

Die bringen Sie vorwärts

Sie liegen derzeit im Trend wie kaum eine zweite Klasse: **KOMPAKT-SUV**. Hyundai Tucson, Nissan Qashqai und Renault Kadjar können zwar auch über Stock und über Stein, tummeln sich aber vor allem in der Stadt.



Ein Segment boomt, und alle wollen daran teilhaben. Da heißt es besser spät als nie auf den fahrenden Zug aufspringen. Endlich, will man sagen, bringt Renault mit dem Kadjar einen Kompakt-SUV auf den Markt und nutzt clevererweise hierfür die Plattform des Kooperationspartners Nissan. Ein geschickter Schachzug,

denn der Qashqai diene damit als eine Art Langzeit-Entwicklungsträger für den Kadjar. Hierzulande hat er sich längst bewährt. Ebenso übrigens wie der Hyundai Tucson als Dritter im Bunde. Dessen erste Generation kam schon vor dem Qashqai auf den deutschen Markt, war allerdings kleiner als heutige Kompakt-SUV. Nun aber

scheint der Tucson seinen endgültigen Platz eingenommen zu haben. Auch das Namenswirrwarr ist beendet – Hyundai hatte ihm zwischenzeitlich die Bezeichnung ix35 verpasst. Bei Generation drei kehrt der koreanische Hersteller nun wieder zur Anrede Tucson zurück, vergrößert den Wagen und setzt gleichzeitig auch die Preise hoch.

Interessenten müssen für den 136-PS-Diesel mindestens 29 300 Euro einkalkulieren; einen 130 PS starken Qashqai gibt es bereits ab 27 590 und einen Kadjar dCi 130 sogar ab 26 990 Euro.

Einstieg und Bedienung müssen passen
Wie kommt nun im Segment der kompakten SUV ein Bestseller heraus?

Nun, er muss viel fürs Geld bieten und noch mehr hermachen – denn genau darum geht es in dieser Klasse. Auch wichtig: Man sollte sich sofort wohlfühlen und mit der Bedienung zurechtkommen, schließlich finden SUV vor allem ein älteres Publikum; dieses schätzt die hohe Sitzposition samt leichtem Einstieg – ein Versprechen der Her-



steller, das vor allem die großen, hohen SUV nicht immer einlösen.

Bei guter Ausstattung relativiert sich die Bedeutung des Wortes günstig übrigens schnell: In der Konfiguration des Testwagens kostet der Hyundai Tucson 31 200 Euro. Günstigster ist der Qashqai als 1.6 dCi All-Mode 4x4 Acenta mit 29 590 Euro, der zudem beweist,

dass lange Bezeichnungen einen Verkaufserfolg nicht prinzipiell verhindern. Den Kadjar Energy dCi 130 4x4 schließlich gibt es als Bose-Edition-Modell für 33 490 Euro. Es ist die Topvariante von Renault; sie umfasst ein Soundsystem der namensgebenden Marke. Außerdem steht der Bose-Kadjar auf 19-Zöllern und kommt mit der

geteilt umklappbaren Rückbank, Tempomat, Klimaautomatik, Einparkhilfe vorn und hinten, Lederlenkrad, höhenverstell- und klappbarem Beifahrersitz, Navigationssystem, LED-Scheinwerfern sowie einem Sicherheitspaket, bestehend aus Spurhaltewarner, Fernlichtassistent und Verkehrszeichenerkennung. Weiter-

hin besitzt der Testwagen noch den Toter-Winkel-Assistenten, die Leder-ausstattung samt Sitzheizung und Metallic-Lack. Anders gesagt: Er ist fast voll ausgestattet.

Alle drei lassen sich sehr gut ausstaffieren

Armselig rollt auch der Hyundai nicht gerade daher. Im Vergleich zum Kadjar fehlen dem Tuc-

son als Trend neben vielen kleineren Nettigkeiten im Wesentlichen die 19-Zoll-Räder (gibt es genauso wie LED-Scheinwerfer erst ab Style), das Navigationssystem (1300 Euro) und das Paket mit Spurhalteassistent samt Verkehrszeichenerkennung (700 Euro). Doch die eigentliche Überraschung ist der Qashqai: Schon beim Acenta muss

HYUNDAI



MIT MENÜTASTEN
Dank prima erreichbarer Direktwahltasten lässt sich das Infotainment leicht bedienen



Ladevolumen
513/1503 l



NICHT NUR ÄUSSERLICH wirkt der Tucson größer als seine beiden Konkurrenten – er bietet auch den meisten Platz im Innenraum, zudem die bequemsten Sitze. Am deutlichsten wird der ungewöhnlich hohe Sitzkomfort übrigens auf der Rückbank. Zum Fahren im Gelände lässt sich sowohl der permanente Allradantrieb als auch getrennt davon eine Bergabfahrhilfe für Steilstrecken zuschalten

NISSAN



FÜRS GELÄNDE
Über Tasten wählbar: Zweirad-, automatisch zuschaltender oder permanenter 4x4-Antrieb



Ladevolumen
430/1585 l



VORNE WIE HINTEN finden groß gewachsene Passagiere im Qashqai die geringste Ellbogenfreiheit vor, was ebenso für den Kopfraum gilt. Gerade hier macht sich negativ bemerkbar, dass das Dach des SUV nicht sonderlich hoch liegt. Deshalb steht im Nissan auch der geringste (minimale) Gepäckraum zur Verfügung. Die Ladekante liegt niedriger als beim Renault, aber höher als beim Hyundai

DATEN IM VERGLEICH

	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD TREND	NISSAN QASHQAI 1.6 dCi 4x4 ACENTA	RENAULT KADJAR dCi 130 4x4 BOSE EDITION
ANTRIEB			
Motor	Reihenvierzylinder-Dieselmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette	Reihenvierzylinder-Dieselmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen	Reihenvierzylinder-Dieselmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette
Hubraum	1995 cm ³	1598 cm ³	1598 cm ³
Leistung bei Drehzahl	100 kW/136 PS 2750/min	96 kW/130 PS 4000/min	96 kW/130 PS 4000/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	373 Nm 1500/min	320 Nm 1750/min	320 Nm 1750/min
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h	190 km/h	190 km/h
CO ₂ -Ausstoß	139 g/km	129 g/km	129 g/km
Kraftübertragung Getriebe	Allradantrieb Sechsganggetriebe	Allradantrieb Sechsganggetriebe	Allradantrieb Sechsganggetriebe
KAROSSERIE			
Länge/Breite/Höhe	4475/1850/1650 mm	4377/1806/1595 mm	4449/1836/1612 mm
Radstand	2670 mm	2646 mm	2647 mm
Tankinhalt	62 Liter	65 Liter	65 Liter
Kofferraum	513–1503 Liter	430–1585 Liter	472–1478 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2200 kg	750/1800 kg	750/1800 kg
Serienbereifung	225/60 R 17 H	215/60 R 17 H	225/45 R 19 W
Testwagenbereifung Reifentyp	225/60 R 17 H Hankook Ventus Prime 2	215/60 R 17 H Michelin Primacy 3	225/45 R 19 W Continental SportContact 5
MESSWERTE			
Beschleunigung 0–100 km/h	10,8 s	10,5 s	11,6 s
Zwischenspur 60–100 km/h 80–120 km/h	6,4 s 8,8 s	6,1 s 8,5 s	6,9 s 9,3 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	37,2 m	37,0 m	37,2 m
Innengeräusch bei 100 km/h bei 130 km/h	65 dB(A) 69 dB(A)	66 dB(A) 70 dB(A)	67 dB(A) 72 dB(A)
Normverbrauch Testverbrauch	5,2 Liter D 7,8 Liter D	4,9 Liter D 7,0 Liter D	4,9 Liter D 7,1 Liter D
Achslast vorn/hinten	961/668 kg	959/599 kg	978/631 kg
Testwagenleergewicht Zuladung	1629 kg 621 kg	1558 kg 472 kg	1609 kg 450 kg
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m	10,9/11,2 m	11,5/11,4 m
AUSSTATTUNG			
Airbags Kopf vorn und hinten Seiten vorn/hinten	Serie Serie/–	Serie Serie/–	Serie Serie/–
Metallic-Lackierung	550 Euro	550 Euro	690 Euro
Navigationssystem	1300 Euro	900 Euro	Serie
PREIS/KOSTEN			
Preis	31 200 Euro	29 590 Euro	33 490 Euro
Wertverlust	14 000 Euro	13 000 Euro	15 500 Euro
möglicher Rabatt ¹⁾	16 %	17 %	17 %
Finanzierung ²⁾ Jahreszins	0,99 %	0,0 %	2,99 %
Leasing ³⁾ Anzahlung monatliche Rate	k. A. k. A.	k. A. k. A.	k. A. k. A.
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	278 Euro	220 Euro	220 Euro
Versicherung HK/TK/VK	19/20/24	16/22/23	17/24/24
Haftpflicht (50 % Prämie)	672 Euro	559 Euro	591 Euro
Teilkasko	436 Euro	536 Euro	657 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	1459 Euro	1344 Euro	1459 Euro
Fixkosten pro Jahr	2409 Euro	2123 Euro	2270 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	730/336 Euro	670/300 Euro	761/329 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	58,4/26,9 Cent	53,6/24,0 Cent	60,9/26,3 Cent
Ölwechselintervall	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre	30 000 km/2 Jahre
Inspektionsintervall	60 000 km/2 Jahre	60 000 km/4 Jahre	60 000 km/4 Jahre
Garantie Technik/Lack Durchrostung Mobilität	5/5 Jahre 12 Jahre 15 Jahre	3/3 Jahre 12 Jahre unbegrenzt	2/2 Jahre 12 Jahre unbegrenzt

¹⁾ laut Preisagentur net.Car.de – das Internet-Autohaus; ²⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Jahreszins effektiv; ³⁾ Kilometerleasing, Laufzeit 3 Jahre (15 000 km/Jahr).

man nur die großen Räder für 324 Euro sowie das Navigationssystem für 900 Euro (dann mit Soundsystem) hinzubestellen und hat einen ähnlich gut ausgestatteten SUV. Als Preis-Leistungs-Sieger steht der Nissan damit bereits fest. Er verursacht zudem die geringsten Kosten bei Versicherung und Wartung, liegt allerdings beim Garantieverprechen zwei Jahre hinter dem Hyundai (fünf Jahre). Renault gewährt übrigens nur zwei Jahre.

Drehmomentstärker, aber nicht schneller

Der Hyundai rollt satt über die Straße, gibt sich dabei als großer, schwerer Wagen. Merkwürdig nur, dass er gerade auf der Autobahn etwas nervös in der Lenkung wirkt und den Fahrer mit häufigen Korrekturen behelligt. Auch der auf Gaspedalbefehle nur unwillig loslegende Zweiliter-Diesel trägt zum Eindruck des schweren Wagens bei. So erscheint es als rein theoretischer Wert, dass bei Vollgas knapp über Leerlaufdrehzahl beeinflussende 373 Nm ans Getriebe weitergeleitet werden. Auf der Vergleichsfahrt kann sich der Tucson nicht von seinen hubraum- und drehmomentschwächeren Konkurrenten absetzen, verbraucht aber deutlich mehr Kraftstoff. Ebenfalls negativ: Der Hyundai bremst im Verlauf der Messungen etwas schwächer als die Konkurrenz. Anders, als ihre Klassifizierung suggeriert, stehen Kompakt-SUV nicht fürs Kurvenrübern; das Wort „Sport“ vor „Utility Vehicle“ sollte nicht zu ernst genommen werden. Alle drei sind für eine ambitionierte Fahrweise zu hoch und vor allem zu schwer. Dass sich Renault beim Abstimmen des Kadjar vor allem dem Thema Federungskomfort gewidmet hat, scheint deshalb

nur schlüssig. Speziell kurze Anregungen verdaut er deutlich besser als seine Konkurrenten: Man rollt im Renault von Erschütterungen weitgehend unbehelligt vor sich hin. Der Kadjar lässt seine Passagiere in Ruhe, bietet damit die beste Voraussetzung für entspanntes Reisen. Wie auch sein 1,6-Liter-Vierzylinder wenig von sich reden macht: Er läuft sanfter als der Zweiliter des Hyundai, steht bei Lastanforderung dennoch schneller parat. Dass der baugleiche Dieselmotor im Nissan akustisch etwas präsenter werkelt, liegt an der schlechteren Dämmung. Dass er hier aufgeweckter wirkt, dürfte aufs Konto des niedrigeren Fahrzeuggewichts (um etwa 50 Kilo) gehen; der Renault ist rund sieben Zentimeter länger und drei breiter. Dafür bietet er etwas mehr Raum für Urlaubsreisen (Ladekapazität 472 zu 430 Liter) und für den Transport von Sperrigem die praktische Funktionalität fernentriegelbarer Rücksitzlehnen. Beim Getriebe muss man den Grund für den eifrigeren Antritt übrigens nicht suchen: Die japanischen Entwickler haben den Qashqai keineswegs kürzer übersetzt als den Kadjar.

Gleiche Plattform, unterschiedlicher Charakter

Ohnehin merkt man den beiden SUV kaum an, dass sich Nissan und Renault eine Plattform teilen – zu unterschiedlich ist die Auslegung des Charakters. Zum stärkeren Vorwärtsdrang des Qashqai gesellt sich eine direktere Lenkung, die dem Fahrer eine hohe Agilität vermittelt. In Kurven wankt der Aufbau zudem weniger als bei den Konkurrenten. Doch hierbei handelt es sich mehr um ein Gefühl als um messbare Vorteile. Im Gegenteil: Sowohl enge Kurven als den schnellen Spurwechsel auf der Autobahn erledigt der



ERKENNEN SIE DEN UNTERSCHIED? Zugegeben, dank Markenlogos oder gar groß ausgeschriebenem Namen wie beim Kadjar fällt es leicht, die Modelle zu identifizieren. Doch das Heckdesign ähnelt sich bei allen dreien frappierend

RENAULT



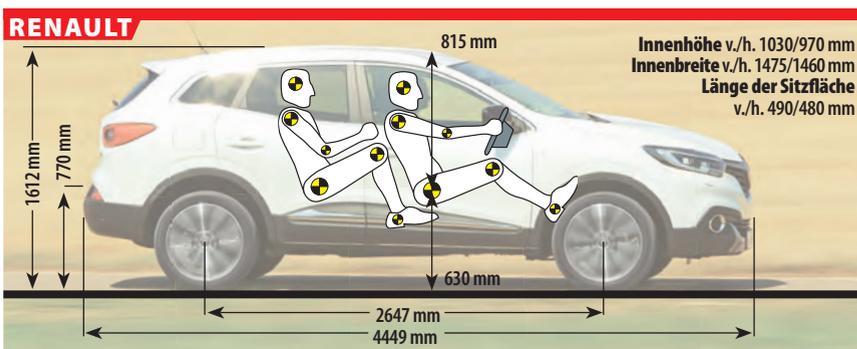
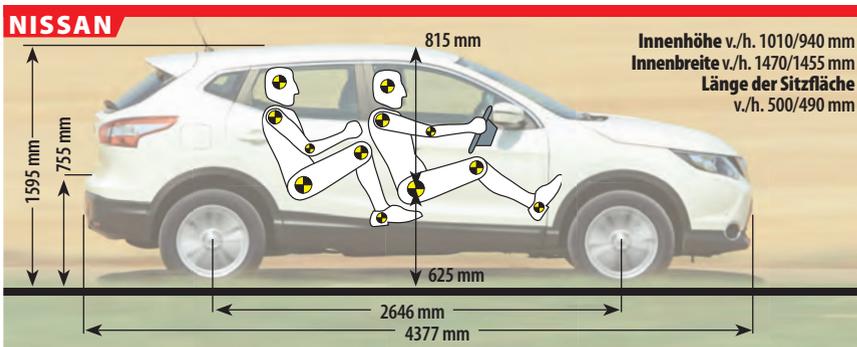
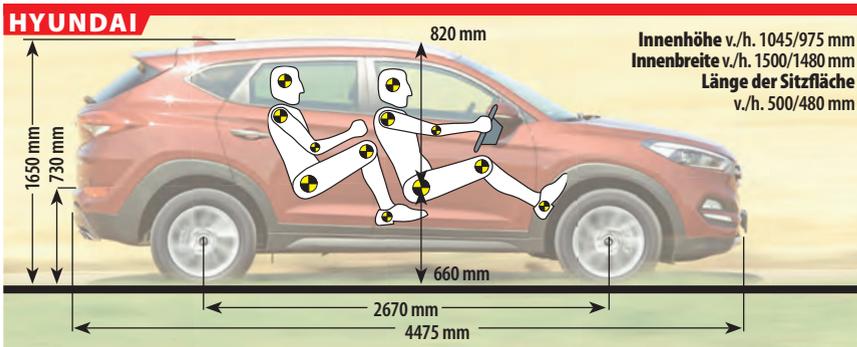
NUR VIA TOUCHSCREEN
Beim Infotainment gibt es keine ausgelagerten Menütasten. Die Bedienung ist erschwert



Ladevolumen
472/1478 l



DIE FERNENTRIEGLUNG der Rücksitzlehnen per Hebelzug vom Kofferraum aus ist eine praktische Hilfestellung beim Beladen. Obwohl der Kadjar auf der Plattform des Qashqai steht, kann er deutlich sperrigeres Ladegut aufnehmen als der Nissan. Das liegt nicht nur an der etwas längeren, breiteren und höheren Karosserie, sondern vor allem an der größeren Kofferraumöffnung



Kadjar ruhig und gelassen – wenn auch mit fühlbarer Seitenneigung. Den Nissan bremst bei ähnlichen Fahrmanövern das ESP frühzeitig ein. Vorwiegend über eine straffe Fahrwerksabstimmung erkaufte sich Nissan die subjektiv empfundene hohe Agilität. Sie lässt den Qashqai auf der Autobahn kaum zur Ruhe kommen: Seine Federung informiert viel zu detailliert über Unebenheiten aller Art; das geht auf Kosten des Langstreckenkomforts. Einen zuvorkommenden Begleiter findet man also weniger im Qashqai als vielmehr im Kadjar. Dass der Renault sich dennoch beim Ringen um den Sieg schwertut, liegt an vermeintlichen Kleinigkeiten, die ihm wichtige Punkte kosten. So lässt sich der Kadjar mit seinem ausschließlich Touchscreen-basierten

Infotainment komplizierter bedienen als der Tucson und setzt auf einen unpraktischen Digitaltacho. Der Qashqai bietet zudem eine etwas größere Auswahl an optionalen Assistenzsystemen.

Keiner leistet sich gravierende Schwächen Verhältnismäßig geringe Punktunterschiede in der Eigenschaftswertung zeigen aber, dass Markensympathisanten bedenkenlos ihren jeweiligen Liebling wählen können. Bei den Kapiteln Fahrverhalten, Fahrleistungen und Sicherheit etwa gibt es keinen Ausreißer nach oben oder unten. Seinen Etappensieg verdankt der Hyundai dem guten Platzangebot. Ihm folgt der komfortable Renault, dahinter der agile Nissan. Die Kostenwertung könnte das Feld allerdings umdrehen. Hier gleicht der Kadjar seinen höchsten

Preis durch die beste Ausstattung zwar zum Teil wieder aus (für die Preisberechnung werden alle drei auf ein ähnliches Ausstattungsniveau gebracht). Doch werfen ihn seine hohen monatlichen Festkosten zurück, bedingt durch teurere Wartung – und die Tatsache, dass Renault nur zwei Jahre Garantie gewährt. So rutscht der Kadjar knapp auf Rang drei ab. Bleibt die Frage zu beantworten, ob der kundenfreundlich kalkulierte Qashqai im Kostenkapitel die Lücke zum teureren Tucson schließen kann. Der erhält für seinen höheren Verbrauch zwar einen Punkte-Malus, geht dennoch mit einem konkurrenzlosen Garantieverprechen gehörig in Vorlage und zieht in der Endabrechnung tatsächlich am Nissan vorbei.

Marcus Peters

AUTO-URTEIL

	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT
PLATZ MAX. 50 PUNKTE	33	27	29
In nahezu allen Dimensionen der Innenraumvermaßung bietet der Hyundai mehr als seine Konkurrenten – auch den größten Kofferraum. Trotz gleicher technischer Basis liegen der Nissan und der Renault hier leicht auseinander.			
KOMFORT MAX. 50 PUNKTE	38	35	39
Bodenwellen pariert der Kadjar im Testfeld am besten, fällt zudem mit einem guten Federungskomfort und einem kultiviert laufenden Motor auf. Die bequemsten Sitze finden sich allerdings im Tucson – vor allem im Fond.			
HANDHABUNG MAX. 30 PUNKTE	21	19	19
Bei allen dreien lassen sich die Rücksitzlehnen umklappen. Zusätzlich sind im Hyundai die Lehnen in der Neigung verstellbar; er gewährt auch den leichtesten Einstieg. Als anspruchsvoller erweist sich die Bedienung im Kadjar.			
FAHRLEISTUNGEN MAX. 20 PUNKTE	13	13	12
Obwohl er mehr Drehmoment liefert, kann der Tucson den Qashqai nicht hinter sich lassen. Der Renault wiegt mehr als der Nissan und kommt deshalb auf schlechtere Beschleunigungswerte. Bei beiden gleich ist das Maximaltempo.			
FAHRVERHALTEN MAX. 70 PUNKTE	45	47	46
Als Einziger im Vergleich liefert Hyundai eine zuschaltbare Bergabfahrhilfe; damit hat der Tucson im Gelände einen leichten Vorteil. Auf der Straße wirkt der Nissan am agilsten. Fahr-sicher sind jedoch alle drei.			
SICHERHEIT MAX. 50 PUNKTE	29	29	29
Der Qashqai kommt bei einer Vollbremsung etwas früher zum Stillstand als die beiden anderen. Nur für ihn gibt es einen aktiven Tempomaten, allerdings kein Abbiegelicht. Kadjar und Tucson haben das feiner abgestimmte ESP.			
UMWELT MAX. 30 PUNKTE	18	20	20
Im Testdurchschnitt verbraucht der Hyundai mehr Diesel als seine Rivalen und erhält folglich Punktabzug. Qashqai und Kadjar liegen nahezu gleichauf. Alle drei müssen nach 30 000 Kilometern zum Ölwechsel in die Werkstatt.			
TESTERGEBNIS MAX. 300 PUNKTE	197	190	194
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Geländewagen/SUV			
KOSTENWERTUNG MAX. 150 PUNKTE	69	72	67
Hier lässt der Tucson wegen seiner höheren Kraftstoffkosten Punkte; mit vollen fünf Jahren Garantie setzt er allerdings einen Bestwert im Test. Auf ein ähnliches Ausstattungsniveau gebracht ist der Nissan günstiger als der Hyundai und der Renault. Der Kadjar verliert nicht nur mit mageren zwei Jahren Garantie Punkte, er verursacht auch die höchsten monatlichen Unterhaltskosten.			
GESAMTERGEBNIS MAX. 450 PUNKTE	1. PLATZ 266	2. PLATZ 262	3. PLATZ 261

AUTO-FAZIT

Bis zum Ende bleiben die drei Kontrahenten eng beieinander, doch dem Hyundai ist der Sieg nicht zu nehmen. Wegen der mageren Garantieleistung und der hohen monatlichen Unterhaltskosten gerät der Zweitplatzierte der Eigenschaftswertung, der Renault, über das Kostenkapitel tatsächlich ins Hintertreffen – der Nissan zieht um einen Punkt vorbei.