



Hyundai Staria 2.2 CRDi Signature Allrad Automatik

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Vor 30 Jahren war Hyundai zwar schon für preisgünstige Autos bekannt, aber auch für ein eher biederes Design und Image. Da hat sich in den letzten Jahren einiges getan, im Moment ist Hyundai eine der progressivsten Marken, was das Design angeht. Und auch vor der Busklasse machen die Fahrzeuggestalter nicht halt und stellen mit dem Staria einen Blickfang auf die Räder, der mit dem biederen Vorgänger namens H-1 so gar nichts mehr gemein hat. Die Scheinwerfer sitzen außen im schlundartigen Grill, darüber spannt sich ein durchgehendes LED-Leuchtband - diese Lichtsignatur ist einzigartig. Aber nicht nur durch das Blechkleid, sondern auch durch die schieren Ausmaße ist der große Hyundai eine stattliche Erscheinung. Ohne Spiegel ist der Staria lustigerweise fast exakt ein Quadrat: zwei Meter hoch und zwei Meter breit. Samt Spiegeln kommen nochmal 30 cm Breite hinzu, zusammen mit der Länge von 5,26 m muss man öfters ziemlich präzise rangieren, um nicht hängenzubleiben. Zum Glück ist der Staria Signature mit Parksensoren an allen Enden und Kameras rundum ausgestattet, so kommt man gut klar. Überhaupt ist der Hyundai mit allem vollgestopft, was es an Komfort und Assistenz gibt - und das serienmäßig für deutlich unter 60.000 Euro. Sitzbelüftung vorn und hinten, Helferlein fürs Tempo, das Spurhalten die rechtzeitige Betätigung der Bremse, wenns mal eng wird, eine Kamera, um die Zöglinge im Fond zu beobachten: Die Liste ist lang und der Staria Signature schon serienmäßig mit Dingen ausgestattet, die bei der Konkurrenz aus Wolfsburg und Stuttgart die Preise weit über das Hyundai-Niveau schieben. Da zudem der Motor durchzugsstark und angemessen laufruhig ist, das Fahrwerk als absolut gelungen durchgeht und die Verarbeitung auch passt, kann man die objektiv nicht nachvollziehen, dass der Staria in Sachen Verkaufszahlen die Busse von VW und Mercedes nicht in Bedrängnis bringt. Wo Licht, da natürlich auch Schatten. Denn der Ecotest-Verbrauch des Zweieinhalbtonnen-Busses ist mit 9,3 l/100 km hoch. Außerdem kann der Staria Signature die Variabilität in Sachen Sitzausbau und -verschiebbarkeit nicht bieten, wie man sie eigentlich von der Busklasse kennt und erwartet. Dafür muss man eventuell auf weitere Sitzvarianten warten, die noch auf den deutschen Markt kommen sollen. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes V-Klasse, Toyota Proace Verso, VW T7 Multivan.








- + **reichhaltige Serienausstattung, enormer Platz im Innenraum, Fahrwerk tadellos abgestimmt**
- **wenig variabler Kofferraum, kein Regensensor erhältlich, hoher Verbrauch**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 4,1

Zielgruppencheck

	Familie	1,4
	Stadtverkehr	4,9
	Senioren	4,1
	Langstrecke	2,8
	Transport	0,9
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	3,3

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

⊕ Dass Hyundai seine Autos innen wie außen ordentlich zusammenbaut, ist keine Neuigkeit. Auch im Bussegment müssen sich die Südkoreaner vor keiner Konkurrenz verstecken, denn der Staria hinterlässt einen wertigen Eindruck und gefällt mit guten Details. So sind zum Beispiel die Schienen der Schiebetüren hinter den seitlichen Heckfenstern versteckt oder die Türen samt der Dichtgummis so gestaltet, dass die Schweller auch im Winter unter Streusalz- und Matschbeschuss sauber bleiben. Im Innenraum muss man gar nicht so auf die Details achten, um zu erkennen, dass der große Hyundai besondere Güte ausstrahlt. Der Himmel ist mit feinem Stoff ausgeschlagen, mit dem auch - bis auf die hintersten - alle Dachsäulen verkleidet sind. Sogar die Sonnenblenden sind weich gepolstert und in den an Alcantara erinnernden Stoff gehüllt. Die Sitze sind serienmäßig mit

dicken Nappaleder bezogen und der Teppichboden dick und weich. Da fällt tatsächlich kaum noch auf, dass die Kunststoffoberflächen wie in der Bus-Klasse üblich bis auf homöopathisch dosierte Ausnahmen nicht geschäumt sind. Der Unterboden ist penibel mit Unterbodenschutz ausgespritzt, aber kaum verkleidet. Ein paar aerodynamisch wirksame Abdeckungen hätten dem Staria hier sicher gut getan.

⊖ Die Motorhaube muss man mit einem Haltestab sichern, denn Gasdruckfedern hat man sich gespart. Beziehungsweise muss man sich im Hyundai-Zubehör die Gasdruckfeder extra kaufen, für 91,95 Euro. Hyundai hätte schon noch so spendabel sein und das Teil einfach serienmäßig verbauen können.

2,7 Alltagstauglichkeit

Viele Fahrzeuge der Busklasse werden auch als Zugfahrzeug genutzt. Der große Hyundai kann hier trotz drehmomentstarkem Diesel und Allradantrieb nur bedingt gehalten, denn selbst gebremste Anhänger dürfen nur bis 1,5 Tonnen angehängt werden. Ohne Bremse darf ein Hänger die üblichen 750 kg nicht überschreiten. Der 75 l große Tank sorgt trotz des hohen Testverbrauchs von 9,3 l auf 100 km für eine sehr ordentliche Reichweite von 805 km.

⊕ Zuladung verträgt der Staria ordentlich, angesichts der Platzverhältnisse und der angebotenen Anzahl an Sitzplätzen nicht übermäßig viel. Unser Testwagen darf 588 kg einladen, da ist bei sieben durchschnittlichen Erwachsenen im Bus nicht mehr viel Gepäck möglich. Jeweils 100 kg darf man auf das

relinglose Dach oder auf die Anhängerkupplung packen. Eine Seltenheit ist der Ersatzreifen. Nicht nur ist er in Fahrbereitung und auf der gleichen Alufelge wie die Fahrbereitung, sondern es kommt sogar jeder Staria serienmäßig damit aus dem Werk. Werkzeug und Wagenheber sind prima zugänglich unter dem Beifahrersitz platziert.

⊖ Im automobilen Alltag eher hinderlich sind die Ausmaße des Staria: 5,25 m lang und samt Spiegeln 2,29 breit, da passt nicht mehr jede Parklücke. Auch zum Wenden braucht man entsprechend Platz, der Wendekreis ist mit 12,6 m angesichts der Fahrzeuggröße aber noch verschmerzbar. Wir haben einen Fehlbetankungsschutz vermisst, der das versehentliche Betanken mit Benzin verhindert.

3,5 Licht und Sicht

Die auffälligen Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn mit LED-Technik hell und gleichmäßig aus - man hätte sich aber noch ein paar Extrafunktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht gewünscht. Dass aber nichtmal die Leuchtweitenregulierung automatisch abläuft, enttäuscht dann aber. Immerhin ist standardmäßig ein statischer Fernlichtassistent an Bord.

⊕ Parksensoren vorn und hinten sowie vier Kameras rundum unterstützen beim Parkvorgang und gleichen so die unübersichtliche Karosserie weitgehend wieder aus.

⊖ Ohne die Einparkhilfen stünde es schlecht um die Rangierfähigkeit, da man das Heck des Autos mäßig abschätzen und die Motorhaube gleich gar nicht sehen kann. Die Rundumsichtmessung identifiziert auch den Blick nach



Die Sicht nach hinten wird durch die zahlreichen Kopfstützen erschwert, die serienmäßige Rückfahrkamera kann Abhilfe schaffen.

hinten als Problem, denn insbesondere die zahlreichen Kopfstützen schränken den Blick aus dem Fahrzeug doch sehr ein. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann man nicht mehr blinken und so etwa beim Abschleppen einen Abbiegevorgang nicht ankündigen.

2,3 Ein-/Ausstieg

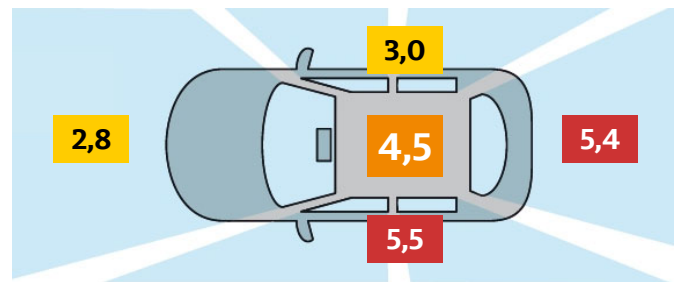
Der Staria ist ein hohes Auto, dementsprechend hoch sind auch die Sitze montiert: 82 cm über der Straße ist die Fahrersitzfläche bei ganz nach unten gestelltem Sitz. Dennoch kommt man gut in die erste Reihe, denn die Schweller bieten eine große Trittstufe und die Türen geben einen breiten und hohen Einstieg frei. Am Beifahrer-Einstieg hilft zudem noch ein Haltegriff an der Dachsäule. Auch hinten hilft - nachdem die serienmäßig elektrisch angetriebenen Schiebetüren geöffnet sind - eine Stufe, den hohen Schweller zu erklimmen. Grundsätzlich sieht man am Staria auch wieder die grundlegenden Vorteile von Schiebetüren. Trotz des riesigen Türausschnitts kann man auch in engen Parklücken prima ein- und aussteigen. Zudem sind an der B-Säule große Haltegriffe angebracht. In die dritte Sitzreihe kommt man nicht wie oft üblich, indem man sich hinter den Sitzen der zweiten Reihe durchschlängelt. Vielmehr muss man zwischen den Einzelsitzen der zweiten Reihe hindurch nach hinten gehen. Das funktioniert ganz gut, auch weil man die Einzelsitze dafür etwas nach außen rücken kann.

0,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Hinter der großen Kofferraumklappe vermutet man einen riesigen Stauraum - und den bietet der Staria auch. Das Fahrzeugkonzept sieht vor, dass man auch den Stauraum vor der letzten Sitzreihe als Kofferraum nutzt, wenn diese nicht besetzt ist. Dafür lässt sich die Sitzfläche der dritten Reihe noch oben klappen, die Lehne umklappen oder auch beides kombinieren. Rund um die umgeklappte Rücksitzlehne und bis zur Oberkante der Sitze in der zweiten Reihe gemessen, stehen 1.270 l Stauraum zur Verfügung. Schiebt man die Sitze in der zweiten Reihe nach vorn und stellt deren Lehnen so steil wie möglich, bekommt man 200 l hinzu. Unter Ausnutzung des kompletten Raums bis zum Dach bekommt man dann 2.975 l Stauraum zusammen.

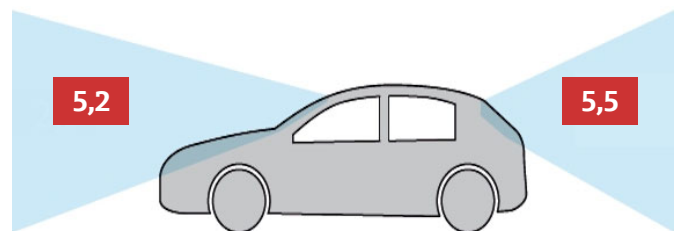
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Das serienmäßige Keyless-System funktioniert gut, zudem konnten wir das System mit unserem Reichweitenverlängerer nur teilweise überlisten: Wir konnten zwar das Fahrzeug öffnen, aber nicht starten.



Auch mit genutzter dritter Sitzreihe ist genügend Platz im Kofferraum vorhanden. Verwendet man die dritte Sitzreihe nicht als Sitzplatz, so stehen sehr üppige 1.270 Liter Volumen zur Verfügung.

1,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrisch angetriebene Heckklappe gibt eine riesige Öffnung frei, zudem liegt die Ladekante nur 56 cm hoch. Die Klappe könnte aber etwas weiter öffnen, ab gut 1,90 m Körpergröße kann man sich anstoßen.

⊖ Der Kofferraum hat keinerlei Beleuchtung. Die Leuchte im Dach über der dritten Sitzbank bringt für den Kofferraum wenig bis gar nichts. Auch eine 12-V-Steckdose fehlt.

3,0 Kofferraum-Variabilität

⊖ In Sachen Variabilität ist der Staria vor allem im Vergleich mit der Konkurrenz aus der Busklasse schlecht aufgestellt. Dass der Ausbau der dritten Sitzreihe nicht vorgesehen ist, könnte man verschmerzen, wenn der Verstellbereich nur größer wäre. Da die Schienen der Sitzbank aber recht kurz sind, ist der Staria hier unnötigerweise stark eingeschränkt. Einen Bus kauft man sich durchaus auch deshalb, weil man ohne viel Gewese auch mal eine Waschmaschine einladen kann - der große Hyundai ist dafür ungeeignet. Aber nicht nur das ganze große Gepäck, auch das kleine lässt sich nicht gut verräumen. Es fehlen Haken, Netze oder Taschen für Kleinkram.



Die niedrige Ladekantenhöhe von 56 cm erleichtert das Be- und Entladen des Fahrzeugs.

1,8 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Bedienkonzept stützt sich größtenteils auf einen Touchscreen auf der Mittelkonsole, der aber nicht alle Einstellungen beherbergt sowie recht weit vom Fahrer entfernt und damit je nach Körpergröße und Sitzposition nur mäßig erreichbar ist. Die komplette Klimasteuerung und etwa auch Kurzwahltasten für die wichtigsten Funktionen des Infotainments sind als gesonderte Tasten ausgelagert. Grundsätzlich eine absolut richtige Entscheidung, so muss man nicht wegen jeder Kleinigkeit während der Fahrt durch das immerhin übersichtliche Touchscreen-Menü wischen und tippen. Leider sind die Tasten aber keine richtigen Drucktasten, sondern nur Touchflächen mit keinerlei Rückmeldung. So fehlt beim Bedienen Feedback, zudem funktionieren die Touchflächen einfach weniger zuverlässig als normale Tasten.

⊕ Den Staria kann man auch ohne Studium der in ihrem Umfang bibelgleichen Bedienungsanleitung nach sehr kurzer Eingewöhnung sicher bedienen. Sitz und Lenkrad sind schnell eingestellt, die Steuerung des Automatikgetriebes über Tasten am Armaturenbrett ist zwar zunächst für den einen oder anderen ungewöhnlich, aber absolut selbsterklärend. Nach kurzer Zeit fragt man sich, wozu man eigentlich für die ohnehin elektronische Steuerung eines modernen

Automatikgetriebes noch einen großen Hebel braucht, der Platz im Innenraum verschwendet. Zudem kann man bei Bedarf die Gänge auch per Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Außenspiegel, Scheinwerfer und Scheibenwischer stellt man zügig und problemlos ein. Leider erkennt der Staria zwar automatisch, wann er die Scheinwerfer einschalten sollte, einen Regensensor bringt er aber nicht mit.



Die Verarbeitungsqualität vermittelt einen wertigen Eindruck, auch die Funktionalität schneidet gut ab.

Das Kombiinstrument ist digital und absolut mustergültig ablesbar. Kein Wunder, stellt es doch in drei der vier wählbaren Layouts analoge Zeigerinstrumente nach, welche nach wie vor das Nonplusultra der Ablesbarkeit darstellen. Eine vierte

Layoutoption stellt Geschwindigkeit und Drehzahl numerisch dar. Der Bordcomputer zeigt alle relevanten Fahrdaten an. Ein Head-Up-Display gibt es nicht.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Staria bringt alles mit, was man heutzutage in Sachen Konnektivität erwartet. Musik kommt über DAB+/FM/AM, Bluetooth-Streaming, Apple CarPlay oder Android Auto - leider nur per USB-Kabel - an die zwölf Lautsprecher des Bose-Soundsystems, das beim Staria Signature serienmäßig ist. Ein Online-Navigationssystem samt Live-Verkehrsdaten und Parkplatzanzeige am Zielort ist auch dabei, ebenfalls natürlich die Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Die Spracherkennung

des Hyundai funktioniert gut, bietet aber nicht so elaborierte Funktionen wie manch andere. USB-Anschlüsse findet man zur Genüge, und zwar in allen drei Sitzreihen. Die Bluelink-App auf dem Smartphone vorausgesetzt, kann man von überall aus eine Statusabfrage durchführen, zum Beispiel bezüglich Aufenthaltsort oder Verriegelungszustand des Staria. Bei Bedarf kann man dann auch vom Handy aus der Auto auf- und zusperren.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Falls man deutlich über 1,90 m groß ist, muss man sich genau anschauen, ob der Staria auf dem Fahrersitz genügend Platz für die Beine hat. Der Sitz lässt sich nicht besonders weit nach hinten schieben, für die meisten Staturen reicht die Einstellmöglichkeit aber aus. Kopffreiheit hat man ohnehin genug, man muss schon Guinness-rekordverdächtig groß sein, bevor der Kopf am Himmel anstößt. Auch subjektiv betrachtet macht der Hyundai vorn einen luftigen Eindruck, die großen

Fensterflächen und der Verzicht auf eine durchgehende Mittelkonsole sorgen für einen großzügigen Platzeindruck.

0,6 Raumangebot hinten

⊕ Im Passagierabteil hat man ein äußerst luxuriöses Platzangebot. Wenn man nicht will, stößt man nirgendwo an, da für Kopf und Füße in den Sitzreihen zwei und drei mehr als genügend Raum zur Verfügung steht. Die großen Fenster und der helle Dachhimmel unterstützen den Eindruck.



Auf den hinteren Sitzreihen ist mehr als ausreichend Platz vorhanden. Die mittlere Sitzreihe bietet eine luxuriöse Liegefunktion für eine sehr entspannende Reise.

2,4 Innenraum-Variabilität

Es gibt den Staria aktuell entweder mit sieben Sitzen wie im Test oder mit neun Sitzplätzen. Letztgenannten aber nur in der etwas einfacheren, dennoch immer noch reichhaltigen Prime-Ausstattung. Die Sitze und Sitzbank in den Reihen zwei und drei kann man verschieben und im Falle der Bank auch die Lehnen umklappen - der Ausbau ist aber nicht vorgesehen, das ist für einen Bus schwach. Das Handschuhfach ist nicht beleuchtet, klein und nicht abschließbar. Da die äußerst voluminöse Bedienungsanleitung samt Serviceheft im Kunstledereinband aber ohnehin das gesamte Handschuhfach einnimmt, kann man dieses im Alltag getrost vergessen. Oder man lässt die Bedienungsanleitung zu Hause, was man sich sogar leisten kann: Per QR-Code im Infotainmentsystem kann man sich die Anleitung per Smartphone anzeigen lassen. Ohne Mobilfunknetz ist man natürlich trotzdem aufgeschmissen.

⊕ Ablagen findet man im Staria an jeder Ecke. Drei Türfächer in den vorderen Türen, vier Becherhalter vorn, mehrere Ablagen auf und im Armaturenbrett plus die große und modulare Box zwischen den Vordersitzen: Wenn man hier keinen Stauraum mehr findet, hat man bereits einen halben Hausstand dabei. Aber auch hinten passt das Angebot: Becher- und Flaschenhalter gibt es mehr als Sitzplätze, zudem lassen sich in Taschen und an Haken an den Vordersitzlehnen noch Kleinigkeiten unterbringen. Ist dann immer noch nicht alles verstaut, kann man noch Fächer in den Schiebetüren und bei den Armauflagen der dritten Sitzreihe nutzen. Zuletzt lohnt sich noch ein genauerer Blick von hinten auf den unteren Teil der Staubox zwischen den Vordersitzen, denn dort kann man unter den Becherhaltern noch eine Schublade ausziehen.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Fahrwerksseitig sind Autos der Busklasse oftmals etwas hölzern unterwegs, da man im Endeffekt in einem chic gemachten Lieferwagen unterwegs ist. Der Staria fällt hier aus der Rolle, und zwar im positiven Sinn. Das Fahrwerk bügelt Bodenwellen gut weg und stolpert auch nicht über jeden Kanaldeckel - wenn auch die großen, schweren Räder das ganz feine Ansprechen verhindern. Auf der Autobahn zeigt der Hyundai auch bei

hohen Geschwindigkeiten, dass hier viel Feinarbeit in das Fahrwerks geflossen sein muss. Selbst Bodenwellen in Kurven meistert der schwere Wagen lässig, ohne ins Taumeln zu geraten. Allein durch den langen Radstand liegt der Bus eh schon gut und durch die gelungene Abstimmung sichert sich der große Bus das Prädikat "Reisewagen".

2,4 Sitze

⊕ Bei den Sitzen schlägt die Stunde des Staria, denn auf die Komfortsitzegelegenheiten in der zweiten Sitzreihe ist der Hersteller besonders stolz. Und tatsächlich, die beiden mannigfaltig einstellbaren und mit Armlehnen sowie einer ausfahrbaren Fußstütze veredelten Einzelsitze bieten einen Sitzkomfort, wie man ihn aus der klassischen Chauffeurslimousine kennt. Auch die Sitze eine Reihe weiter vorn sind aber wirklich gut gelungen, man fühlt sich auf den serienmäßig mit Nappaleder bezogenen Stühlen wohl. Wie auch die Sitze in der zweiten Reihe sind die ganz vorn

elektrisch einstellbar, beim Fahrersitz kann man sich zudem die Lordosenstütze je nach Gusto einrichten. Selbst auf der Sitzbank in der dritten Reihe kann man es aushalten, da die Polsterung ordentlich und die Lehnenneigung verstellbar ist. Der Seitenhalt war kein Entwicklungsschwerpunkt, aber den vermisst man in diesem Zweieinhalbtonnen-Schiff nicht.

⊖ Den Beifahrersitz kann man nicht in der Höhe einstellen und eine anpassbare Lordosenstütze bietet er auch nicht.

2,8 Innengeräusch

Mit einem Bus dieser Größe schiebt man eine veritable Schrankwand durch die Umgebung, was in dieser Fahrzeugklasse oft für deutliche Windgeräusche sorgt, die von einem angestrengt vor sich hin werkelndem Motor untermalt werden. Auch hier hat Hyundai aber an den richtigen Schrauben gedreht, denn 67,6 dB(A) bei konstant 130 km/h sind für einen Bus ein niedriger Innengeräuschpegel. Der Vergleich zeigt, wie ruhig der Staria bei Autobahnrichtgeschwindigkeit ist: Ein Tesla

Model 3 ist lauter. Der Diesel ist nur bei hoher Last und Drehzahl richtig präsent, man benötigt diesen Zustand aber sehr selten. Ansonsten brummt er gemütlich im Hintergrund vor sich hin, man hört zudem noch das Abrollen der großen Räder, gerade auf etwas körnigerem Asphalt. Alles in allem aber ist der Staria ein für seine Größe und Bauform auffallend ruhiger Wagen.

1,5 Klimatisierung

⊕ Eine Klimaautomatik ist serienmäßig, sie bietet zwei getrennt regelbare Temperaturzonen. Diese teilen sich aber nicht auf links und rechts auf, sondern auf vorn und hinten. Hinten hat man in Reihe zwei und drei jeweils Ausströmer am Boden und an der Decke, die Luftverteilung lässt sich einstellen. Die Sitze in der ersten und zweiten Reihe verwöhnen mit jeweils dreistufiger Sitzbelüftung und -

heizung, zudem kann man das Lenkrad beheizen. Alle Scheiben ab der B-Säule sind getönt, zusätzlich kann man alle Seitenscheiben im Fond serienmäßig mit einem Rollo verdunkeln. Grob die Hälfte der Seitenscheiben in den Schiebetüren kann man als Schiebefenster öffnen, die Seitenfenster ganz hinten sind ausstellbar.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen

Freilich ist ein über fünf Meter langer Siebensitzer kein Sportwagen, aber er sollte schon genug Schmalz haben, um nicht an

jedem nächstbesten Berg im Weg zu stehen. Der Staria 2.2 CRDi mit seinen 177 PS und 430 Nm kommt nicht in solche

Verlegenheiten, sondern marschiert in Anbetracht seiner 2,4 t Leergewicht recht kraftvoll vorwärts. Um von 60 auf 100 km/h durchzuziehen, benötigt der Hyundai laut unseren Messergebnissen 7,5 s. Von 80 auf 120 km/h sind es 10,4 s. Hyundai gibt für den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h 13,5 s an, bei 180

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dieselmotor ist in Sachen Akustik und Vibrationen verhältnismäßig gut gedämmt, sein Arbeitsprinzip kann der mit 2.200 bar einspritzende Selbstzünder aber nicht verhehlen. Naturgemäß bietet das Diesellaggregat einen im Vergleich zu einem Benziner schmaleres nutzbares Drehzahlband, in diesem aber

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Acht Gänge sind Serie, denn der Staria kommt derzeit immer mit einem Automatikgetriebe. Dieses arbeitet mit viel Wandlerersatz, die Gangwechsel laufen butterweich ab - aber eben auch nicht besonders zackig. Wegen der acht Gänge und der aufmerksamen Getriebesteuerung liegt eigentlich immer der richtige Übersetzung an, man kann aber auch noch über Schaltwippen manuell nachhelfen. Das Anfahren geht

km/h ist Schluss. Wenn man auf den Allradantrieb verzichtet, soll der Bus über eine Sekunde schneller von 0 auf 100 km/h kommen - der Staria ist ohne Allrad wahrscheinlich merklich spritziger unterwegs. Uns fehlt derzeit aber noch der Vergleich.

steht immer genug Drehmoment und damit Leistung zur Verfügung, die sich zudem gut dosieren lässt. Ab 1.500 Touren kann man über die maximalen 430 Nm verfügen, die Maximalleistung steht bei 3.800 bereit. Danach passiert aber nicht mehr viel und die Automatik legt ohnehin den nächsten Gang ein.

zügig und gut dosierbar, nur wegen der Start/Stopp-Funktion dauert es manchmal etwas, bis das Getriebe nach dem Anwerfen des Motors den Kraftschluss herstellt und man losfahren kann. Das können andere Autos zügiger, es ist aber nur ein kleiner Makel eines an sich überzeugenden Getriebes. Bei 130 km/h im höchsten Gang liegen entspannte 2.200 Touren an.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Typisch moderner Bus der Klasse um die fünf Meter und mit 2,4 t Gewicht: Der Staria ist geradeaus ein entspannter Begleiter und kann nicht allzu hektisch angegangene Kurven mit recht hoher Geschwindigkeit durchfahren. Lastwechsel im Kurvenverlauf beeindruckend den schweren Wagen kaum. Wird es aber zackiger, wie etwa beim ADAC Ausweichtest, kommt der große Hyundai ganz schön ins Schwitzen. Die Vorderachse kann dem eingeschlagenen Kurs noch ganz gut folgen, irritiert aber mit einer mitunter verhärtenden Lenkung. Das Heck keilt beim Ausweichvorgang teilweise deutlich aus und fängt an, zu

stempeln. So sind keine besonders hohen Geschwindigkeiten möglich, ohne die Pylonen im Parcours in alle Richtungen zu verteilen - ernsthaft gefährlich wird das Fahrverhalten aber nicht, auch weil das ESP im Zweifel die Zügel wirksam anlegt. Es gibt aber durchaus Konkurrenten mit ähnlichem Gewicht und gleicher Größe, die unseren Ausweichtest lässiger und auch schneller durchfahren.

⊕ Der optionale Allradantrieb des Testwagens sorgt für eine problemlose Traktion beim Beschleunigen.

2,7 Lenkung

Die mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag klassentypisch eher indirekt übersetzte Lenkung passt zum großen Wagen. Die Mittellage ist gut fühlbar und die Lenkung in diesem Bereich nicht zu spitz, sondern eher entspannt. Erwartet man über das Volant eine maximal transparente Rückmeldung

über den Fahrbahnzustand und die Vorderachse im Allgemeinen, fährt man mit dem Staria aber in der falschen Fahrzeugklasse. Die Zielgenauigkeit ist wiederum nicht schlecht, der Staria folgt der einmal eingeschlagenen Linie zudem unaufgeregt, man muss im Kurvenverlauf selten korrigieren.

4,1 Bremse

⊖ 39,7 m braucht der Staria in unseren Bremswegmessungen aus 100 km/h bis zum Stillstand - das ist das Mittel aus zehn Messungen. Die Bremsleistung ist zu schlecht, Gewicht hin,

Gewicht her. Zum Vergleich: Einem Mercedes V300 in der Langversion reichten in unserem Test 35,5 m für die gleiche Übung. Zwar haben auch die Reifen einen deutlichen Einfluss

auf die Bremswege, den Staria bekommt man aber nunmal stets mit den Reifen, die auf dem Testwagen montiert sind. Es handelt sich dabei ausdrücklich nicht um Cargo-Reifen, wie sie in der Klasse mitunter auch genutzt werden. Immerhin ist das Bremsgefühl am Pedal ohne Tadel, der Hyundai lässt sich punktgenau abbremesen.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Auch im Bereich der Fahrassistenzsysteme ist der Staria Signature schon serienmäßig komplett ausgestattet. Notbremsassistent, Spurfolgeassistent, Stauassistent, Totwinkelassistent: Die Liste der Helferlein ist lang und hiermit nur grob zusammengefasst. Zusätzlich greift ein Abstandtempomat mit Limiterfunktion unter die Arme - die von der Kamera erkannten Limits werden je nach Einstellung für den Geschwindigkeitslimiter verwendet. Der Abstandtempomat kann hier nur auf Navigationsdaten zurückgreifen. Der Staria warnt vor Fahrzeugen im toten Winkel (auch beim Aussteigen) und zeigt während des Blinkens den per Außenspiegelkamera erfassten Bereich im toten Winkel der Außenspiegel im Kombiinstrument an. Dies kennt man von anderen Hyundai-Modellen und ist zweifellos eine der cleversten Ideen der letzten Jahre. Der Reifendruck wird per Sensoren in den Felgen direkt erfasst.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Der Staria wurde noch nicht nach Euro NCAP-Norm bewertet, die nah verwandte ANCAP-Bewertung aus dem Australien/Neuseeland liegt aber bereits vor und wird für diesen Test zu Rate gezogen. Dort erreicht der große Hyundai für die Insassensicherheit 85 Prozent der Punkte. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis nach hinten durchgehende Kopfairbags sind verbaut. Die Kopfstützen in der ersten Sitzreihe reichen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m, hinten nur bis 1,75 m.

⊖ Nicht nur aus Platzgründen ist der Staria kein ausgewiesener Gepäck-Experte, sondern auch in Sachen Ladungssicherung. Die zur Verfügung stehenden Halteösen sind aus Kunststoff und halten augenscheinlich nicht so hohe Kräfte aus wie mit der Karosserie verbundene Metallösen. Auch ist die Abtrennung des Gepäckabteils per Netz oder Gitter nicht vorgesehen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,6 Kindersicherheit

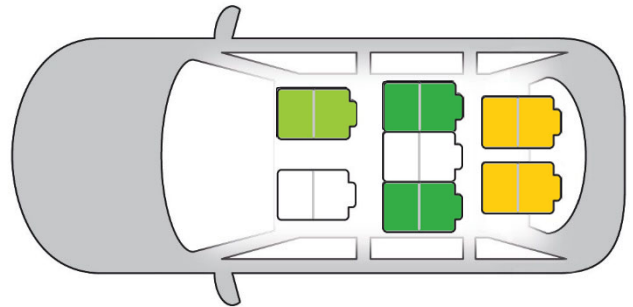
⊕ Wie zu erwarten ist der Staria für den Kinderbeförderung gut geeignet, da schlichtweg viel Platz zur Verfügung steht und so hohe, breite oder Kindersitze mit Isofix-Basis leicht genug Platz finden. Auch im ANCAP-Crashtest schnitt der Bus mit 86 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit gut ab. Dennoch kommt es auf die Details an: Isofix steht beim Staria mit sieben Sitzen nur auf den Einzelsitzen der zweiten Sitzreihe zur Verfügung. Die Gurthanbindungspunkte der äußeren Sitze in der dritten Sitzreihe lassen manche Kindersitze nur leicht schief fix montiert zu. Der mittlere Platz der Dreierbank ganz hinten hat sogar für meisten Kindersitze zu enge Gurthanbindungspunkte. Dennoch kommt man auch mit mehreren Kindern im Staria gut klar. Super Feature: im Fond ist eine Weitwinkelkamera installiert, deren Bild man sich auf dem Infotainment-Bildschirm anzeigen lassen kann. Besonderer Clou: Sie hat auch einen Nachtsichtmodus.

3,6 Fußgängerschutz

Wegen der an der Vorderkante der Motorhaube und im Bereich der A-Säulen recht unnachgiebigen Fahrzeugfront erreicht der Staria trotz des serienmäßigen Fußgänger-

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)

Notbremsassistenten bei den ANCAP-Tests nur 65 Prozent der Punkte für den Fußgänger- und Radfahrschutz.

3,6 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Rund zweieinhalb Tonnen Leergewicht, ein steil aufragende, quadratische Fahrzeugfront mit zwei Metern Breite und zwei Metern Höhe: Das lässt für den Ecotest nichts Gutes erwarten. Und tatsächlich fällt der Ecotest-Verbrauch mit 9,3 l Diesel auf 100 km hoch aus. Damit zusammen hängt eine CO₂-Bilanz von 288 g/km. Die Verbräuche im Einzelnen: 9,2 l in der Stadt, 8,3 l außerorts und auf der Autobahn 10,9 l auf 100 km. 60 Punkte gibt es im CO₂-Kapitel des ADAC Ecotest maximal, für diese Messwerte erhält der Hyundai keinen einzigen. Um die Werte einzuordnen: Ein Mercedes V 300 d in der Langversion mit dem bis auf zwei kg gleichen Testgewicht, 62 PS mehr, Automatik und Heckantrieb hat im ADAC Ecotest einen Liter weniger verbraucht.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,7 Schadstoffe

⊕ Einen kleinen Schnitzer leistet sich die Abgasnachbehandlung des Staria: Im ADAC Autobahnzyklus, in dem mit Kickdown von 80 km/h auf Autobahntempo beschleunigt wird, erhöhen sich die Stickoxidwerte im Abgas. Nicht extrem, aber genug für einen Punkteabzug nach der strengen ADAC-Bewertung. In allen anderen Situationen bleiben alle gemessenen Emissionen aber unter unseren

Grenzwerten, die nochmals unter den gesetzlich vorgeschriebenen liegen. Deshalb bekommt der Staria gute 43 von 50 möglichen Punkten in der Emissionsbewertung. Da aus dem CO₂-Kapitel aber keine hinzukommen, bleibt es auch insgesamt bei 43 Punkten und damit mageren zwei Sternen im ADAC Ecotest.

4,1 AUTOKOSTEN

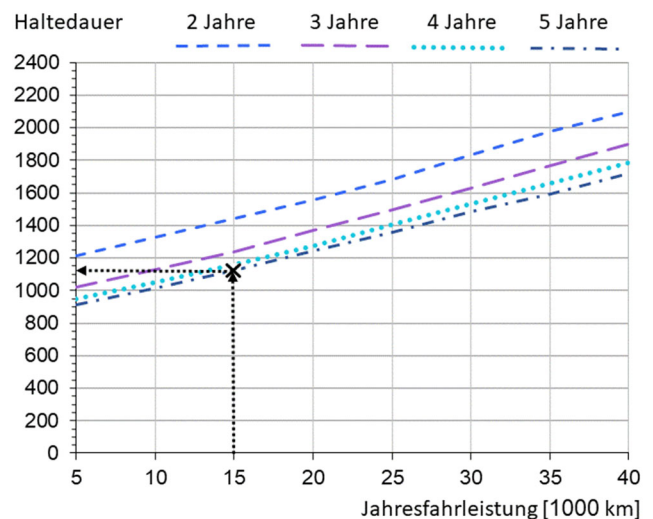
4,1 Monatliche Gesamtkosten

Ein Auto dieser Größe und vor allem mit dieser reichhaltigen Ausstattung für deutlich unter 60.000 Euro Grundpreis ist im Jahr 2023 geradezu ein Sonderangebot. Ausstattungsbereinigt ist die Konkurrenz merklich teurer - und Dinge wie belüftete Komfortsessel in der zweiten Reihe gibt es nur bei Hyundai. Dennoch ist der Preis absolut gesehen natürlich einfach hoch. Die Versicherungskosten sind diesseits einer Vollkasko noch moderat (KH 20, TK 23), die Klasse 27 in der Vollkasko kommt aber teuer. Fünf Jahre Garantie hat auch der Staria, aber "nur" die ersten drei sind Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, die weiteren beiden Jahre werden durch eine Anschlussgarantie abgedeckt, die der deutsche Importeur ohne Mehrpreis anhängt. So hat auch der Staria die bei Hyundai üblichen fünf Jahre Garantie.

⊖ Der hohe Verbrauch lässt die Betriebskosten steigen - nicht zu vergessen der deutsche Fiskus, der hier ordentlich zulangt und jährlich 617 Euro Steuern abbucht.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1123 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.199 cc
Leistung	130 kW/177 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	430 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,9 l
CO ₂ -Ausstoß	232 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	5.253/1.997/1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	2.443/587 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	117/431 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	75 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktion	

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,7 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 104H
Reifenmarke Testwagen	Kumho ProTran KC53
Wendekreis links/rechts	12,6/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	9,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,2/8,3/10,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	245 g/km (WTW* 288 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.290 mm
Leergewicht/Zuladung	2442/588 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.270/1.470/2.975 l

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

Betriebskosten	233 Euro	Werkstattkosten	95 Euro
Fixkosten	197 Euro	Wertverlust	598 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1123 Euro		
Steuer pro Jahr	617 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/23		
Basispreis Staria 2.2 CRDi Signature Allrad Automatik	59.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.07.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.590 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.241 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, abnehmbar, ohne Montage)	670 Euro
Metalliclackierung	990 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

4,1

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

Stand: März 2023

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.