

Ist der Jüngste auch

Der überarbeitete Nissan Qashqai will mit neuem Dieselmotor und ungewöhnlicher Stufenlos-Automatik an Hyundai Tucson und Skoda Karoq vorbeiziehen. Ob's ihm gelingt?



HYUNDAI TUCSON 1.6 CRDi DCT
33 000 Euro

NISSAN QASHQAI 1.7 dCi XTRONIC
33 315 Euro

Tucson, Qashqai, Karoq – was sind denn das für seltsame Autonamen? Klar, rein deutsche Modellnamen wie Kadett, Taunus oder Prinz liegen lange hinter uns und waren Exporterfolge auch nicht gerade förderlich. Aber es gab auch international klingende und trotzdem gut aussprechbare Autonamen wie etwa Galaxy, Sorento oder Frontera. Aber wir gewöh-

nen uns ja auch an Kinder mit Vornamen wie Schaklyn, Lelith oder Imperial-Purity (wurde angeblich vom Standesamt

Drei Autos mit recht eigentümlichen Namen

genehmigt!). Der Mensch gewöhnt sich eben an alles, und es gibt nichts, wozu er nicht lachen könnte – wusste schon Theodor

Mücke, den wir noch aus dem Deutsch-Schulunterricht über Schriftsteller des 19. Jahrhunderts kennen.

Klingt nach Hausaufgaben und trifft genau das, was Nissan beim frisch renovierten Qashqai erledigen musste. Zentrale Aufgabe: ein Dieselmotor, der die kommende Euro-6d-Temp-Norm erfüllt. Der bisherige 1.6 dCi mit 130 PS kam nur auf Eu-

ro 6b, die schon im September letzten Jahres abgelaufen war. Deshalb herrschte in diesem Frühjahr eine deprimierende Flaute bei den Qashqai-Verkäufen, welche die Nissan-Händler mit Tageszulassungs-Exemplaren aus der letzten Sommer-Produktion überbrücken mussten.

Es dauerte so lange, weil Diesel-Motorenlieferant Renault gegen die zu hohen Stickoxid-

der Beste?

Alle mit
Automatik-
getriebe



SKODA KAROQ 2.0 TDI DSG
33 640 Euro

Werte nicht einfach einen SCR-Kat und die passende AdBlue-Dosierung an die Auspuffanlage schrauben konnte. Der ganze Motor musste tiefgreifend überarbeitet werden: neuer Zylinderkopf, Hubraumvergrößerung von 1,6 Liter auf 1749 Kubik, 150 PS statt 130 PS Leistung, 340 statt 320 Nm Drehmoment.

So viel Aufwand musste VW-Tochter Skoda mit ihrem Karoq

nicht betreiben; der bewährte 2.0 TDI wurde mit SCR-Kat und AdBlue-Zusatzeinspritzung ausgerüstet. So etwas hat der Hyun-

Mild-Hybridsystem jetzt im Hyundai Tucson CRDi

dai Tucson in seiner aktuellen 6d-Temp-Version freilich auch. Aber zusätzlich investierte Hyundai in eine milde Hybridisie-

rung: Der 1.6-Turbodiesel mit 136 PS wird unterstützt von einem per Riemen angeschlossenen 48-Volt-Generator, der ein paar Sekunden zusätzlich mit maximal 12 kW (16 PS) aus einem kleinen 0,44 kWh-Lithium-Polymer-Akku unter dem Gepäckraumboden anschieben kann. Diesen kleinen Extraschub spürt man mit etwas gutem Willen auch, was aber nicht verhin-

dern kann, dass der Hyundai beim Sprint von den anderen stets ein wenig abgehängt wird. Auf Dauer sind es eben doch nur die 136 PS und 320 Nm des Dieselmotors, die den Tucson mit seiner etwas fülligeren Statur antreiben müssen. Die Motoren in Nissan und Skoda leisten jeweils 150 PS und 340 Nm.

Doch der kleine Hybrid-Baustein hilft dem Hyundai offen- ▶



Gebaut in
Nosovice/
Tschechien

Hyundai Tucson



1 Armaturenräger mit aufgesetztem 8-Zoll-Berührbildschirm. **2** Vorderer Sitz auf 690 mm Höhe über der Fahrbahn. **3** Ordentlich Knieraum auf der in angenehmer Höhe positionierten Rücksitzbank. **4** Neuer 1,6-Turbodiesel mit 48-Volt-Startergenerator mit 12 kW, gespeist aus einer Lithium-Polymer-Batterie mit 0,44 kWh im Kofferraum. **5** Trotz größter Außenlänge nur durchschnittlicher Laderaum mit hoher Kante. **6** Telefonkopplung serienmäßig



bar beim Spritsparen. Bei sanfter Fahrweise und Innerortsstrecken hält er sich vornehm zurück; nur 5,8 Liter pro 100 km konsumiert der Tucson unter diesen Bedingungen. Der Nissan verlangt dann 6,3 Liter für 100 km, während der Skoda auch ohne Extratechnik sogar mit nur 5,6 Litern 100 Kilometer weit kommt.

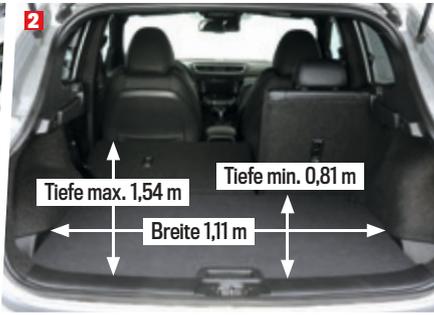
Fährt man hingegen betont flott, steigt freilich bei allen drei Kandidaten der Verbrauch, dank Diesel aber nur maßvoll: 8,5 Liter/100 km konsumiert dann der Nissan, 8,3 Liter/100 km sind's beim Skoda, nur 8,2 Liter/100 km genehmigt sich der Hyundai.

Besonders angenehm sind beim Koreaner der subjektiv sanftere Motorlauf und die ak-

zeptable Federung. Allerdings kann der Hyundai aus seinen rund 9 Zentimetern mehr Karoserielenge praktisch keinen Vorteil für den Innenraum ziehen; mehr Platz als der kürzere Skoda bietet er jedenfalls nicht.

Enger geht es dagegen im ebenfalls kompakten Nissan zu. Er ist außen und innen schmaler, hat den kürzesten Laderaum

und kann den Passagieren im Fond nur knapp ausreichenden Knieraum auf einer zudem reichlich tief montierten Sitzbank bieten. Weniger Komfort offeriert auch das sehr straff abgestimmte Fahrwerk, das die 19-Zoll-Räder des Testwagens offenbar gar nicht gut verträgt: Ein ständiges Gehopse beim Überfahren von Kanaldeckeln



1 Neuer 1,75-Liter-Turbodieselmotor vom Nissan-Kooperationspartner Renault aus Frankreich. **2** Der Nissan ist das kürzeste Auto im Vergleich, er hat auch den kleinsten Kofferraum. **3** Allrad-Qashqai serienmäßig mit Digitalradio, Smartphone-Anbindung und Spracherkennung. **4** Armaturenräger mit integriertem 7-Zoll-Berührbildschirm. **5** Vorderer Sitz auf 665 mm Höhe über der Fahrbahn. **6** Gerade noch ausreichender Knieraum mit tiefer Bank



**Gebaut in
Sunderland/
England**

Nissan Qashqai

und Asphaltflicken ist hier die Folge.

Dafür reagiert der neue 1749-Kubik-Diesel gut aufs Gas und zieht ab 1700 Touren munter los. Beim kräftigen Anfahren hilft ihm der weich ausgelegte Drehmomentwandler seiner aufpreispflichtigen Automatik. Die kombiniert den Wandler ungewöhnlicherweise mit einem Stufenlosgetriebe, bei dem ein metallenes Gliederband zwischen zwei Scheibenrädern läuft, die ihre Breite elektrohydraulisch verändern, was dazu führt, dass das Gliederband innerhalb der Scheibenräder wandern kann – mal näher am Zentrum der Scheibenräder, mal außen an deren Rand. So ergeben sich unendlich viele Übersetzungen

und damit unendlich viele Gänge. Theoretisch ideal, aber nur bei sorgfältiger Programmierung. Die japanischen Getriebe-techniker trauen der Theorie aber wohl nicht so recht, denn nur bis etwa Viertelgas darf die Elektronik frei, sanft und rucklos aus den Übersetzungen wählen. Gibt man nur etwas mehr Gas, schaltet sie um auf einen Modus,

der sieben fest einprogrammierte Gänge simuliert. Damit ist der eigentliche Stufenlos-Vorteil dahin; im Gegenzug vermeidet die Gangsimulation die gewöhnungsbedürftige Gummiband-Akustik eines Autos mit echter Stufenlos-Automatik, bei der die Motordrehzahl beim Beschleunigen konstant auf Höchstniveau verharrt, während das ▶



Gebaut in
Kvasiny/
Tschechien

Skoda Karoq



1 Armatureträger mit integriertem 9,2-Zoll-Berührbildschirm. **2** Vorderer Sitz auf 690 mm Höhe über der Fahrbahn. **3** Trotz kompakter Abmessungen bestes Platzangebot im Fond; längsverschiebbare Bank für 390 Euro. **4** VW-Konzern-typischer 2.0-Turbodieselmotor mit hier 150 PS. **5** Nicht besonders groß, aber sehr variabler Laderaum; für 390 Euro extra lassen sich die Rücksitze werkzeuglos ausbauen. **6** Bluetooth-Anbindung serienmäßig



Auto subjektiv erst verzögert schneller wird. Zu einem Verbrauchsvorteil kann dieses Getriebe dem Nissan nicht verhelphen, aber immerhin zu vollen zwei Tonnen Anhängelast.

Der mit einem automatisierten Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstete Test-Hyundai darf nur 1,6 Tonnen ziehen. Aber schon solo ruckt und zögert der

Tucson bei mehrfachen Anfahrversuchen an steilen Straßen mit seiner Reibkupplung im Ölbad.

Der Skoda setzt prinzipiell auf die gleiche Getriebekonstruktion, doch darf der Karoq 2,1 Tonnen ziehen. Wer diesen modernen Automatikkonstruktionen misstraut, kann bei allen dreien auch ein Schaltgetriebe bestellen. Aber auch in anderer

Hinsicht überzeugt der Skoda Karoq schnell. Zunächst mit seinem Raumangebot auf parkfreundlicher Grundfläche. Die angenehm gepolsterte Rücksitzbank gibt es für 300 Euro Aufpreis in einer besonders variablen Ausführung: Die Rücksitze sind dann nicht nur – je nach Raumbedarf – längs verschieb-, sondern auch komplett heraus-

nehmbar, was den Laderaum um 180 Liter aufstockt – auf bis zu 1810 Liter.

Der Tscheche wirkt beim Fahren überdies besonders handlich, weil sein Wendekreis kleiner ausfällt als der der Konkurrenten. Und er macht einen temperamentvollen Eindruck, was auch die Messwerte bestätigen. In allen Disziplinen fährt ▶



EIN FEST FÜR OLDTIMERFANS!

Freuen Sie sich auch 2019 auf die schönste Klassik-Rallye des Nordens



Die Rallye für Old- und Youngtimer vom 29. bis 31. August 2019

Erleben Sie einen echten Rallyeklassiker – diesmal von Berlin über die Mecklenburgische Seenplatte und Wolfsburg bis nach Hamburg. Genießen Sie auf traumhaft schönen Routen Norddeutschlands romantische Landschaften und werden Sie Teil dieses einmaligen Oldtimer-Events.

Ausführliche Infos und Anmeldung unter hamburg-berlin-klassik.de.



AUTOSTADT



SONAX®



Abmessungen

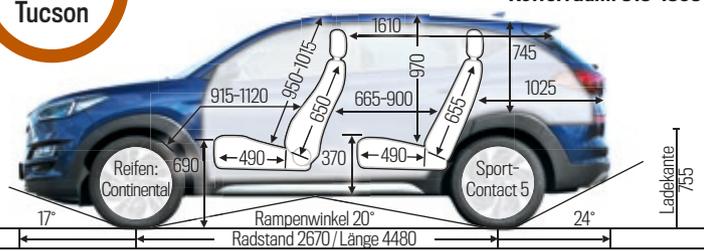
Innenbreite v/h: 1500 / 1490



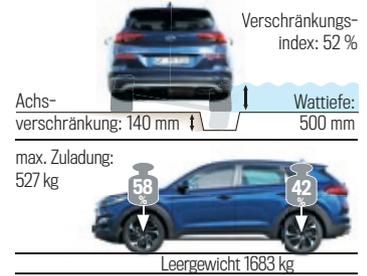
Hyundai Tucson

Alle Maße in Millimetern

Kofferraum: 513-1503 l



Geländewerte / Gewichte



Der seit 2015 gebaute Tucson wurde nach einer US-amerikanischen Stadt im Bundesstaat Arizona benannt, die sich Tusson spricht. Der aktuelle Tucson ist der Nachfolger des ix35, wird

aber für Europa nicht im südkoreanischen Stammwerk von Hyundai/Kia gebaut, sondern im tschechischen Hyundai-Werk in Nosovice, einer kleinen 1000-Einwohner-Gemeinde ganz

im Osten des Landes an der Grenze zu Polen. Auch die Motoren und Getriebe bauen die Koreaner in Tschechien. Das gilt auch für das noch ganz frische Doppelkupplungs-Automatik-

getriebe, das Hyundai nicht etwa bei einem Zulieferer einkauft, sondern selbst produziert – typisch Hyundai. Das Werk in Nosovice wurde 2009 eröffnet.

Abmessungen

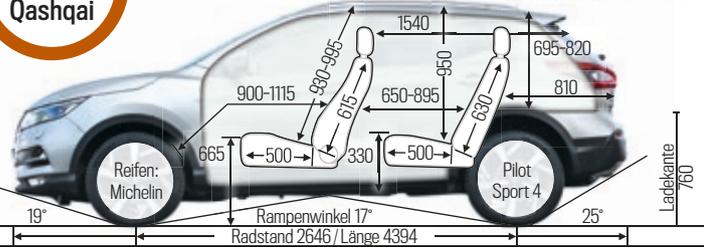
Innenbreite v/h: 1475 / 1465



Nissan Qashqai

Alle Maße in Millimetern

Kofferraum: 430-1598 l



Geländewerte / Gewichte



Der Qashqai (sprich: Kasch-kai) befindet sich zwar erst in zweiter Modellgeneration, dennoch ist er mit Erscheinungsjahr 2013 das dienstälteste Auto in diesem Vergleich. Der Nis-

san kommt aber nicht aus Japan, sondern aus dem trotz drohendem Brexit noch immer aktiven Nissan-Werk im englischen Sunderland, einer 200 000-Einwohner-Stadt an der

Nordostküste Englands, nahe Newcastle. Der neue 1,75-Liter-Dieselmotor stammt von Nissans Kooperationspartner Renault und wird direkt aus dem Motorenwerk der Franzosen

in Cléon an der Seine in der Normandie zugeliefert. Die stufenlose Wandlerautomatik kommt von Jatco, einem japanischen Getriebespezialisten in mehrheitlicher Hand von Nissan.

Abmessungen

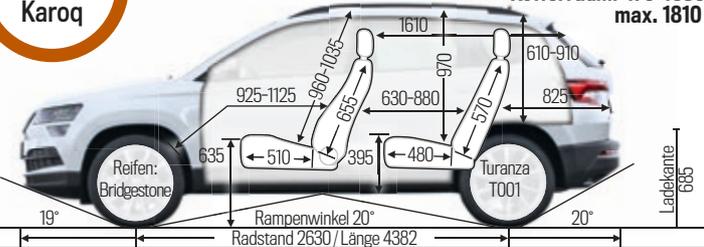
Innenbreite v/h: 1490 / 1460



Skoda Karoq

Alle Maße in Millimetern

Kofferraum: 479-1630, max. 1810 l



Geländewerte / Gewichte



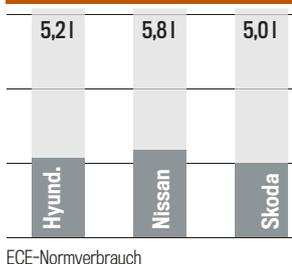
Als Nachfolger des erfolgreichen, 15 Zentimeter kürzeren und 6 Zentimeter höheren Skoda Yeti produziert die Volkswagen-Tochter seit Juli 2017 den Karoq. Das Kunstwort ist zusammen-

gesetzt aus Teilen der Wörter Kaa'rag (Auto) und Ruq (Pfeil) aus der Sprache der Ureinwohner Alaskas. Wie sein Vorgänger Yeti wird auch der Karoq im tschechischen Zweigwerk von

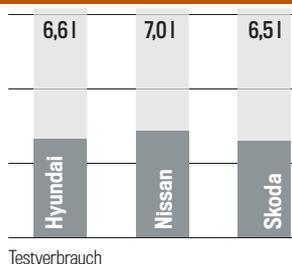
Skoda gebaut, das in Kvasiny nahe der polnischen Grenze liegt. Seit Januar 2018 wird der Karoq auch im Skoda-Stammwerk in Mladá Boleslav im Norden des Landes produziert. Die

Doppelkupplungs-Automatik (Typ DQ381, also mit Nasskupplung bis 420 Nm) wird von allen Marken des VW-Konzerns eingesetzt, nicht aber im VW Tiguan (dort DQ500).

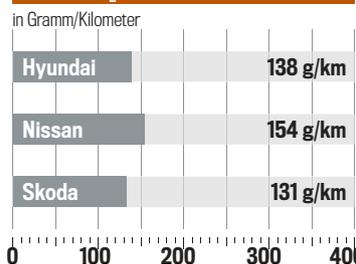
Verbrauch



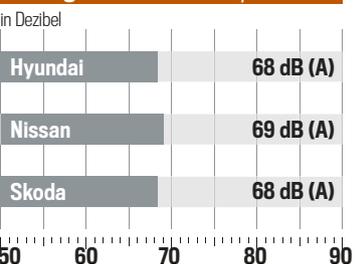
Norm-CO₂-Ausstoß

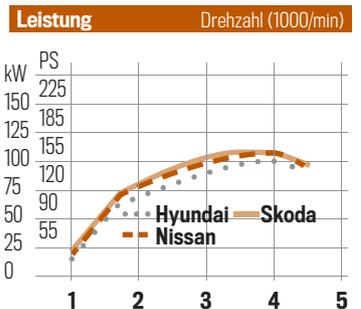
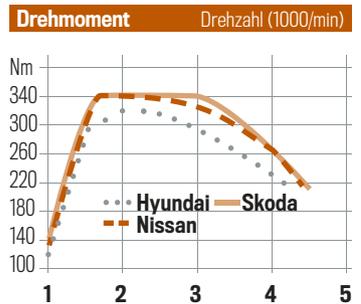
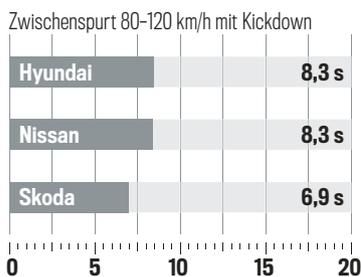
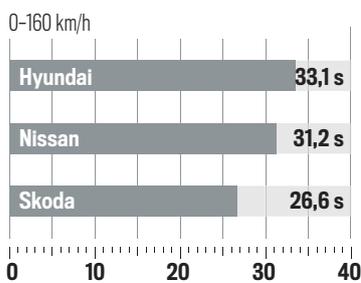
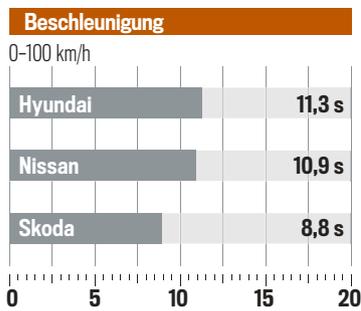


Norm-CO₂-Ausstoß



Innengeräusch bei 130 km/h





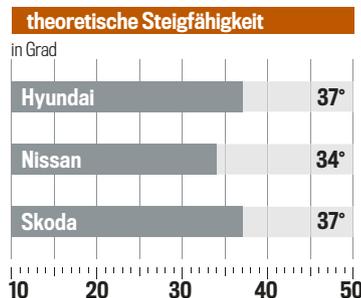
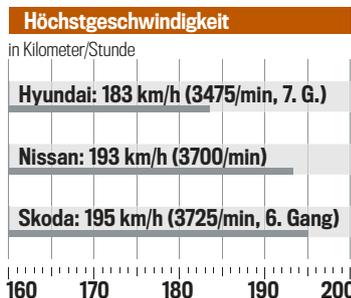
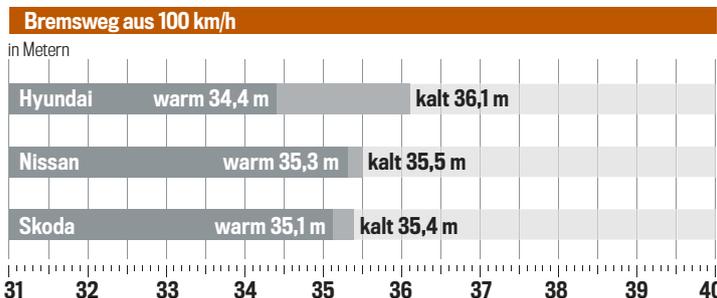
Technische Daten	Hyundai	Nissan	Skoda
Motor	4-Zylinder-Reihe, Turbodiesel	4-Zylinder-Reihe, Turbodiesel	4-Zylinder-Reihe, Turbodiesel
Einbaulage / Abgasnachbehandlung	vorn quer / SCR-Kat, AdBlue	vorn quer / SCR-Kat, AdBlue	vorn quer / SCR-Kat, AdBlue
Ventile / Nockenwellenantrieb	4 pro Zyl. / Zahnriemen	4 pro Zyl. / Kette	4 pro Zyl. / Zahnriemen
Einspritzung	direkt, elektron. Common Rail	direkt, elektron. Common Rail	direkt, elektron. Common Rail
Hubraum	1598 cm ³	1749 cm ³	1968 cm ³
Leistung bei 1/min	100 kW (136 PS) / 4000	110 kW (150 PS) / 3500	110 kW (150 PS) / 3500-4000
Drehmoment bei 1/min	320 Nm / 2000-2250	340 Nm / 1750	340 Nm / 1750-3000
Drehzahl bei 130 km/h	2465/min	2215/min	1930/min
2000/min im 1. Gang =	15 km/h	19 km/h	16 km/h
Radaufhängung vorn	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern
Radaufhängung hinten	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern
Lenkung	Zahnstange, elektr. Servo	Zahnstange, elektr. Servo	Zahnstange, elektr. Servo
Allradantrieb	semi-permanent über elektron. geregelte Lamellenkupplung	semi-permanent über elektron. geregelte Lamellenkupplung	semi-permanent über elektron. geregelte Lamellenkupplung
Kraftverteilung v:h	100 : 0 bis 50 : 50	100 : 0 bis 50 : 50	100 : 0 bis 50 : 50
Traktionshilfen	el. Bremsengriff v+h	el. Bremsengriff v+h	el. Bremsengriff v+h
Getriebe	7-Gang-Doppelkuppl.-Automatik	stufenlose Wandlerautomatik	7-Gang-Doppelkuppl.-Automatik
Übersetzungen	I: 3,64; II: 2,17; III: 1,96; IV: 1,02; V: 0,79; VI: 0,85; VII: 0,68; R: 4,94; Achsen: 4,86/3,58	niedrigste Untersetzung: 2,41; höchste Übersetzung: 0,38; R: 1,80; Achsen: 5,58	I: 3,58; II: 2,75; III: 1,68; IV: 0,89; V: 0,68; VI: 0,72; VII: 0,56; R: 2,90; Achsen: 4,47/3,30
Verteilergetriebe	high: 1,00; low: -	high: 1,00; low: -	high: 1,00; low: -
Karosserie	selbsttragend, Stahlblech	selbsttragend, Stahlblech	selbsttragend, Stahlblech
Bremsen vorn / hinten	innenbelüft. Scheiben / Scheiben	innenbelüft. Scheiben / Scheiben	innenbelüft. Scheiben / Scheiben
Testwagenbereifung	245/45 R 19	225/45 R 19	225/50 R 18
Serienbereifung	215/70 R 16	215/60 R 17	225/55 R 17
Tankvolumen / Kraftstoff	62 l / Diesel (AdBlue: 14,0 l)	65 l / Diesel (AdBlue: 17,0 l)	55 l / Diesel (AdBlue: 13,2 l)
Anhängelast gebremst / ungebr.	1600* / 750 (Stützlast: 100) kg	2000 / 750 (Stützlast: 100) kg	2100 / 750 (Stützlast: 84) kg
Wendekreis links / rechts	11,5 / 11,7 m	11,4 / 11,7 m	10,7 / 10,9 m

Betriebskosten	Hyundai	Nissan	Skoda
Abgas- / Steuerklasse	Pkw Euro 6d-Temp / Pkw Diesel	Pkw Euro 6d-Temp / Pkw Diesel	Pkw Euro 6d-Temp / Pkw Diesel
Kfz-Steuer pro Jahr	298 Euro	338 Euro	340 Euro
Versicherungsklassen HPF / VK / TK	19 / 21 / 24	15 / 20 / 23	15 / 19 / 19
Werkstattintervalle	30 000 km / 2 Jahre	30 000 km / 1 Jahr	30 000 km / 1 Jahr

Garantien	Hyundai	Nissan	Skoda
Technik	5 Jahre, km unbegrenzt	3 Jahre oder 100 000 km	2 Jahre, km unbegrenzt
Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilität	5 Jahre	3 Jahre	unbegrenzt

Preise	Hyundai	Nissan	Skoda
Modell	Tucson blue 1.6 CRDi 4WD	Qashqai 1.7 dCi 4x4	Karoq 2.0 TDI 4x4
ESP / Airbags / Spurhalteassistent	S / 6 / S	S / 6 / S	S / 7 / 720-€-Paket
Automatikgetr. / Tempomat / Notbrems.	1900 € / 2700-€-Paket / S	1650 € / S / S	1800 € / S / S
Klimaanlage / Klimaautomatik	N / S (2 Zonen)	N / S (2 Zonen)	S / 490 € (2 Zonen)
17-Zoll-Aluräder / 18 Zoll / 19 Zoll	2700-€-P. / 5450-€-P. / 6050-€-P.	S / 2155-€-Paket / 4455-€-Paket	S / 530 € / 2130-€-Paket
Notrad / vollwertiges Ersatzrad	N / N	ca. 250 € / N	130 € / N
Sitzheizung / Lederlenkrad	2700-€-Paket	S / S	250 € / S
DAB-Radio / Lautspr. / Bluetooth-Frei.	2700-€-Paket / 6 / S	S / 6 / S	S / 8 / S
Lichtsensor / Regensensor	S / 2700-€-Paket	S / S	S / S
el. anklapp. Spiegel / aut. abbl. Innensp.	S / 2700-€-Paket	S	S
Parkhilfe v.+h. / Rückkamera	5450-€-Paket / 3400-€-Paket	S / S	310 / 350 €
Unterfahrschutz	N	N	210 €
Metalliclack	610 €	600 €	550 €
Grundpreis mit Automatik	33 000 €	33 315 €	33 640 €

N = nicht lieferbar; S = serienmäßig; * mit Automatik; mit Schaltgetriebe 1400 kg



1. Skoda Karoq 2.0 TDI DSG

+ Besonders variabler Innen- und Laderaum • beste Fahrleistungen • niedrigster Verbrauch • hohe Anhängelast • günstigste Versicherung

- Nur zwei Jahre Garantie • tiefe Frontschürze • mäßige Serienausstattung • kleinerer Tank • mäßige Bodenfreiheit • jährliche Wartung

525 Punkte

3. Nissan Qashqai 1.7 dCi Xtronic

+ Großzügigste Serienausstattung • günstige Versicherungseinstufung • im Vergleich größte Bodenfreiheit • 3 Jahre Garantie

- Geringe Zuladung • straffe Federung • knapper Innen- und Kofferraum • tiefe Frontschürze • höchster Verbrauch im Vergleich

490 Punkte

2. Hyundai Tucson 1.6 CRDi DCT

+ Fünf Jahre Garantie • niedriger Verbrauch • hohe Zuladung • ordentliches Raumangebot • größte Wattiefe • Wartung nur alle 2 Jahre

- Dürrtige Anhängelast • mäßige Bodenfreiheit • tiefe Frontschürze • vergleichsweise magere Serienausstattung

506 Punkte



der Skoda der Konkurrenz auf und davon. Das liegt auch an der zackig und dennoch fast immer ruckfrei schaltenden Doppelkupplungs-Automatik. Und die machte selbst bei unseren Fahrversuchen im alpinen Gelände nicht schlapp, wo der Skoda auch mit seinem konsequent arbeitenden Allradantrieb per La-

mellenkupplung überzeugt. Hyundai und Nissan haben zwar das prinzipiell gleiche System mit direktem Frontantrieb und variabel beteiligtem Hinterradtrieb über eine Kupplung; doch zeigt sich das System im Nissan schon nach wenigen Minuten des Ackerns auf einem steilen Almweg überfordert und

schaltet sich dann offenbar temperaturbedingt einfach ab. Dann steht nur noch der Frontantrieb zur Verfügung, mit dem man unter solchen Bedingungen natürlich nicht weit kommt.

Der Hyundai gibt sich solch eine Blöße nicht. Seine Allradkupplung hält offenbar auch längerem Einsatz auf rutschigem

Untergrund und damit andauernder Belastung stand. Aber die automatische Kupplung des Doppelkupplungsgetriebes erschwert an steilen Anstiegen bisweilen das feinfühlig dosierbare und entschlossene Anfahren, wie man es von einer Wandlerautomatik kennt. Genau hier überzeugt dann die zuvor ge-



Der Hyundai geriet etwas fülliger als Skoda und Nissan

scholtene Stufenlos-Automatik des Nissan. Ihr Drehmomentwandler garantiert beim Anfahren an Bergaufpassagen genau den weichen, kräftigen und gut berechenbaren Start aus dem Stand, den man sich wünscht, wenn man das Gaspedal niederdrückt.

Schade nur, dass es bei allen dreien mit der Bodenfreiheit und vor allem dem vorderen Böschungswinkel nicht weit her ist; die gebotenen 175 mm (Hyundai, Skoda) respektive 180 mm (Nissan) sind keines Lobes wert. Erst recht nicht die tiefen Frontschürzen, die den

vorderen Winkel ruinieren und bei Bodenkontakt im Winter oder im Gelände teure Schäden verursachen können. Hier wären konventionellere Nasen für den Alltag vorzuziehen. Dann würde man wohl auch über die merkwürdigen Typennamen hinwegsehen können.

ENDWERTUNG

	max. Punkte	HYUNDAI	NISSAN	SKODA
TESTWERTE				
Platzangebot	30	24	22	25
Kofferraum / Variabilität	20	9	8	10
Zuladung	10	8	5	9
Anhängelast	10	4	5	6
Sitze / Sitzposition	30	26	24	25
Raumgefühl / Rundumsicht	20	15	14	15
Ausstattung / Bedienung	20	8	13	11
Sicherheitsausstattung	20	13	13	13
Connected Car	20	8	9	14
Qualität / Materialien	20	15	15	17
Zwischenergebnis	200	130	128	145
TESTEINDRÜCKE				
Motoreigenschaften	20	16	15	16
Beschleunigung	20	13	14	16
Höchstgeschwindigkeit	10	7	8	8
Elastizität	20	10	10	11
Fahrverhalten	30	26	26	28
Fahrgeräusche	10	8	8	8
Fahrkomfort	20	15	14	16
Getriebe / Schaltung	20	16	15	16
Lenkung / Wendekreis	20	17	16	19
Bremsen	30	27	27	27
Zwischenergebnis	200	155	153	165
ALLRAD / GELÄNDEEIGENSCHAFTEN				
Allradantrieb	40	18	18	19
Traktionshilfen	25	9	7	9
Untersetzung / Steigfähigkeit	25	2	1	2
Bodenfreiheit	30	9	10	9
Achsverschränkung	20	1	1	1
Karosserie	10	9	10	10
Fahrwerk	20	4	6	6
Unempfindlichkeit	15	8	5	5
Zwischenergebnis	200	60	58	61
KOSTEN				
Steuer	5	3	2	2
Versicherung	15	11	13	14
Verbrauch / Umwelt	40	33	31	33
Garantie	20	17	13	10
Wartung	20	17	14	14
Aufpreisgestaltung	10	6	6	6
Wiederverkauf*	10	6	4	8
Preis	80	68	68	67
Zwischenergebnis	200	161	151	154
PLATZ		2	3	1
GESAMT	800	506	490	525

*ermittelt von Schwacke...

Fazit

Der Skoda ist der flotteste, der sparsamste und der geräumigste der drei. Er patzt nur bei Garantie, Bodenfreiheit und Preis. Der etwas stattlichere Hyundai folgt ihm mit überzeugender Garantie, aber weniger Temperament. Der Nissan gefällt mit dem günstigsten Preis-Leistungs-Verhältnis, ist aber enger. **[Martin Braun]**