kommt man schnell in das Klimamenü. Damit ist es zwar schnell erreichbar, aber trotzdem sind unnötige Bedienschritte erforderlich, wie sie bei einem klar vom Infotainment getrennten System nicht vorhanden wären. Ohnehin ist das Infotainment durch die teils wirren Bezeichnungen und Wechsel in der Schriftgröße gewöhnungsbedürftig – glücklicherweise sind manchmal Bilder im Menü aufgeführt, wodurch sich die Funktionen besser erraten lassen.

⊖ Der manuelle Einstellbereich für das Lenkrad fällt sowohl in der Höhe als auch Weite zu gering aus, sodass für manche Staturen keine optimale Ergonomie hergestellt werden kann. Bei Dunkelheit fällt auf, dass nicht alle Tasten, wie jene in der Deckenkonsole oder für die Außenspiegelverstellung, beleuchtet und damit stets auffindbar sind. Zwar erhellt eine LED vom Dachhimmel herab die Mittelkonsole, aber die grüne LED des SOS-Knopfs dominiert klar und blendet gar auf Dauer. Dass sich die Fenster per Fernbedienung nicht öffnen oder

Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum liegen auf durchschnittlichem Niveau. Bedienung ist weitgehend funktionell, im Detail gibt es noch deutlich Raum für Verbesserungen.

schließen lassen, ist verschmerzbar. Aber dass die hinteren Fenster weder über eine Abwärts- noch Aufwärtsautomatik verfügen, ist in der Mittelklasse unpassend. Das 12,3-Zoll-Instrumentendisplay kann sich nur schwer gegen die Reflektionen der hellen Innenausstattung durchsetzen, sodass es bei starker Sonneneinstrahlung nur noch kaum ablesbar ist. Ohnehin ist die analoge Darstellung von Drehzahl und Geschwindigkeit schwer abzulesen – immerhin wird sie digital daneben noch einmal angezeigt. Zur Einstellung der Radio-Lautstärke nutzt man entweder die Lenkradtasten oder muss auf dem Zentraldisplay umständlich nach unten wischen und dann auf die entsprechenden Touch-Flächen tippen. Mit dem aktuellen Softwarestand gehen Schwierigkeiten mit der Lautstärkeregulierung wie auch Sprachausgabe und -steuerung einher. Der Hersteller kann hier noch kein Update-Datum nennen. Eine Bedienungsanleitung gibt es nur in Kurzform im Handschuhfach oder auf dem Handy nach Scannen des QR-Codes im Infotainment, welche wenig weiterhilft. Die KGM-App gibt es derzeit nur auf Koreanisch.

2,9 Multimedia/Konnektivität

In puncto Multimedia kann der KGM nicht so viel bieten, wie die Konkurrenz.

⊕ Mit dabei sind ein Radio inklusive (mäßigem) DAB+-Empfang sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage. Ebenfalls Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) sind dabei, mit dessen Hilfe sich die derzeit nicht funktionale Sprachsteuerung ersetzen lässt. Ein Navigationssystem ohne Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert KGM mit, welches sich allerdings nur per USB aktualisieren lässt. Over-the-Air-Updates sind auch nicht möglich. Es gibt vorn und hinten jeweils zwei USB-C-Anschlüsse mit 27 W Ladeleistung, nur einer vorn dient auch zur Datenübertragung. Das Infotainment stellt knapp neun Gigabyte zur Verfügung, um eigene Medien wie Musik darauf abzulegen. Im Fond gibt es keinen 12-V-Anschluss, um beispielsweise eine Kühltruhe zu versorgen. Dafür gibt es in der ersten Reihe eine 12-V-Buchse. Eine induktive Ladeschale für das Smartphone vermissen wir hingegen.

⊖ Das Soundsystem mit seinen sechs Lautsprechern liefert eine unbefriedigende Vorstellung ab. Es fehlt an Bass und der Klang ist leer. Weiter aufrüsten lässt sich die Klangkulisse leider nicht. Über differenzierte Privatsphäre-Einstellungen verfügt das Infotainmentsystem des Actyon nicht. Konnektivitätsdienste zum Abrufen von Fahrzeuginformationen oder das Senden von Befehlen an das Fahrzeug gibt es zwar, allerdings ist die zugehörige App ausschließlich auf Koreanisch.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für gut 1,95 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für über 2,10 m große Menschen genügen. Der Innenraum ist breit genug und der Fahrzeugklasse völlig angemessen. Das Raumangebot ist großzügig, nur die wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie trüben etwas das Bild. Ein Glas- oder Schiebedach hat KGM für den Actyon nicht im Angebot. Dafür gibt es eine Ambientebeleuchtung in den Türen, am Armaturenbrett und in der Mittelkonsole mit wählbarer Farbe.

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. 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 und die hohe Seitenlinie getrübt. Hinten wird die Ambientebeleuchtung nicht fortgesetzt, welche noch ein paar angenehme Akzente setzen könnte.

Im Fond finden sogar Personen bis zu 2,0 m Größe Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, welche auch in zwei Stufen in der Neigung einstellbar sind. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. In die langen, aber flachen Türfächer gehen 1,5-l-Flaschen und die beiden Becherhalter auf der Mittelkonsole lassen sich gut nutzen. Unter den mittleren Lüftungsdüsen ist ein kleines Fach zum Aufklappen. Für große Smartphones ist es zu klein, allerdings lässt sich das Telefon griffgünstig auf der offenen Klappe ablegen. Nur mit dem empfindlichen Kunststoff sollte man aufpassen, welcher schnell unansehnlich aussehen kann. Das Fach unter der Mittelarmlehne ist nicht komplett schließbar, sondern vorn offen. Hier könnte laut Handbuch (je nach Ausführung) eine induktive Ladeschale für das Smartphone verortet sein - beim Testwagen gab es keine. Sonstiger Kleinkram findet seinen Platz in der Ablage unterhalb der Mittelkonsole. Das kleine Handschuhfach ist beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch abschließbar. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei einfachen Becherhaltern, Taschen an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die 1,5-l-Flaschen gehen. Praktische Jackenhalter sind ebenfalls vorhanden und in der Mittelkonsole gibt es offene, gummierte Fächer für Kleinkram neben den USB-C-Buchsen.

⊖ Einen praktischen Brillenhalter im Dachhimmel suchen wir vergebens.

2,6 KOMFORT

3,3 Federung

Der Actyon steht auf einem klassischen Fahrwerk ohne elektronische Dämpfer. Die vorderen Räder werden von McPherson-Federbeinen mit Stabilisator geführt und hinten kommt eine Mehrlenkerachse mit Stabilisator zum Einsatz. Insgesamt fällt die Auslegung recht steifbeinig aus. Innerorts geht der Federungskomfort bestenfalls noch in Ordnung, Kanten oder Gullys werden deutlich in den Innenraum transportiert. Bei der Überfahrt von Kopfsteinpflaster vibriert das Lenkrad zwar ordentlich, hier kann aber das Fahrwerk zumindest die höherfrequenten Schwingungen mildern. Überland ist der Komfort befriedigend, die langen Federwege haben bei groben Unebenheiten noch deutliche Reserven und die Seitenneigung bleibt bei schnellen Kurven im Rahmen. Auf der Autobahn fällt die Anfälligkeit für Seitenwind auf – insgesamt liegt der Actyon nicht so satt auf der Fahrbahn wie manch ein anderer Konkurrent. Beim Überfahren von Querhindernissen macht die Vorderachse einen deutlich besseren Job.

2,6 Sitze

Serienmäßig verfügen die Vordersitze über eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Hinzukommend ist eine elektrische Zwei-Wege-Lordosenstütze für den Fahrersitz mit dabei. Angenehm geformt präsentieren sich die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze, beim Seitenhalt hingegen gibt es noch deutliches Potenzial. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich weder längs noch in der Höhe einstellen. Vorn wie hinten sind die Armauflagen in den Türen gepolstert. Hinten geht es ähnlich komfortabel zu, nur der Mittelsitz tanzt etwas aus der Reihe durch die harte Polsterung. Die Konturen der Lehne und Sitzfläche sind ordentlich gepolstert, sodass es sich zumindest auf den äußeren Plätzen für lange Strecken gut aushalten lässt. Den etwas ungünstigen Kniewinkel kann man getrost durch die große Beinfreiheit ausgleichen und es sich mit der zweistufig einstellbaren Neigung der Lehne bequem machen.

⊕ Die vorderen Kopfstützen lassen sich sowohl in der Höhe als auch längs verstellen (drei Stufen). Ein weiteres interessantes Merkmal der Kopfstützen: Deren Rückseite ist als Kleiderbügel für Mäntel oder andere schwere Kleidung ausgelegt.

2,8 Innengeräusch

In puncto Geräuschkomfort kann der Actyon nicht vollständig überzeugen. Grundsätzlich dominiert das 1,5-l-Aggregat die Geräuschkulisse insbesondere bei Leistungsabfrage und entsprechend höheren Drehzahlen. Windgeräusche fallen bei höherem Tempo vorrangig aus dem Bereich der Seitenspiegel auf. Zwar ist vorn eine Doppelverglasung verbaut und die Radkästen sind vorn und hinten mit Filz ausgekleidet, aber dennoch lassen sich Abrollgeräusche und andere Verkehrsteilnehmer stets gut wahrnehmen, wie auch Steinchen in den Radkästen. Bei Tempo 130 km/h liegt der gemessene Innengeräuschpegel bei befriedigenden 66,8 dB(A).

1,5 Klimatisierung

⊕ Der Actyon ist stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen variieren und bei abgeschaltetem Motor schaltet die Klima automatisch auf Frischluftzufuhr um. Ebenfalls serienmäßig bringt der Koreaner Sitzheizung vorn und hinten, eine Lenkradheizung sowie Sitzlüftung vorn mit. Die hinteren Scheiben sind abgedunkelt und lassen sich komplett in den Türen versenken, zusätzlich gibt es Rollos in den hinteren Türen. Eine Standheizung ab Werk gibt es für den Actyon nicht, dafür aber ist eine Sonnenschutzverglasung immer mit dabei.

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

© ADAC e.V.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

Der 1,5-l-Turbobenziner stellt momentan die einzige Motorisierung im Actyon dar. Er leistet bis zu 163 PS (5.000 - 5.500 1/min) und ein maximales Drehmoment von 280 Nm, das über einen weiten Drehzahlbereich von 1.500 bis 4.000 1/min anliegt. Damit ist das Mittelklasse-SUV zumindest bei moderatem Tempo ausreichend flott motorisiert. Man merkt, dass der hubraumschwache Benziner mit dem knapp 1,6 t schweren Actyon zu kämpfen hat. Der Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h gelingt in befriedigenden 6,8 s, von 80 auf 120 km/h geht es ebenfalls befriedigend in 9,0 s. KGM verspricht eine Höchstgeschwindigkeit von 184 km/h – über den Beschleunigungswert von null auf 100 km/h bewahren die Koreaner Stillschweigen. Unterm Strich wirkt der Motor aber kraftlos und vermittelt wenig Fahrfreude. Zudem fiel im Test auf, dass der Antrieb subjektiv in der maximal abgegebenen Leistung schwankt.

⊕ Von 15 auf 30 km/h beschleunigt man mit dem Actyon in guten1,3 s, was das Einfädeln in den Verkehr erleichtert.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine annehmbare Laufkultur, auch wenn leichte Vibrationen im Stand und vorrangig ab 3.500 1/min spürbar sind. Kurz über Leerlaufdrehzahl ist er etwas brummig – durch die Automatik ist man in diesem Bereich aber selten. Auf Gasbefehle spricht der Actyon 1.5 T-GDI träge an und braucht merklich, bis er den nötigen Ladedruck aufgebaut hat. Das maximale Drehmoment von 280 Nm steht zwar über einen weiten Drehzahlbereich zur Verfügung, aber dennoch sind Ungleichmäßigkeiten in der Leistungsentfaltung spürbar, welche die Insassen das Durchbeschleunigen mit einem leichten Nicken quittieren lassen. Im Menü können die Fahrmodi Normal, Winter und Sport ausgewählt werden. Sie beeinflussen jedoch kaum das Fahrverhalten – stattdessen verändern sie hauptsächlich die grafische Darstellung im Kombiinstrument.

2,6 Schaltung/Getriebe

Den Actyon gibt es nur mit einer Verbrenner-Motorisierung, dafür aber als Schalter- oder Automatik-Version mit Frontantrieb oder als Allradler immer mit Automatik. Das Automatikgetriebe wirkt etwas in die Jahre gekommen, muss es doch mit nur sechs Gängen auskommen. Dadurch ergeben sich recht deutliche Drehzahlsprünge, was insbesondere bei Autobahntempo und Steigungen zum Tragen kommt: Geht dem Benziner die Luft aus, schaltet die Automatik runter und das Aggregat dominiert plötzlich das akustische Ambiente. Bei gemütlicher Fahrt schaltet das Getriebe geschmeidig - nach dem Kick-Down hingegen wirkt es überfordert: Teilweise schaltet es nicht weit genug runter oder vergisst sogar das Hochschalten, sodass man nach forcierter Beschleunigung im ersten Gang ein paar Sekunden im Drehzahlbegrenzer verweilt. Insgesamt bietet die Automatik ein annehmbares Komfortniveau, das geschliffene Anfahren wie auch die ausreichend kräftige Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes über den Schiebeknubbel auf der Mittelkonsole gibt keine Rätsel auf und ist auch ohne Hinsehen möglich. Der systemseitige Wechsel zwischen dem Vor- und Rückwärtsgang gelingt allerdings nicht sehr elegant, denn man landet schnell unbeabsichtigt in der Neutralstufe oder muss zumindest eine Zeit lang warten, bis der Antrieb den Schaltbefehl physisch umsetzt. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen und bekommt dann auch eine Gangempfehlung. Eine S- oder M-Stellung gibt es hingegen nicht, sodass bei sportlicher Ambition und manueller Gangwahl das Getriebe gern mal allein wieder in D schaltet oder aber im manuellen Modus verweilt, auch wenn man das nicht möchte. Eine Autohold-Funktion ist Serie. Die Start-Stopp-Automatik könnte schneller ansprechen.

⊕ Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit niedrigen rund 2.500 1/min.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Im Kapitel Fahrstabilität liefert der KGM Actyon eine befriedigende Gesamtleistung ab. Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Koreaner souverän: Nach dem Impuls neigt

© ADAC e.V.

sich der Aufbau zwar merklich, das ESP greift dann aber sofort ein und sowohl Lenkung als auch das gesamte Fahrzeug beruhigen sich schnell. Ohnehin ist es schwer einen Lenkimpuls überhaupt umzusetzen, denn die Lenkung verhärtet bei zu großer Lenkgeschwindigkeit. Das spürt man auch deutlich im ADAC Ausweichtest. Der KGM besteht den Test zwar, allerdings ist einiges an Arbeit am Lenkrad erforderlich, um den Actyon durch die Pylonengasse zu zirkeln. Zwar bleibt er stets beherrschbar, aber dennoch erfordert der durch das beherzt eingreifende ESP eingeleitete Wechsel zwischen Über- und Untersteuern immer wieder Korrekturen am Lenkrad. Möchte man den Ausweichtest möglichst dynamisch durchfahren, fällt das unterm Strich unpräzise Handling mit der gefühllosen Lenkung unangenehm auf und sorgt für eine subjektiv mäßige Vorstellung. Sobald das ESP eingreift, findet ein deutlicher Tempoabbau statt. Schafft man es ohne ESP-Eingriff, ist dank der serienmäßig montierten Hochleistungs-Bereifung (Michelin Pilot Sport 5) dennoch ein beachtliches Tempo möglich. In langgezogenen Kurven beginnt das Heck zu drängen, wird aber durch das ESP unter Kontrolle gehalten. Die Aufbaubewegungen fallen zwar deutlich, aber für das Fahrzeugkonzept passend und damit nicht störend aus. Der Geradeauslauf hingegen ist nur befriedigend: Zum einen ist der Actyon anfällig für Seitenwind und zum anderen lässt er sich von Rillen und Fahrbahnquerneigung beeindrucken, sodass man am Lenkrad immer wieder nachkorrigieren muss. Fordert man insbesondere aus dem Stand viel Leistung ab, scharren die Vorderräder im ersten Moment deutlich.

3,5 Lenkung

Die Lenkung ist mäßig abgestimmt, fühlt sich insgesamt teigig und entkoppelt an. Sie liefert kaum Rückmeldung über den Haftungszustand an den Vorderrädern. Die Neutrallage lässt sich im niedrigen Geschwindigkeitsbereich kaum erfühlen und die Klebetendenz verschleiert weiter die Mitte. Bei höherem Tempo wird die Rückstellung etwas besser. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, wobei man auf kurvigen Strecken den Kurs immer wieder nachkorrigieren muss. Insgesamt ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt und passt gut zum Auto, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,7 Umdrehungen erforderlich.

⊖ Unter hoher Last zerrt der Antrieb merklich am Lenkrad.

2,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der KGM durchschnittlich nach 34,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein gutes Ergebnis, woran auch die bemerkenswert potente Werks-Bereifung ihren Anteil trägt. Die Bremsanlage spricht gut an und lässt sich dank des weichen Druckpunkts gut dosieren.

© ADAC e.V.

2,6 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Sicherheitsausstattung des Actyon fällt gut aus – fast alles, was es für das Modell gibt, ist stets serienmäßig mit an Bord. Nur der Abstandsregeltempomat ist bei den unteren Ausstattungslinien aufpreispflichtig – der Lux hat ihn serienmäßig. In der Schürze ist ein Radarsystem verbaut und hinter der Frontscheibe eine Kamera. Damit wird das Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung realisiert. Die Notbremsfunktion agiert allerdings nur bis 70 km/h. Querverkehr beim Rückwärtsfahren wird erkannt und bei Bedarf leitet der KGM auch hier eine Notbremsung ein. Ebenfalls dabei sind ein Spurhalte-, Spurwechsel- und Lenkassistent. Letzterer wirkt aber nicht sonderlich vertrauenserweckend, da er öfters nervös in der Spur pendelt. Auch unschön appliziert ist der Spurhalteassistent, welcher zum einen übertrieben oft eingreift und sich zum anderen nur deaktivieren lässt, indem man die Taste für den Lenkassistenten lange hält – das muss man wissen. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig dabei, ein Tempomat aber nicht. Dafür gibt es den Abstandsregeltempomat (iACC). Dieser bedarf auch noch einiges an Feinschliff: Nähert man sich auf der Autobahn mit hohem Tempo langsamen Verkehrsteilnehmern, bremst der KGM erst sehr spät und fährt damit dicht auf, was den einen oder anderen verunsichern dürfte. Ein Müdigkeitswarner und Ausstiegsassistent sind ebenfalls mit an Bord, wie auch ein Unfalldatenspeicher, welcher bei der Aufklärung eines Unfallhergangs unterstützen kann. Ein Head-up-Display ist leider nicht verfügbar.

⊕ Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist auch serienmäßig mit dabei.

⊖ Die Verkehrszeichenerkennung zeigt deutliche Schwächen, was zu nervigem Gebimmel des obligatorischen ISA-Systems führt. Ohnehin piept und warnt der Actyon übertrieben viel und man erkennt auf Anhieb oft nicht, was der Grund ist bzw. ob es sich um eine Fehlwarnung handelt. Das irritiert nicht nur, sondern senkt das Vertrauen in die Systeme, sodass man u. U. diese lernt zu ignorieren.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen Crashtest nach Euro NCAP-Norm gibt es für den Actyon noch nicht. Das Mittelklasse-SUV kommt mit Front- und Seitenairbags (vorn) sowie von vorn nach hinten durchgängige Kopfairbags. Zusätzlich gibt es für den Fahrer einen Knieairbag und einen Centerbag zwischen den Vordersitzen. Vorn wie hinten werden die Insassen ermahnt,

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Serie
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung 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	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

© ADAC e.V.

sich anzugurten. Die vorderen Kopfstützen bieten Menschen bis etwa zwei Meter Körpergröße einen guten Schutz.

⊖ Es gibt im Kofferraum keine Verzurrösen, um schweres Gepäck zu sichern. Ein Gepäcktrennnetz ist nicht erhältlich. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Leute bis etwa 1,65 m und die mittlere Kopfstütze lässt sich noch weniger weit herausziehen, sodass es hier nur noch einen stark eingeschränkten Schutz gibt. Warndreieck und Verbandtasche befinden sich gemeinsam mit den Warnwesten unter dem Kofferraumboden. Dadurch sind sie im Notfall schlecht zu erreichen, insbesondere wenn der Kofferraum beladen ist.

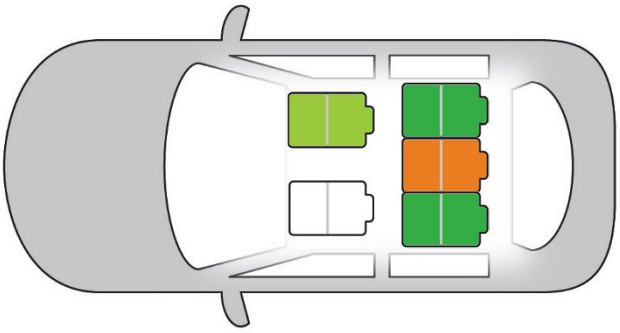
2,6 Kindersicherheit

Der Beifahrerairbag lässt sich per Schalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren. Der Actyon verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen mit i-Size-Freigabe, welche allerdings in der Fuge zwischen Rückbank und -lehne mäßig erreichbar sind. Mit normalen Gurten lassen sich hier zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen, Position und Abstände der Anlenkpunkte sind weitgehend günstig. Selbst hohe Kindersitze kann man problemlos montieren. Nutzt man im Fond Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze dank der großzügigen Platzverhältnisse im Fond immer noch komplett nach hinten schieben. Die Kindersicherung der hinteren Türen bedient man per Schlüsselschalter in den Fondtüren und die Fenster des Fonds lassen sich vom Fahrerplatz aus per Tastendruck sperren.

⊖ Der Mittelsitz ist nicht zur Montage von Kindersitzen geeignet. Die elektrischen Fensterheber sind ohne zuverlässigen Einklemmschutz ausgestattet. Durch die hohen auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

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

2,8 Fußgängerschutz

Die Front des Actyon ist weitgehend glattflächig gestaltet. Insbesondere der mittlere Bereich der Motorhaube ist nachgiebig und hat viel Abstand zum Aggregat, sodass das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einer Kollision gemildert wird. Ausgehend von den massiven A-Säulen und der Frontscheibenwurzel ist dennoch ein gewisses Verletzungsrisiko für vulnerable Verkehrsteilnehmer vorhanden. Ein vorausschauender Notbremsassistent, welcher Fußgänger erkennt (bis 60 km/h), ist serienmäßig an Bord. Dadurch sollten sich ein Großteil der Kollisionen abwenden lassen bzw. deren Folgen deutlich reduzieren.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Actyon mit dem 1,5-l-Turbobenziner, Automatik und Frontantrieb liegt im Ecotest bei enormen 9,4 Litern Super pro 100 km - dieser Wert lässt sich nicht mehr beschönigen oder rechtfertigen, er ist einfach unzeitgemäß. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten steigt der Spritkonsum noch mal an, im Autobahnzyklus rauschen gar 10,7 l/100 km durch die Einspritzdüsen. Aber auch innerorts und außerorts sieht es mit 9,8 l und 8,4 l pro 100 km nicht wirklich besser aus. Aus dem oben genannten Durchschnittsverbrauch resultiert eine CO2-Bilanz von 250 g pro km. Dafür gibt es im CO2-Bereich des Ecotests nicht mal einen Punkt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke			9,8
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße			8,4
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn			10,7
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch			9,4
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

© ADAC e.V.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei der Abgasreinigung ist der Actyon auf dem aktuellen Stand. Es ist u.a. ein Partikelfilter verbaut, der eine gute Wirkung zeigt - in allen Zyklen, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus, liegen die Emissionen weit unter den Grenzwerten. Im Bereich Schadstoffe erhält der KGM damit volle 50 Zähler, welche auch die Gesamtpunktzahl des Ecotests beziffern. Das reicht grade so für drei Sterne.

kA. AUTOKOSTEN

kA. Monatliche Gesamtkosten

In der Basisvariante werden für den KGM Actyon 35.790 Euro fällig. Die Aufpreisliste ist mit insgesamt nur acht Posten sehr kurz und beschränkt sich vorrangig auf optische Extras. Für die getestete Top-Variante Lux sind mindestens 42.250 Euro aufzuwenden. Neben der Optik ist hier aus technischer Sicht nur noch der Allradantrieb für 2.200 Euro wählbar – sonst ist alles Serie. Unterm Strich landet der Testwagen mit Frontantrieb bei 44.050 Euro – das ist für ein vollausgestattetes Mittelklasse-SUV moderat. Fünf Jahre Garantie (bis 100.000 km) gibt KGM auf den Actyon und sechs Jahre gegen Durchrostung. Während des gesamten Garantiezeitraums von fünf Jahren gibt KGM zusätzlich eine europaweite Mobilitätsgarantie.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	5,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	282/551/1006
• Dachlast/Anhängelast [kg]	63/949
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,05
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* 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.

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6e (36EA), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.497 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,5 l
CO_2-Ausstoß	194 g/km
Stirnfläche/c_w-Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.740/1.910/1.670 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	668/1.120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	60/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Südkorea

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	245/45 ZR20 103Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 5
Wendekreis links/rechts	11,4/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	9,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,8/8,4/10,7 l/100km
CO_2-Ausstoß Ecotest	215 g/km (WTW* 250 g/km)
Reichweite	530 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/870/1.590 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.02.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.069 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (Totwinkelassistent)	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,8**

AUTOKOSTEN **kA**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,8**
Verarbeitung	3,3
Alltagstauglichkeit	3,1
Licht und Sicht	3,6
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,7
Innenraum	**2,8**
Bedienung	3,4
Multimedia/Konnektivität	2,9
Raumangebot vorn	2,4
Raumangebot hinten	2,0
Innenraum-Variabilität	3,1
Komfort	**2,6**
Federung	3,3
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,8
Klimatisierung	1,5

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**2,5**
Fahrleistungen	2,5
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Schaltung/Getriebe	2,6
Fahreigenschaften	**2,8**
Fahrstabilität	2,9
Lenkung	3,5
Bremse	2,2
Sicherheit	**2,6**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kindersicherheit	2,6
Fußgängerschutz	2,8
Umwelt/Ecotest	**3,3**
Verbrauch/CO2	5,5
Schadstoffe	1,0

Stand: August 2025
Test und Text: Willy Roßmeier

© ADAC e.V.