



Hyundai i40 1.7 CRDi Premium (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Neben dem Kombi ist der Hyundai i40 nun auch als Limousine erhältlich. Das Auto besticht durch eine besonders schnittige Karosserielinie und bietet auch unter dem Blech moderne Technik. Im ADAC Test tritt der 1.7-Liter-Dieselmotor mit 100 kW/136 PS an. Entgegen den Motorisierungen mit dem Zusatz "blue" hat er keine Start-Stopp-Automatik und somit einen höheren Stadtverbrauch. Durchschnittlich benötigt er im ADAC EcoTest für 100 km satte 5,6 l Diesel (6,4 Liter in der Stadt). Das sicher und ausgewogen abgestimmte Fahrwerk bügelt gröbere Unebenheiten gut aus, könnte bei welliger Fahrbahn etwas feiner ansprechen. Details wie ein Spurhalteassistent und adaptives Kurvenlicht können gegen Aufpreis bestellt werden – leider nur für die höchste Ausstattung und damit nicht in Kombination mit Start-Stopp-System. Eine fragwürdige Aufpreispolitik. Eitel Sonnenschein herrscht aber wieder im Innenraum, hier gibt's viel Platz auf den vorderen Plätzen und einen großen Kofferraum. Verarbeitung und Materialqualität gefallen, und so kann man sich über den Preis von 31.680 Euro auch nicht wirklich beschweren.

Karosserievarianten: Kombi (i40cw). **Konkurrenten:** z.B. Opel Insignia, BMW 3er, Toyota Avensis, VW Passat, Skoda Superb.

- +** gutes Platzangebot vorn, sehr großer Kofferraum, präzises & gut abgestuftes Getriebe, standfeste Bremse, niedriger Innengeräuschpegel
- unübersichtliche Karosserie, hohe Ladekante, hinten schlechter Sitzkomfort



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,4 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,1 Langstrecke

2,2 Transport

2,3 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: Februar 2013
Text: Stefan Giuliani

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Viel gibt es an der Verarbeitung des i40 nicht zu kritisieren.

+ Die Karosserie ist weitgehend gut verarbeitet. Bei genauem Hinsehen lassen sich aber kleine Ungenauigkeiten wie schlecht eingepasste Bauteile feststellen. Der Motorraum und der Unterboden sind nach unten fast vollständig geschlossen und glattflächig, wodurch unnötige Luftwirbel reduziert und somit der Kraftstoffverbrauch reduziert wird. Die Türausschnitte sind gut gegen Verschmutzungen von Außen abgedichtet. Die lackierten Türschweller werden durch Kunststoffabdeckungen geschützt. Das Interieur ist gut verarbeitet und wirkt durch Klavierlack-Imitate hochwertig. Der Tankdeckelverschluss ist in die zentrale Fahrzeugverriegelung einbezogen.

- Sowohl der einteilige Stoßfänger vorne als auch die Türen besitzen keine Schutzleisten und sind somit vor Parkreplern ungeschützt. Die Heckstoßstange hat jedoch im unteren Bereich einen unlackierten Einsatz, der bei Bedarf ausgetauscht werden kann. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folgereparaturen verursachen kann.

2,0

Alltagstauglichkeit

Um die Alltagstauglichkeit des Hyundai i40 ist es gut bestellt. Zugeladen werden dürfen über 500 Kilogramm. Im Fall einer Reifenpanne sind ein Notrad sowie Wagenheber und ein Schraubenschlüssel im Kofferraum vorhanden.

+ Auf dem Dach können 100 kg transportiert werden. Im Innenraum sind vier Vollwertige Sitze vorhanden, der hintere Mittelsitz eignet sich allenfalls für kurze Strecken.

- Durch die große Karosserie wirkt der i40 im innerstädtischen Verkehr etwas unhandlich.

2,9

Sicht

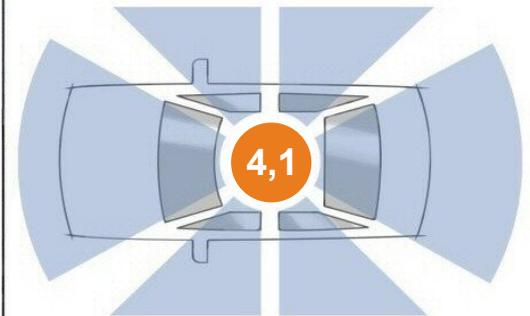
Trotz der unübersichtlichen Karosserie sind die Sichtverhältnisse in Ordnung. Technische Helfer unterstützen den Fahrer.

+ Nach vorne hat man durch die steil abfallende Front eine gute Sicht auf den Boden. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich und verkleinert so den toten Winkel. Beim Einparken sind die serienmäßigen Parksensoren sehr hilfreich. Eine Rückfahrkamera ist optional erhältlich (im Testwagen vorhanden). Tagfahrlicht sorgt auch bei wechselnden Lichtverhältnissen für gute Erkennbarkeit.

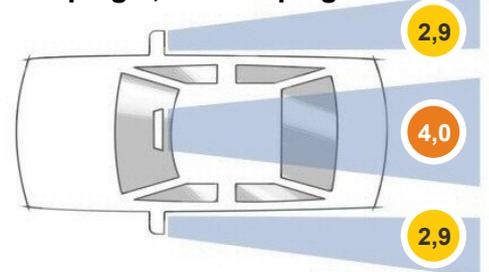


Die breiten Dachsäulen beeinträchtigen den Blick nach schräg hinten sehr.

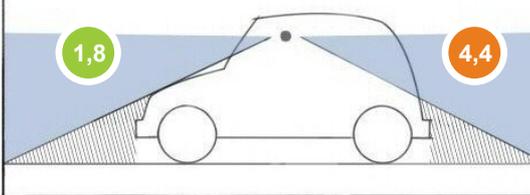
Rundumsicht



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.

Dynamisches Kurvenlicht verbessert die Sicht auf kurvigen Strecken, Abbiegelicht leuchtet beim Betätigen des Blinkers zur Seite aus.

⊖ Bei der ADAC Rundumsicht schneidet der Hyundai aufgrund der breiten Dachsäulen und der eingeschränkten Sicht nach hinten schlecht ab. Vor allem C- und D-Säule verschmelzen zu einer einzigen undurchsichtigen Wand. Die Sicht durch den Innenspiegel fällt dürftig aus. Flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind quasi unsichtbar - auch spielende Kinder werden einfach übersehen. Die Rückfahrkamera schafft hier Abhilfe. Das Fernlicht des Xenonlichts fällt schwach aus.

2,9 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg in den Hyundai fällt zufriedenstellend aus. Im Fond wird der Ein- und Ausstieg durch die nach hinten abfallenden Türöffnungen erschwert. Zusätzlich beeinträchtigen die breiten Schweller den Zustieg.

+ Mit dem Smart-Key-System lässt sich das Fahrzeug über einen Sensor an den vorderen Türgriffen ver- und entriegeln. Die Schweller liegen angenehm niedrig, so dass das Ein- und Aussteigen in der ersten Reihe leicht fällt. Zudem sind für alle außen sitzenden Personen Haltegriffe am Dachhimmel angebracht. Nach den Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit weiter und erleichtern somit den Heimweg.

⊖ Die Vordersitze sind weit zur Fahrzeugmitte versetzt, wodurch man mit einem großen Schritt ins Fahrzeug steigen muss. An der flachen Dachlinie stoßen sich große Personen leicht den Kopf.

1,3 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckabteil der Hyundai-Limousine fällt üppig aus.

+ Das Fassungsvermögen des Kofferraums beträgt 490 l und lässt sich durch Umklappen der Rücksitzbank auf 885 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) erweitern. Bis zu sieben Getränkekisten können im Heckabteil verstaut werden.



Der Kofferraum liegt mit üppigen 490 l Volumen über dem klassenüblichen Niveau.

3,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Zugang zum Kofferraum ist nicht optimal gestaltet. Das Format geht in Ordnung.

+ Die Heckklappe schwingt weit auf, wodurch auch große Personen nicht behindert werden. In der Breite ist die Ladeöffnung üppig.

⊖ Öffnet man die Heckklappe nicht komplett, so fällt sie wieder zu, was eine potenzielle Verletzungsgefahr darstellt. Die Ladekante liegt sehr hoch. Beim Einladen müssen 75 cm, beim Ausladen 23 cm überwunden werden. Die Ladeöffnung ist sehr flach gehalten und behindert somit beim Einladen sperriger Gegenstände. Bei umgeklappter Rücksitzlehne stört eine kleine Stufe am Kofferraumboden. Die Beleuchtung ist schwach.

2,8 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne lässt sich über einen einfachen Mechanismus, der von vorne gut zugänglich ist, asymmetrisch umklappen.

⊖ Kleine Transportgegenstände können nur unter dem Kofferraumboden untergebracht werden.

2,0

INNENRAUM

2,0

Bedienung

An die Bedienung des i40 hat man sich schnell gewöhnt. Wenige Bedienelemente (wie Temperatureinstellung und Heckscheibenheizung) sind jedoch ungünstig positioniert.

⊕ Die hinterleuchteten Rundinstrumente und Schalter sind auch bei Dunkelheit gut ablesbar. Über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch, die Reichweite und die Außentemperatur informiert der Bordcomputer. Leider lässt sich aber nur eine Strecke berechnen. Hinter dem Lenkrad befindet sich der beleuchtete Start-Stop-Knopf (mit Smart-Key-System) und lässt den Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal an. Das Lederlenkrad ist beheizbar (Relax Paket) sowie höhen- und längeneinstellbar und verfügt über Bedienelemente für Radio und die Geschwindigkeitsregelanlage. Dank Regen- und Lichtsensor werden die Scheibenwischer und das Fahrlicht automatisch zugeschaltet. Der Regensensor dürfte aber etwas empfindlicher ansprechen. Die vier Fensterheber lassen sich elektrisch bedienen und besitzen eine Antipp-Automatik. Gut zu erreichen ist der Lederschaltknopf, der aber näher am Lenkrad sein könnte. Das Radio-Navigationsgerät mit Rückfahrkamera ist gegen Aufpreis erhältlich und mittels Touchscreen einfach und logisch zu bedienen. Das darin enthaltene Soundsystem vermittelt einen guten Raumklang. Die Bedienelemente der Klimatisierung sind meist zweckmäßig angeordnet. Die elektrisch einstellbaren Sitze lassen in der Bedienung keine Fragen offen. Vorn wie hinten findet man ausreichend Ablagemöglichkeiten. Es sind sowohl im Fond als auch in der ersten Sitzreihe Innenraumleuchten verbaut. Vorne lassen sich die Leuchten für Fahrer und Beifahrer separat aktivieren und als Leseleuchten nutzen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Für Steigungen ist eine Berganfahrhilfe serienmäßig an Bord.

⊖ Der üppige Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert etwas beim Anschnallen.



Modernes Design, gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Hyundai i40.

1,5

Raumangebot vorne*

⊕ Durch den großen Einstellbereich der Sitze finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz. Die Innenbreite und die Kopffreiheit sind großzügig. Subjektiv ergibt sich ein angenehmes Raumempfinden.

2,8

Raumangebot hinten*

Im Fond stehen den Mitfahrern zwei vollwertige Sitze und ein Notsitz zur Verfügung.

⊕ Das subjektive Raumgefühl ist dank der großen Innenbreite angenehm. Das Dach beschränkt die Körpergröße der Fond-Passagiere auf 1,80 m. Beinfreiheit ist mehr als üppig vorhanden.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Beim i40 werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

Die tendenziell komfortabel ausgelegte Federung ist insgesamt ausgewogen abgestimmt.

+ Lange Bodenwellen werden gut absorbiert, ebenso federt das Fahrwerk kurze Bodenwellen ordentlich ab. Nur die Vorderachse wirkt gelegentlich etwas nervös. Einzelhindernisse spürt man etwas deutlicher. Stuckern oder Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen. In schnell durchfahrenen Kurven ist die Seitenneigung gut gedämpft. Bei voller Beladung schwingt die Karosserie mehr nach, andererseits wird sie von kleinen Unebenheiten auch weniger direkt angeregt. Kopfsteinpflaster hat kaum negativen Einfluss auf den Fahrkomfort.

2,1 Sitze

Auch beim Sitzkomfort gibt der i40 ein gutes Bild ab.

+ Der i40 bietet in der Ausstattungslinie Premium elektrisch einstellbare Vordersitze mit Lordosenstützen, die allerdings nicht in der Höhe einstellbar sind. Sitzhöhe und -neigung können justiert werden. Die Sitze sind bequem gepolstert. Eine Sitzlüftung verhindert, dass man auf den Lederbezügen arg schwitzt. Die Konturen der Sitzflächen sind körpergerecht gestaltet, wobei die Flächen aber länger sein könnten. Die Lehnen sind ausreichend hoch und bieten dem Rücken einen recht festen Halt. Der Fahrer sitzt entspannt, sein linker Fuß findet eine gut nutzbare Ablage.

- Im Fond sind die Lehnen- und Flächenkonturen nur ausreichend geformt, so dass kaum Seitenhalt vorhanden ist. Auf der Rücksitzbank leidet die Oberschenkelunterstützung aufgrund des relativ geringen Abstands der Sitzfläche zum Fahrzeugboden.

1,9 Innengeräusch

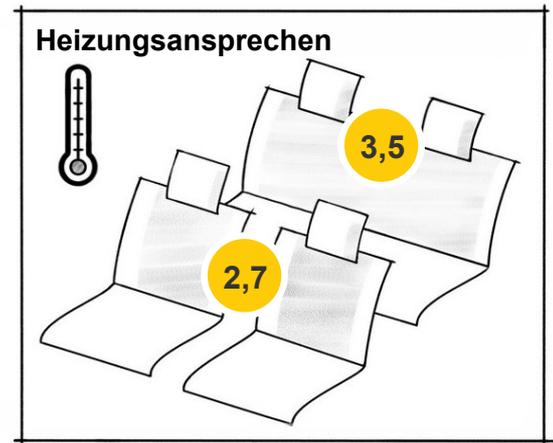
Im Innenraum geht es leise zu.

+ Der Geräuschpegel ist bei 130 km/h gering (67,6 dB (A)). Der Motor fällt über einen weiten Drehzahlbereich kaum auf. Angenehm sind die geringen Windgeräusche. Auch sonstige Fahrgeräusche halten sich im Rahmen.

2,5 Klimatisierung

Heizansprechen und -leistung sind vorn wie hinten zufriedenstellend.

⊕ Der i40 verfügt serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Pollenfilter. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt regeln. Die Luftmenge kann individuell nach oben, Mitte und unten reguliert werden. Man kann aber die Klimaregelung auch der gut funktionierenden Automatik überlassen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Die Motorleistung reicht für zügiges Vorankommen.

⊕ Der 1,7-l-Dieselmotor weist insgesamt gute Fahrleistungen auf. Das volle Drehmoment ist aber erst bei Drehzahlen ab 2.000 U/min spürbar. Die eher kürzere Getriebeübersetzung hilft beim Beschleunigen in den oberen Gängen. In 5,9 Sekunden sprintet der Hyundai von von 60 auf 100 km/h. Die Durchzugskraft überzeugt.

2,3 Laufkultur

Der Dieselmotor läuft recht ruhig und vibrationsarm.

⊕ Die Geräuschkulisse steigt im Innenraum lediglich im höheren Drehzahlbereich aufgrund des harten Verbrennungsprinzips etwas an. Brummgeräusche sind kaum zu vernehmen.

1,7 Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe erfreut vor allem durch Präzision.

⊕ Die Gangwechsel können knackig und sauber vollzogen werden. Die Schaltwege fallen nicht zu lange aus. Der Rückwärtsgang lässt sich leicht und nur durch Betätigung eines Sicherheitsschalters am Schaltknäuf einlegen. Eine Schaltempfehlung weist den Fahrer auf sinnvolle Gangwechsel hin. Die Kupplung lässt sich fein dosieren. Trotzdem gehört zum Anfahren etwas Fingerspitzengefühl - dem Motor fehlt es unten herum an Kraft. Ab Berg wird das Auto selbständig festgehalten, wodurch das Anfahren vereinfacht wird.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das sechsstufige Schaltgetriebe ist stimmig übersetzt. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen fallen gleichmäßig aus. Insgesamt hat Hyundai eine eher kurze Gesamtübersetzung gewählt, mit der der Motor sehr gut zurecht kommt. Gerade auf der Autobahn liegen die Drehzahlen dadurch aber etwas höher.

2,1

FAHREIGENSCHAFTEN

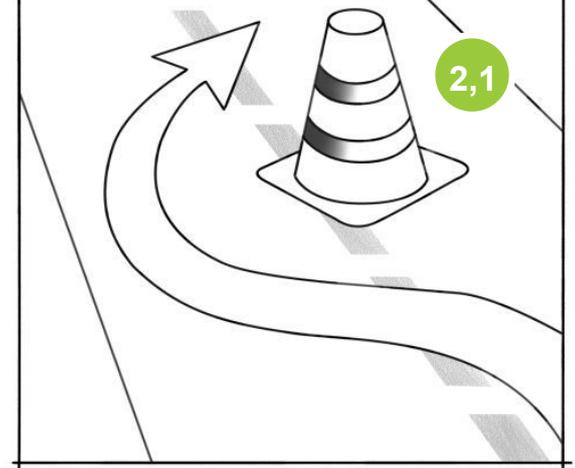
2,1

Fahrstabilität

Der i40 verhält sich im Grenzbereich gut kontrollierbar und sicher.

⊕ Der Hyundai bleibt stabil in der Spur und lässt sich von Längsrillen kaum beeindrucken. Dank der elektronischen Traktionskontrolle werden auf weniger griffigem Untergrund durchdrehende Räder eingebremst. Beim ADAC Ausweichtest lenkt der i40 zunächst leicht untersteuernd ein, zeigt aber beim anschließenden Gegenlenken ein deutliches Übersteuern. Dank ESP werden ein Gegenschlag und Schleudern beim Einlenken in die ursprüngliche Fahrrichtung vermieden. Prinzipiell ist das Kurvenverhalten leicht untersteuernd ausgelegt. Kurven können auch mit hoher Geschwindigkeit sicher durchfahren werden. Auf Lastwechsel reagiert die Limousine gelassen, tendiert nur sanft zum Übersteuern. Das ESP dürfte etwas früher eingreifen, Gefahrenmomente entstehen aber nicht.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,4

Lenkung*

Die Rückmeldung an den Fahrer fehlt etwas, sonst gibt es an der Lenkung nicht viel auszusetzen. Der Wendekreis könnte mit 11,6 m etwas kleiner sein.

⊕ Die Lenkung spricht auch bei kleinen Lenkwinkeln spontan an, beide Achsen bauen tapfer Seitenführung auf. Die Präzision der Lenkung geht soweit in Ordnung, der Fahrer wünscht sich aber etwas mehr Lenkgefühl. Die direkte Auslegung und der geringe Kraftaufwand, auch bei niedrigen Geschwindigkeiten, erleichtern das Rangieren.

1,8

Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich kräftig und standhaft.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Hyundai durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Hankook Ventus Prime 2 der Größe 215/50 R17 95V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich recht fein dosieren. Während des Bremsvorgangs bleibt das Fahrzeug sauber in der Spur.

2,1 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Sicherheitsausstattung geht für diese Fahrzeugklasse vollkommen in Ordnung.

+ Der Hyundai i40 ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätssystem (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Dank Startstoppfunktion kann der Motor nur bei betätigter Kupplung angelassen werden. Zudem verfügt der Wagen über besonders helle LED Tagfahr- und Rückleuchten. Es gibt separate Leuchten vorne, die als Abbiegelicht eingesetzt werden. Ebenso ist dynamisches Kurvenlicht erhältlich. Gegen Aufpreis wird der Reifenluftdruck automatisch überwacht. Bei einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und warnt den nachfolgenden Verkehr. In den vorderen Türen sind Rückleuchten verbaut, die besonders bei Dunkelheit auf den offenen Zustand der Türen hinweisen. In den hinteren Türen gibt's Reflektoren in der Türverkleidung. Serienmäßig kann die Höchstgeschwindigkeit per Speedlimiter begrenzt werden.

- Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, können die Blinker nicht mehr für die Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich sein kann.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

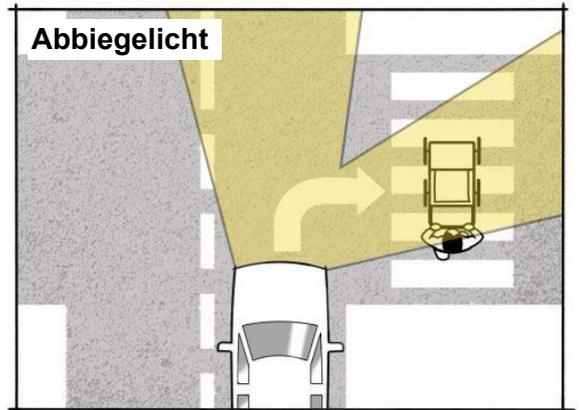
+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Hyundai i40 mit 33 von 36 Punkten fünf Sterne beim Insassenschutz (Test mit i40cw durchgeführt). Zu diesem guten Ergebnis tragen die Front-, Seiten- und Kopf-Airbags in der ersten Sitzreihe sowie der Knieairbag für den Fahrer bei. Gegen Aufpreis kann das optionale Relax-Paket (1.160 €) erworben werden, welches unter anderem auch über Seiten-Airbags im Fond verfügt. Für die Frontpassagiere gibt es Sicherheitsgurte mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Für diese Plätze ist auch ein Gurtwarner vorhanden. Zudem sind vorn aktive Kopfstützen verbaut, die in der Höhe Personen bis knapp 2 m Größe guten Schutz bieten.

- Hinten bieten die Kopfstützen nur bis 1,62 m großen Personen genügend Schutz. Auch der Abstand zum Kopf könnte deutlich kleiner sein. Für Warndreieck und Verbandskasten gibt es keine definierten Halter.

1,8 Kindersicherheit

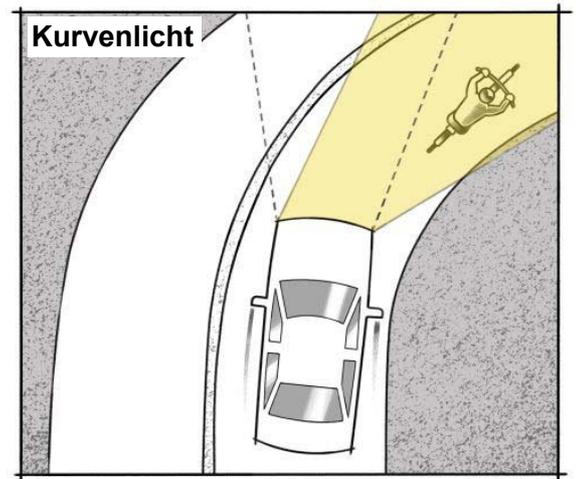
Um die Kindersicherheit ist es beim i40 gut bestellt. Nur der hintere Mittelsitz ist für Kinderrückhaltesysteme nicht geeignet.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

⊕ Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze über das Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) befestigen. Auf diesen Plätzen können die meisten Kinderrückhaltesysteme auch mit den Sicherheitsgurten stabil befestigt werden. Auf dem Beifahrersitz kann man ebenso rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist. Alle Fensteheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Im ADAC Crashtest erreicht der i40 42 von 49 Punkten (Test mit i40cw durchgeführt).

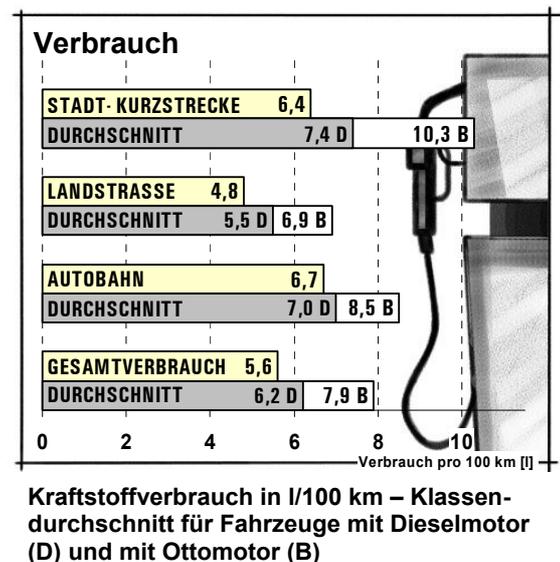
3,3 Fußgängerschutz

Da die Außenbereiche der Motorhaube noch zu aggressiv sind, erhält der i40 nur 16 von 36 Punkten und somit 2 Sterne (Test mit i40cw durchgeführt).

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Verbrauch des Hyundai i40 mit dem 1,7-l-CRDi und 100 kW/136 PS liegt ohne Start-Stopp-System bei 5,6 l Diesel pro 100 km. In einer niedrigeren Ausstattungsvariante kann das Abschaltssystem dazu bestellt werden, welches vor allem im Stadtverkehr deutliche Einsparungen bringt. Im Schnitt stößt der Hyundai 179 Gramm CO2 pro Kilometer aus (Berechnungsgrundlage well-to-wheel). Dies ergibt 29 Punkte im ADAC EcoTest. Innerorts verbraucht der Dieselmotor 6,4 l, außerorts 4,8 l und bei der Autobahnfahrt 6,7 l alle 100 km.



2,4 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß kann noch als gering betrachtet werden.

⊕ Der i40 erreicht 36 von 50 möglichen Punkten für seinen Schadstoffausstoß. Fasst man die Schadstoff- und CO2-Punkte zusammen, ergibt dies eine Gesamtzahl von 65 Punkten und damit nur drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,9 AUTOKOSTEN

2,5 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch. Da sich der i40 CRDi mit relativ kostengünstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, erhält er noch eine gute Bewertung der Betriebskosten.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Hyundai gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

3,1 Wertstabilität*

Dem i40 wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Als Kombi wäre er auch als Gebrauchtwagen beliebter.

2,8 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis von 31.680 € in der Premium-Ausstattung liegt nicht besonders niedrig. Um ein Ausstattungsniveau nach ADAC-Standard zu erreichen müssen weitere 2.400 Euro investiert werden.

3,4 Fixkosten*

Die KFZ-Steuer beträgt 209 Euro pro Jahr. Ungünstig liegt die Einstufung bei der Haftpflicht, das treibt die Fixkosten nach oben. Aber auch Teil- und Vollkasko kommen kaum günstiger.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse. Fast jede Einzelbewertung fällt durchschnittlich aus. Den günstigen Betriebskosten stehen teure Werkstattkosten gegenüber.

DIE MOTORVARIANTEN				
in der preisgünstigsten Modellversion				
TYP	1.6	2.0	1.7 CRDi (DPF)	1.7 CRDi (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1999	4/1685	4/1685
Leistung [kW (PS)]	99 (135)	130 (177)	85 (116)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	165/4850	213/4700	260/1250	330/2000
0-100 km/h[s]	11,6	9,7	12,9	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	213	192	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	6,8 S	4,6 D	4,7 D
CO2 [g/km]	149	159	122	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/19	16/20/19	19/21/22	19/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	110	138	185	189
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	607	694	589	665
Preis [Euro]	22.490	26.650	24.090	28.090

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1685 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/4,8/6,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	134 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	179 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4740/1815/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1575 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490 l/885 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1250 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	414 Euro
Monatliche Gesamtkosten	727 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/22
Grundpreis	31.680 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.400 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (Technik-Paket)	1.990 Euro°
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (Technik-Paket)	1.990 Euro°
Spurassistent (Technik-Paket)	1.990 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (Relax-Paket)	Serie/1.160 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1.510 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Glas-Hubdach (Panorama)	1.430 Euro°
Lackierung Metallic	500 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

AUTOKOSTEN

2,9

Betriebskosten*	2,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Anschaffung*	2,8
Fixkosten*	3,4
Monatliche Gesamtkosten*	2,6

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen