

# NEUE OFFENSIVE

Die Führungscrew des Kompakt-SUV-Segments bekommt mit dem neuen Hyundai Tucson einen ambitionierten Herausforderer. Gelingt dem Koreaner gegen die Konkurrenz rund um den VW Tiguan mehr als nur ein Achtungserfolg?

[ TEXT Marcel Kühler  
FOTOS Aleksander Perkovic ]

Alter Name, brandneues Auto – Hyundai kehrt bei der neuesten Generation seines Kompakt-SUV, die den erfolgreichen ix35 erbt, zurück zum klangvollen Namen Tucson. Ansonsten ist der Neue jedoch in allen Belangen deutlich moderner geraten als sein Vorgänger. Ausgerüstet mit einem 185 PS starken Diesel muss sich die Allrad-Variante im ersten Vergleichstest gegen etablierte Rivalen beweisen: den Honda CR-V 1.6 i-DTEC AWD (160 PS), den Mazda CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD (175 PS) sowie den Dominator des Segments, den VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion (184 PS).

#### Karosserie

Mit einer Außenlänge von knapp 4,48 Metern ist der neue Hyundai Tucson das zweitkürzeste Auto des hier versammelten Quartetts. Einen großen Nachteil in Sachen Platzangebot handelt er sich deshalb aber nicht ein. Der Koreaner versteht es, den zur Verfügung stehenden Raum gut auszunutzen. Das Platzangebot vorn wie hinten entspricht absolut dem klassenüblichen Durchschnitt. Das Gleiche gilt für den gut erreichbaren Kofferraum, der mit 513 bis 1503 Litern groß genug für die meisten normalen Transportaufgaben bemessen ist. Deutlich nachgelegt haben die Koreaner im Vergleich zum Vorgänger ix35, was die Sicherheitsausstattung angeht. Moderne Assistenzsysteme wie Abstandswarner, Spurhalte- und -wechselassistent, Verkehrszeichenerkennung oder ein Einparkassistent sind entweder Serie oder zumindest gegen Aufpreis für den Tucson zu haben. Weniger gut: die

#### Autos im Test

**HONDA CR-V 1.6 i-DTEC** 160 PS, 202 km/h, 6,8 l D/100 km, 32.590 Euro  
**HYUNDAI Tucson 2.0 CRDi** 185 PS, 201 km/h, 6,6 l D/100 km, 35.700 Euro  
**MAZDA CX-5 SKYACTIV-D** 175 PS, 207 km/h, 6,3 l D/100 km, 36.890 Euro  
**VW Tiguan 2.0 TDI BMT** 184 PS, 204 km/h, 6,6 l D/100 km, 36.825 Euro

<sup>1</sup>BlueMotion Technology



Der 185 PS starke **Hyundai Tucson** und der 184 PS leistende **VW Tiguan** liegen im Verbrauch exakt gleichauf



In Sachen Fahrkomfort ist der ausgereifte VW Tiguan immer noch eine Klasse für sich – vor allem, wenn das Fahrzeug die adaptiven DCC-Dämpfer beinhalten. Ebenfalls super: der Sitzkomfort auf den Vordersitzen und der Rückbank



Das intuitiv bedienbare Cockpit verfügt über die hochwertigste Materialanmutung. Das Design ist mittlerweile aber etwas in die Jahre gekommen



## VW TIGUAN



Das klar gegliederte Interieur gibt keinerlei Rätsel auf. Der Armaturenräger besteht zum größten Teil aus hartem Kunststoff. Rechts: Der Allradantrieb schaltet per „Lock“-Taste auf eine starre Kraftverteilung von 50 : 50 Prozent



## HYUNDAI TUCSON



Die Sitze und die Rückbank erweisen sich zwar als bequem gepolstert und ausreichend konturiert, die Sitzflächen sind aber etwas kurz geraten. Zur Lederausstattung gehört eine Sitzlüftung – eine Seltenheit in dieser Klasse



etwas freudlose Materialauswahl. Fast die gesamte Armaturentafel besteht aus wenig handschmeichelndem Hartplastik. Außerdem ist es schon sehr knauserig. In dieser Preisklasse lediglich der Scheibe der Fahrertür eine komfortable Fensterheber-Automatik zuzugestehen. An der Verarbeitung hingegen gibt es absolut nichts auszusetzen. Trotz der kürzesten und schmalsten Karosserie stellt der VW Tiguan am meisten Platz für seine Fahrgäste bereit. Vorn wie hinten lassen sich auch große Personen problemlos unterbringen. Dafür zeigt der erfolgreiche Wolfsburger etwas mit Gepäckraum. 470 bis 1510 Liter sind in dieser Klasse zwar kein Ruhmesblatt, für die meisten Alltagssituationen dürfte das Ladevolumen aber dennoch genügen – zumal sich der Innenraum des Tiguan variabel an verschiedene Herausforderungen anpassen lässt. So sind bei ihm als einziger Testkan-

didat serienmäßig ein klappbarer Beifahrersitz und eine längs verschiebbare Rückbank enthalten. Darüber hinaus bringt er die höchste Zuladung mit. Ebenfalls nichts zu bemängeln gibt es an der Funktionalität: Tasten und Schalter sind VW-typisch eindeutig beschriftet und die verschiedenen Menüs logisch strukturiert. Die hohe Material- und Verarbeitungsqualität rundet den positiven Eindruck ab, den der Innenraum des Altmeisters hinterlässt. Ebenfalls kaum ein Gefühl der Enge kommt im Honda CR-V auf, der mit rund 4,60 Meter Länge das Prädikat kompakt eigentlich nicht mehr verdient. Ein maßgeblicher Vorteil des großen CR-V: der mit Abstand üppigste Kofferraum, der bereits im Normalfall 589 Liter Gepäck schluckt. Bei umgelegter Rückbank stehen sehr gute 1669 Liter zur Verfügung. Umso unverständli-

cher ist die geringe Zuladung von nur 448 Kilogramm, die gerade für fünf Erwachsene ohne allzu viel Gepäck ausreicht. Und auch die Bedienung ist nicht gänzlich frei von Kritik: Die Menüführung von Infotainment und Bordcomputer erfordert jedenfalls im Vergleich zu den Wettbewerbern mehr Eingewöhnungszeit. Im direkten Vergleich ist der Mazda CX-5 ein wenig enger geschnitten als die Konkurrenz – ohne allerdings die Fahrgäste wirklich einzunengen. Dafür punktet der Japaner mit der umfangreichsten Sicherheitsausstattung. Sämtliche verfügbaren Assistenzsysteme, etwa Spurhalte- und Spurwechsellhilfe oder der City-Notbremsassistent, gehören bei der von uns getesteten Motorvariante zum Auslieferungsstandard. Lediglich der Abstandsregler kostet 650 Euro Aufpreis. Ein weiterer Pluspunkt des

CX-5 ist seine gute Variabilität. Als einziger in diesem Quartett verfügt er serienmäßig über eine dreiteilig umlegbare Rückbank.

### Fahrkomfort

Hyundai hat viel dafür getan, dass sich die Passagiere im neuen Tucson wohlfühlen. Auf allen fünf Plätzen sitzt man auch auf längeren Strecken bequem. Langsichtige Zeitgenossen könnten sich allerdings an den etwas kurzen Sitzflächen stören. Ferner gefällt das Arrangement der Bedienelemente im klar strukturierten Cockpit. Alles ist gut erreichbar und sinnvoll gruppiert. Ein im wahrsten Sinne des Wortes cooles Feature stellt die optionale, mehrstufige Sitzlüftung im Tucson dar. Dieses zur 1600 Euro teuren Lederausstattung gehörende Extra kennt man eher aus Fahrzeugen der Oberklasse und sorgt an heißen Tagen für kühle Rücken. Als gelungen darf >

## Vergleichstest

darüber hinaus die Fahrwerksabstimmung gelten. Ob lange Bodenwellen oder Schlaglöcher, die konventionellen Feder-Dämpfer-Elemente des Koreaners überspielen die meisten Arten von Fahrbahnebenheiten mit großer Gelassenheit – trotz der 19 Zoll großen Räder. Lediglich das Ansprechverhalten auf Kanten und Querfugen könnte sensibler sein. Hinzu kommt das geringe Geräuschniveau. Motor-, Wind- und Abrollgeräusche blendet die gut isolierte Karosserie zum größten Teil wirkungsvoll aus.

Den besten Federungskomfort im Feld bietet einmal mehr der VW Tiguan, der mit den 1150 Euro teuren adaptiven Dämpfern (DCC) an den Start geht. Egal ob leer oder mit maximaler Beladung, der Wolfsburger Routinier meistert kompetent sämtliche Herausforderungen, die schlechte Straßen für ein Fahrzeug bereithalten. Zudem glänzt der

### So testet die AUTO ZEITUNG

Für die Bewertung der Sicherheitsausstattung überprüfen wir, welche Assistenz- und Rückhaltesysteme oder sonstigen sicherheitsrelevanten Ausstattungen für ein Modell verfügbar sind.

Die beiden japanischen Kontrahenten können dem VW und dem Hyundai in puncto Fahrkomfort nicht ganz das Wasser reichen. Das Geräuschniveau in den Innenräumen der beiden ist durchweg höher, und auch in Sachen Federungskomfort geben sie eine nicht ganz so souveräne Vorstellung ab. Vor allem der Mazda entpuppt sich mit seiner straffen Federung und den serienmäßigen 19-Zöllern als eher kerniger Zeitgenosse.

### Motor/Getriebe

Das vielseitige Quartett setzt ausnahmslos auf kultivierte wie kräftige Vierzylinder-Turbo- beziehungsweise Biturbodiesel (Mazda). Der neue Tucson ist in der Topversion mit dem bereits aus dem Vorgänger bekannten Turbodiesel mit 185 PS bestückt. Der Motor macht nach wie vor einen guten Job. Er ist zwar nicht so drehfreudig wie beispielsweise das Mazda-Triebwerk, begeistert aber im mittleren Drehzahlbereich mit einer bürigen Kraftentfaltung und insgesamt kultivierten Manieren. Und auch der Verbrauch von 6,6 Litern pro 100 km



Das gut verarbeitete Cockpit des Japaners weist sportliche Gestaltungsmerkmale auf. Allerdings ist der CX-5 im direkten Vergleich etwas enger geschnitten als die Konkurrenz. An der Bedienbarkeit gibt es hingegen kaum etwas auszusetzen

## MAZDA CX-5



In Verbindung mit den serienmäßigen 19-Zoll-Rädern entpuppt sich der recht straff gefederte Mazda nicht unbedingt als Sänfte. Die Sitzgelegenheiten sind insgesamt etwas zierlich geraten

Die Assistenzsysteme lassen sich teilweise bequem vom Lenkrad aus einstellen



Den Sitzen im CR-V fehlt es ein wenig an Seitenhalt. Beim Fahren merkt man dem Japaner das hohe Gewicht von 1722 Kilogramm nicht unbedingt an. Die Bedienung des Bordcomputers und des Infotainmentsystems erfordert mehr Eingewöhnung als bei den Wettbewerbern



## HONDA CR-V

### Der Honda CR-V gehört global zu den erfolgreichsten SUV überhaupt

geht für ein über 1,7-Tonnen schweres SUV völlig in Ordnung.

Der VW Tiguan setzt in der Topversion neuerdings auf den 184-PS-Dieseln, der auch im Golf GTD seinen Dienst verrichtet. Anders als die Kontrahenten ist er allerdings ausschließlich mit einem Doppelkupplungsgetriebe zu bekommen, das durch schnelle Schaltmanöver gefällt. Im Standardsprint von null auf 100 km/h setzt sich der Tiguan mit 8,3 Sekunden an die Spitze des Feldes. Den rundum gelungensten Eindruck hinterlässt dennoch der 175 PS starke 2,2-Liter-Selbstzünder des Mazda CX-5. Der Biturbo legt bereits knapp über 1000 Umdrehungen los wie die Feuerwehr und dreht mühelos bis über 5000 Touren. Dazu glänzt der Vierzylinder mit einem überaus spontanen Ansprechverhalten und dem niedrigsten Verbrauch. Der Japaner gibt sich auf unserem Verbrauchszyklus mit 6,3 Litern je 100 Kilometer zufrieden.

Einen halben Liter mehr gönnt sich der Honda CR-V. Mit seinem 1,6-Liter-Selbstzünder, der mit 160 PS einen Leistungsnachteil gegenüber der Konkurrenz hat, benötigt er etwas höhere Drehzahlen als die Wett-

bewerber, um aus den Hufen zu kommen. Zudem hat das kultivierte Triebwerk mit einer merklichen Anfahrtschwäche zu kämpfen.

### Fahrdynamik

Eine sauber ansprechende wie zielgenaue Lenkung, relativ geringe Karosseriebewegungen, ein ordentlich regelndes ESP und eine verlässliche Bremsanlage – der neue Hyundai Tucson gibt auch in Sachen Fahrdynamik eine richtig gute Figur ab. Begünstigt durch das hohe Gripniveau der Continental-Reifen unseres Testwagens lässt der Koreaner weder auf unserem Handlingkurs noch im Slalom etwas anbrennen und verweist die versammelte Konkurrenz auf die Plätze. Die kürzesten Bremswege im Feld bei kaltem wie warmem Komponentenzustand und der kleinste Wendekreis krönen eine tolle Leistung im Kapitel Fahrdynamik. Am dichtesten ist dem koreanischen Herausforderer der Altmeister dieses Wettbewerbsumfelds auf den Fersen, der Tiguan. In Kurven verhält sich der Bestseller stets neutral. Wenn es der Fahrer übertreibt, kann er sich jederzeit auf das sensibel ansprechende ESP – im VW-Jargon ESC genannt –





Links: Bis zu 1503 Liter Gepäck schluckt der Hyundai Tucson. Rechts: Der VW Tiguan verfügt mit 470 Litern über den kleinsten Kofferraum



Links: bis zu 1620 Liter Fassungsvermögen im Mazda CX-5. Rechts: Der Honda bringt die niedrigste Ladekante mit. Beide Japaner weisen eine Stufe im Ladeboden auf



verlassen, das den Tiguan sanft einfängt, bevor es überhaupt brenzlilig wird. Darüber hinaus erleichtert die exakte Lenkung das zielgenaue Einleiten von Richtungswechseln. Dass der VW das schwerste Auto im Vergleich ist, merkt man ihm angesichts der gebotenen Agilität nicht unbedingt an.

Ähnliches gilt für den Honda CR-V, der sich stets leichter anfühlt als er tatsächlich ist. Das agile Einlenkverhalten täuscht geschickt über das Gewicht von immerhin 1722 Kilogramm hinweg. Dass er auf unserem Handlingkurs nicht mit den Wettbewerbern mithalten kann, liegt vornehmlich am Motor, der 15 bis 25 PS weniger Leistung bereitstellt als die Triebwerke der Konkurrenz.

Der Mazda CX-5 profitiert beim Kurvenfahren von der verbindlichen Lenkung, die nicht zu leichtgängig agiert und stets ein ordentliches Feedback liefert, sowie von seinem vergleichsweise geringen Leergewicht. Der Japaner ist immerhin über 100 Kilogramm leichter als seine Wettbewerber. Dass er den beiden Schnellsten im Handling, dem Hyundai und dem VW, nicht folgen kann, liegt im Wesentlichen am humorlosen ESP, das die Führe gadenlos und (zu) früh zusammenstaucht. Viel entscheidender jedoch: Der CX-5 patzt bei den Bremsprüfungen. Bremswege von über 41 Metern sind nach heutigen Maßstäben eindeutig zu lang.

### Umwelt / Kosten

Die Zeiten, in denen koreanische Fahrzeuge wesentlich günstiger waren als ihre unmittelbaren Wettbewerber, scheinen zumindest im Fall des neuen Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD vorbei. Gleichwohl bietet der mindestens 35.700 Euro teure Asiate immer noch sehr viel Auto fürs Geld und verfügt bereits serienmäßig über ein Navisystem oder eine Lenkradheizung. Dazu lockt Hyundai mit den großzügigsten Garantieleistungen, die jetzt auch eine lebenslange Mobilitätsgarantie beinhalten – sofern die vorgeschriebenen Wartungsintervalle beim Vertragshändler eingehalten werden.

Der Mazda CX-5 ist mit starkem Diesel und Allradantrieb ausschließlich in der Top-Ausstattungsvariante Sports-Line zu haben. Somit versteht er sich nahezu als Komplettangebot, das serienmäßig sogar volladaptable LED-Scheinwerfer und ein Bose-Soundsystem umfasst. Auf der kurzen Liste an aufpreispflichtigen Optionen finden sich nur wenige Extras, darunter Metalllackierung, Glasschiebedach oder Lederpolster.

Der Honda CR-V ist vom Grundpreis und vom wertungsrelevanten Preis her >

## CONNECTIVITY



**Honda** Der Multimedia-Allerklärer im CR-V hört auf den Namen Connect und basiert auf dem Android-Betriebssystem. Zu seinem Funktionsumfang gehören ein Webbrowser sowie ausgewählte Apps. Kurios: Honda Connect beinhaltet sogar eine HDMI-Schnittstelle.



**Hyundai** Ab Werk ist der Tucson mit einer Freisprecheinrichtung und einem Navi ausgestattet. Die Multimedia-Anlage beherrscht das Streamen von Musik via Bluetooth. Online-Inhalte beschränken sich auf Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie Angaben zum Wetter.



**Mazda** Das im Topmodell des CX-5 serienmäßige MZD Connect-System beinhaltet neben der Freisprecheinrichtung und einem Navigator einige internetbasierte Inhalte. So ermöglicht die integrierte aha-App das Aufrufen von sozialen Netzwerken wie Twitter oder Facebook.



**VW** Das Topmodell unter den für den Tiguan erhältlichen Multimedia-Systemen, das Composition Media, verfügt über einen MP3-fähigen CD-Player und Anschlussmöglichkeiten für externe Musikspieler. Nutzer von Android- und Apple-Smartphones gehen zudem via Car-Net online.



Technik	HONDA CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	VW TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION BMT <sup>1</sup>
<b>MOTOR</b>				
Zylinder/Ventile pro Zyl.	4/4, Turbodiesel	4/4, Turbodiesel	4/4, Biturbodiesel	4/4, Turbodiesel
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette	Zahnriemen
Bohrung/Hub	76,0/88,0 mm	84,0/90,0 mm	86,0/94,2 mm	81,0/95,5 mm
Hubraum	1597 cm <sup>3</sup>	1995 cm <sup>3</sup>	2191 cm <sup>3</sup>	1968 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	16,0 : 1	16,0 : 1	14,0 : 1	16,5 : 1
Leistung bei	118 kW/160 PS 4000 /min	136 kW/185 PS 4000 /min	129 kW/175 PS 4500 /min	135 kW/184 PS 3500 - 4800 /min
Max. Drehmoment bei	350 Nm 2000 /min	402 Nm 1750 - 2750 /min	420 Nm 2000 /min	380 Nm 1750 - 3250 /min
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>				
Getriebe	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	7-Gang, Doppelkupplung
Antrieb	Allrad, permanent	Allrad, permanent	Allrad, permanent	Allrad, permanent
<b>FAHRWERK</b>				
Fahwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, VSA (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, ESC (ESP)
Lenkung	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange; Servo, elektro-mechanisch
Wendekreis l/r	11,8/11,7 m	11,2/11,3 m	11,6/11,6 m	12,0/12,0 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent			
Serienbereifung	rundum: 225/65 R 17	rundum: 225/65 R 17	rundum: 225/55 R 19	rundum: 215/60 R 17
Testbereifung	rundum: 225/60 R 18 H	rundum: 245/45 R 19 W	rundum: 225/55 R 19 V	rundum: 235/55 R 17 V
Felgen	rundum: 7 x 18	rundum: 8 x 19	rundum: 7 x 19	rundum: 7 x 17
Reifenmarke	Michelin Latitude Sport	Continental Sport Contact 5	Toyota Proxes R36	Michelin Latitude Sport AO

### Messwerte

GEWICHTE	HONDA CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	VW TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION BMT <sup>1</sup>
Leergewicht	1555/1722 kg	1587/1715 kg	1480/1604 kg	1652/1735 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2170 kg	2250 kg	2110 kg	2280 kg
Effektive Zuladung	448 kg	535 kg	506 kg	545 kg
Anhängelast geb./ungebr.	2000/600 kg	2200/750 kg	2000/750 kg	2000/750 kg
Dachlast/Stützlast	80/100 kg	100/100 kg	50/88 kg	100/100 kg

FAHRLEISTUNGEN	HONDA CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	VW TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION BMT <sup>1</sup>
0 - 40 km/h	2,6 s	2,6 s	2,1 s	2,0 s
0 - 60 km/h	4,3 s	4,1 s	3,7 s	3,5 s
0 - 80 km/h	7,4 s	6,4 s	6,0 s	5,5 s
0 - 100 km/h	10,5 s	9,1 s	8,4 s	8,3 s
0 - 120 km/h	15,5 s	12,9 s	11,7 s	11,8 s
0 - 140 km/h	20,9 s	17,5 s	16,3 s	16,5 s
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h	201 km/h	207 km/h	204 km/h
Handling	2 : 00,7 min	1 : 57,1 min	1 : 59,4 min	1 : 57,4 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	60,0 km/h	64,5 km/h	61,4 km/h	63,3 km/h

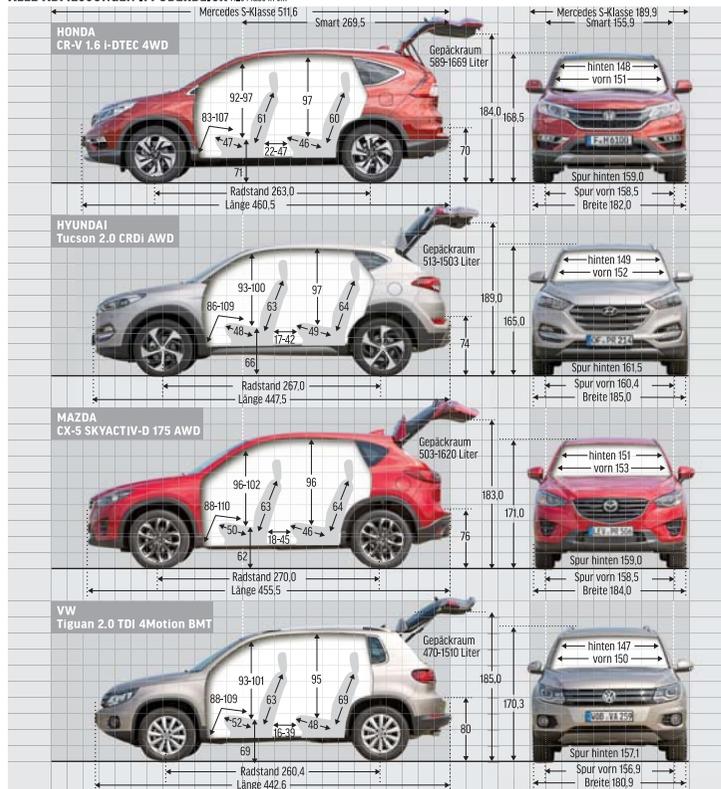
BREMSEWEG	HONDA CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	VW TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION BMT <sup>1</sup>
Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,4 m	35,1 m	41,5 m	36,4 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	36,2 m	35,2 m	41,2 m	36,6 m

GERÄUSCHE	HONDA CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	VW TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION BMT <sup>1</sup>
Standgeräusch	46 dB(A)	44 dB(A)	45 dB(A)	48 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3. Gang	58 dB(A)	58 dB(A)	56 dB(A)	59 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	65 dB(A)	64 dB(A)	65 dB(A)	63 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	70 dB(A)	67 dB(A)	70 dB(A)	67 dB(A)

VERBRÄUCHE	HONDA CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	VW TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION BMT <sup>1</sup>
Testverbrauch	6,8 l D / 100 km	6,6 l D / 100 km	6,3 l D / 100 km	6,6 l D / 100 km
CO <sub>2</sub> (lt. Testverbrauch)	181 g/km	175 g/km	168 g/km	175 g/km
Tankinhalt	58 l	62 l	58 l	64 l
Reichweite	853 km	939 km	921 km	970 km
EU-Verbrauch	4,9 l D / 100 km	5,9 l D / 100 km	5,2 l D / 100 km	5,7 l D / 100 km

ABGAS-EMISSIONEN	HONDA CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	VW TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION BMT <sup>1</sup>
Kohlendioxid CO <sub>2</sub>	129 g/km	154 g/km	136 g/km	150 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,060 g/km	0,254 g/km	0,097 g/km	0,071 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,088 g/km	0,071 g/km	0,029 g/km	0,010 g/km
Stickoxid NO <sub>x</sub>	0,073 g/km	0,045 g/km	0,097 g/km	0,068 g/km
Rußpartikel	0,000 g/km	0,000 g/km	0,000 g/km	0,000 g/km

### ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK



# Vergleichstest · Kompakt-SUV

## Ausstattung / Preise

MODELL				
Grundpreis	32.590 €	35.700 €	36.890 €	36.825 €
Grundpreis Österreich *	35.945 €	k.A.	39.590 €	40.560 €
Grundpreis Schweiz †	35.900 sfr	k.A.	43.800 sfr	42.400 sfr

\*Ausstattungs umfangreiche Modelle abweichend

### TESTWAGEN-OPTIONEN

Antrieb	-	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-	-
Fahrwerk	-	-	-	1150 € <sup>3</sup>
Lenkung	-	-	-	-
Reifen	1540 € <sup>1</sup>	600 € <sup>2</sup>	-	165 € <sup>4</sup>
Sitze	-	-	-	-
AUFPREIS	1540 €	600 €	0 €	1315 €

### BEWERTETER PREIS

	34.130 €	36.300 €	36.890 €	38.140 €
--	----------	----------	----------	----------

<sup>1</sup>18-Zoll-Räder; <sup>2</sup>19-Zoll-Räder; <sup>3</sup>adaptive Dämpfer; <sup>4</sup>Reifen in 235/55 R 17

### AUSSTATTUNG

Abbiegelicht	-	Serie	-	Serie
Anhängerkupplung	690 €	499 €	464 €	870 €
Aufmerksamkeitsassistent	-	-	Serie	Serie
Bluetooth-Freisprecheinr.	Serie	Serie	Serie	175 € <sup>7</sup>
Bergabfahrassistent	<sup>1</sup>	-	-	<sup>8</sup>
Berganfahrassistent	Serie	Serie	Serie	Serie
City-Notbremsassistent	Serie	-	Serie	-
Einparkassistent	-	<sup>5</sup>	-	780 €
Einparkhilfe vorn und hinten	Serie	Serie	Serie	<sup>9</sup>
Elektrische Heckklappe	<sup>2</sup>	950 €	-	-
Fernlichtassistent	<sup>3</sup>	-	Serie	155 €
Klimaautomatik	Serie	Serie	Serie	380 €
Metalllackierung	560 €	550 €	530 €	560 €
Navigationssystem	600 €	Serie	Serie	880 €
Nebelscheinwerfer	Serie	Serie	Serie	Serie
Online-Funktionen	Serie	-	Serie	205 € <sup>7</sup>
Rückfahrkamera	Serie	Serie	Serie	405 € <sup>7</sup>
Seitenairbags hinten	-	-	-	370 €
Spurhalteassistent	<sup>3</sup>	Serie	Serie	525 € <sup>10</sup>
Spurwechselassistent	<sup>3</sup>	<sup>6</sup>	Serie	-
USB-Schnittstelle	Serie	Serie	Serie	73 €
Verkehrszeichenerkennung	<sup>3</sup>	Serie	-	320 € <sup>11</sup>
Xenon-/LED-Scheinwerfer	<sup>4</sup> /-	-/990 €	-/Serie	1875/-€

<sup>1</sup>Serie in Verb. m. Automatik-Getriebe (2100 €); <sup>2</sup>Serie bei Ausstattung Executive (6700 €); <sup>3</sup>Bestandteil Fahrerassistenz-Paket (750 €); <sup>4</sup>Serie ab Ausstattung Lifestyle (3000 €); <sup>5</sup>Serie ab Ausstattung Premium (2200 €), nur in Verb. m. Automatik-Getriebe (1800 €); <sup>6</sup>Bestandteil Sicherheitspaket (1100 €); <sup>7</sup>nur in Verb. mit Radio Composition Media (325 €); <sup>8</sup>Bestandteil Ausstattung Track & Style (575 €); <sup>9</sup>Bestandteil Einparkassistent (780 €); <sup>10</sup>nur in Verb. mit Tempomat (215 €); <sup>11</sup>nur in Verb. mit Navigationsfunktion Discover Media (880 €)

### Wartung / Garantie

#### WARTUNGSINTERVALLE

Ölwechsel	20.000 km 12 Monate	30.000 km 24 Monate	20.000 km 12 Monate	laut Anzeige
Inspektion	20.000 km 12 Monate	30.000 km 24 Monate	20.000 km 12 Monate	laut Anzeige

Werkstattkosten<sup>1</sup> 700 € k.A. 660 € 453 €

<sup>1</sup>Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC

#### GARANTIE / GEWÄHRLEISTUNG

Techn. Garant./Gewährl.	3 Jahre/-	5 Jahre/-	3 Jahre/-	2 Jahre/-
Lack	3 Jahre/-	5 Jahre/-	3 Jahre/-	3 Jahre/-
Durchrostung	12 Jahre/-	12 Jahre/-	12 Jahre/-	12 Jahre/-
Mobilität	3 Jahre	unbegr.	unbegr.	unbegr.

#### LEASING / WERTVERLUST

monatliche Rate <sup>1</sup>	325 €	269 €	370 €	302 €
nach 4 Jahren/20.000 km p.a.	18.576 €	k.A.	22.319 €	20.953 €
nach 4 Jahren/20.000 km p.a.	57,0 %	k.A.	60,5 %	56,9 %

<sup>1</sup>Sonderzahlung 20.000 €, Leasingdauer 36 Monate, Jahresfahrleistung 15.000 km

### Fixkosten

#### VERSICHERUNG / STEUERN PRO JAHR

Haftpflicht Typkl./Kost.	19/489 €	19/489 €	18/458 €	17/427 €
Vollkasko Typkl./Kost.	24/920 €	20/665 €	24/920 €	19/600 €
Teilkasko Typkl./Kost.	27/367 €	24/256 €	23/229 €	24/256 €
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Kfz.-Steuer	220 €	308 €	291 €	300 €

## Gesamtbewertung

### KAROSSERIE

				
Raumangebot vorn	100 <sup>1</sup>	76	77	75
Raumangebot hinten	100	64	66	64
Übersichtlichkeit	70	50	51	50
Bedienung/Funktion	100	83	86	85
Kofferraumvolumen	100	63	52	52
Variabilität	100	30	34	36
Zuladung/Anhängel.	50/30	37	45	41
Sicherheitsausstatt.	150	87	88	100
Qualität/Verarbeitg.	100/100	142	146	146
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>632</b>	<b>645</b>	<b>649</b>

### FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	116	119	118	125
Sitzkomfort hinten	100	68	71	67	72
Ergonomie	150	127	133	130	135
Innengeräusche	50	33	38	35	36
Geräuscheindruck	100	65	73	67	72
Klimatisierung	50	38	41	37	32
Federung leer	200	134	142	132	150
Federung beladen	200	131	133	130	139
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>712</b>	<b>750</b>	<b>716</b>	<b>761</b>

### MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	94	104	110	110
Elastizität	100	-	-	-	-
Höchstgeschwindigk.	150	54	54	58	56
Getriebeabstufung	100	79	80	82	90
Schaltung					
Kraftentfaltung	50	33	34	38	36
Laufkultur	100	64	63	65	62
Verbrauch	325	253	256	262	256
Reichweite	25	16	18	18	19
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>593</b>	<b>609</b>	<b>633</b>	<b>629</b>

### FAHRDYNAMIK

Handling	150	35	48	40	47
Slalom	100	40	63	47	57
Lenkung	100	80	79	80	82
Geradeauslauf	50	40	41	40	41
Dosierbarkeit der Bremse	30	18	20	19	18
Bremsweg kalt	150	86	99	36	86
Bremsweg warm	150	88	98	39	84
Traktion	100	86	89	86	89
Fahrsicherheit	150	134	135	133	138
Wendekreis	20	9	11	10	8
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>616</b>	<b>683</b>	<b>530</b>	<b>650</b>

### KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis: <sup>2</sup>	675	180	171	168	164
Wertverlust: <sup>3,5</sup>	50	-	-	-	-
Ausstattung	25	23	23	23	23
Multimedia	50	29	30	35	21
Garantie/Gewährlst.	50	25	43	33	28
Werkstattkosten: <sup>4,5</sup>	20	-	-	-	-
Steuer	10	8	7	7	7
Versicherung	40	31	34	31	35
Kraftstoff	55	42	42	43	42
Emissionen	25	21	21	22	23
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>359</b>	<b>371</b>	<b>362</b>	<b>343</b>

### SUMME

	5000	2912	3058	2890	3039
--	------	------	------	------	------

### PLATZIERUNG

	3	1	4	2
--	---	---	---	---

<sup>1</sup>maximal erreichbare Punktzahl; <sup>2</sup>inkl. Testwagen-Optionen; <sup>3</sup>ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahresfahrleistung 20.000 km); <sup>4</sup>ermittelt durch den ADAC; <sup>5</sup>Restwert- und Werkstattkosten-Prognose für den Hyundai Tucson waren zum Redaktionsschluss noch nicht verfügbar

das günstigste Angebot im Quartett. Allerdings bringt er eine etwas weniger vollständige Serienausstattung mit als Hyundai oder Mazda.

Gleiches gilt für den mindestens 36.825 Euro teuren VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion, der das teuerste Fahrzeug in diesem Vergleichstest ist und mit Abstand mit der längsten Liste an aufpreispflichtigen Extras aufwartet. Immerhin: Durch die günstigsten Versicherungseinstufungen und die langen Wartungsintervalle ist bei ihm mit vergleichsweise geringen laufenden Kosten zu rechnen.

## FAZIT

Marcel Kühler



Der neue **Hyundai Tucson** schafft es, den Tiguan vom Thron zu stoßen. Der junge Koreaner weist schon jetzt einen sehr hohen Reifegrad auf und sammelt überall fleißig Punkte. In den Wertungskriterien Handling, Bremswege und Geräuschkomfort liegt er sogar an der Spitze. Zudem erarbeitet sich der Tucson einen Vorsprung durch die großzügigen Garantieleistungen.

Der Routinier in diesem Vergleichstest, der **VW Tiguan**, erreicht einen sehr guten zweiten Platz. Angesichts der achtjährigen Bauzeit ist es immer noch beachtlich, wie kompetent sich der Wolfsburger gegen die modernere Konkurrenz schlägt. In den Bereichen Platzangebot, Material- und Verarbeitungsqualität, erst recht aber beim Federungskomfort ist er immer noch die Benchmark.

Der **Honda CR-V** sichert sich die Bronzemedaille. Zu seinen Stärken gehören der große Gepäckraum und der günstige Preis.

Der **Mazda CX-5** wird trotz seines tollen Motors und der umfassendsten Sicherheitsausstattung Letzter. Die schlechte Bremsperformance kostet ihn schlichtweg zu viele Punkte.