



## Hyundai Tucson 1.6 T-GDI Hybrid Prime Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (169 kW/230 PS)

Hyundai setzt große Hoffnung in die dritte Generation des Tucson, die seit Ende 2020 in der umkämpften Kompaktklasse antritt. Gemäß Kraftfahrtbundesamt (KBA) konnte der Südkoreaner im Jahr 2020 knapp 15.500 Neuzulassungen in Deutschland für sich verzeichnen – da ist noch Luft nach oben und das neue SUV hat durchaus Potenzial: Elektrifizierte Antriebe sowie ein selbstbewusstes und robustes Design, das aus der breiten Masse heraussticht – neben der kantigen Karosserie ist gerade das prägnante Lichtkonzept an Front- und Heckpartie auffällig. Der Hersteller bezeichnet die neue Designphilosophie als „Sensuous Sportiness“ – ein durchaus mutiges und modernes Erscheinungsbild, das für Aufschwung sorgen dürfte.

Wir testeten den Hyundai Tucson 1.6 T-GDI Hybrid Prime Automatik, der mit großzügigem Platzangebot im Innenraum, guter Verarbeitungsqualität und umfangreicher Serienausstattung hinsichtlich der Komfort- und Sicherheitssysteme überzeugt. Im Bereich der passiven Sicherheit verhindert beispielsweise der serienmäßige Center-Airbag das Zusammenstoßen der Frontinsassen mit den Köpfen. Der Voll-Hybrid-Antrieb kombiniert einen Vierzylinder-Turbobenziner (180 PS, 265 Nm) mit einem Elektromotor (60 PS, 265 Nm). Die daraus resultierende Systemleistung beträgt bis zu 230 PS und das maximale Drehmoment von 350 Nm wird über die Sechsstufen-Automatik an die Vorderräder (Allradantrieb optional) übertragen – damit ist der über 1,6 t schwere Fünftürer recht dynamisch unterwegs. Der Antrieb reagiert schnell auf Gasbefehle, denn während der Turbolader des Verbrenners noch Druck aufbaut, schiebt der E-Motor bereits vorwärts. Der elektrische Antrieb kommt beim Anfahren, Beschleunigen oder für kurze elektrische Strecken zum Einsatz, die Energie stellt eine Lithium-Ionen-Polymer-Batterie mit einer Kapazität von 1,49 kWh bereit. Einen externen Ladeanschluss gibt es wie bei allen Voll-Hybriden nicht, die benötigte Energie erzeugt der Elektromotor während der Fahrt, wenn er in unterschiedlichen Fahrsituationen als Generator eingesetzt wird.

Der Tucson ist insgesamt ein rundes Paket, hat aber zwei Wermutstropfen. Zum einen der mit deutlich über 40.000 Euro recht hohe Preis, zum anderen der Spritverbrauch. Denn auch wenn das Voll-Hybrid-System beim Kraftstoffsparen helfen soll, sind die durchschnittlich 6,4 l/100 km im ADAC Ecotest nicht gerade wenig. **Konkurrenten:** u. a. KIA XCeed, Mazda CX-30, Renault Arkana, Subaru XV.

- +** gute aktive und passive Sicherheit, umfangreiche Serienausstattung, gutes Platzangebot, 5 Jahre Garantie ohne Kilometer-Begrenzung
- recht hoher Verbrauch, teuer in der Anschaffung, kurze Wartungsintervalle (15.000 km oder 12 Monate)

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,7**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,4</b>
	Stadtverkehr	<b>3,8</b>
	Senioren	<b>2,4</b>
	Langstrecke	<b>2,6</b>
	Transport	<b>2,3</b>
	Fahrspaß	<b>2,3</b>
	Preis/Leistung	<b>2,5</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,5

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM****2,8 Verarbeitung**

Die Karosserie des Tucson hat Hyundai ordentlich gefertigt, die Bauteile sind weitgehend sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, sodass die Spalten gleichmäßig und meist schmal verlaufen.

Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes und nüchternes Design sowie die guten Materialien im oberen Bereich. Zwei silberne Zierlinien, die sich von der Armaturentafel bis in die hinteren Türverkleidungen erstrecken, werten den Innenraum optisch auf. Die obere Hälfte des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorn und hinten) ist geschäumt, der untere Teil stets aus hartem Kunststoff. Die Verarbeitung ist

weitgehend tadellos, einige Kunststoffteile knarzen allerdings auf schlechten Fahrbahnen oder beim Hindrücken.

⊖ Der Unterboden hätte im hinteren Bereich mehr Aufmerksamkeit verdient, er ist zerklüftet – keine guten Voraussetzungen für eine optimale Aerodynamik. Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten – Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse und angesichts der großen und recht schweren Motorhaube schon verbaut werden.

**3,1 Alltagstauglichkeit**

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,4 l/100 km hat der Tucson 1.6 T-GDI Hybrid mit dem 52 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 810 km. Die Zuladung von bis zu 525 kg beim Testwagen fällt reichlich 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

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

⊖ Der Wendekreis des Tucson beträgt 11,8 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.

**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 in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller

an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

Das optionale Assistenz-Paket+ beinhaltet exklusiv für das Hybridmodell ein nettes Gimmick: ein Parkassistent mit



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

Fernbedienung. Hier kann man das SUV mit dem Fahrzeugschlüssel langsam vor- und rückwärts fahren lassen, um so beispielsweise bei engen Querparklücken bequemer ein- und aussteigen zu können.

⊖ 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.

### 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Tucson bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um den Ein- und Ausstieg geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 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 Fahrzeug-

### 2,0 Kofferraum-Volumen

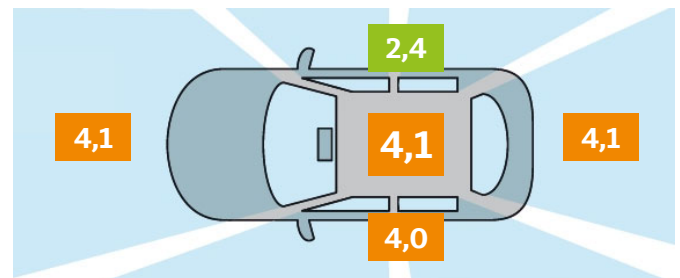
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 440 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 645 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf handelsübliche Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.425 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden können Kleinigkeiten verstaut werden, mit 25 l ist das Volumen recht überschaubar.

### 2,4 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

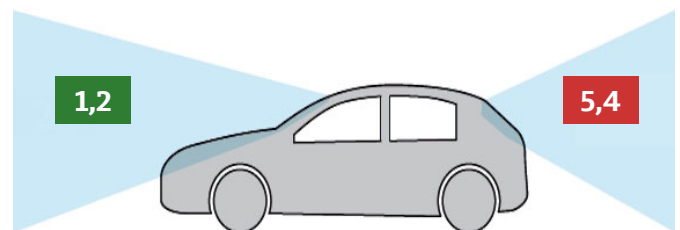
### Rundumsicht

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.



neigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Tucson in der Prime-Ausstattung serienmäßig an Bord.

⊖ 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](http://www.adac.de/keyless).



Mit 440 l Volumen bietet der Tucson viel Platz für das Gepäck.

verriegelten Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion deaktivierbar).

Manuell lässt sich die Klappe leicht anheben und über die günstige Griffmulde in der Heckklappeninnenverkleidung

bequem schließen. 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 74 cm über der Straße, das Gepäck muss entsprechend hoch angehoben werden. Beim Ausladen muss das Gepäck über die innenliegende Stufe von 7 cm gehoben werden – hier wäre es wünschenswert, dass sich Ladekante und -fläche auf einer Höhe befinden. 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 zu stoßen. In den fahrerseitigen Einstellungen (Bordmenü) lässt sich die Öffnungshöhe reduzieren.

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

## 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, diese klappen

nach der Entriegelung federvorgespannt um.

Im Kofferraum gibt es Taschenhaken und Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich das serienmäßige Gepäcknetz einspannen lässt.

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

## 2,2 INNENRAUM

### 2,2 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 Getriebewähltasten sind gut erreichbar. Das digitale Kombiinstrument ist 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 beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik.

⊖ Die Touchfunktion ersetzt für viele Funktionen haptische Bedienelemente, entsprechend hoch ist das Ablenkungspotenzial während der Fahrt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich in der Mittelkonsole recht viele Touchflächen befinden, die nicht sonderlich groß geraten sind.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum machen einen guten Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

## 2,1 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 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-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 neue Hyundai Tucson Hybrid 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.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

## 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 ausreichen. 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 circa 2,00 m 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 Kleinkram 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

### 2,3 Federung

⊕ Der Testwagen ist mit der optionalen Electronic Controlled Suspension (ECS) ausgestattet, das die Dämpferkraft an jedem einzelnen Rad adaptiv steuert. Dabei berücksichtigt das System Fahrbedingungen wie Straßenbelag, Geschwindigkeit, Beschleunigung, Bremsbedingungen und Kurvenfahrt. Im Normal- oder Eco-Modus bietet das SUV insgesamt einen guten Federungskomfort. Innerorts federt er angemessen und unauffällig, Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen allerdings deutlicher zu den Insassen durch. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Tucson gut: Hier sind die

Unebenheiten gut gedämpft, keine großartigen Stöße in der Lenkung spürbar und selbst das Wummern im Innenraum fällt nicht übermäßig auf. Auch Querfugen werden ordentlich verarbeitet und sind hauptsächlich akustisch präsent. Auf Landstraßen ist der Federungskomfort in Ordnung. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort ebenfalls leben, selbst wellige Fahrbahnen bei hohen Geschwindigkeiten werden gut geschluckt. Im Sport-Modus (Fahrmodusschalter) spricht der Tucson etwas straffer an.

### 2,5 Sitze

⊕ In der Prime-Ausstattung ermöglichen die beiden Vordersitze eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Der Fahrersitz ist zudem mit einer Zweiwege-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 beträgt 68,2 dB(A) bei 130 km/h – ein passabler 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.

### 1,1 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie Prime ist der Tucson mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Zudem ist eine Sitzheizung vorn und hinten (außen) sowie Sitzbelüftung der Vordersitze inbegriffen. Auch eine Lenkradheizung, abge-

dunkelte Scheiben ab der B-Säule sowie Sonnenschutzrollos an den Fondtüren hat jeder Prime an Bord.

⊖ An den Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander eingestellt werden.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Tucson Hybrid wird von einem 1,6-l-Turbobenziner (180 PS) und/oder einem 60-PS-Elektromotor angetrieben. Die resultierende Systemleistung beträgt bis zu 230 PS und das

maximale Drehmoment liegt bei 350 Nm. Damit fährt der Voll-Hybrid bei den Fahrleistungsmessungen trotz des Leergewichts von über 1,6 t ein respektables Ergebnis ein. Sowohl

beim Ansprechverhalten (1,4 s von Tempo 15 auf 30) als auch beim simulierten Überholvorgang (4,4 s von Tempo 60 auf 100) hinterlässt er einen durchaus dynamischen Eindruck. Die

Höchstgeschwindigkeit liegt gemäß Hersteller bei 193 km/h und der Standardsprint von 0 auf 100 km/h ist mit 8,0 Sekunden angegeben.

## 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 weitestgehend, sodass die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem darstellt.

Auf Gasbefehle spricht der Tucson Hybrid spontan an, da der

Elektromotor mit seinem maximalen Drehmoment von bis zu 265 Nm bereits aus dem Stand heraus anschieben kann, während der Turbolader noch Ladedruck aufbaut und anschließend energisch durch das Drehzahlband zieht – das maximale Drehmoment des Verbrenners beträgt ebenfalls 265 Nm und liegt zwischen 1.500 und 4.000 1/min an.

## 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Tucson Hybrid liefert Hyundai mit einem angenehmen Sechsstufen-Automatikgetriebe aus. Die Abstimmung ist den Entwicklern gut gelungen, im Alltag funktioniert das Zusammenspiel der beiden Motoren mit der Automatik recht harmonisch, kleine Ruckler lassen aber erahnen, wie kompliziert die Feinabstimmung ist. 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 Fahrzeug-

stillstand 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 sechs Vorwärtsgänge passen zum Antrieb, die Drehzahl-sprünge 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.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des Tucson geht insgesamt in Ordnung. Während er auf guten Straßen sauber seine Bahnen zieht und dem Fahrer ein entspanntes Fahrgefühl vermittelt, neigt er bei Spurrinnen dazu, sich von diesen etwas ablenken zu lassen. Auf Lenkimpulse reagiert er mit recht deutlichen Aufbau-bewegungen und Seitenneigung – das ist aber konzeptbedingt und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven tritt das ESP einem nach außen drängenden Heck dezent und wirkungsvoll entgegen. Lupft man in der Kurve kurz 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 über die Vorderräder kaum auf die Straße.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Tucson ein Fahrverhalten, das man bei höher gebauten SUV häufiger feststellt: der hohe 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 ausgegeregelt und resultiert in kurzzeitigem ausgeprägten Untersteuern.

### 2,3 Lenkung

⊕ Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein recht ordentliches Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und einigermaßen präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahn-fahrten, geht einem etwas Rückmeldung ab. Der Sport-Modus

(Fahrmodusschalter) beeinflusst die Lenkunterstützung und ermöglicht eine bessere Lenkpräzision. Allgemein könnte die Lenkung noch ausgeprägter zentrieren. Mit 2,4 Lenkrad-umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt.

## 2,2 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tucson 1.6 T-GDI Hybrid 34,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

## 1,4 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 Hybrid. 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 reduziert. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.
























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

### 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

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 sehr 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.

## 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



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 neue Tucson ist mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet – sie verhindert nach einem Unfall, dass das Auto unkontrolliert weiter rollt und gegebenenfalls erneut auf ein Hindernis trifft. Die vorderen Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Eine Anzeige informiert den Fahrer über den Anschnallstatus auf der Rücksitzbank; beim

Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige 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.

## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

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.

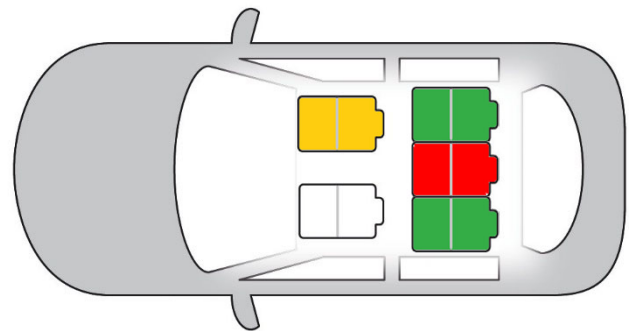
Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtranlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

Die elektrische Heckklappe hat keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Durch die 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

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen.

⊕ Der City-Notbremsassistent erkennt Fußgänger und leitet bei Bedarf eine Vollbremsung ein, um einen Aufprall zu verhindern oder zumindest abzuschwächen. Der Voll-Hybrid gibt bei niedrigen Geschwindigkeiten im Elektro-Modus ein gut hörbares, aber nicht zu aufdringliches Geräusch von sich, um Fußgänger auf sich aufmerksam zu machen.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest konsumiert der Tucson 1.6 T-GDI Hybrid im Durchschnitt 6,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 176 g pro km. Dafür gibt es nur 25 von maximal

60 erreichbaren Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,2 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei hohen 9,0 l alle 100 km.

## 2,8 Schadstoffe

Der Voll-Hybrid ist nach der Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM eingestuft und serienmäßig mit einem Otto-Partikelfilter

ausgestattet. Der OPF reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie in allen Zyklen des ADAC Ecotest über den

Grenzwerten, sodass es Punktabzüge gibt. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem stark erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich erhält der

Tucson 32 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten holt der Südkoreaner 57 Punkte und erhält somit nur drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 2,7 AUTOKOSTEN

### 2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für den Tucson 1.6 T-GDI Hybrid liegt in der Prime-Ausstattung bei mindestens 43.400 Euro. Das ist eine Menge Geld für ein SUV der unteren Mittelklasse. Als Argument für den hohen Kaufpreis muss die umfangreiche Komfort- und Assistenzausstattung herhalten, die tatsächlich viele Annehmlichkeiten wie das Navigationssystem und elektronische Helferlein wie den Notbremsassistenten mit Personenerkennung, adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und Verkehrszeichenerkennung beinhaltet. Optional gibt es darüber hinaus nur noch wenige Ausstattungsdetails wie beispielsweise das adaptive Fahrwerk, die Metallic-Lackierung, den Parkassistenten mit Fernbedienung sowie ein Panorama-Schiebedach. Die Kfz-Steuer beträgt 116 Euro pro Jahr.

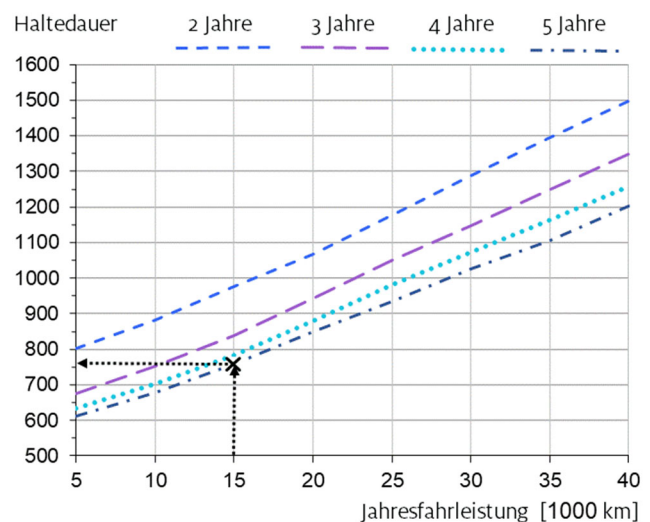
⊕ Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Garantie – eine solche Garantieleistung bekommt man bei anderen Herstellern meist nur gegen Aufpreis, dann aber mit Kilometerbegrenzung. Der Hyundai hat diese nicht. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf – allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlöscht.

⊖ Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 18 noch moderat, Vollkasko- (Klasse 23) und Teilkaskoversicherung

(Klasse 24) dagegen kommen teurer. Die Wartungsintervalle liegen bei 15.000 km oder alle 12 Monate, das ist gerade für Wenigfahrer nicht ideal und kostenintensiv.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 758 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 T-GDI Pure	1.6 T-GDI 48V-Mild- hybrid Select iMT	1.6 T-GDI 48V-Mild- hybrid Select iMT	1.6 T-GDI Hybrid Select Aut.	1.6 T-GDI Plug-in- Hybrid Allrad Aut.	1.6 CRDi Select	1.6 CRDi 48V-Mild- hybrid Select DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	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	4/1598
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	110 (150)	132 (180)	169 (230)	195 (265)	85 (116)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	250/1500	265/1500	350/1500	350/1500	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	10,3	10,3	9,4	8,0	8,2	12,1	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	189	189	205	193	191	175	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,3/7,0   S	5,9/6,8   S	5,8/6,7   S	4,9/5,9   S	1,40/1,4   S	4,8/5,6   D	4,4/5,6   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	144/159	136/154	133/152	112/135	31/31	127/146	117/146
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/24	18/23/24	18/23/24	18/23/24	18/25/25	18/23/24	18/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	177	163	158	116	32	263	263
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	615	690	697	715	685	696	724
Preis [Euro]	26.800	30.500	31.400	35.400	42.350	31.600	34.900

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	169 kW/230 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	112 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -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	1.639/536 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	616/1.795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.650 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nošovice

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 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	235/50 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,8/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,2/5,9/9,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	149 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	810 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.650/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/845/1.425 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>123 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>85 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>121 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>429 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	758 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	116 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24		
Basispreis Tucson 1.6 T-GDI Hybrid Prime Automatik	43.400 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.12.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.970 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.644 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> 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/500 Euro° (Paket)
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 (40:20:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: März 2021  
Test und Text: Andreas Pfeffer