



Hyundai i40 Kombi 1.7 CRDi blue Premium DCT

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (104 kW / 141 PS)

Hyundai hat sein Mittelklassemodell aufgefrischt. Dies ist vor allem an der neu gestalteten Front samt den Scheinwerfern erkennbar. Doch neben optischen Retuschen wurde der i40 auch technisch überarbeitet. So gibt es nun Bi-Xenonlicht sowie einen Fernlichtassistenten - beides aber erst ab der Ausstattungsvariante Style und nur für den getesteten Premium serienmäßig. Dieser besitzt darüber hinaus adaptive Stoßdämpfer, deren Kennlinie vom Fahrer verändert werden kann - aber nur an der Hinterachse. Vorn gibt es konventionelle Dämpfer. Der Federungskomfort geht insgesamt in Ordnung, man merkt aber schon, dass die Vorderachse etwas steifbeiniger anspricht. Erstmals erhältlich ist für den Hyundai i40 ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT), doch auch nur in Kombination mit dem im Testwagen verbauten 1.7 l Selbstzünder mit 104 kW. Der Motor reicht im Alltag vollkommen aus, wirkt aber beim Beschleunigen aus dem Drehzahlkeller heraus etwas träge. Das Getriebe realisiert schnelle Schaltvorgänge, leitet den Gangwechsel teils aber unnötig spät ein. Obwohl der Motor die Euro6-Norm einhält, lässt der Hyundai im EcoTest Federn. Der Verbrauch aus 100 km liegt mit sechs Litern hoch, und der NOx-Ausstoß steigt im Autobahnzyklus übermäßig an - das Resultat ist nur einer von fünf Sternen. Das Angebot an sicherheitsrelevanten Systemen wurde erweitert, und beim Premium sind sogar alle Optionen serienmäßig an Bord. Dazu gehören u. a. ein Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung. Ein Notbremsystem, wie es bei vielen anderen Fahrzeugen in dieser Klasse erhältlich ist, gibt es für den i40 aber nicht. Unverändert großzügig sind die Platzverhältnisse sowohl im Innen- als auch im Kofferraum geblieben. Ein Anschaffungspreis von 40.080 Euro geht angesichts der umfangreichen Serienausstattung in Ordnung. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo Turnier, Mazda 6 Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, VW Passat Variant.

⊕ gutes Platzangebot, umfangreiche Serienausstattung, fünf Jahre Garantie

⊖ Schwächen im Ausweichtest, erhöhte Stickoxidemissionen, kein autonomes Notbremsystem erhältlich, mangelhafter Fußgängerschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **2,5**

Zielgruppencheck

 Familie **2,7**

 Stadtverkehr **3,7**

 Senioren **2,9**

 Langstrecke **3,0**

 Transport **2,3**

 Fahrspaß **3,6**

 Preis/Leistung **2,8**

EcoTest 

2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

Die Karosserie des Hyundai i40 Kombi ist bis auf ein paar Nachlässigkeiten gut gelungen. So sind die Türen mehrteilig ausgeführt und die Schweißverbindungen deutlich sichtbar. Darüber hinaus scheppern die herunter gelassenen Seitenfenster in den Türen, wenn man diese schließt.

3,0

Alltagstauglichkeit

Im Kombi finden bis zu fünf Personen (Fondmittelsitz nur als Notsitz nutzbar) Platz. Die zulässige Zuladung liegt bei 510 kg. Die erlaubte Stützlast liegt beim getesteten Modell bei 70 kg (mit Schaltgetriebe 80 kg). Die Parkplatzsuche fällt beim 4,78 m langen und 2,1 m (inkl. Außenspiegel) breiten Kombi in engen Innenstädten unter Umständen nicht leicht und auch der Wendekreis von 11,7 m schränkt die Beweglichkeit ein.

⊕ Dank eines Tankvolumens von 70 l lassen sich Reichweiten von bis zu 1.165 km ohne Tankstopp

2,7

Licht und Sicht

Die Karosserie des Kombis lässt sich nicht besonders gut abschätzen, da sich die Front dem Blick des Fahrers entzieht und der Heckabschluss flach verläuft. Zudem ist die Sicht nach schräg vorn und schräg hinten durch die breiten Dachsäulen stark eingeschränkt. Unter der kleinen Heckscheibe leidet auch das Sichtfeld im Innenspiegel.



Aufgrund der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante ist der i40 serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern samt automatischer Leuchtweitenregulierung und Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet, bei den niedrigeren Ausstattungen gehören Halogenscheinwerfer zum Serienumfang. Das Licht punktet mit einer guten Ausleuchtung

Der Innenraum zeigt sich akkurat gefertigt, die verwendeten Materialien überzeugen aber nicht auf ganzer Linie. Zum Teil sind die Kunststoffe hart und kratzempfindlich. Positiv fällt der nahezu vollständig verkleidete Unterboden auf, wodurch Luftwirbel reduziert werden.

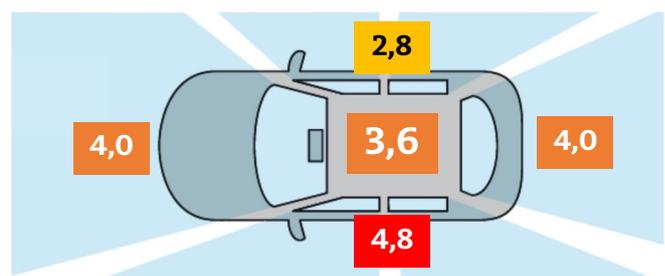
zurücklegen. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten bis 100 kg befördert werden.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen fehlt, wodurch der Tank mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord, Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich. Kritik verdient Hyundai zudem, da weder ein optionales Reserve- noch ein Notrad angeboten werden.

und schwenkt in Kurven mit, wodurch der Fahrbahnverlauf besser ausgeleuchtet wird. Darüber hinaus ist das Fernlicht sensorgesteuert - es wird entsprechend der Verkehrslage automatisch auf- und abgeblendet.

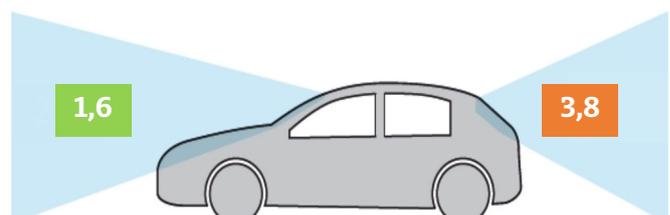
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Am Heck sind serienmäßig reaktionsschnelle LED-Heckleuchten verbaut. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel serienmäßig ab.

Beim Rangieren gibt es ab der zweiten Ausstattungsvariante serienmäßig Parksensoren vorn und hinten - für die Basisausstattung werden diese allerdings erst gar nicht angeboten. Beim Style und Premium hilft zusätzlich eine

Rückfahrkamera (Serie) beim Rangieren. Während beim Premium ein Einparkassistent zum Serienumfang gehört, ist er für die anderen Ausstattungsvarianten unverständlicherweise nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist eine Fahrtrichtungsanzeige nicht möglich, was beim Abschleppen von Nachteil ist.

2,6 Ein-/Ausstieg

Aufgrund der tendenziell niedrigen Sitzposition, des breit dimensionierten Schwellers und der flach verlaufenden A-Säule steigt man vorn zufriedenstellend ein und aus. In den Fond gelangt man recht ordentlich, auch wenn die Sitzbank hier ebenfalls tief positioniert ist und der Einstiegsbereich im Fußraum etwas üppiger dimensioniert sein dürfte. Immerhin helfen Haltegriffe über allen Türen beim Ein-/Aussteigen.

Die Türen öffnen weit, die Haltekräfte der Arretierungen

dürften allerdings höher sein, um die Türen an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Der i40 Premium ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

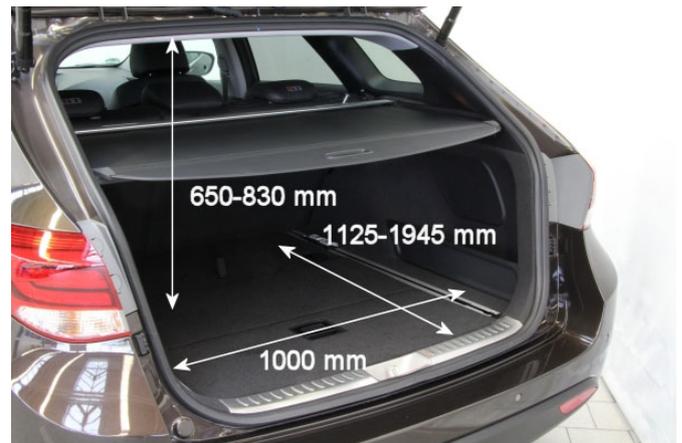
1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Das gemessene Kofferraum-Volumen beträgt mindestens 470 l und maximal 1.410 l. Bei nicht umgeklappter Rücksitzlehne passen bis unter das Dach 645 l bzw. 13 Getränkeboxen hinein.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet elektrisch, steht man mit dem Schlüssel hinter dem Fahrzeug, dann auch selbstständig. Sie besitzt eine Einstellmöglichkeit der Öffnungshöhe, dürfte insgesamt aber deutlich weiter aufschwingen. Aufgrund der mitunter massiven Innenverkleidung können nur Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 m aufrecht darunter stehen.

⊕ Dank der großen Kofferraumöffnung und des praktischen Formats lässt sich der große Kofferraum gut nutzen, nur der flach abfallende Heckabschluss ist nicht ideal. Der Ladeboden ist nahezu eben zur Ladekante, und letztere liegt nur knapp 62 cm über der Fahrbahn, wodurch



Mit 470 l Kofferraumvolumen bleiben auch im Familienurlaub kaum Wünsche offen.

man das Ladegut zum Ein-/Ausladen nicht weit anheben muss.

⊖ Eine Verstaumöglichkeit für das ausgebaute Kofferraumrollo fehlt.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich zwar vom Kofferraum aus entriegeln, fällt dann aber nicht selbstständig nach vorn um. Dazu muss man manuell nachhelfen.

⊕ Das Ladeabteil kann bei allen Ausstattungsvarianten mit einem serienmäßigen Netz vom Passagierraum

getrennt werden, was die Insassensicherheit bei einem Unfall erhöht. Kleine Utensilien können jeweils in einem kleinen Fach links und rechts im Kofferraum sowie unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Darüber hinaus gibt es für die zwei höchsten Ausstattungsvarianten verschiebbare Zurrösen sowie ein Netz im Kofferraum.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell justiert werden, wenn auch der Längsbereich etwas größer sein dürfte. Die Sitze lassen sich elektrisch anpassen. Der Fahrersitz hat sogar eine Memoryfunktion mit zwei Speicherständen.

Das Cockpit wirkt auf den ersten Blick etwas unübersichtlich, was an den vielen Schaltern am Lenkrad und auf dem Armaturenbrett liegt. Zudem sind einzelne Funktionsgruppen wie Radio und Klimatisierung nicht klar voneinander getrennt, was zur Folge hat, dass man anfangs einige Schalter erst suchen muss. Hat man sich mit dem Bediensystem auseinandergesetzt, fällt die Bedienung der Grundfunktionen leicht.

⊕ Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und die Skalierung ist sinnvoll gewählt, wodurch es sich einwandfrei ablesen lässt. Für wichtige Betriebszustände gibt es Kontroll- bzw. Informationsanzeigen. Ebenfalls gut angeordnet zeigt sich das Sieben-Zoll-Touch-Display. Die Schaltflächen sind klar gezeichnet

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der i40 Premium bietet eine ordentliche Konnektivität, zumal alle verfügbaren Systeme ab Werk an Bord sind. Zur Verfügung stehen u. a. ein Radio samt DAB-Empfang und CD-Player, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Sprachsteuerung. Das Infinity-Soundsystem bietet einen klaren Klang, reicht aber nicht an andere High-End-Systeme hin. Android-Mobiltelefone können via App mit dem Infotainmentsystem verbunden und mittels

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Fahrer bis zu einer Größe von knapp zwei Metern finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Auch die

und die Menüführung erschließt sich bereits nach kurzer Zeit. Die meisten Schalter sind im Dunkeln beleuchtet und gut lokalisierbar.



Sowohl die Bedienbarkeit als auch die Verarbeitungsqualität machen einen guten, aber keineswegs perfekten Eindruck

Hauptdisplay bedient werden. Das SD-Karten-Navigationssystem bietet eine verständliche Menüführung sowie übersichtliche Kartendarstellung. USB-, AUX- und 12-V-Anschlüsse finden sich ebenfalls im Fahrzeug.

⊖ Eine Anbindung von Apple-Geräten via Apple Car-Play ist nicht möglich.

Innenbreite zeigt sich üppig dimensioniert. Das Raumgefühl ist trotz der niedrigen Dachlinie angenehm.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig. Limitierend ist hier aufgrund der flachen Dachlinie die Kopffreiheit. Passagiere bis 1,90 m können dennoch bequem sitzen und haben viel Beinfreiheit, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Fahrer eingestellt sind. Das Raumgefühl wird durch die flachen Seitenfenster und die direkt neben dem Kopf verlaufenden C-Säulen etwas gemindert, geht aber noch in Ordnung.

2,9 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden für den i40 Kombi nicht angeboten. Vorn fällt die Anzahl sinnvoller Ablagen übersichtlich aus. Immerhin passen 1-l-Flaschen in die Türverkleidungen. Im Fond gibt es ebenfalls Türfächer und Becherhalter in der Mittelarmlehne. Allerdings befinden sich anstatt geschlossener Fächer nur Netze an den Vordersitzrücklehnen.

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

Beim i40 Kombi Premium kommen nicht wie bei allen anderen Ausstattungsvarianten normale Stoßdämpfer an der Hinterachse zum Einsatz, sondern adaptive Dämpfer. Über den Drive-Mode lässt sich die Kennlinie (Normal/Sport) der Dämpfer anpassen. In der Praxis lassen sich aber keine deutlichen Unterschiede zwischen den Modi feststellen.

⊕ Insgesamt bietet der i40 Kombi im Normal-Modus einen guten Federungskomfort, auch wenn die

2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze lassen sich beim Premium serienmäßig elektrisch einstellen. Die Sitze zeigen sich körpergerecht geformt, wodurch Personen unterschiedlicher Statur eine komfortable Sitzposition finden können. Dabei behilflich ist auch die Mittelarmlehne. Individualisierungsmöglichkeiten wie

2,8 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der i40 Kombi nicht gerade. Bei Tempo 130 liegt der Geräuschpegel bei 67,8 dB(A). Während Fahrgeräusche nicht übermäßig wahrgenommen werden, dominieren Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

Vorderachse im Vergleich zur Hinterachse gerade bei feinen Unebenheiten und Querfugen steifbeiniger anspricht. Das unterschiedliche Ansprechen ist vor allem bei niedrigeren Geschwindigkeiten spürbar. Bei höheren Geschwindigkeiten bietet der Hyundai einen guten Federungskomfort. Im Sport-Modus neigt die Vorderachse dann jedoch bei langweiliger Anregung eher zum Nachschwingen.

verstellbare Wangen oder eine herausziehbare Sitzfläche gibt es aber nicht. Der Seitenhalt in Kurven ist vorn gut.

⊖ Die Rückbank zeigt sich hingegen wenig konturiert, worunter auch der Seitenhalt leidet. Der Fondmittelpfad ist hart, unbequem und somit nur für kurze Strecken geeignet.

die Geräuschkulissee. Der Motor zeigt sich zwar über weite Drehzahlbereiche unauffällig, bei hohen Drehzahlen macht er aber durch lautes Brummen auf sich aufmerksam.

1,6 Klimatisierung

⊕ Der Hyundai ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Es gibt sowohl einzeln justierbare Lüftdüsen in der Armaturentafel als auch einstellbare Mittelausströmer im Fond. Vorn steigern eine

Lenkradheizung (ab Trend) sowie eine Sitzheizung und -lüftung den Komfort (Premium). Eine Sitzheizung gibt es ab Style auch auf den äußeren Fondplätzen. Abgedunkelte Fondscheiben gehören ebenfalls zum Serienumfang.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 1,7 l große Dieselmotor leistet 104 kW/141 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 340 Nm, das ab 1.750 1/min zur Verfügung steht. In Verbindung mit dem

Doppelkupplungsgetriebe fährt der Hyundai, der den Sprint von 60 auf 100 km/h nach 6,6 s abschließt, ein gutes Resultat ein.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Motorbedingte Vibrationen sind sowohl am Lenkrad und den Pedalen als auch an den Sitzen spürbar, werden aber nicht als übertrieben störend wahrgenommen. Während der Motor im unteren Drehzahlbereich akustisch weitgehend unauffällig läuft, macht er im oberen Drehzahlbereich unter Last durch unkultiviertes Brummen auf

sich aufmerksam. Der Selbstzünder zieht nach einer Gedenksekunde gleichmäßig aus dem Drehzahlkeller heraus an, wirkt aber nicht besonders spritzig. Bei höheren Drehzahlen fehlt es an Durchzugskraft.

1,9 Schaltung/Getriebe

Neben einem Sechsgang-Schaltgetriebe ist nur für den i40 1.7 CRDi das im Testwagen verbaute Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Während das Getriebe dank sanftem Anfahren und schnellen Gangwechseln punktet, lässt es bei der Schaltstrategie allerdings Federn. Oft werden die Gänge lang gehalten, bevor der Gangwechsel von der Elektronik zugelassen wird und es kommt gelegentlich zu Schaltrucken. Speziell nach Beschleunigungsphasen reagiert das Getriebe träge. Auch wenn man den Rückwärtsgang wählt, dauert es etwas, ehe sich der Hyundai in Bewegung setzt.

⊕ Das Schaltschema des Wählhebels ist selbsterklärend und einfach zu bedienen. Alternativ können die Vorwärtsgänge auch via Schaltpaddel angewählt werden. Das Siebengang-Doppelkupplungs-Getriebe zeigt sich gut abgestuft, es steht stets ein passender Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt. Bei Tempo 130 dreht der Motor im siebten Gang mit rund 2.300 1/min. Die beim Premium serienmäßige elektrische Handbremse mit integrierter Autohold-Funktion hält den Wagen im Stand zeitlich unbegrenzt fest und verhindert das Anfahren oder Wegrollen. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Auch wenn sich der Hyundai wenig von Spurrillen beeindrucken lässt und sich weitgehend spurstabil zeigt, so kommt er im ADAC Ausweichtest doch an seine Grenzen. Prinzipiell neigt der Kombi recht früh zum Untersteuern, wodurch er von den meisten Fahrern beherrschbar bleibt. Leitet der Fahrer einen Lastwechsel (vom Gas gehen oder

sogar bremsen) in der Kurve ein, drängt das Heck nach außen, im Ernstfall hilft das ESP, um das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. Aufbaubewegungen fallen angenehm gering aus. Für eine bessere Traktion auch in Kurven sorgt das neue Advanced Traction Cornering Control-System (ATCC).

Es bremst bedarfsgerecht das hintere kurveninnere Rad und leitet mehr Antriebskraft an das kurvenäußere Rad.

⊖ Im Ausweichtest liefert der Kombi keine überzeugende Vorstellung ab. Der Kombi neigt beim plötzlichen Ausweichen stets zum Übersteuern, wodurch ein Durchfahren ohne Pylonenberührung unmöglich ist. Immerhin regelt das ESP zuverlässig, sodass ein Schleudern vermieden werden kann. Aufgrund des starken Übersteuerns und der daraus resultierenden ESP-Eingriffe wird immerhin viel Geschwindigkeit abgebaut, insgesamt wirkt das Fahrzeug dabei aber undynamisch.

2,9 Lenkung

Die Lenkung punktet mit einer guten Präzision, der für die Kurve benötigte Lenkwinkel lässt sich vorher gut abschätzen. Auch wenn sich die Lenkunterstützung über den Drive-Mode anpassen lässt, wünscht man sich eine definiertere Rückmeldung. Speziell die Mittelage dürfte sich besser erfüllen lassen und auch Antriebseinflüsse wirken sich auf das Lenkmoment aus.

3,2 Bremse

Die Bremse lässt sich tadellos dosieren, man hat ein gutes Pedalgefühl. Die Messwerte überzeugen dagegen nicht vollständig: Bei halber Zuladung liegt der Bremsweg bei 37,1 m aus 100 km/h - das ist ein nur durchschnittlicher Wert.

3,1 SICHERHEIT

3,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Hyundai i40 besitzt zwar alle von der Gesetzgebung vorgeschriebenen Sicherheitssysteme, viel mehr wird vom Hersteller allerdings nicht angeboten. Neben den obligatorischen Systemen bietet der Hyundai serienmäßig einen Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, eine Tempolimitanzeige und einen Spurhalteassistenten.

⊖ In dieser Klasse durchaus übliche Assistenten wie ein Notbremssystem oder auch ein Totwinkelwarner werden nicht einmal gegen Aufpreis angeboten.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der Hyundai i40, der mit neun Airbags ausgestattet ist, gute 92 Prozent der möglichen Punkte (Test: 08/2011).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m. Vorbildlich: Der Hyundai ist u. a. serienmäßig mit einem Knieairbag und Seitenairbags vorn wie hinten ausgestattet.

⊖ Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,70 m. Einen Gurtstraffer und -

2,9 Kindersicherheit

Das Crashtestergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 86 Prozent der Punkte gut aus. Hinten können nur zwei Kindersitze montiert werden, da der Mittelsitz zur Befestigung von Kindersitzen ungeeignet ist. Auf den Fondaußenplätzen finden sich auch Isofix-Befestigungshaken. Der Beifahrerairbag kann mittels Schlüsselschalter abgeschaltet werden, wodurch auch vorn rechts Kindersitze aller Altersklassen montiert werden können. Achtgeben sollte man allerdings bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende Vordersitz lässt sich in diesem Auto unter Umständen nicht mehr ganz zurück schieben. Bei Verwendung einer Base sollte man also unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

⊖ Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze mit den Gurten unter Umständen nicht problemlos befestigen, da diese recht kurz sind und die Anlenkpunkte

5,5 Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgängerschutz erhält der i40 lediglich 43 Prozent der möglichen Punkte - das ist für ein modernes Fahrzeug mangelhaft. Dies liegt vor allem an den zu aggressiv gestalteten Randbereichen der Motorhaube. Ein

4,8 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Die CO₂-Bilanz des i40 Kombi 1.7 CRDI blue DCT beträgt im EcoTest 190 g/km - dafür gibt es nur 20 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,0 l auf 100 km. Innerorts verbraucht der Kombi 5,9 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn hohe 7,1 l pro 100 km.

5,5 Schadstoffe

⊖ Die Bewertung im Bereich Schadstoffe fällt sehr schlecht aus. Ursächlich ist das nicht sehr aufwendige System zur Vermeidung von Stickoxiden. Besonders im anspruchsvollen Autobahntest stößt der nur mit einem NO_x-Speicherkat ausgestattete Hyundai eine hohe Menge der gesundheitsschädlichen Emissionen aus -

kraftbegrenzer gibt es nur für den Fahrer. Es werden auch nur die vorn sitzenden Insassen zum Anschnallen ermahnt. Der unter dem Kofferraumboden liegende Verbandkasten kann unter Umständen im Notfall schlecht oder gar nicht erreichbar sein.

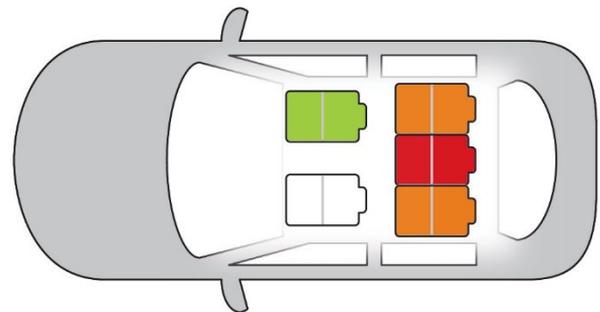
ungünstig liegen. Eine i-Size Freigabe fehlt an allen Plätzen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



Fußgänger-Notbremsassistent, der das Risiko eines Zusammenpralls bzw. die Folgen reduzieren könnte, wird für den Hyundai nicht angeboten.

4,8

UMWELT/ECOTEST

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

dafür gibt es Null Punkte. Ein zusätzliches Reinigungssystem per Harnstoffeinspritzung könnte den Schadstoffausstoß deutlich senken. Eine Gesamtpunktzahl von 20 und nur einer von fünf Sternen im EcoTest ist enttäuschend.

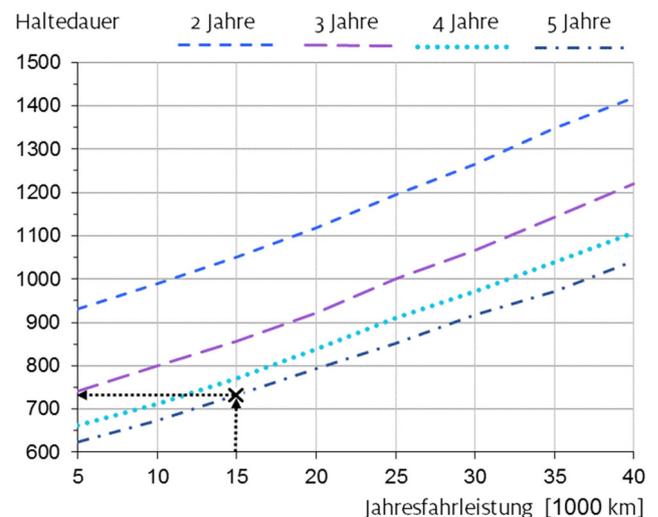
2,5 AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Die monatlichen Gesamtkosten des Hyundai i40 Kombi 1.7 CRDi blue Premium DCT fallen nicht nur im Klassenvergleich, sondern auch absolut gesehen moderat aus. Dem überarbeiteten Mittelklassekombi wird ein verhältnismäßig geringer Wertverlust prognostiziert. Der Anschaffungspreis liegt für den getesteten Premium mit dem Doppelkupplungsgetriebe bei 40.080 Euro - was angesichts der Serienausstattung in Ordnung geht. Bi-Xenonscheinwerfer, ein Spurhaltesystem sowie ein Navigationssystem sind dann bereits an Bord. Hyundai bietet seinen Kunden insgesamt fünf Jahre Garantie (ohne Kilometerbegrenzung). Die Inspektionsintervalle fallen mit 12 Monaten oder 30.000 km lang und vielfahrerfreundlich aus. Der Motor ist mit einer wartungsarmen Steuerkette ausgestattet. Die Kfz-Steuer fällt dieseltypisch mit 217 Euro nicht besonders niedrig aus und auch die Versicherungskosten sind nicht besonders niedrig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 731 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 GDI blue	2.0 GDI	1.7 CRDi blue	1.7 CRDi blue
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.591	4/1.999	4/1.685	4/1.685
Leistung [kW (PS)]	99 (135)	121 (165)	85 (116)	104 (141)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	164/4.850	203/4.700	280/1.250	340/1.750
0-100 km/h[s]	11,6	9,9	12,6	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	210	190	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1 S	7,1 S	4,2 D	4,3 D
CO2 [g/km]	140	165	110	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/18	17/23/18	18/22/23	18/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	122	180	191	199
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	582	691	572	638
Preis [Euro]	25.340	29.910	26.790	30.780

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.685 ccm
Leistung	104 kW / 141PS (bei 4.000 1/min)
Maximales Drehmoment	340 Nm (bei 1.750 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-DKG (optional)
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Verbrauch pro 100 km	4,7 l
CO ₂ -Ausstoß	123 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,29 / n. b.
Klimaanlage Kältemittel	k. A.
Reifengröße (Serie)	225/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.775/1.815/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.614/536 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1500 kg
Kofferraumvolumen	553 l
Stützlast/Dachlast	70 /100 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	70 l/-
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/5 Jahre
Produktion	Südkorea, Werk Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,6 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-/-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus Prime ²
Wendekreis links/rechts	11,7/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,4/7,1 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	158 g/km (WTW* 190 g/km)
Reichweite	1.165 km
Innengeräusch 130km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.640/510 kg
Kofferraum normal/geklappt	470/1.410 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	87 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	430 Euro
Monatliche Gesamtkosten	731 Euro		
Steuer pro Jahr	217 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/23		
Basispreis Hyundai i40 1.7 CRDi Premium	38.130 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.080 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.894 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (nur an HA)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/
Abbiege-/Kurvenlicht (Adaptive Scheinwerfer)	-/Serie
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	600 Euro°
Schiebedach/ Panoramaglasdach	-/1.400 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	3,1
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	3,2
Innenraum	2,3	Sicherheit	3,1
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,5
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	5,5
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	4,8
Komfort	2,3	Verbrauch/CO ₂	4,0
Federung	2,5	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	1,6		

Stand: Oktober 2016

Test und Text: Dipl. Ing. (FH) Martin Brand