



## Hyundai Veloster 1.6 Premium

Viertüriges Coupé der unteren Mittelklasse  
(103 kW / 140 PS)

**H**yundai's neuester Coupe-Sproß will vor allem eines sein: ungewöhnlich und sportlich. Ersteres ist ihm gelungen, auf der Fahrerseite eine Türe, auf der Beifahrerseite zwei Türen, angeordnet wie bei einem regulären Kompaktwagen - das ist etwas Neues. Vorteile bringt es beim Einsteigen hinten rechts. Es hilft aber nicht gegen die knappe Kopffreiheit im Fond, Personen über 1,70 m sollten nicht nur beim Bremsen auf ihren Kopf achten. Vorne ist das Raumangebot dagegen großzügig. Sportlich sieht der Veloster schon aus - die Keilform samt LED-Heckleuchten können aber nicht über den Brot-und-Butter-Motor hinwegtäuschen. Der 1,6-l-Benziner ohne Turboaufladung braucht hohe Drehzahlen, damit es flott vorangeht. Das Fahrwerk ist straff ausgelegt und sicher abgestimmt. Ein Kurvenräuber à la Mini wird er damit noch nicht. Insgesamt ist der Veloster ein solides Angebot, das vor allem Menschen abseits des Mainstream anspricht: ab 26.200 Euro ist er mit umfangreicher Ausstattung zu haben. **Karosserievarianten:** keine.

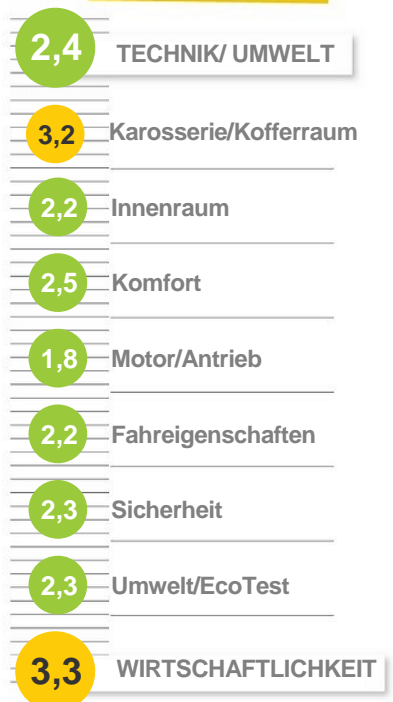
**Konkurrenten:** u.a. Renault Mégane Coupe, VW Scirocco.

**+** ungewöhnliches Karosseriekonzept, gute Ausstattung, vorne viel Platz

**-** wenig Kopffreiheit hinten, eingeschränkte Rundumsicht



### ADAC-URTEIL



## 3,2

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 2,5

## Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie ist ohne Tadel, alle Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und recht schmal. Auch der Innenraum gibt keinen Anlass zur Kritik, die verwendeten Materialien sind von guter Qualität und sauber verbaut, alufarbene Blenden auf der Mittelkonsole, am Armaturenbrett und am Lenkrad sorgen für etwas hochwertigen Touch. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet und die Schweller teilweise gegen Verkratzen geschützt. Der Motorraum ist nach unten teilweise offen, sonst sind aber aerodynamische Optimierungen am Fahrzeugboden erkennbar. 460 kg Zuladung reichen gut für vier Personen plus Gepäck. Es steht ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel zur Verfügung - immerhin.

⊖ Gänzlich ungeschützt gegen Parkrempler und fremde Autotüren zeigen sich die Flanken des Veloster, sie müssen ohne Leisten auskommen - so führen schon kleine Missgeschicke zu teuren Reparaturen. Die voll lackierte Schürze vorne kann immerhin kostengünstig partiell lackiert werden, da es zahlreiche Kanten und Sicken gibt. Eine mögliche Dachlast gibt Hyundai nicht an.

## 3,1

## Sicht

Die Übersicht auf den Verkehr fällt nur mäßig aus, man sitzt recht tief. Der Bodenblick nach vorne fällt recht ordentlich aus. Die Scheibenwischer leisten zufriedenstellende Arbeit, das Wischfeld könnte etwas größer sein. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn gleichmäßig aus, es ist aber nicht besonders hell. Xenonlicht kann man leider nicht ordern.

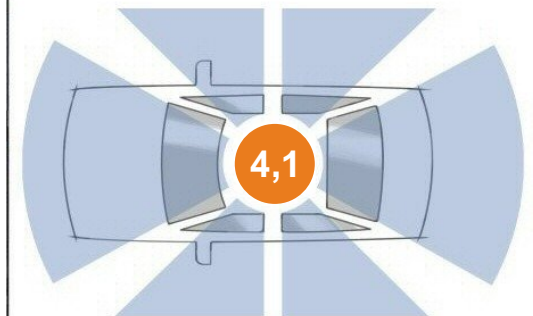
⊕ Die Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar. Die Parksensoren sowie die Kamera am Heck erleichtern das Einparken (Serie). Das LED-Tagfahrlicht wirkt nicht nur modern, es macht andere Verkehrsteilnehmer auch deutlicher auf den Veloster aufmerksam. Die Abmessungen der Karosserie kann man insgesamt gut abschätzen.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Veloster nur ausreichend ab. Vor allem die B- und die breiten C-Säulen sowie die Kopfstützen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein. Die Spoilerkante macht sich als horizontaler Balken auf der Heckscheibe ebenso negativ bemerkbar.

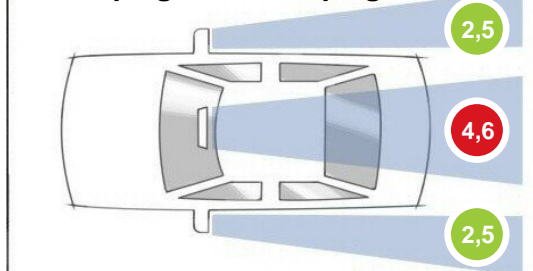


Die breiten Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten sehr.

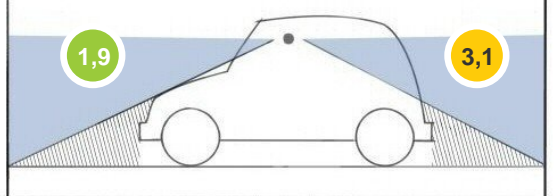
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

---

## 3,2 Ein-/Ausstieg

In der Premium-Version verfügt der Veloster über einen schlüssellosen Zugang. Über Knöpfe an den Türgriffen kann das Auto auf- und zugeschlossen werden. Günstig für den Zustieg vorn ist der sehr niedrige Schweller, auch die Sitzhöhe ist akzeptabel. Von Nachteil sind die breiten Schweller. Hinten rechts kann man über die separate Türe insgesamt zufriedenstellend ein- und aussteigen, hinten links fällt dies dagegen sehr schwer, weil man über die Fahrertüre zusteigen muss und der Fahrersitz überdies keine Einstieghilfe besitzt. Die Türbremsen sind ausreichend kräftig. Nach dem Abschließen beleuchten die Scheinwerfer noch eine Weile den Weg.

- Es gibt nur für den Beifahrer einen Haltegriff am Dachhimmel.

---

## 3,2 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum besitzt im Normalfall ein Volumen von 285 Litern. Klappt man die Rücksitzlehnen um, vergrößert sich das Volumen auf 645 Liter (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann teilweise dachhoch beladen werden, allerdings liegt die Heckscheibe sehr schräg.



**Der Kofferraum liegt mit 285 l Volumen im klassenüblichen Niveau.**

---

## 3,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffmulde ist griffgünstig in der Kofferraumklappenverkleidung untergebracht. Die Klappe öffnet ausreichend hoch (knapp 1,82 m) und gibt eine angenehm große Ladeöffnung frei. Das Gepäckabteil ist insgesamt zweckmäßig und gut nutzbar. Nur die Kofferraumbeleuchtung fällt spärlich aus.

- Das Gepäck muss außen über die etwa 82 cm hohe Ladekante gehoben werden und innen über die knapp 31 cm hohe Bordwand - das ist sehr unpraktisch im Alltag. Bei umgeklappter Rücklehne stört eine Stufe am Kofferraumboden.

---

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Der Klappmechanismus der mittig geteilt umklappbaren Rückbank lässt sich zufriedenstellend bedienen.

- Für kleine Gepäckgegenstände fehlen vernünftige Befestigungsmöglichkeiten. Es gibt vier Verzurrösen, sonst nichts weiter.

---

# 2,2 INNENRAUM

---

## 1,5 Bedienung

+ Ein wenig Orientierungszeit benötigt man im Veloster-Cockpit schon. Viele Tasten sind dem schnittigen Design untergeordnet. Letztlich gibt es an den Tastengrößen und an den Piktogrammen nicht viel auszusetzen. Schalthebel und Lenkrad liegen gut zur Hand, letzteres ist in Höhe und Reichweite einstellbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an.

Die Instrumente liegen günstig im Blickfeld des Fahrers; von der gleißend blauen Beleuchtung ist man inzwischen wieder abgerückt, der Kontrast ist nun deutlich besser. Das Abblendlicht wird automatisch gesteuert (Serie). Die Bedienelemente der Klimaautomatik liegen angenehm hoch, sie lässt sich gut bedienen. Das Fahrer-Fensterheber arbeitet mit Ab- und Auf-Automatik. Im Innenraum gibt es zahlreiche Ablagen (u.a. Lehnentasche), aber keine wirklich große. Das CD-MP3-Radio gibt es serienmäßig, es verfügt auch über einen AUX- und einen USB-Anschluss. Optional gibt's ein Touchscreen-Navigationssystem, das sich gut bedienen lässt und mit seinem hochauflösenden Display gefällt.



**Modernes Design, gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Hyundai Veloster.**

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den Vordersitzen finden Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m bequem Platz. Die Innenbreite ist üppig für diese Klasse. Subjektive Raumgefühl geht in Ordnung, es wird von der hohen Seitenlinie und dem flachen Dach etwas eingeschränkt.

---

## 4,1 Raumangebot hinten\*

Hinten stehen zwei "vollwertige" Sitzplätze zur Verfügung.

⊕ Es können nur bis gut 1,70 m große Personen hinten vernünftig sitzen, weil die Kopffreiheit knapp ausfällt (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Größere Personen müssen schon beim Bremsen auf ihren Kopf achten, um nicht mit der Stirn am Dachhimmel aufzuprallen. Dadurch und durch die hohe Seitenlinie der Karosserie ergibt sich ein einengendes Raumgefühl auf der Rückbank.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen nur bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Hyundai insgesamt straff gewählt. Dadurch bringen lange Bodenwellen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kurzwellige Fahrbahn und Einzelhindernisse dagegen dringen deutlicher zu den Insassen durch. Vor allem das feine Ansprechen ist nicht so die Stärke der Dämpfer. Dagegen sind Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen gut gedämpft. Selbst in schnell durchfahrenen Kurven bleibt die Seitenneigung sehr gering. Im voll beladenen Zustand wird das Ansprechen auf feine Unebenheiten geschmeidiger, aber auch das Nachschwingen auf langgezogenen Wellen ausgeprägter.

---

### 2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, beide Vordersitze sind gut und körpergerecht geformt und bieten dem Rücken auch auf langen Fahrten festen Halt; die Polsterung ist straff, die Vordersitzlehnen hoch. Der gute Seitenhalt ermöglicht auch sportlichere Fahrweise.

Für den Fahrer gibt es serienmäßig eine Lordosenstütze, die sich aber nur in der Intensität einstellen lässt. Auf der Rückbank sitzt es sich im Prinzip nicht unbequem, sofern man nicht zu groß ist. Erwachsene müssen aber auf ihren Kopf achten (niedriger Dachhimmel) und haben zudem etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Dem Lederbezug fehlt eine Perforierung, so kommt man auf längeren Fahrten zum Schwitzen.

### 3,1 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel geht bei Autobahntempo (bis 130 km/h) in Ordnung. Windgeräusche werden erst bei hohen Geschwindigkeiten dominant. Abrollgeräusche bleiben weitgehend im Hintergrund. Nur der Motor meldet sich erst bei mittleren und höheren Drehzahlen zu Wort, wird aber haarscharf nicht dröhnend.

### 2,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter. Die Luftverteilung nach oben, unten, mitte kann nur in bestimmten Kombinationen eingestellt werden.

⊕ Die Klimaautomatik (Serie) arbeitet feinfühlig und effektiv - sie ermöglicht das Vorwählen einer Temperatur für Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam. Serienmäßig gibt es für die beiden Vordersitze eine Sitzheizung.

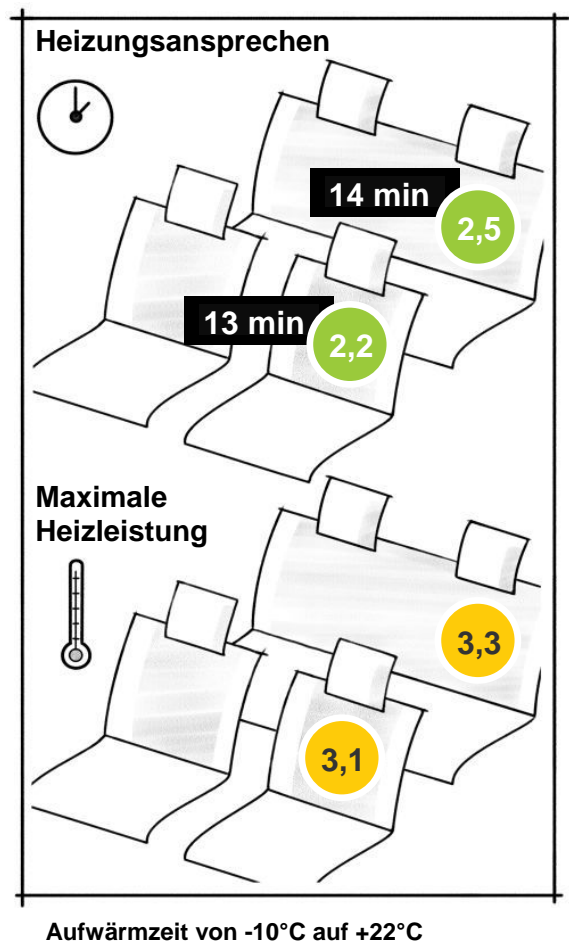
### 1,8 MOTOR/ANTRIEB

#### 2,2 Fahrleistungen\*

⊕ Der 1,6-l-Benzinmotor kann seine volle Leistung erst bei ganz hohen Drehzahlen entfalten. Auch dann kann man nicht unbedingt von Sportwagenleistung sprechen, wenngleich man sicherlich flott unterwegs ist. Dreht man die Gänge aus und schaltet eifrig, können gute Fahrleistungen erzielt werden. Wenn man schaltfaul unterwegs ist, sind die Beschleunigungen nur im zufriedenstellenden Bereich. Die gleichmäßige und unaufgeregte Kraftentfaltung des Motors gefällt aber.

### 2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft in jedem Drehzahlbereich insgesamt kultiviert. Es treten kaum Vibrationen oder Brummfrequenzen auf. Auch das Dröhnen wird nicht störend laut.



## 1,7 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Auch sehr schnelles Schalten ist ohne Haken möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt. Eine Schaltpunktanzeige gibt Hilfestellung bei der ökonomischen Gangwahl.

## 1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Die Sprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß. Für den eher durchzugschwachen Motor ist die Gesamtübersetzung fast etwas zu lang, letztlich kommt das aber dem Verbrauch zu gute.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,7 Fahrstabilität

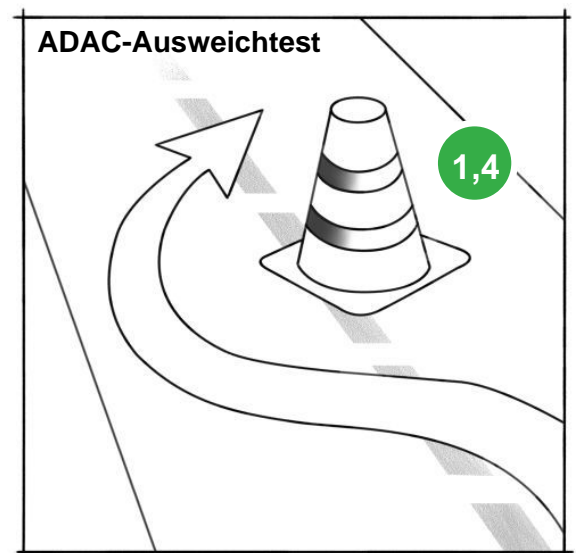
⊕ Der Veloster verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, in kritischen Situationen greift die elektronische Stabilitätskontrolle hilfreich ein. Auch Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Hyundai nicht aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest erzielt er ein sehr gutes Ergebnis und bleibt einwandfrei beherrschbar. Kritisches Fahrverhalten wird vom ESP effektiv zurückgehalten. Lediglich das deutliche Lenkungsverhärten beim schnellen Gegenlenken stört. Auf weniger griffiger Fahrbahn unterstützt die serienmäßige Traktionskontrolle beim Beschleunigen.

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ Das Auto untersteuert in sehr schnell durchfahrenen Kurven, mit diesem Fahrverhalten kommen auch weniger geübte Fahrer gut zurecht. In kritischen Situationen, wenn das Auto auszubrechen droht, unterstützt wiederum das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt der Hyundai Veloster leichte Lastwechselreaktionen, die im Ernstfall dann das ESP einbremst.

### 2,2 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich insgesamt präzise. Dem Fahrer wird ein zufriedenstellendes Lenkgefühl vermittelt. Das Übersetzungsverhältnis ist ok, beim Rangieren ist nicht zu viel Kurbelarbeit nötig, ebenso ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering (geschwindigkeitsabhängig Servounterstützung). Der Wendekreis liegt mit 11,2 m im zufriedenstellenden Bereich.



**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.**

---

## 2,9 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Hyundai Veloster durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen 215/40 R18V Hankook Ventus Prime2 85V). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage absolut standfest. Die Bremse spricht ordentlich an und ist gut dosierbar, einen Bremsassistenten gibt's serienmäßig. Dieser hilft weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

---

## 2,3 SICHERHEIT

---

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Veloster verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten sowie über ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem. Die LED-Rücklichter sind vom nachfolgenden Verkehr besser zu erkennen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil nur bei gedrückter Kupplung der Motor gestartet werden kann.
- ⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. In den Türen sind keine Reflektoren vorhanden, die bei Dunkelheit vor geöffneten Türen warnen.

---

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Der Veloster besitzt Front- und Seitenairbags vorn sowie seitliche von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, so dass sich das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall deutlich reduziert. Optisch und akustisch wird das Anschnallen für die Vordersitze angemahnt. Hinten reichen die Kopfstützen nur bis 1,60 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dach sehr gering, so dass es eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen kann. Zu groß ist aber der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze. An den stabilen Bügeltürgriffen kann nach einem Unfall, wenn die Türen verklemmt sind, hohe Zugkraft zum Öffnen angebracht werden. Einen Crashtest nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht.

---

### 2,4 Kindersicherheit

Es können zwei Kindersitze auf der Rückbank nebeneinander montiert werden.

- ⊕ Verschiedene Kindersitzsysteme kann man recht problemlos auf den Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz montieren, wenn man den Beifahrerairbag mittels Zündschlüssel deaktiviert (Serie). Die Gurte sind ausreichend lang und die Gurtschlösser kurz genug und fixiert, um das Angurten zu erleichtern. Auch eine Montage auf den äußeren Rücksitzen mittels Isofix ist möglich.
- ⊖ Dem Fensterheber hinten fehlt ein Einklemmschutz.

---

### 3,5 Fußgängerschutz

Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht. Gewisse Mindestanforderungen müssen aber schon für die Zulassungen erfüllt werden. Daher ist mit einem zumindest akzeptablen Ergebnis zu rechnen.

Es befinden sich direkt unter der Motorhaube keine harten Bauteile. Problematisch sind voraussichtlich die Randbereiche der Haube - wie noch bei den meisten aktuellen Autos ohne aktives Fußgängerschutzsystem.

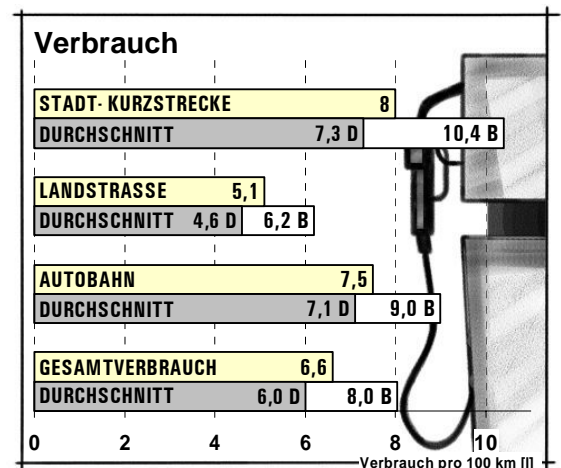
## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Hyundai Veloster 1.6 liegt bei 6,6 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 151 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht dies für 28 Punkte. Innerorts konsumiert der Veloster 8,0 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,5 l Super pro 100 km.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt noch gering, nur die Kohlenmonoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigen sich erhöht - ein typisches Problem bei Benziner-Fahrzeugen mit nicht optimaler Abgasreinigung. Daher reicht es im EcoTest nur für 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich 74 Punkte und damit vier von fünf ADAC-EcoTest-Sterne.



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

## 3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,9 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht besonders niedrig liegt, kann er hier nur eine ausreichende Bewertung erzielen.

### 2,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

⊕ Hyundai gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

### 3,0 Wertstabilität\*

Dem Veloster wird eine durchschnittliche Wertstabilität prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass das Modell ganz neu auf dem Markt ist, daher muss man innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell rechnen. Es fehlen aber noch spezielle Spritsparmaßnahmen wie Start-Stopp-Automatik (nur in der blue-Version) und Rekuperation (Batteriemangement zum optimierten Laden).



---

## 3,8 Kosten für Anschaffung\*

Der Basispreis von 26.200 Euro liegt nicht gerade niedrig. Immerhin ist die Ausstattung umfangreich, was den Kaufpreis wieder etwas relativiert.

---

## 3,2 Fixkosten\*

Die jährliche Steuerlast liegt bei 88 Euro - das ist günstig. Recht hoch fallen dagegen die Einstufungen bei der Versicherung aus, weshalb man mit vergleichsweise hohe Assekuranz-Kosten rechnen muss.

---

## 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Hyundai Veloster, kann er sich im Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Wirklich günstig ist er in keinem Kapitel, besonders teuer aber auch nicht.

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1591 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	6300 U/min
Maximales Drehmoment	167 Nm
bei	4850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/40R18W
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/40R18V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2/10,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,0/ 5,1/ 7,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	148g/km / <b>151g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4220/1790/1399 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1240 kg/460 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>285 l/645 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>755 km</b>
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>148 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>47 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>81 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>320 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>596 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/21
Grundpreis	26.200 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 Veloster 1.6 Premium

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Lichtsensord	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1700 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1300 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

### AUSSEN

Einparkhilfe hinten	Serie
Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheiz-, anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro <sup>o</sup>
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest