



Renault Koleos 2.0 dCi

Hyundai ix35 2.0 CRDi

Es geht auch



Nissan Qashqai 2.0 dCi



Skoda Yeti 2.0 TDI

anders

Weil der Allrad-Tiguan 2.0 TDI inzwischen fast 30 000 Euro kostet, sehen sich nicht wenige nach **günstigeren Angeboten** um. Da kommt der neue Hyundai ix35 zum Preis von 25 890 Euro gerade recht, trifft aber auf etablierte Konkurrenz von Nissan, Renault und Skoda

Mit Skoda Yeti und Hyundai ix35 sind auch in der Praxis problemlos Verbräuche unter sieben Liter/100 km erreichbar. Der Nissan und vor allem der schwerere Renault verbrauchen mehr

Es ist schon ein Unterschied, ob ein Auto 29 600 Euro oder 25 890 Euro kostet. Der heiß begehrte Marktführer VW Tiguan verschlingt als 2.0 TDI 4Motion immerhin 3710 Euro mehr als der neue Hyundai ix35 in vergleichbarer Ausführung. 3710 Euro Differenz – für diesen Betrag kann man selbst bei heutigen Dieselpreisen Kraftstoff für gut 42 000 Kilometer Fahrstrecke zapfen. Ist das etwa nichts?

Dennoch ist der Hyundai trotz des plakativ niedrigen Grundpreises nicht das günstigste Angebot in diesem Vergleichstest. Denn rechnet man die jeweilige Serienausstattung dagegen, unterbietet der gerade frisch renovierte Nissan Qashqai den Hyundai sogar noch um ein paar Hunderter. Denn der Nissan kostet als Allrad-Diesel zwar mindestens 27 690 Euro, hat aber eine wesentlich großzügigere Grundausstattung als der Hyundai: Nissan berechnet keinen Aufschlag für die automa-

tische Regelung der Klimaanlage, keinen für Notrad, Tempomat, Nebelscheinwerfer, Einparkhilfe, Lederlenkrad, 17-Zoll-Räder, elektrisch anklappbare Außenspiegel und CD-Wechsler. Hyundai dagegen schon.

Ähnlich großzügig ausgestattet wie der Nissan Qashqai ist der Renault Koleos: Die Franzosen legen zusätzlich noch den schlüssellosen Zugang und sogar ein Navigationsgerät oben drauf, verlangen aber minimal 29 200 Euro für den 2.0 dCi 150 4x4. Ausstattungsberichtigt bleibt der Renault damit einige Hunderter teurer als der Nissan.

Ausgerechnet das kompakteste Auto in diesem Vergleichstest ist auch das teuerste. Der Skoda Yeti kommt zwar zum praktisch gleichen Grundpreis wie der Nissan zum Kunden, dennoch ist er wesentlich teurer, weil in den 27 590 Euro für den 2.0 TDI 4x4 mit 140 PS zahlreiche Ausstattungsdetails fehlen: Ja, sogar für Notrad und ▶



Der neue Hyundai ist ähnlich fahraktiv wie der kürzere und leichtere Skoda, federt aber noch strammer als dieser

hintere Fensterheber muss man beim Tschechen Aufpreis zahlen. Insgesamt kommt der Yeti damit rund 2000 Euro teurer als die billigeren Fernostangebote von Nissan und Hyundai.

Was die Koreaner mit dem neuen ix35 abgeliefert haben, ist aller Ehren wert. Der Neuling von Hyundai gefällt vor allem mit seinem vom Start weg kräftig wirkenden Dieselmotor. Trotz nominell nur 136 PS bleibt er an der stärkeren Konkurrenz problemlos dran, glänzt gar mit Bestwerten bei der Elastizität in den großen Gängen.

Das liegt freilich auch daran, dass der Hyundai selbst im sechsten Gang nicht drehzahlchonend übersetzt ist. Umso mehr überrascht es, dass der ix35 trotzdem sparsam bleibt. Der vom Werk angegebene Normverbrauch von 5,7 Liter/100 km ist allerdings nur bei eiserner Schleichfahrt mit abgeschalteter Klimaanlage erreichbar. Unser Testverbrauch liegt exakt einen Liter/100 km höher, was aber dennoch für Bestnoten in diesem Vergleich reicht.

Für den Komfort gilt das nicht. Denn zum einen entfarn dem neu konstruierten Dieselmotor beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen zuweilen Dröhngeräusche. Zum anderen haben die Koreaner das Fahrwerk über die Maßen straff abgestimmt. Besonders auf groben Unebenheiten hopsen die Passagiere reichlich hilflos in den Gurten.

Immerhin bringt der Hyundai mit dieser Abstimmung ein flinkes Handling auf kurvenreichen Straßen zustande, wo er sich recht leichtfüßig anfühlt.

Noch mehr Gefallen findet das Platzangebot im neuen ix35. Nur Fahrer mit ausgesprochen langen Beinen wünschen sich mehr Einstellbereich für ihren Sessel. Die Sitze selbst fallen dagegen großzügig und bequem gepolstert aus. Auch im Fond sitzt man recht ordentlich, wenngleich etwas tief und in der Mitte hart.

Der große Fortschritt beim Alltagsnutzen gegenüber dem Vorgänger Tucson ist der wesentlich größere Kofferraum: 465 statt der zuvor mageren 325 Liter. Beibehalten wurde der unkomplizierte Umklappmechanismus für die Rückbanklehnen. Das sanft abfallende Heck kostet aber etwas Maximalvolumen beim Laderaum; da liegt der Hyundai mit 1436 Litern nur im Mittelfeld. Das Heck mit wuchtiger D-Dachsäule und den winzigen Zu-



Hyundai ix35 2.0 CRDi

Niedriger Grundpreis, aber auch magere Grundausrüstung ohne Notrad



Die extrem hochgezogene Linie der Seitenfenster schränkt die Übersicht nach schräg hinten stark ein



Angenehme Platzverhältnisse auch im Fond, Dieselmotor von Hyundai selbst entwickelt und gebaut



Unter dem Gepäckraum verbirgt sich gegen Aufpreis sogar ein vollwertiges Reserverad



Die elektrische Kupplung des Allradantriebs ist per Lock-Taste beeinflussbar



Fotos: U. Sonntag, S. Krieger

satzfensterchen opfert zudem den Blick nach schräg hinten zugunsten einer ungewöhnlichen Optik.

In allen drei Dimensionen etwas kompakter als der Hyundai geriet der Nissan. Vor allem das gut fünf Zentimeter niedrigere Dach fällt auf. Und das macht sich auch sofort im Innenraum bemerkbar: Man genießt weniger Kopffreiheit als in den Konkurrenten. Überhaupt geht der Nissan bei der Transportkapazität in die Knie: Der Gepäckraum ist zwar ausreichend groß, es gibt aber Minuspunkte für die im Vergleich knappste Zuladung (441 Kilogramm) und vor allem für die lächerlich niedrige Anhängelast von nur 1400 Kilogramm; die anderen drei dürfen glatte zwei Tonnen ziehen. Das ist ein ganz zentraler Nachteil des Qashqai, den Nissan auch bei der aktuellen Modellpflege unverständlicherweise nicht gelindert hat.

Beim Fahren hellt sich die Miene des Piloten wieder auf. Der Nissan gibt sich handlich und leichtfüßig, wirkt vor allem auch im Innerortsverkehr angenehm wendig, wobei hier auch die gegenüber der Konkurrenz geringere Breite hilft. Len-

Der Nissan fährt handlich und federt dennoch

kung und Fahrwerk gefallen, zumal Nissan seinen Kunden eine übertrieben harte Fahrwerksabstimmung erspart hat. Der Lohn: Der Qashqai federt spürbar eleganter über kurze Unebenheiten wie Frostaufbrüche und Kanaldeckel als Hyundai und Skoda.

Der von Konzernmutter Renault zugelieferte Zweiliter-Turbodiesel mit 150 PS hat mit dem nicht zu schwer geratenen Nissan wenig Mühe. Bereits ab Tempo 130 zieht der Qashqai zudem Vorteile aus seiner kleineren Stirnfläche mit dem niedrigeren Dach und dem damit günstigeren Luftwiderstand. So fährt er der höher und breiter bauenden Konkurrenz immer weiter davon.

Davon profitiert auch der Verbrauch. Nach den Daten des bei Schleichfahrt erzielten Normverbrauchs müsste der Nissan mit 6,7 Liter/100 km exakt einen Liter/100 km mehr konsumieren als der Hyundai. Tut er aber in der Praxis nicht. Er kommt auf einen Testwert von 7,1 Liter/100 km, also nur 0,4 Liter/100 km mehr als der Testwert des besonders sparsamen Hyundai. Je schneller man auf der Auto- ▶



Man klappt einfach die Rücksitzlehnen um, der Boden steigt dann aber an



Die geringere Höhe geht nicht zu Lasten der Bodenfreiheit, sie reduziert die nutzbare Höhe im Innenraum



Nissan steht drauf, Renault steckt drin



Nissan Qashqai 2.0 dCi

Nissan spendiert Klimaautomatik, Tempomat, Klappspiegel, CD-Wechsler



Der Nissan liegt in der Länge zwischen dem Skoda und dem Hyundai



Hier sieht man die knappere Innenhöhe durch das niedrigere Dach



Mit frisch überarbeiteter Frontpartie: Der Nissan Qashqai ist einige Zentimeter flacher als die Konkurrenz



Die konsequent abgeschrägten Überhänge sind hilfreich im Gelände



Trotz großer Außenmaße bietet der Renault nicht mehr Innenraum



Ordentlich großer Kofferraum, komfortabel per Hebel umklappbare Bank



Beim Renault schränkt das rundlich eingezogene Heck das Maximalvolumen des Laderaums deutlich ein



Renault Koleos 2.0 dCi

Klimaautomatik, Tempomat, Klappspiegel und sogar Navigation: alles Serie



Renault-Diesel, nach Korea geliefert



Der Renault ist eindeutig das am komfortabelsten federnde Auto dieses Vergleichs, dafür lenkt er unpräziser

bahn fährt, desto kleiner wird der Verbrauchsnechtel des Nissan.

Genau umgekehrt ist es beim Renault: Je schneller man unterwegs ist, desto größer wird sein Verbrauchsnechtel gegenüber der Konkurrenz. Mit einem Testverbrauch von 8,2 Liter/100 km muss der Korea-Franzose herbe Punktverluste hinnehmen; schließlich verbrauchen Hyundai und Skoda rund 1,5 Liter/100 km weniger. Woran liegt es? Der Koleos ist breiter, satte 178 Kilogramm schwerer als der Skoda und zudem auch im sechsten Gang kurz übersetzt. Damit kaschiert der Renault recht erfolgreich seine höheren Fahrwiderstände, aber eine solche Ge-

Der größte Vorzug des Renault ist der Komfort

triebauslegung treibt auf der anderen Seite die Motordrehzahl vor allem auf der Autobahn ebenso unnötig hoch wie den Kraftstoffverbrauch.

Dabei glänzt der Renault zum Ausgleich weder mit besseren Fahrleistungen noch mit einem herausragenden Raumangebot. Und das trotz erheblich wuchtigerer Karosserieabmessungen. Immerhin erstreckt er sich über 4,52 Meter, satte 30 Zentimeter mehr als der Skoda. Von der zusätzlichen Länge profitieren aber weder Insassen noch Ladevolumen. Im Gegenteil: Großgewachsene Fahrer klagen über den zu geringen Einstellbereich ihres Sitzes, weil für lange Beine zu wenig Abstand zu den Pedalen bleibt. Der Fond gefällt zwar mit ausreichendem Knieaum, aber die Ladekapazität leider unter der modisch schräg verlaufenden Dachlinie. So kommt kurioserweise ausgerechnet das mit Abstand größte Auto dieses Vergleichs auf das kleinste Maximalvolumen des Laderaums.

Genug der Schelte, denn der Renault hat auch seine starken Seiten. Der Koleos möchte es – ganz im Sinne traditioneller französischer Fahrzeuge – seinen Insassen besonders bequem machen: Komfort über alles. Schon beim Einstieg beeindruckt die großzügige Grundausstattung mit dem serienmäßigen schlüs-



www.autobild.de/hyundai
www.autobild.de/nissan
www.autobild.de/renault
www.autobild.de/skoda

sellosen Zugang. Der relativ lange Gepäckraum lässt sich komfortabel und blitzartig per Hebel erweitern.

Das zentrale Merkmal des Koleos ist aber sein Fahrkomfort; hier zieht er alle Register. Es fängt schon beim Motor an, der besser gedämmt ist als die Diesel der Konkurrenz. Vor allem aber das Fahrwerk gefällt Komfortfans. Lange wie kurze Unebenheiten pariert nur der Renault wirklich gut – eine Wohltat auf den typisch geflickten Straßen dieser Saison. Dazu passen auch die zwar etwas kleinen, dafür aber bequem gepolsterten Sitze.

Der Nachteil dieser Auslegung: Flinke Ausweichmanöver lässt der Renault zwar über sich ergehen, wirkt dabei aber träge und etwas ungelenkt. Die Schaltung hakelt ein wenig, viel schlimmer sind jedoch die Bremsen, die selbst unter optimalen Bedingungen gerade einmal ausreichende Verzögerungswerte zustande bringen.

Das ist eine Paradedisziplin des Skoda. Er erreicht die kürzesten Bremswege, im Mittel vier Meter weniger aus Tempo 100 als der Renault. Überhaupt ist Fahrdynamik ein ganz starke Seite des Skoda. Hier trifft der willig und kräftig anretende Dieselmotor aus dem VW-Regal auf das kürzeste und mit nur 1590 Kilogramm Leergewicht leichteste Auto im Feld. Erst ab Tempo 150 muss sich der Yeti dem flachen und 10 PS stärkeren Nissan geschlagen geben. Und trotz der höheren Karosserie erreicht der Skoda den mit 6,6 Liter/100 km niedrigsten Testverbrauch. Sicher auch ein Verdienst der gelungenen Schongangauslegung des sechsten Ganges; dennoch muss man nicht bei jeder Autobahnsteigung zurückschalten.

Die höher bauende Karosserie des Skoda hat einen zentralen Vorteil: So schafft er durch gute Raumausnutzung am meisten Platz für die Insassen. Auch groß gewachsene Fahrer finden im Tschechen Platz für ihre langen Beine. Die besonders variable Rückbank gefällt mit ordentlichem Sitzkomfort, auch durch ihre Längseinstellung. Der Gepäckraum dahinter ist – bis zur Fensterunterkante gemessen – allerdings eher klein. Die 405 Liter lassen sich jedoch vielfältig erweitern. Das ermöglicht nicht nur das kastenartige Heck, in dem man schön nach oben stapeln kann, sondern auch die Rücksitze, die sich umklappen und notfalls sogar komplett ausbauen lassen – ohne Werkzeug, dafür aber mit Schweiß, ▶



Die zusätzlichen Nebelscheinwerfer hat der Allrad-TDI stets. Das Fahrwerk ist über die Maßen straff abgestimmt



Dank kleinstem Wendekreis und wenig Länge in der Stadt sehr handlich



Hinten sitzt man sogar auf dem Mittelplatz überraschend anständig



Skoda Yeti 2.0 TDI



Manuelle Klimaanlage und CD-Radio sind ab Werk dabei. Motor und Getriebe von Volkswagen



Das hohe Steilheck macht den kurzen Gepäckraum doch noch recht geräumig

Fotos: U. Sonntag, S. Krieger



4 Renault Koleos 2.0 dCi

+ großzügigste Serienausstattung
komfortable Federung
niedrigstes Geräuschniveau
hohe Zuladung

- höherer Dieserverbrauch
mäßige Bremsen
Teuerster bei der Kfz-Steuer
größter Wendekreis

492 Punkte

1 Hyundai ix35 2.0 CRDi

+ günstiger Preis
sehr großzügige Garantie
Wartungskosten 5 Jahre inklusive
kräftiger, sparsamer Dieselmotor

- teure Versicherungseinstufungen
sehr straffe Federung
unübersichtliches Heck
wenig Bodenfreiheit

517 Punkte

3 Nissan Qashqai 2.0 dCi

+ günstiger Preis
ausgewogenes Fahrverhalten
Beste bei der Beschleunigung
niedrige Versicherungskosten

- lächerliche Anhängelast
knappere Innenraumverhältnisse
Extras nur in Paketen
weniger Zuladung

495 Punkte

denn jeder Sitz wiegt 16 Kilogramm; so viel wie eine volle Getränkekiste.

Im Innerortsverkehr fährt sich der Skoda besonders angenehm. Nicht nur die kurze, übersichtliche und weniger als 1,80 Meter breite Karosserie, auch die zackige Lenkung und der kleine Wendekreis nehmen dem Manövrieren jegliche Mühe. Gerade bei niedrigem Tempo verspürt man jedoch umso schmerzlicher eine zentrale Schattenseite des Yeti. Skoda hat zwar im Laufe des vergangenen Modelljahres einiges am Yeti nachbessert: So wurde beispielsweise die Anhängelast von zuvor maximal 1800 auf nun glatte 2000 Kilogramm er-

höht. Und Skoda bietet nun erstmals auch eine Automatikversion des 2.0 TDI 4x4 an, genauer: eine Version mit automatisiertem Doppelkupplungsgetriebe, ähnlich wie im aktuellen VW Tiguan.

Unverändert blieb jedoch das arg ruppig abgestimmte Fahrwerk, das zwar rasante Kurvenfahrt ermöglicht, aber auf den typischen Unebenheiten im Innerortsverkehr Nehmerqualitäten von den Insassen verlangt. Das ständige Gehopse beim Überrollen von Kanaldeckeln und Asphaltflicken sollte trotz aller vorgetragenen Sportlichkeit nicht sein.

Einige Punkte muss der Skoda auch im Kostenkapitel lassen.

Nicht nur der vergleichsweise hohe Grundpreis bei gleichzeitig nicht allzu großzügiger Serienausstattung stimmen mäßig freundlich. Auch die im Konkurrenzvergleich eher dürftige Garantiedauer von nur zwei Jahren kostet den

Fünf Jahre Garantie - das bietet nur der Hyundai

Tschechen Punkte. Dafür setzt der Skoda Bestmarken mit seinen äußerst günstigen Versicherungseinstufungen und der niedrigeren Kfz-Steuer. Nur 264 Euro Kfz-Steuer muss man als Yeti-Besitzer an das Finanzamt überweisen. Für ei-

nen Diesel ist das sehr wenig. Und wer bei seiner Versicherung einen Schadensfreiheitsrabatt von 50 Prozent eingefahren hat, zahlt für den Skoda Yeti inklusive Vollkascodeckung nicht einmal 1000 Euro pro Jahr.

Ähnlich günstig ist nur der Nissan eingestuft; er kommt in der Versicherung nur 10 Prozent teurer als der hier vorbildliche Skoda. Dagegen zahlt man für den Renault 37 Prozent mehr Beitrag, für den Hyundai gar 53 Prozent mehr. Den ix35 rettet im Kostenkapitel der günstige Preis, die niedrige Kfz-Steuer, vor allem aber die extrem großzügige Hyundai-Garantie von satten fünf Jahren ohne Kilo-



2 Skoda Yeti 2.0 TDI

+ besonders variabler Gepäckraum
am besten zu parken
sehr günstige Unterhaltskosten
niedrigster Verbrauch im Test

- relativ kleiner Kofferraum
sehr straffe Federung
nur zwei Jahre Garantie
wenig Geländetauglichkeit

515 Punkte

Als Einziger hat der Renault Koleos eine horizontal geteilte Heckklappe; der Teil mit dem Kennzeichen klappt nach unten. Die anderen drei lassen ihre konventionellen Kombiheckklappen komplett nach oben schwenken

meterbegrenzung, dazu die inkludierten Wartungskosten für ebenfalls fünf Jahre – einfach sensationell und ein überlegenswertes Angebot für Vielfahrer und Langnutzer.

Seinen sehr knappen Punktesieg ermöglicht dem Hyundai allerdings erst die einen Hauch bessere Geländetauglichkeit vor dem sonst siegverdächtigen Skoda. Das Problem: Der Tscheche setzt bei Tiefschnee und auf ausgefahrenen Wegen ständig mit seiner extrem tiefen Nase auf. Zudem kann sich auf sehr rutschigem Untergrund die Mehrscheibenkupplung des Allradantriebs zuweilen nicht

so richtig zu konsequenter Beteiligung der sekundären Antriebsachse entschließen, also der Hinterachse. Das führt dazu, dass der Skoda an sehr rutschigen Steigungen unnötig früh scheidet.

Die drei Konkurrenten nutzen zwar praktisch die gleiche Technik mit ständigem Vorderrad- und variablem Hinterradtrieb über eine elektronisch beaufsichtigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Aber das Prinzip funktioniert in der Praxis bei Hyundai, Nissan und Renault einen Hauch besser. Und das bringt manchmal entscheidende Meter mehr beim

Bezwingen einer verschlammten Steigung im Wald oder an einer noch tief verschneiten Grundstückszufahrt.

Zudem sind die Karosserieüberhänge des Hyundai und vor allem des Renault geschickter geformt, sodass Beschädigungen bei Fahrten im Gelände oder im Tiefschnee weniger wahrscheinlich sind. Nur der Nissan hat mit seiner ebenfalls tiefen Frontschürze das praktisch gleiche Problem wie der Skoda. Ohne diese kleinen Geländeunterschiede hätte der Skoda sogar gewonnen und den Hyundai auf den zweiten Platz verwiesen.

ENDWERTUNG

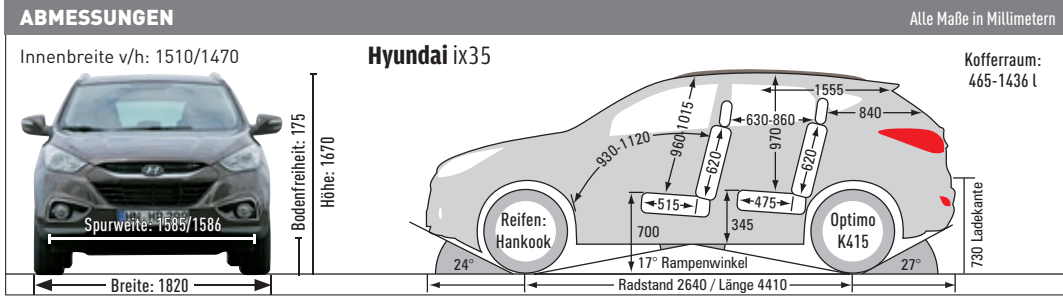
	MAX. PUNKTE	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SKODA
TESTWERTE					
Platzangebot	30	23	20	22	25
Kofferraum/Variabilität	20	10	7	10	9
Zuladung	10	6	4	6	5
Anhängelast	10	5	2	5	5
Sitze/Sitzposition	30	25	23	24	26
Raumgefühl/Rundumsicht	20	16	15	17	17
Ausstattung/Bedienung	30	23	25	27	22
Sicherheitsausstattung	30	18	19	19	21
Qualität/Materialien	20	14	15	15	16
Zwischenergebnis	200	140	130	145	146
TESTEINDRÜCKE					
Motoreigenschaften	20	15	14	14	15
Beschleunigung	20	15	16	15	15
Höchstgeschwindigkeit	10	7	8	7	8
Elastizität	20	15	14	14	13
Fahrverhalten	30	27	27	25	27
Fahrgeräusche	10	5	6	6	5
Fahrkomfort	20	13	15	17	13
Getriebe/Schaltung	20	17	17	15	17
Lenkung/Wendekreis	20	16	17	15	19
Bremsen	30	18	17	13	19
Zwischenergebnis	200	148	151	141	151
ALLRAD/GELÄNDEEIGENSCHAFTEN					
Allradantrieb	40	21	22	22	19
Traktionshilfen	25	6	7	6	8
Untersetzung/Steigefähigk.	25	3	3	2	2
Bodenfreiheit	30	9	11	10	10
Achsverschränkung	20	1	1	1	1
Karosserie	25	13	11	15	11
Fahrwerk	20	7	6	6	6
Unempfindlichkeit	15	9	7	7	6
Zwischenergebnis	200	69	68	69	63
KOSTEN					
Steuer	5	3	2	2	3
Versicherung	15	9	13	11	14
Verbrauch/Umwelt	40	37	35	31	37
Garantie	20	17	12	13	11
Wartung	20	17	13	12	16
Aufpreisgestaltung	10	6	5	5	6
Wiederverkauf*	10	8	6	6	8
Preis	80	63	60	57	60
Zwischenergebnis	200	160	146	137	155
gesamt	800	517	495	492	515

Fotos: S. Krieger, www.hallstadt.de

*ermittelt von EuroRSCGwende

FAZIT

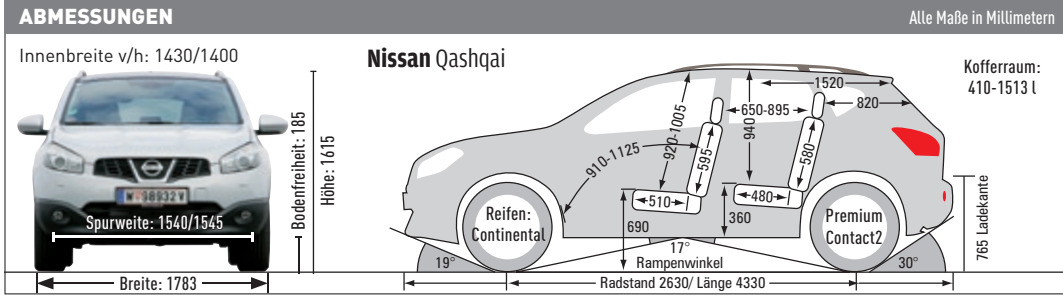
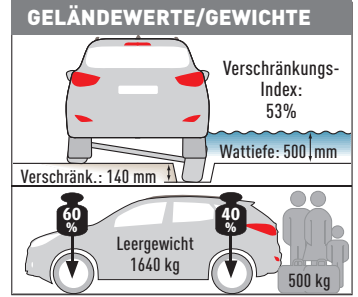
Der neue Hyundai gewinnt trotz teurer Versicherung knapp – dank fünf Jahren Garantie und Wartungskostenfreiheit. Und dank des günstigen Preises. Der flotte und praktische Skoda liegt haarscharf dahinter. Zu tiefe Nase und zögerlicher Allrad kosten ihn den Sieg. Der Nissan ist ein flottes, preisgünstiges SUV für jemanden, der nicht so viel Platz benötigt. Der Renault fällt bei Bremsen und Verbrauch ab, gefällt aber Komfortfans. [Martin Braun]



▲ Der neue Hyundai ix35 wird nicht wie sein Vorgänger Tucson im heimischen Südkorea gebaut, sondern in der slowakischen Fabrik der Tochtermarke Kia in Zilina. Die Linienführung stammt

vom deutschen Hyundai-Designer Thomas Bürkle. Der ix35 mag ein ungewöhnliches Aussehen haben, bei den Außenabmessungen ist er durchschnittlich. Ordentlich Raum gibt es auf allen

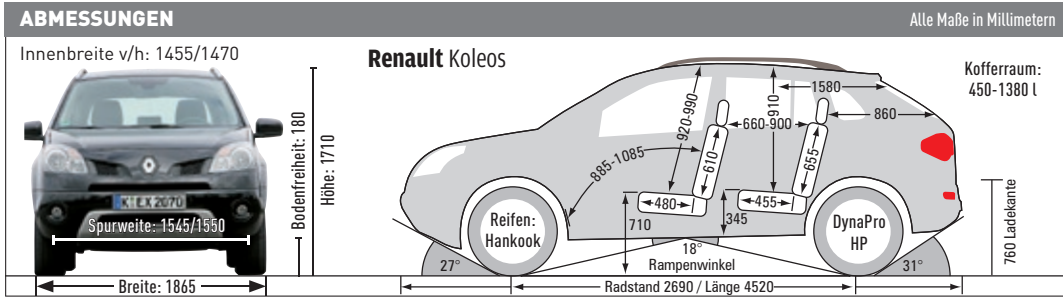
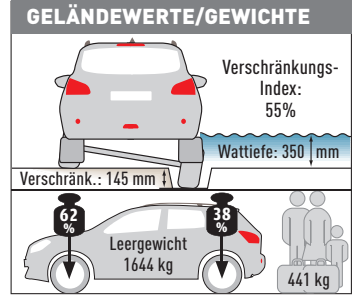
Plätzen. Der Gepäckraum ist nicht lang, aber breit. Für Geländefahrt sind die Stoßfänger nicht zu tief platziert, aber die Bodenfreiheit schrumpfte gegenüber dem Tucson.



▲ Produziert wird der seit 2007 verkaufte Qashqai (sprich: Kasch-Kai) im englischen und japanischen Nissan-Werk. 2010 kam die Modellpflege. Er ist etwas kompakter als der Hyundai

und wirkt dadurch vor allem innerorts wendiger. Der Nissan ist das niedrigste Auto dieses Vergleichs. Das spüren alle Insassen bei der eher knappen Innenhöhe. Aber auch der flache Gepäck-

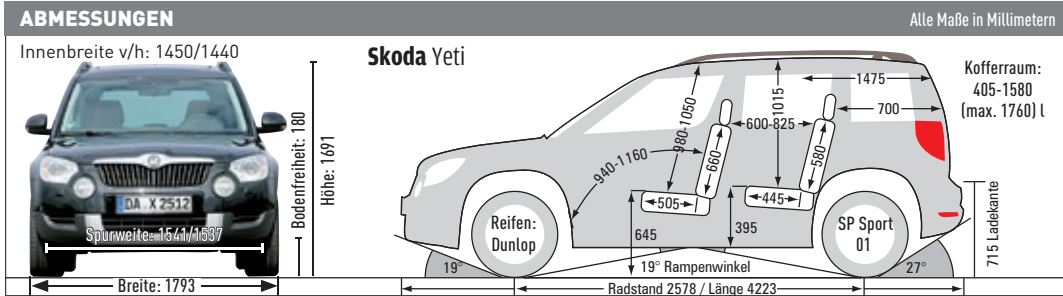
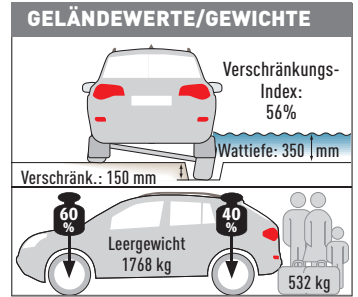
raum leidet darunter. Der Nissan ist extrem frontlastig und darf eher wenig zuladen. Die tiefe Frontschürze schrapp früh am Boden, die Bodenfreiheit ist klassengerecht.



▲ Den Koleos kennt man seit Spätsommer 2008 bei uns. Er wird nicht in Frankreich, sondern bei Renault Samsung in Südkorea produziert. Der Renault ist das längste, höchste und breit-

teste Auto im Feld, wovon die Insassen aber kaum profitieren. Durch die abgeschrägte Heckpartie verringert sich das Maximalvolumen des ansonsten ordentlich großen Laderaums. Boden-

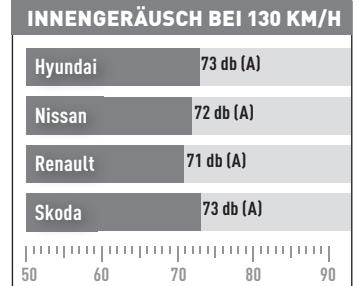
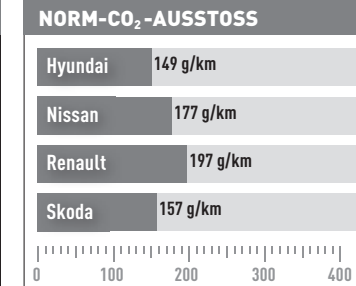
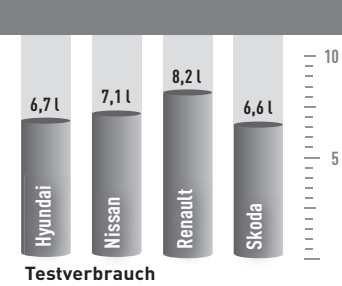
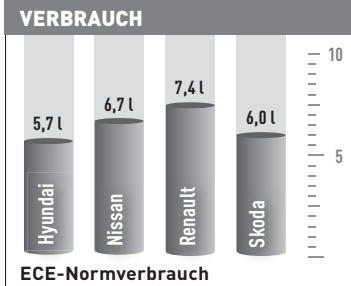
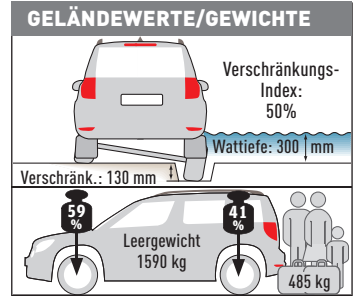
freiheit und Karosserieüberhänge sind für Tiefschnee und Gelände recht gut. Auffällig ist aber das deutlich höhere Gewicht des Franko-Koreaners. Gut: die hohe Zuladung.



▲ Im Spätsommer 2009 kamen die ersten Yeti der tschechischen VW-Tochter Skoda zu uns. Produziert wird er im Werk Kvasiny. Der Skoda ist ein kleines Raumwunder, denn er fällt

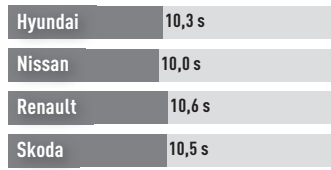
deutlich kürzer aus als die Konkurrenz, gefällt aber durch viel Platz im Innenraum, vor allem für langbeinige Fahrer. Auch im Fond sitzt man gut, sogar auf dem Mittelplatz ordentlich. Der

Gepäckraum ist sehr kurz, dafür aber hoch und profitiert vom steilen Heck. Der Skoda ist verblüffend leicht. Im Tiefschnee setzt die niedrige Nase frühzeitig auf.

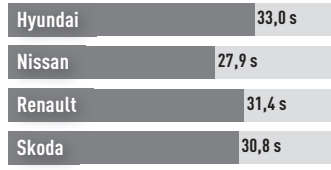


BESCHLEUNIGUNG

0-100 km/h



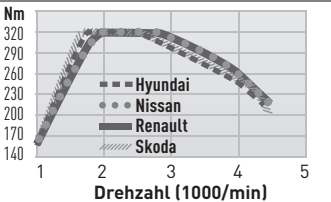
0-160 km/h



Elastizität 80-120 km/h im 6. Gang

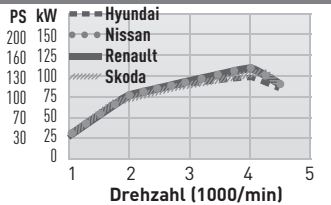


DREHMOMENT



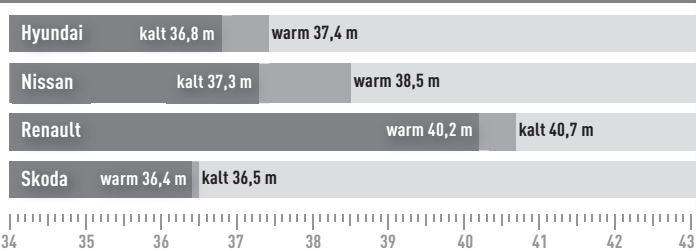
▲ Der Nissan zieht bei höherem Tempo davon, da aerodynamisch günstiger. Der Renault kaschiert sein Gewicht durch kurze Übersetzung.

LEISTUNG



▼ Skoda und Hyundai bremsen sehr gut, der Nissan immerhin gut. Nur der Renault kommt nur auf ausreichende Verzögerungswerte.

BREMSWEG AUS 100 KM/H



TECHNISCHE DATEN	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SKODA
Motor	4-Zyl.-Reihe, Turbodiesel	4-Zyl.-Reihe, Turbodiesel	4-Zyl.-Reihe, Turbodiesel	4-Zyl.-Reihe, Turbodiesel
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellenantrieb	4/Kette	4/Kette	4/Zahnriemen	4/Kette
Einspritzung	direkt, Common Rail	direkt, Common Rail	direkt, Common Rail	direkt, Common Rail
Hubraum	1995 cm ³	1994 cm ³	1995 cm ³	1968 cm ³
kW (PS) bei 1/min	100 (136) 4000	110 (150) 4000	110 (150) 4000	103 (140) 4400
Nm bei 1/min	320/1800	320/2000	320/2000	320/1750
Drehzahl bei 130 km/h	2875/min	2625/min	2700/min	2410/min
2000/min im 1. Gang	15 km/h	16 km/h	16 km/h	16 km/h
Radaufhängung vorn	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern
Radaufhängung hinten	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern	Einzelrad, Schraubenfedern
Lenkung	Zahnstange, Servo	Zahnstange, Servo	Zahnstange, Servo	Zahnstange, Servo
Allradantrieb	permanent über el. Mehrscheibenkupp.; man. sperrb.	permanent über el. Mehrscheibenkupp.; man. sperrb.	permanent über el. Mehrscheibenkupp.; man. sperrb.	permanent über el. Mehrscheibenkupplung
Kraftverteilung vo:hi	100:0 bis 50:50	100:0 bis 57:43	100:0 bis 50:50	96:4 bis 50:50
Traktionshilfen	el. Bremsengriff v+h	el. Bremsengriff v+h	el. Bremsengriff v+h	el. Bremsengriff v+h
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Übersetzung	I: 3,62; II: 1,79; III: 1,54; IV: 1,18; V: 0,97; VI: 0,83; R: 3,42; Achse: 4,64/3,42	I: 3,73; II: 2,04; III: 1,32; IV: 0,95; V: 0,72; VI: 0,60; R: 3,64; Achse: 4,27	I: 3,73; II: 2,04; III: 1,32; IV: 0,95; V: 0,72; VI: 0,60; R: 3,64; Achse: 4,43	I: 3,77; II: 1,96; III: 1,26; IV: 0,87; V: 0,86; VI: 0,72; R: 4,55; Achse: 3,88/3,10
Verteilergetriebe	high: 1,00; low: -	high: 1,00; low: -	high: 1,00; low: -	high: 1,00; low: -
Karosserie	selbsttragend, Stahlblech	selbsttragend, Stahlblech	selbsttragend, Stahlblech	selbsttragend, Stahlblech
Bremsen vorn/hinten	innenbel. Scheiben/Scheiben	innenbel. Scheiben/Scheiben	innenbel. Scheiben/Scheiben	bel. Scheiben/bel. Scheiben
Testwagenbereifung	225/60 R 17	215/55 R 18	225/60 R 17	225/50 R 17
Serienbereifung	215/70 R 16	215/60 R 17	225/60 R 17	215/60 R 16
Tankvolumen/Kraftstoff	58 l/Diesel	65 l/Diesel	65 l/Diesel	60 l/Diesel
Anhängelast gebr./ungebr.	2000/750 kg	1400/750 kg	2000/750 kg	2000/700 kg
Wendekreis links/rechts	11,4/11,2 m	11,1/11,4 m	11,5/11,6 m	10,5/10,6 m

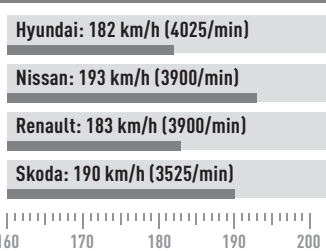
BETRIEBSKOSTEN	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SKODA
Abgas-/Steuerklasse	EU5/Diesel	EU4/Diesel	EU4/Diesel	EU5/Diesel
Steuer pro Jahr	248 Euro	304 Euro	344 Euro	264 Euro
Versich.klass. HPF/VK/TK	23/24/21	16/21/22	21/23/23	16/19/22
Werkstattintervalle	30 000 km/1 Jahr*	30 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr	nach Anzeige/2 Jahre

GARANTIEN	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SKODA
Technik	5 Jahre, km unbegrenzt	3 Jahre oder 100 000 km	3 Jahre oder 150 000 km	2 Jahre, km unbegrenzt
Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilität	5 Jahre	unbegrenzt	unbegrenzt	unbegrenzt

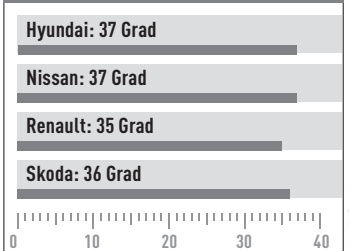
BETRIEBSKOSTEN	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SKODA
Modell	ix35 2.0 CRDi 4WD	Qashqai 2.0 dCi 4x4	Koleos 2.0 dCi 150 4x4	Yeti 2.0 TDI 4x4 140 PS
ABS/ESP/Airbags	S/S/6	S/S/6	S/S/6	S/S/7
Automatikgetriebe/Tempomat	N**/190 Euro	1500 Euro/S	1300 Euro/S	1700 Euro/170 Euro
Klimaanlage/Klimaautomatik	S/1600-Euro-Paket	N/S	N/S	S/470 Euro
17"-Aluräder/el. Fenster hi.	390 Euro/S	S/S	S/S	260 Euro/180 Euro
CD-Radio/CD-Wechsler/Navi	S/N/1720-Euro-Paket	S/S/700-Euro-Paket	S/N/S	S/290 Euro/690 Euro
Notrad/vollwert. Reserverad	N/1600-Euro-Paket	S/N	S/N	75 Euro/N
Parkhilfe/schlüssellos. Zugang	720-Eu.-Pak./1220-Eu.-Pak.	S/3300-Euro-Paket	S/S	S/N
Metalllack/el. klapp. Spiegel	480 Euro/1220-Euro-Paket	520 Euro/S	500 Euro/S	470 Euro/N
Grundpreis	25 890 Euro	27 690 Euro	29 200 Euro	27 590 Euro

S = Serie, N = nicht lieferbar; *Wartung in den ersten 5 Jahren kostenlos; **Automatikgetriebe nur für 184-PS-Turbodiesel erhältlich

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT



THEORET. STEIGFÄHIGKEIT



Fotos: U. Sonntag