



Hyundai H-1 Travel 2.5 CRDi

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse
(125 kW / 170 PS)

Wer einen günstigen Kleinbus mit viel Platz sucht, wird auch bei Hyundai fündig: den H1 Travel gibt's für unter 28.000 Euro. ESP ist serienmäßig, auch sonst erfreut der Koreaner mit einem sicheren und komfortablen Fahrwerk. Der Turbodiesel legt sich ordentlich ins Zeug und sorgt trotz hohem Gewicht und ungünstiger Stirnfläche für ansehnliche Fahrleistungen. Dabei hält er sich beim Verbrauch zurück. Leider sind die Abgase nicht von Partikeln befreit, es fehlt der Filter. Im Innenraum geht's großzügig zu, bis zu acht Erwachsene samt Gepäck finden ausreichend Platz. Um die Variabilität ist es aber schlecht bestellt: die Sitzbänke lassen sich nicht umklappen oder ausbauen, nur die mittlere Bank zweigeteilt in der Länge verschieben - hier sollte Hyundai nachbessern und damit den Nutzwert erheblich steigern. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Fiat Scudo, Citroen Jumpy, Peugeot Expert Tepee, VW T5 Caravelle

- +** viel Platz für Passagiere, großer Kofferraum, einfache Bedienung, günstiger Preis, gute Ausstattung (ESP Serie), ordentliche Fahrleistungen, angemessener Verbrauch
- nur zwei Airbags, kein variabler Innenraum, kein Partikelfilter



ADAC-URTEIL



Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, sind aber nicht besonders schmal. An manchen Stellen sind Schweißpunkte zu sehen, dennoch ist alles funktional und langlebig gestaltet, es sind keine besonderen Schwachpunkte erkennbar. Im Innenraum geht es schlicht zu, die verwendeten Kunststoffe wirken nicht besonders hochwertig, aber robust und dem Preis angemessen. Die Verarbeitung ist einwandfrei, auch auf schlechten Straßen hört man kein Knarzen oder Klappern. Während der Motorraum nach unten gut abgeschottet ist, zeigt sich der restliche Unterboden zerklüftet - dadurch können Luftverwirbelungen entstehen, die den Verbrauch unnötig erhöhen. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, er wird über einen gut sichtbaren Knopf in der Fahrertüre entriegelt.

⊕ Auf dem Dach darf Gepäck bis 80 kg transportiert werden. Die Zuladung fällt mit 780 kg großzügig aus. Unter dem Kofferraum befindet sich ein vollwertiges Reserverad in Fahrbereifung.

⊖ Die Türausschnitte sind leider im unteren Bereich nicht abgedichtet, dadurch verschmutzen sie schnell; zudem fehlt in diesem Bereich auch ein Schwellerschutz, der den empfindlichen Lack vor Kratzern durch Schuhe und dergleichen bewahrt. Die Flanken müssen ganz ohne Seitenschutzleisten auskommen, die Stoßfänger sind vollständig lackiert und kratzempfindlich.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der H1 Travel zufriedenstellend ab. Vor allem die Sicht nach schräg hinten lässt etwas zu wünschen übrig, da die D-Säulen recht breit sind und die Kopfstützen sich nicht vollständig versenken lassen. Das Fahrlicht geht in Ordnung, es leuchtet die Straße passabel aus, von Vorteil ist, dass die Scheinwerfer hoch verbaut sind, etwas von Nachteil, dass es kein Xenonlicht gibt.

⊕ Insgesamt lassen sich die Abmessungen der Karosserie recht gut abschätzen, da man hoch sitzt. Das ermöglicht auch einen guten Überblick über den umgebenden Verkehr. Akustisch warnende Ultraschall-Parkensensoren am Heck gibt es serienmäßig. Die großen Außenspiegel geben eine prima sicht nach hinten.

Im Innenspiegel sieht man nicht soviel, zum einen ist er nicht besonders groß, zum anderen kann man nach hinten nur eingeschränkt hinausschauen (u.a. wegen Kopfstützen). Daher ist der

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Nach schräg hinten ist die Sicht doch arg eingeschränkt.

– denblick nach hinten auch eingeschränkt.

3,2

Ein-/Ausstieg

Die Türen öffnen weit und geben große Karosserieöffnungen frei. Damit wäre das Einsteigen ein leichtes Spiel, allerdings muss man weit nach oben, denn Schweller und Sitzflächen befinden sich hoch über der Straße. Dafür ist der Sitz nah am Rand und leicht zu erreichen. Haltegriff an den A- und B-Säulen erleichtern den Zustieg deutlich. Das Ein- und Aussteigen ist in der 2. Sitzreihe sehr angenehm, in der 3. Sitzreihe aber umständlich, weil die mittleren Sitze kompliziert und schwergängig nach vorne geklappt/gerutscht werden müssen. Die Zentralverriegelung wird über nur einen Knopf am Schlüssel fernbedient. Die Schiebetüren rasten ganz geöffnet fest ein; die Türbremsen könnten etwas fester einrasten, um die schweren Vordertüren besser zu fixieren.

+ Für alle außen Sitzenden (außer Fahrer) gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

– Man kann sich besonders leicht versehentlich aussperren, weil sogar bei offener Fahrertür keine Verriegelungssperre vorhanden ist.

1,2

Kofferraum-Volumen*

+ Selbst bei voller Bestuhlung verfügt der H1 Travel über einen sehr großen Kofferraum - 765 l sind ein Wort. Allerdings lässt sich der Gepäckraum nicht erweitern oder variieren, weil die hintere Sitzreihe fest ist.



Mit 765 l Kofferraumvolumen sollten kaum Wünsche offen bleiben. Falls doch, liegt es an der fest verschraubten Rücksitzbank, die keinerlei Möglichkeiten zur Erweiterung des Kofferraums bietet.

1,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen, das schließen fällt etwas schwerer, eine Schlaufe und ein Griff helfen aber dabei. Die Ladekante ist mit knapp 62 cm über der Straße angenehm niedrig, innen stört keine Bordwand, das Gepäck kann ganz bequem rein und raus geschoben werden. Die Ladeöffnung ist sehr groß und erlaubt auch das Einladen von sperrigem Gepäck. Durch seine praktische Form lässt sich das Gepäckabteil sehr gut nutzen. Die Tiefe fällt verhältnismäßig gering aus, so kommt man leicht auch an ganz nach vorne gerutschtes Ladegut.

– Dem Kofferraum fehlt eine Beleuchtung.

4,9

Kofferraum-Variabilität

– Ein so großes Auto, und dann so wenig Variabilität: Die hintere Sitzreihe ist fest verschraubt, nicht mal die Lehne kann man nach vorne klappen. Es gibt nur ein kleines Fach in der linken Seitenverkleidung für kleine Utensilien, das meiste rollt aber haltlos im großen Kofferraum hin und her.

2,2

INNENRAUM

2,5

Bedienung

+ Insgesamt stellt der H1 Travel den Fahrer vor keine nennenswerten Herausforderungen bei der Bedienung. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, passt aber für die meisten Staturen recht gut. Auch die Pedale sind günstig angeordnet. Der hoch am Armaturenbrett gesetzte Ganghebel liegt sehr griffgünstig. Die Instrumente sind groß und klar gezeichnet, der Kontrast einwandfrei. Der Lichtschalter am linken Lenkstockhebel ist weit verbreitet, wie bei den meisten Autos aber leider nicht beleuchtet bei Dunkelheit. Die vorderen Fenster werden elektrisch betrieben, leider gibt es für die Fahrerseite nur eine Abwärtsautomatik, ein Einklemmschutz fehlt ganz. Die Außenspiegel werden bequem über einen praktischen Schalter an der Fahrertüre eingestellt, sie sind zudem elektrisch beheizt. Die Klimatisierungsregler sind übersichtlich angeordnet und lassen sich gut bedienen. Allerdings könnte der Kontrast der Piktogramme besser sein, der dunkelsilbere Untergrund schränkt die Ablesbarkeit etwas ein. Heckscheibenheizung und Umluftschalter sind leicht zu finden. Das Radio sitzt in optimaler Höhe, Hyundai hat ein Becker Navi verbaut, das schon etwas in die Jahre gekommen ist, aber immer noch einen sehr guten Radioempfang und eine zufriedenstellende Routenführung bietet. Vorne wie hinten bietet der H1 Travel vor allem in den Türen große Ablagen und Becherhalter, in den vorderen Türen sogar zweistöckige Fächer. Leselampen gibt's nur vorne, weitere Leuchten am Dachhimmel aber auch für die zweite und dritte Sitzreihe.

- Die beiden Knöpfe für die Nebelleuchten liegen nicht optimal, zudem fehlen Kontrollleuchten in den Armaturen, die beiden Lichtlein in den Schaltern kann man leicht übersehen. Für das Abblendlicht gibt's auch keine Kontrollleuchte. Noch wichtiger wäre aber ein Heckwischer - der fehlt leider ganz. Die hinteren Ausstellfenster funktionieren manuell und sind etwas schwergängig. Dem Handschuhfach mangelt es an einer Beleuchtung.



Der H-1 ist im Innenraum solide, aber nicht hochwertig verarbeitet, die Bedienung weitgehend funktionell.

1,9

Raumangebot vorne*

+ Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m einstellen. Die Innenbreite fällt sehr üppig aus. Dadurch ergibt sich ein angenehm großzügiges Raumgefühl vorne.

1,1

Raumangebot hinten*

+ Der H1 Travel hat acht vollwertige Sitzplätze. Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten sogar noch 2-m-Leute Platz, auch in der hintersten Sitzreihe wird es nicht eng. Die Innenbreiten sind großzügig bemessen. So können sich alle Insassen an einem großzügigen Raumgefühl erfreuen.



Jede Menge Platz bieten die beiden hinteren Sitzreihen im H-1.

5,0

Innenraum-Variabilität

⊖ Es lässt sich nur die mittlere Sitzreihe der Länge nach etwas verschieben, ausbauen kann man keine Sitze. Auch lassen sich die Lehnen nicht nach vorne klappen. Hier hat Hyundai die Chance absolut vertan, den großen Innenraum variabel nutzbar zu gestalten.

2,7

KOMFORT

2,3

Federung

Auf einzelne Unebenheiten spricht die Federung zufriedenstellend an. Die Aufbaubewegungen der Karosserie halten sich auch bei forcierter Fahrweise in Grenzen für einen so großen Van, ebenso die Seitenneigung bleibt im Rahmen.

⊕ Insgesamt sind die Dämpfer und Federn aber gut und ausgewogen abgestimmt. Lange wie kurze Bodenwellen bringen den H1 Travel nicht aus der Ruhe und werden angemessen geschluckt. Stuckern tritt dabei praktisch nicht auf. Beladen wird die Federcharakteristik weicher und die Karosserie schwingt etwas mehr nach.

2,2

Sitze

⊕ Die Vordersitze bieten einen angenehmen Sitzkomfort, sie sind straff gefedert, verfügen über hohe Lehnen mit brauchbarer Kontur und eine gut konturierte Sitzfläche. Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven fällt aber nur mäßig aus. Dennoch gibt's an der Sitzposition des Fahrers wenig auszusetzen. Die beiden Sitzreihen im Fond sind weitgehend identisch, sie bieten auch jeweils drei Erwachsenen einen angenehmen Sitzkomfort. Die Lehnen sind hoch und die Sitzflächen weit genug vom Boden weg, damit auch für große Insassen eine gute Oberschenkelunterstützung gewährleistet wird. Zudem ist die Lehnenneigung einstellbar.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Es gibt leider keine Armlehnen, weder vorne noch hinten.

3,1

Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h bewegt sich im zufriedenstellenden Rahmen. Der Motor ist deutlich hörbar, aber nicht störend laut. Auch die Fahrgeräusche fallen kaum auf. Windgeräusche hört man erst bei hohen Geschwindigkeiten. Insgesamt erreicht der H1 Travel nicht das niedrige Geräuschniveau einer Reiselimousine, wirklich laut geht es aber nicht zu.

3,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gerade noch zufriedenstellend an, zeigt aber nur eine ausreichende Heizwirkung. Im Sommer sorgt eine manuelle Klimaanlage für rasche Abkühlung. Die Luftmengenverteilung ist nur nach bestimmten Kombinationen möglich.

⊕ Die hinteren Insassen können sich ihre Temperatur und Klimaanlageleistung separat einstellen. Zur besseren Durchlüftung kann man die vier hinteren Seitenscheiben ausstellen.

⊖ Hinten braucht die Heizung aber sehr lange, bis sie anspricht, und zeigt dann auch nur eine mangelhafte Heizwirkung. Es dauert sehr lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Temperatur kann man nur grob vorwählen, man muss oft nachjustieren, das Drehrad ist zu grob gerastet.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,8 Fahrleistungen*

Die Größe und das Gewicht des H1 Travel drücken auf das Temperament des kräftigen Motors, der sich aber dennoch mächtig ins Zeug legt und für beachtliche Fahrleistungen sorgt. Man kann recht flott unterwegs sein, der Turbodiesel zieht mit Nachdruck bis zur Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Auch schaltfaules Fahren ist dank kräftigen Drehmoments gut möglich. Ein Überholvorgang kann ausreichend zügig absolviert werden.

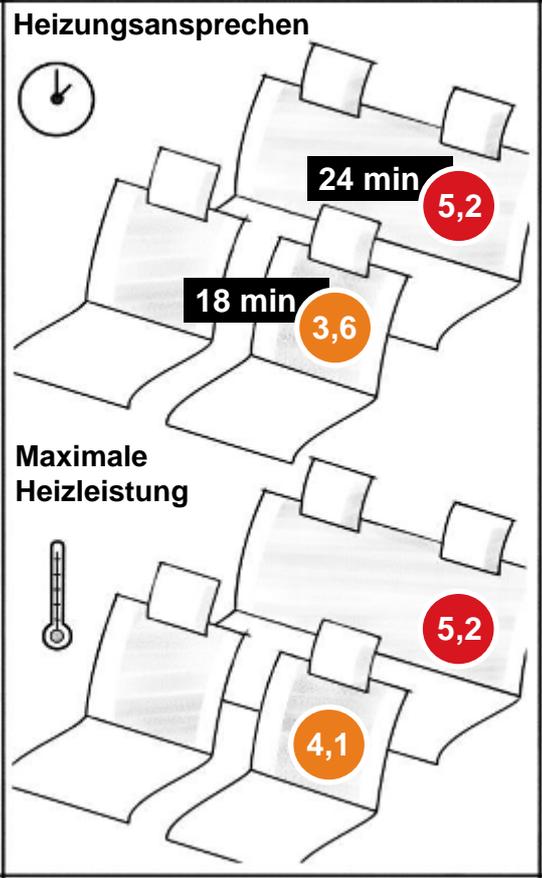
2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel läuft recht kultiviert, es dringen nur wenig Vibrationen bis zu den Insassen. Störende Brummfrequenzen verknüpft sich das Common-Rail-Aggregat fast vollständig. Insgesamt ein angenehmes Triebwerk auch für längere Fahrten.

2,4 Schaltung

Wer zu schnell mit dem Schalthebel durch die Gassen möchte, kann ihn leicht verhaken. Der Rückwärtsgang ist nicht klar genug abgegrenzt von den Vorwärtsgängen (z.B. durch Ring am Schaltknäuf oder durch Drücken).

⊕ Ansonsten lassen sie die Gänge ausreichend präzise geführt schalten, die Schaltwege sind angenehm kurz.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

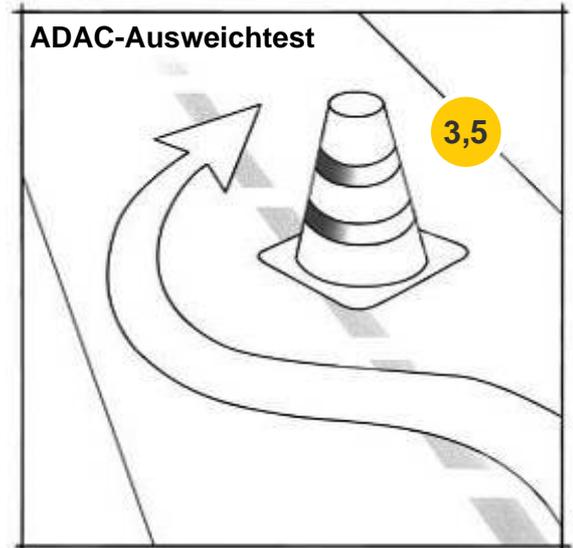
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfganggetriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Obwohl das Getriebe nur fünf Stufen hat, ergeben sich zwischen den einzelnen Gängen keine zu großen Drehzahlsprünge und auch die gesamte Übersetzungsspreizung ist stimmig und ökonomisch.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Der H1 Travel fährt überwiegend richtungsstabil. Spurrillen oder Seitenwind bringen ihn kaum aus der Ruhe. Wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätsprogramm ESP dem Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Die Traktion des Hecktrieblers geht in Ordnung, in Kurven und auf rutschigem Untergrund kommen die Räder aufgrund des hohen Drehmoments des Motors aber schnell an ihre Haftungsgrenzen - dann regelt die Traktionskontrolle, die aber deutlich feiner abgestimmt werden sollte, weil sie die Motorleistung rigoros herunterregelt so lange, bis der Fahrer wieder vom Gas geht; hier erfolgt also keine adaptive Regelung. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der H1 Travel zufriedenstellend ab, das ESP verhindert effektiv jede Kippneigung oder Schleudern. Das Auto untersteuert deutlich und folgt nur widerwillig in die Gassen. Sehr störend ist die starke Lenkradverhärtung bei schnellen Lenkbewegungen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,0 Kurvenverhalten

Fährt man schnell in eine Kurve, untersteuert der H1 Travel zunächst, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht sofort überfordert. Gibt man in der Kurve Gas, drängt das Heck leicht nach außen. Durchdrehende Räder werden von der Traktionskontrolle eingebremst. In kritischen Situationen hilft auch hier wieder das ESP. Bei hoher Beladung drängt das Heck etwas früher nach außen, es besteht aber keine Gefahr.

3,2 Lenkung*

Die Präzision der Lenkung kann zufriedenstellen. Sie vermittelt dem Fahrer aber etwas wenig Kontakt zur Fahrbahn. Für ein so großes Auto geht der Wendekreis von 12,3 m in Ordnung.

⊕ Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.

⊖ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung nur zögernd an, sehr störend ist vor allem die schnelle Lenkungsverhärtung. Eine etwas direktere Übersetzung würde vor allem beim Rangieren den Kurbelaufwand am Lenkrad reduzieren.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der H1 Travel durchschnittlich 38,5 m - ein zufriedenstellender Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Auch bei hoher Beanspruchung zeigt sich die Bremsanlage standfest. Die Bremse lässt sich recht gut dosieren und spricht einwandfrei an.

3,1 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der H1 Travel verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. In den geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten den rückwärtigen Verkehr, die Schiebetüren haben Reflektoraufkleber an den Kanten.

⊖ Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

3,6 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis 1,80 m guten Schutz.

⊕ Auf allen Plätzen sind die Abstände zwischen Kopf und Kopfstütze gering. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen leider nur bis 1,70 großen Personen einen optimalen Schutz. Weder optisch noch akustisch werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt. Bei der Airbagausstattung gibt sich der H1 Travel bescheiden - nur zwei Frontairbags sind nicht mehr der Stand der Technik.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Der H1 Travel eignet sich insgesamt gut für Kindersitze. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen der mittleren Sitzreihe sind Isofix und Ankerhaken zur Kindersitzbefestigung vorhanden. In der dritten Reihe fehlen diese leider. Von Nachteil sind auch die nicht fixierten Gurtschlösser, das erschwert das Anschnallen etwas. Die Gurtanlenkpunkte liegen aber günstig und weit genug auseinander.

⊖ Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar, damit dürfen auf dem Beifahrersitz keine rückwärts gerichteten Babyschalen installiert werden.

4,0 Fußgängerschutz

⊖ Es sind keine besonderen Vorkehrungen an der Front getroffen, um die Verletzungen für einen Fußgänger bei einem Aufprall zu reduzieren. Daher ist nur von einem mäßigen Abschneiden auszugehen, zumal harten Bauteile nicht weit weg von Stoßfänger und Motorhaube verbaut sind. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor.

4,1

UMWELT/ECOTEST

3,7

Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum liegt bei 8,8 l Diesel pro 100 km. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 232 g pro km. Damit werden 23 Punkte im ADAC EcoTest erreicht. Innerorts verbraucht der H1 Travel 10,8 l, außerorts 7,1 l und auf der Autobahn 9,7 l alle 100 km. Für einen Kleinbus mit acht Sitzplätzen und potenter Motorisierung sind das angemessene Werte.

4,5

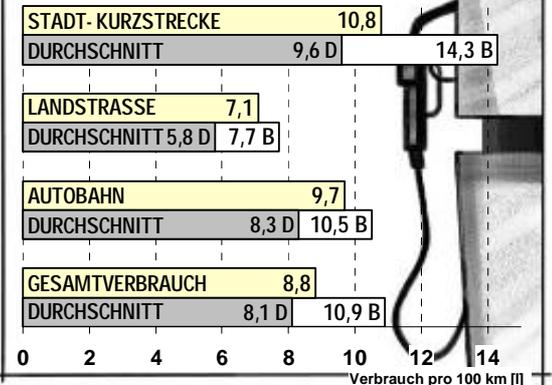
Schadstoffe

– Die Schadstoffanteile im Abgas sind hoch, auffällig zeigen sich vor allem Stickoxide (NO_x) und hohe Partikelwerte. Für letztere ist der Grund schnell gefunden: es gibt keinen Partikelfilter.

Entsprechend mager fällt die EcoTest-Bilanz aus: 15 von 50

möglichen Punkten sind schlecht. Insgesamt reicht es damit nur für 38 Punkte und zwei von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

Verbrauch



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,0

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Dieserverbrauch nicht zu hoch ausfällt, halten sich die Betriebskosten im Rahmen.

1,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Ölwechsellservice - nach 60.000 km oder 36 Monaten eine Inspektion fällig. Der 4-Zylinder-Motor des Hyundai besitzt eine Steuerkette, dadurch entfällt ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel.

+ Hyundai spendiert laut eigener Angabe dem H-1 eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind niedrig, wenn man mit der kostengünstigen Seriengröße fährt.

– Die kurzen Wartungsabstände erhöhen die Anzahl der Werkstattbesuche.

2,9

Wertstabilität*

Beim H1 Travel wird nur von einer zufriedenstellenden Wertstabilität ausgegangen. Es fehlt vor allem am Image bei Hyundai, obwohl dieses in den letzten Jahren kontinuierlich besser geworden ist. Ansonsten ist der H1 ein solides Auto.

1,4

Kosten für Anschaffung*

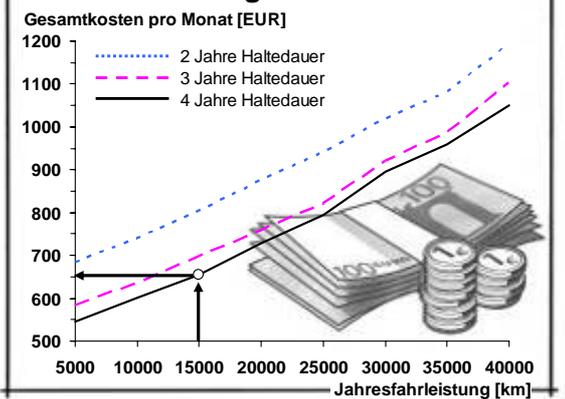
⊕ Für einen vollwertigen Achtsitzer mit großem Kofferraum ist ein Preis von unter 28.000 Euro ein günstiges Angebot. Zudem die Ausstattung das nötigste umfasst (Klima, Parksensoren, el. Fensterheber, ESP). Gegen Aufpreis gibt's nur Metallic-Lack. Es sollten aber noch mehr Airbags und ein Partikelfilter (geschlossenes System ab Werk) lieferbar sein, wenigstens als Extra.

4,7

Fixkosten*

⊖ Die Kosten für die Haftpflichtversicherung sind sehr hoch, auch die Teilkaskoeinstufung fällt nicht gerade günstig aus. Bei der Vollkasko zeigt sich ein ähnliches Bild. Und als wäre dies nicht genug, lang der Staat auch noch ordentlich bei der Steuer zu.

Kostenermittlung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 655 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,9

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Insgesamt fällt der Betrag, der monatlich die Gesamtkosten deckt, aber für diese Klasse recht günstig aus. Das liegt an den nicht zu hohen Kraftstoffkosten und am überschaubaren absoluten Wertverlust (dank günstigem Anschaffungspreis).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.5 CRDi	2.5 CRDi
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2497	4/2497
Leistung [kW(PS)]	100(136)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	n.b./2000	392/2000
0-100 km/h[s]	14,5	14,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	180
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,6 D	8,8 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/25/24	22/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	468	478
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	649	661
Preis [Euro]	27358	27953

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2497 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	392 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/70R16
Reifengröße (Testwagen)	215/770R16C
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,8/ 7,1/ 9,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	225g/km/ 232g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5125/1920/1925 mm
Leergewicht/Zuladung	2250 kg/780 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	765 l/765 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	850 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	133 Euro
Monatlicher Wertverlust	326 Euro
Monatliche Gesamtkosten	655 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/25/24
Grundpreis	27.953 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Hyundai H-1 Travel
2.5 CRDi

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Ausstellfenster hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage (+ hinten)	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	571 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	3,0
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	3,0
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	3,2	Lenkung*	3,2
Kofferraum-Volumen*	1,2	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,4	Sicherheit	3,1
Kofferraum-Variabilität	4,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	3,6
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	1,1	Umwelt/EcoTest	4,1
Innenraum-Variabilität	5,0	Verbrauch/CO2*	3,7
Komfort	2,7	Schadstoffe	4,5
Federung	2,3		
Sitze	2,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,3
Innengeräusch	3,1	Betriebskosten*	3,0
Klimatisierung	3,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,7
Motor/Antrieb	2,8	Wertstabilität*	2,9
Fahrleistungen*	3,8	Kosten für Anschaffung*	1,4
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	4,7
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	1,9
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest