



## Hyundai Veloster 1.6 Turbo Premium Automatik

Viertüriges Coupé der unteren Mittelklasse  
(137 kW / 186 PS)

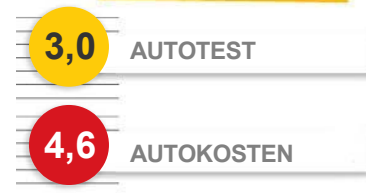
**D**er Hyundai Veloster will vor allem eins sein: ungewöhnlich und sportlich. Beides ist ihm gelungen: Durch eine Türe auf der Fahrer- und zwei auf der Beifahrerseite sticht das Coupé aus der Masse heraus. Vorteile bringt dieses Konzept beim Einsteigen hinten rechts. Es hilft aber nicht gegen die knappe Kopffreiheit im Fond, der nur für kleine Personen zumutbar ist. In der getesteten Turbo-Variante protzt das kleine Coupé mit fetten 18-Zoll-Felgen, weit ausgestellten Radhäusern und zwei armdicken Auspuffendrohren. Das schindet Eindruck. Der Turbomotor mit 187 PS sorgt dafür, dass im Fahrbetrieb auch gehalten wird, was die Optik verspricht. Schon bei niedrigen Drehzahlen schiebt der Koreaner kräftig an und sorgt für hohen Fahrspaß. Nicht ganz dazu passen mag die Sechsgang-Wandlerautomatik, die ihre Dienste zufriedenstellend verrichtet, aber kaum Sportlichkeit versprüht. Da stellt das manuelle Schaltgetriebe sicher die bessere Wahl dar, vor allem da der Veloster mit Automatikgetriebe durch seinen hohen Testverbrauch von 8,0 l/100 km und schlechte Abgaswerte beim EcoTest versagt. Insgesamt ist der Veloster kein praktisches, aber dafür ein auffälliges Fahrzeug, welches für Fahrspaß sorgt - aber mit 28.390 Euro ein schlechtes Preis/Leistungs-Verhältnis bietet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Honda CR-Z, VW Scirocco.

**+** kräftiger Motor, gute Fahreigenschaften, sehr gute Serienausstattung, vorne viel Platz

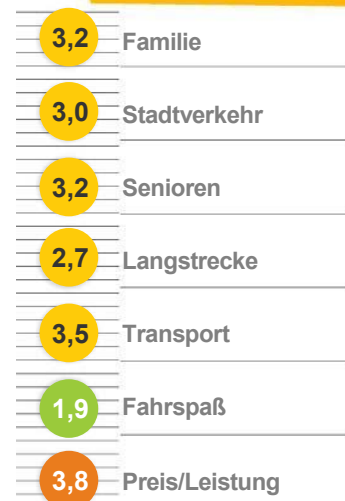
**-** sehr hoher Verbrauch, hoher Schadstoffausstoß, hinten wenig Platz, schlechte Rundumsicht, zu teuer



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: April 2013  
Text: D. Silvestro

Die Verarbeitung des kleinen Coupés geht insgesamt in Ordnung, bietet aber im Detail noch Raum für Verbesserungen. So zeigt sich die Karosserie auf den ersten Blick zwar sauber gefertigt, doch schaut man genau hin, fallen einem die schlampig geschweißten Türrahmen sowie nicht perfekt abgedichtete Bördelkanten auf. Auch im Kofferraum gibt es die ein oder andere Schlaperei - die Abdeckung des Kofferraumbodens sitzt nicht passgenau und fühlt sich billig an. Die Verarbeitung des Innenraums ist dagegen weitgehend tadellos auch wenn die verwendeten Materialien nicht immer ganz hochwertig wirken. Die nicht aufgeschäumten Kunststoffteile des Armaturenbretts und der Türverkleidungen fühlen sich hart und dadurch billig an. Aufgewertet wird das Cockpit durch alufarbene Blenden an Mittelkonsole, Armaturenbrett und Lenkrad. Zudem versprühen die in dieser Variante serienmäßigen Ledersitze mit eingesticktem "Turbo"-Schriftzug einen sportlichen und hochwertigen Gesamteindruck. Der Motorraum ist von unten nicht geschlossen und verschmutzt dadurch schnell. Im weiteren Verlauf zeigt sich der Unterboden weitgehend glattflächig, was Luftverwirbelungen reduziert.

- ⊕ Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet und die Schweller teilweise gegen Verkratzen geschützt. Eine Fehlbetankung mit Diesel- anstatt Superkraftstoff ist nicht möglich.
- ⊖ 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. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich über einen Hebel im Innenraum geöffnet werden. Die schwere Motorhaube lässt sich nur mit erhöhtem Kraftaufwand anheben, zudem wird sie anstatt mit einem Dämpfer nur von einem billigen Haltestab offen gehalten.

Die Alltagstauglichkeit des kleinen Coupés ist nicht besonders gut. Der Veloster bietet zwar vier vollwertige Sitzplätze, doch kann er weder bei der Zuladung bzw. Dachlast punkten, noch sind Anhänger erlaubt - bei einem Coupé ist das aber auch nicht wirklich zu erwarten.

- ⊕ Durch die recht kompakten Außenmaße mit einer Gesamtlänge von nur 4,25 m und der recht geringen Fahrzeugbreite (2,02 m inkl. Außenspiegel) zeigt sich das Fahrzeug auch bei engen Platzverhältnissen recht alltagstauglich. Der Hyundai ist serienmäßig mit einem Notrad ausgerüstet, welches im Falle einer Reifenpanne eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglicht.
- ⊖ Der Kraftstofftank fasst zwar passable 50 l, aufgrund des hohen Verbrauchs fällt die Reichweite mit ca. 625 km nicht besonders großzügig aus. Die maximale Zuladung beträgt lediglich 410 kg. Angaben zu zulässigen Dachlasten sind weder in den technischen Daten noch in der Betriebsanleitung zu finden - es muss davon ausgegangen werden, dass deshalb keine Dachlast erlaubt ist. Anhängelasten sind beim dem kleinen Coupé nicht erlaubt. Die Ersatzradmulde ist zu klein, wodurch zwar das Notrad in die Mulde passt, im Falle einer Reifenpanne aber nicht das defekte Rad.

## 3,2 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. Auch Abbiege- oder Kurvenlicht ist nicht erhältlich.

⊕ Die großen Außenspiegel geben ein gutes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs - es fehlt ihnen aber an einem asphärischen Bereich, der Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser sichtbar machen würde. 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 noch zufriedenstellend 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. Das Sichtfeld der ohnehin kleine Innenspiegel wird durch den quer über die Heckscheibe verlaufenden Spoiler weiter eingeschränkt. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich.

## 3,1 Ein-/Ausstieg

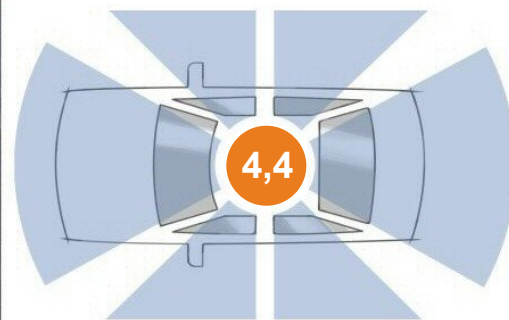
In der Premium-Version verfügt der Veloster über einen schlüssellosen Zugang. Über Knöpfe an den Türgriffen kann das Auto auf- und zugeschlossen werden. Günstig für den Zustieg vorn ist der sehr niedrige Schweller, auch die Sitzhöhe ist akzeptabel. Von Nachteil sind die breiten Schweller. Hinten rechts 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.

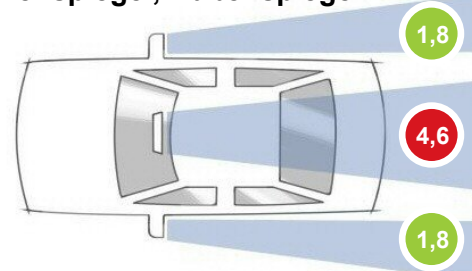
## 3,6 Kofferraum-Volumen\*

Im Kofferraum des Veloster finden im Normalfall 285 l Gepäck Platz (bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Abdeckung passen bis zum Dach nur rund 50 l mehr Gepäck in den Kofferraum (335 l), da die Heckscheibe sehr schräg steht. Klappt man die Rücksitzlehnen um, vergrößert sich das Volumen auf 645 Liter (gemessen bis Fensterunterkante), bzw. auf 1.000 l wenn man das Fahrzeug bis zum Dach belädt.

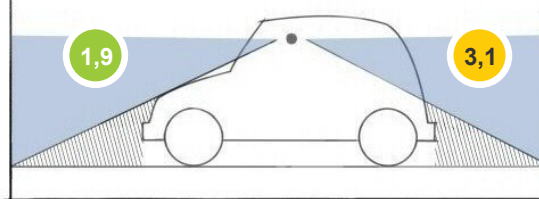
### Rundumsicht



### 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.



Der Kofferraum liegt mit 285 l Volumen im klassenüblichen Niveau.

---

## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffmulde ist griffgünstig in der Kofferraumklappenverkleidung untergebracht. Die große Heckklappe öffnet weit genug, damit sich auch große Personen nicht den Kopf anstoßen. Es wird eine recht große Ladeöffnung freigegeben. Das Gepäckabteil ist insgesamt zweckmäßig und gut nutzbar. Nur die Kofferraumbeleuchtung fällt spärlich aus.

– Das Gepäck muss außen über die etwa 83 cm hohe Ladekante gehoben werden - zudem stört zwischen Ladekante und Kofferraumboden eine knapp 31 cm hohe Stufe - das ist sehr unpraktisch im Alltag und beim Ein-/Ausladen von schwerem Gepäck oder Getränkeboxen. In den Kofferraum passen bis zu fünf Standard-Getränkeboxen. 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.

---

## 2,7 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

Ein wenig Orientierungszeit benötigt man im Veloster-Cockpit schon. Viele Tasten sind dem schnittigen Design untergeordnet, wodurch die Ergonomie etwas leidet. Eine Auf-/Abwärtsautomatik der elektrischen Fensterheber gibt es nur für das Fahrerfenster. Lediglich dieses besitzt auch einen Fenstereinklemmschutz.

+ 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 und sind auch bei Dunkelheit gut ablesbar. Das Abblendlicht wird automatisch gesteuert (Serie). Die Bedienelemente der Klimaautomatik liegen angenehm hoch, sie lässt insgesamt gut bedienen, auch wenn die Einstellungen der Klimaanlage nicht dauerhaft angezeigt werden (wird nach kurz Zeit im Navidisplay wieder ausgeblendet). Im Innenraum gibt es zahlreiche Ablagen (u.a. Lehnentasche), aber keine wirklich großen. 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 (im Testwagen verbaut).



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

---

## 2,2 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. Das subjektive Raumgefühl geht noch in Ordnung, wird aber vor allem von der hohen Seitenlinie und den schräg verlaufenden A-Säulen eingeschränkt.

---

## 4,5 Raumangebot hinten\*

⊕ Hinten können nur bis gut 1,70 m große Personen vernünftig sitzen, weil vor allem die Kopffreiheit sehr knapp ausfällt. Die Beinfreiheit würde auch für größere Personen ausreichen (wenn Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind). Durch die geringe Kopffreiheit und die hohe Seitenlinie der Karosserie ergibt sich auf der Rückbank ein eingeengtes Raumgefühl.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung.

---

## 2,7 KOMFORT

---

### 2,8 Federung

Die straffe Fahrwerksabstimmung des Veloster passt zum sportlichen Charakter bietet aber im Alltag keinen besonders guten Komfort. Kurzwellige Fahrbahn und Einzelhindernisse dringen deutlich zu den Insassen durch und schmälern den Komfort deutlich. Querfugen dringen auch akustisch bis in den Innenraum durch. Feine Fahrbahnunebenheiten werden zudem ständig den Passagieren mitgeteilt. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt oder auf Kopfsteinpflaster geht noch in Ordnung.

⊕ Lange Bodenwellen bringen das Fahrzeug nicht aus Ruhe. Auch 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

⊕ In der getesteten Ausstattung lässt sich der Fahrersitz elektrisch in der Höhe und Neigung einstellen. In Verbindung mit dem großen Einstellbereich des Lenkrads finden Personen unterschiedlicher Statur schnell eine angenehme Sitzposition. Beide Vordersitze sind körpergerecht geformt, unterstützen den Rückenbereich auch auf langen Fahrten und sorgen für guten Seitenhalt. Etwas zu straff fällt die Polsterung aus, was auch an dem Lederbezug in dieser Ausstattung liegen kann. 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. Auf dem Lederbezug kommt man auf längeren Fahrten und warmen Temperaturen schnell zum Schwitzen. Immerhin sind die Ledersitze teilweise perforiert, was dem Schwitzen zumindest etwas entgegenwirkt.

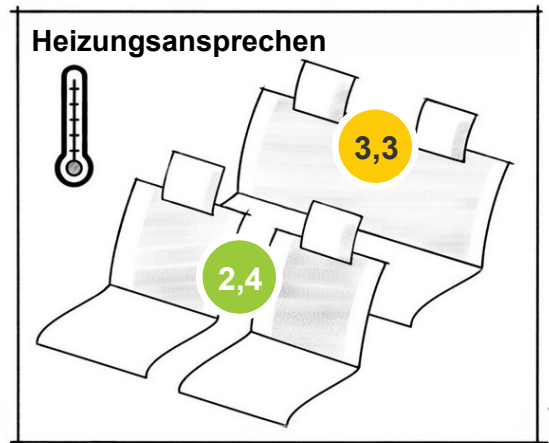
## 3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel geht bei Autobahntempo (bis 130 km/h) gradeso in Ordnung. Das ermittelte Geräuschniveau liegt bei 70,1 dB(A). Windgeräusche werden erst bei hohen Geschwindigkeiten dominant. Abrollgeräusche bleiben weitgehend im Hintergrund. Der Motor zeigt sich zwar stets akustisch leicht präsent, wirkt aber im normalen Fahrbetrieb nie störend.

## 3,0 Klimatisierung

Die Heizung spricht vorne spontan an und zeigt eine gute 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.



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

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

## 1,3 Fahrleistungen\*

⊕ Mit dem 1,6 l großen Turbomotor lassen sich flotte Fahrleistungen realisieren. Die 186 PS und das über ein weites Drehzahlband anliegende maximale Drehmoment von 265 Nm (1.500 - 4.500 1/min) sorgen dafür, dass der rund 1,3 t schwere Veloster Turbo in lediglich 4,4 s von 60 auf 100 km/h beschleunigt (bei Kickdown). Überholmanöver lassen sich so sehr flott absolvieren. In Verbindung mit der optionalen Automatik gibt Hyundai eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h von 8,1 s an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 214 km/h. Insgesamt vermittelt das dynamische Coupé durchaus Fahrspaß, die etwas träge Automatik mag aber nicht so ganz zum Veloster passen.

## 2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Turbomotors geht insgesamt in Ordnung. Der Motor läuft über einen weiten Drehzahlbereich kultiviert, es treten kaum Vibrationen oder Brummfrequenzen auf. Lediglich bei hohen Drehzahlen, die mit der Automatik auch oft angesteuert werden, neigt der Motor zu leichtem Dröhnen.

## 2,6 Schaltung

Die optionale Sechsgang-Automatik schaltet zwar insgesamt recht weich und harmonisch, mag aber trotzdem nicht ganz zum sportlichen Charakter des Fahrzeugs passen. Bei etwas höherer Leistungsabforderung neigt die Automatik dazu, sofort in einen niedrigen Gang zu schalten und dann nahe am Drehzahlbegrenzer bis in den roten Bereich zu drehen.

Eine etwas bessere Ausnutzung des hohen Drehmoments wäre sicher die bessere und nervenschonendere Alternative gewesen. Die Schaltvorgänge werden recht schnell vollzogen, kommen aber nicht an die Spontanität eines Doppelkupplungsgetriebes heran. Die Gänge können auch manuell via Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Hier reagiert die Automatik zufriedenstellend schnell nach dem Zug am Schaltpaddel die Gänge - im Sportwagenbereich gibt es aber auch hier spontaner ansprechende Automatikgetriebe. Nicht perfekt ist das Verhalten beim Anfahren. Speziell nach dem Kaltstart funktioniert die Kriechfunktion des Automatikgetriebes nicht perfekt. Das Fahrzeug schießt dann förmlich nach vorne, sobald man den Fuß von der Bremse nimmt. Das wirkt unausgereift und kann beim Rangieren auch mal schnell gefährlich werden. Den Rückwärtsgang kann man leicht einlegen, aber auch hier herrscht das Problem mit der zu giftig ansprechenden Kriechfunktion.

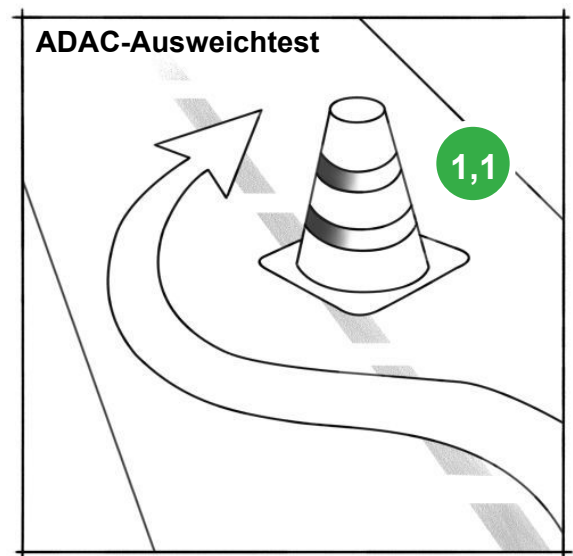
## 2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Sechsgang-Automatik passen gut zum Motor, die Sprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß. Die für diesen leistungsstarken Motor fast etwas zu kurze Gesamtübersetzung sorgt zwar für eine gewisse Agilität, doch liegen dadurch auch die Drehzahlen recht hoch. Auf der Autobahn (130 km/h) dreht der Motor mit knapp 3.200 1/min. Ein zusätzlicher siebter Gang wäre sicher eine sinnvolle Ergänzung gewesen.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 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 hervorragendes Ergebnis und bleibt einwandfrei beherrschbar. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit liegt entsprechend hoch. Lediglich das deutliche Lenkungsverhärten beim schnellen Gegenlenken stört. Auf weniger griffiger Fahrbahn unterstützt die serienmäßige Traktionskontrolle beim Beschleunigen, es fehlt jedoch eine Sperre, was dafür sorgt, dass das kurveninnere Vorderrad bei starkem Beschleunigen aus der Kurve schnell zum Durchdrehen neigt. Der Grenzbereich in schnell durchfahrenen Kurven liegt hoch, kündigt sich mit leichtem Untersteuern an und dem Fahrer bleiben noch genügend Reserven um zu reagieren. Mit diesem Fahrverhalten kommen auch weniger geübte Fahrer gut zurecht. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt der Hyundai Veloster zwar leichte Lastwechselreaktionen, doch sind diese auch dank des rechtzeitig eingreifenden ESP weitgehend unkritisch.



**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.**

## 2,5 Lenkung\*

⊕ Insgesamt kann die Lenkung des Veloster überzeugen, auch wenn man sich bei einem Sportwagen um die Mittellage ein etwas präziseres Ansprechen wünschen würde. Um die Mittellage fühlt sich die Lenkung etwas schwammig an und es werden leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut.

Das hat zur Folge, dass man bei kleinen Lenkwinkeln oft leicht korrigieren muss. Sobald man die Mittellage aber verlassen hat und mit etwas größeren Lenkwinkeln arbeitet, kann die Lenkung überzeugen. Sie gibt dem Fahrer eine gute Fahrbahnrückmeldung und spricht dann präzise an, wodurch man das kleine Coupé zielgenau durch Kurven dirigieren kann. Dank der recht direkten Lenkübersetzung hält sich der Lenkaufwand in engen Kurven oder beim Rangieren in Grenzen. Hier gefällt auch der geringe Kraftaufwand, den man zum Kurbeln am Lenkrad benötigt.

➖ Noch nicht perfekt ist der Wendekreis, den der Veloster benötigt. Dieser liegt mit 11,3 m geradeso im zufriedenstellenden Bereich seiner Fahrzeugklasse.

---

## 3,1 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Hyundai Veloster durchschnittlich 39,1 m - kein rühmenswertes Ergebnis für einen Sportwagen (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Hankook Ventus Prime2 85V der Größe 215/40 R18). Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich insgesamt gut dosieren, spricht aber gelegentlich leicht verzögert an. Bei einer Bremsung in der Kurve neigt der Veloster zu leichtem Nachdrängen mit dem Heck, bleibt aber trotzdem problemlos beherrschbar.

---

## 2,6 SICHERHEIT

---

### 2,7 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. Bei einer starken Bremsung blinken die Bremsleuchten in erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen.

➖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage sind die Blinker außer Funktion, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht angezeigt werden. Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt und im Notfall nicht schnell genug zu finden. In den Türen sind keine Reflektoren vorhanden, die bei Dunkelheit vor geöffneten Türen warnen.

---

### 2,3 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. An den vorderen 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.

➖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis 1,60 m Größe, immerhin ist der Abstand zum Dach recht gering, so dass es eine zusätzliche Abstützfunktion vom Dach übernommen werden kann. Zu groß ist aber der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze. Das Warndreieck und der Verbandskasten besitzen keinen festen Halter und können so im Notfall nicht schnell genug aufgefunden werden.



## 2,5 Kindersicherheit

Auf den beiden Rücksitzen lassen sich Kindersitze zufriedenstellend befestigen. Neben Isofix finden man auch Ankerhaken ab Bord. Die Isofix-Haken sind aber im Sitzpolster versenkt und nicht ideal erreichbar. Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist nicht ideal. Der rechte Rücksitz ist durch die zusätzliche hintere Tür noch akzeptabel erreichbar, auch wenn man durch den schmalen Türausschnitt den Kindersitz kaum auf den Rücksitz buxieren kann. Kaum erreichbar ist der linke Rücksitz, da man über den geklappten Fahrersitz kaum nach hinten gelangt um die Gurte zu fixieren. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte aber nicht ideal.

⊕ Den Beifahrerairbag kann man mittels Zündschlüssel deaktivieren (Serie), dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze transportiert werden. Laut Betriebsanleitung sind sowohl hinten als auch auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzklassen erlaubt.

⊖ Dem Fensterheber hinten rechts fehlt ein Einklemmschutz. Hoher Kindersitze können auf der Rückbank am flach verlaufenden Dach anstoßen.

## 3,5 Fußgängerschutz

Ein Crash-Ergebnis 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 gibt es kein aktives Fußgängerschutzsystem.

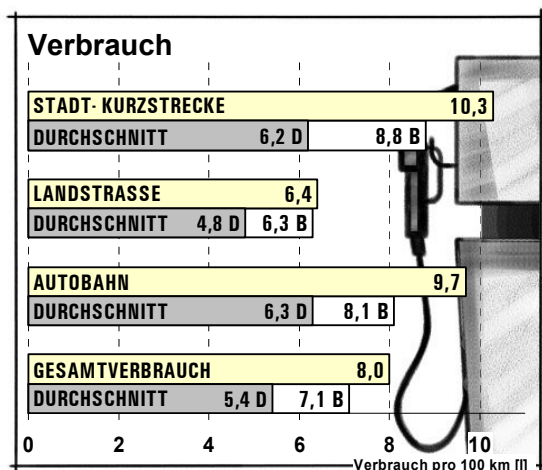
## 4,2 UMWELT/ECOTEST

### 4,8 Verbrauch/CO2\*

⊖ Der 1,6 l Turbomotor kann in Verbindung mit dem Automatikgetriebe beim Verbrauch nicht überzeugen. Mit einer CO2-Bilanz von 214 g/km kommt der Veloster Turbo nicht über 10 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest hinaus. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei hohen 8,0 l/100 km. Vor allem der Stadtverbrauch fällt nicht mehr zeitgemäß aus: 10,8 l/100 km sind für ein Fahrzeug in dieser Klasse nicht akzeptabel. Außerorts sind es 6,4 l und auf der Autobahn 9,7 l pro 100 km.

### 3,5 Schadstoffe

⊖ Auch bei den Schadstoffen kann der Veloster Turbo nicht überzeugen. Der CO-Ausstoß fällt schon im Zulassungszyklus hoch aus, steigt unter Last im Autobahnzyklus weiter an. Zusätzlich zeigt der Vierzylindermotor mit Direkteinspritzung einen erhöhten Feinstaubpartikel-Ausstoß. In der Summe reicht das bei den Schadstoffen nur für 25 Punkte was im Gesamtergebnis zur Folge hat, dass der Veloster Turbo mit mageren 35 Punkten geradeso zwei Sterne im EcoTest erreicht.



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

## 4,6 AUTOKOSTEN

## 5,5 Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch hoch ausfällt, liegen auch die Betriebskosten im sehr ungünstigen Bereich.

## 4,7 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.

## 3,5 Wertstabilität\*

Dem Veloster Turbo kann eine durchschnittliche Wertstabilität prognostiziert werden. Das dynamische Design wird vor allem die jüngere Käuferschicht ansprechen. Nicht zeitgemäß sind dagegen der sehr hohe Verbrauch und die fehlenden Spritsparmaßnahmen.

## 4,4 Kosten für Anschaffung\*

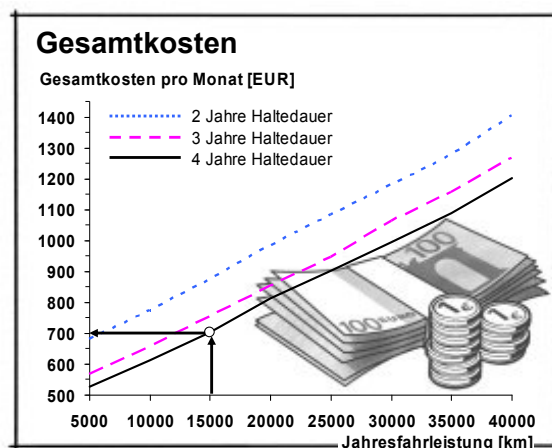
– Die getestete Variante zeigt sich zwar sehr gut ausgestattet, zählt aber mit einem Preis von 28.390 Euro nicht zu den Schnäppchen seiner Klasse. Neben Klimaautomatik, Ledersitze oder Einparkhilfe findet man sogar ein Navigationssystem mit Rückfahrkamera serienmäßig an Bord.

## 3,7 Fixkosten\*

Die jährliche Steuerlast liegt bei nicht gerade niedrigen 160 Euro. Zudem fallen die Versicherungseinstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung ungünstig aus (VK:20; TK:21). Einzig die Haftpflicht liegt noch im akzeptablen Bereich (KH:17).

## 4,9 Monatliche Gesamtkosten\*

– Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten schneidet der Hyundai Veloster Turbo sehr schlecht ab. Das liegt nicht zuletzt am hohen Anschaffungspreis sowie den hohen Betriebskosten die aufgrund des ungünstigen Verbrauchs enorm ausfallen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 703 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI	1.6 Turbo
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	137 (186)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	167/4850	265/4500
0-100 km/h[s]	9,7	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	214
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	6,9 S
CO2 [g/km]	148	157
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/21	17/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	108	126
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	586	643
Preis [Euro]	20.090	24.790

### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1591 ccm
Leistung	137 kW (186 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	265 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/40R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/40R18V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,25/11,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,3/6,4/9,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	174 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>214 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,1 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4250/1805/1399 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2015 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1340 kg/410 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>285 l/645 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>625 km</b>
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>180 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>70 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>109 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>344 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>703 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/21
Grundpreis	28.390 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 2013 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 01.03.2013 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.400 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Regensensor	nicht erhältlich
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	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheiz-, anklappbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach	1.200 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**3,0**

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

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