



Hyundai Staria 1.6 T-GDI HEV Signature Automatik

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (165 kW/225 PS)

Vor rund 30 Jahren war Hyundai vor allem für preisgünstige Fahrzeuge bekannt – allerdings auch für ein eher konservatives Design. Inzwischen hat sich das deutlich geändert: Heute zählt Hyundai zu den progressivsten Herstellern, wenn es um Formensprache und Gestaltung geht. Auch vor der Busklasse machen die Designer keinen Halt und stellen mit dem Staria ein Fahrzeug auf die Räder, das geradezu futuristisch anmutet. Die markante Front prägt ein schlundartiger Grill, in den die Hauptscheinwerfer integriert sind. Darüber spannt sich ein durchgehendes LED-Leuchtband - der Staria war eines der ersten Autos, die auf diese Form der Lichtsignatur setzten. Doch nicht nur das Design, auch die Dimensionen sorgen für Präsenz: Neben der Breite von 2,30 m sorgt vor allem die Fahrzeuglänge von 5,25 m dafür, dass die Innenstadt nicht das bevorzugte Revier des Koreaners ist. Auch in puncto Ausstattung tritt der Staria Signature großzügig auf. Bereits ab Werk bietet er eine nahezu komplette Komfort- und Assistenzausstattung für unter 60.000 Euro - bei der Konkurrenz muss man mindestens 20.000 Euro mehr hinlegen. Auch der hohe Fahrkomfort und die - nicht nur in Anbetracht des Preises - bemerkenswert gute Verarbeitungs- und Materialqualität können überzeugen. Für den Antrieb können wir dies jedoch nur bedingt behaupten. Der Voll-Hybrid kann seine Effizienzvorteile vorrangig innerorts ausspielen, wo er zudem mit einem sehr guten Antriebskomfort punktet. Auf der Autobahn hat der kleine Turbodiesel mit dem großen und schweren Bus jedoch große Mühe, der kleine E-Motor ist hier keine große Hilfe. Dadurch steigt nicht nur der Verbrauch, sondern auch die Geräuschkulisse merklich an. Zudem fällt der Bremsweg aus 100 km/h mit rund 40 m deutlich zu lang aus. Da wir gerade beim Kritteln sind: Der Signature-Version schneidet bei Innenraumvariabilität schwach ab - Sitzverstellung und -ausbau sind nicht so flexibel, wie man es von einem Bus erwarten würde. **Konkurren-**ten: u. a. Ford Tourneo Custom, Mercedes V-Klasse, Peugeot Traveller, Renault Traffic, VW T7 Multivan.

+ sehr viel Platz für Insassen, gutes Qualitätsniveau, langstreckentauglicher Fahrkomfort, sehr umfangreiche Serienausstattung bei attraktivem Preis, fünfjährige Fahrzeuggarantie

- sehr unhandliche Abmessungen, enttäuschende Innenraumvariabilität, keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt, hoher Verbrauch, langer Bremsweg

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 4,0

Zielgruppencheck

	Familie	1,4
	Stadtverkehr	4,9
	Senioren	4,2
	Langstrecke	2,5
	Transport	1,1
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 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 edlem Nappaleder bezogen und der Teppichboden tiefflorig sowie 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.

⊖ Hyundai verbaut lediglich einen Haltestab anstelle von Gasdruckfedern, was das Öffnen der Motorhaube erschwert und die Handhabung unnötig umständlich macht.

3,4 Alltagstauglichkeit

⊕ Zuladung verträgt der Staria ordentlich, angesichts der Platzverhältnisse und der angebotenen Anzahl an Sitzplätzen jedoch nicht übermäßig viel. Der Testwagen darf 622 kg zuladen - bei sieben Erwachsenen à 75 kg bleiben lediglich rund 100 kg für das Gepäck übrig. 100 kg darf man auf dem relinglosen Dach transportieren.

⊖ Im automobilen Alltag sind die enormen Abmessungen mit einer Länge von 5,25 m und einer Breite samt Spiegel von 2,29 m sehr hinderlich. Hinzu kommt der große Wendekreis von 12,6 m, der die Wendigkeit nochmals schmälert. Wir vermissen einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Betanken mit Dieselmotorkraftstoff verhindert.

Viele Fahrzeuge der Busklasse werden auch als Zugfahrzeug genutzt, der Staria muss hier jedoch passen - für die Hybriden sind im Gegensatz zum ehemals erhältlichen Diesel keine Anhängelasten erlaubt. Da auch keine Stützlasten zugelassen sind, kann man nicht einmal einen Fahrradheckträger mit dem großen Reisewagen transportieren. Auch in puncto Ersatzrad muss der Hybrid-Fahrer im Gegensatz zum Diesel-Kunden Abstriche machen: Während der Staria als 2.2 CRDi noch mit einem vollwertigen Ersatz samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ausgerüstet war, spendiert Hyundai dem Bus inzwischen lediglich noch ein Reifenpannenset, das sich im Falle eines Reifenschadens rasch als unwirksam herausstellen kann.

3,5 Licht und Sicht

Die LED-Scheinwerfer mit Linsensystem leuchten die Fahrbahn hell und gleichmäßig aus. Der Hyundai kann lediglich mit einer Fahrlichtautomatik sowie einem statischen Fernlichtassistenten aufwarten, Abbiege- oder Kurvenlicht hat er nicht zu bieten. Enttäuschend ist zudem, dass selbst die Leuchtweitenregulierung nicht automatisch arbeitet, sondern manuell erfolgt - immerhin gibt es hierfür einen separaten Drehregler im Cockpit.

⊕ 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 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.

2,4 Ein-/Ausstieg

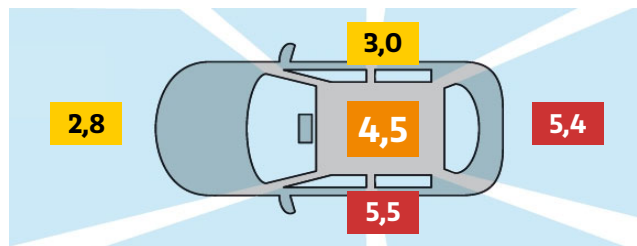
Der Staria ist ein stattliches Fahrzeug, entsprechend hoch sitzt man: Selbst in der niedrigsten Position liegt die Fahrersitzfläche rund 83 cm über der Fahrbahn. Dennoch gelingt der Einstieg in die erste Reihe überraschend mühelos. Breite Türen und ausgeprägte Schweller mit integrierter Trittstufe erleichtern das Einsteigen, am Beifahrersitz hilft zusätzlich ein Haltegriff an der Dachsäule. Auch im Fond ist der Zugang gut gelöst. Nach dem Öffnen der serienmäßig elektrisch angetriebenen Schiebetüren hilft eine Stufe beim Überwinden des hohen Schwellers. Hier zeigt sich einmal mehr der grundsätzliche Vorteil von Schiebetüren: Trotz des großen Türausschnitts bleibt das Ein- und Aussteigen auch in engen Parklücken bequem möglich. Große Haltegriffe an der B-Säule bieten zusätzlichen Halt. Der Weg in die dritte Sitzreihe führt nicht wie bei vielen Konkurrenten hinter den Sitzen der zweiten Reihe vorbei, sondern zwischen den Einzelsitzen hindurch. Das funktioniert erfreulich gut, zumal sich die Sitze leicht nach außen verschieben lassen.



Mäßige Rundumsicht und schwierige Heckabschätzung. Hierbei unterstützen jedoch Parksensoren und Umgebungskameras.

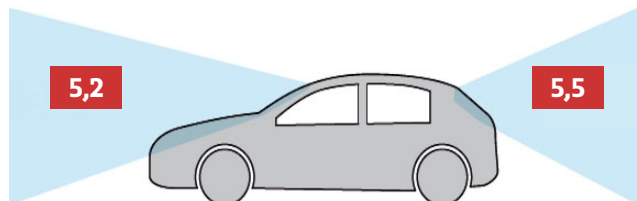
Rundumsicht

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 schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da es lediglich über einen Bewegungssensor und keine UWB-Technik verfügt. Somit kann das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

0,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Hinter der großen Kofferraumklappe vermutet man einen riesigen Stauraum - und den kann der Staria bieten. 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 nach 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.



Variabler Laderaum mit 1.270 l (hinter dritter Reihe, Lehnen flach) bis maximal 2.975 l (bei Nutzung bis zum Dach und vorgestellter zweiter Sitzreihe).

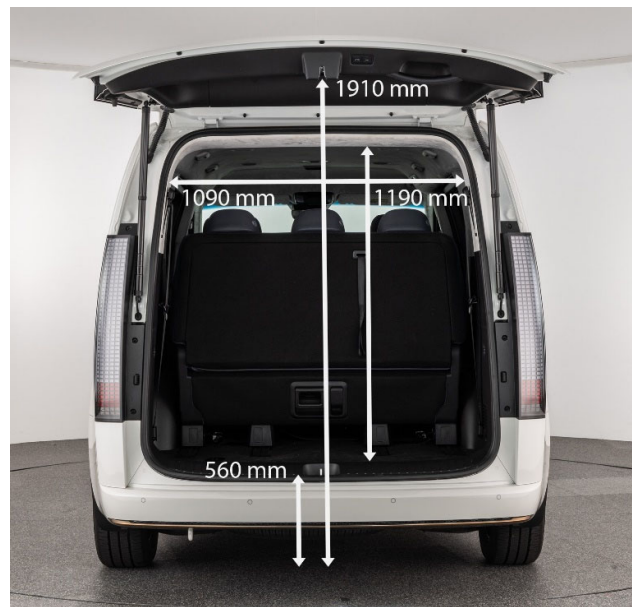
1,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

⊖ Der Kofferraum hat keinerlei Beleuchtung, die Leuchte im Dach über der dritten Sitzbank hilft da kaum weiter. Auch eine 12-V-Steckdose fehlt.

3,6 Kofferraum-Variabilität

⊖ In puncto Variabilität zeigt sich der Staria im Vergleich zur Konkurrenz aus der Busklasse deutlich im Nachteil. Dass sich die dritte Sitzreihe nicht ausbauen lässt, wäre noch zu verschmerzen – vorausgesetzt, der Verstellbereich fiele großzügiger aus. Doch die kurzen Schienen der Sitzbank schränken die Flexibilität unnötig stark ein. Dabei kauft man einen Bus nicht zuletzt, um bei Bedarf auch sperrige Gegenstände wie eine Waschmaschine problemlos transportieren zu können – für solche Aufgaben ist der große Hyundai jedoch kaum geeignet. Und selbst für kleinere Gepäckstücke bietet der Innenraum wenig praktische Ablagen: Haken, Netze oder Taschen für Alltagskleinkram sucht man vergeblich.



Niedrige Ladekante mit nur 56 cm Höhe. Die sehr große, elektrisch betätigte Heckklappe ermöglicht den Transport selbst sehr sperriger Gegenstände.

1,9 INNENRAUM

2,4 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



Der Touchscreen ist weit vom Fahrer entfernt und damit schlecht zu erreichen.

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. 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 ist in puncto Multimedia gut aufgestellt. Musik lässt sich wahlweise über DAB+, FM oder AM, via Bluetooth-Streaming sowie kabelgebunden über Apple CarPlay oder Android Auto hören. Das serienmäßige Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern sorgt im großen Innenraum für ein tolles Klangerlebnis. Neben zwei USB-Anschlüssen je Sitzreihe gibt es vorn zudem eine induktive Ladeschale, um das Smartphone mit Strom zu versorgen. Das Online-Navigationssystem liefert

Live-Verkehrsdaten und zeigt verfügbare Parkplätze am Zielort an. Natürlich ist auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Die Spracherkennung samt Cloud-Anbindung arbeitet zuverlässig, bietet aber nur einen nur durchschnittlichen Funktionsumfang. In Verbindung mit der Bluelink-App lässt sich der Fahrzeugstatus bequem per Smartphone abfragen, etwa Standort oder Verriegelungszustand. Bei Bedarf kann das Auto sogar aus der Ferne ver- oder entriegelt werden.

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 der zweiten Reihe mehr als genügend Raum zur Verfügung steht. Selbst ganz hinten geht das Platzangebot in Ordnung, allerdings geht es bei drei Erwachsenen auch der Rückbank doch recht beengt zu. Die großen Fenster und der helle Dachhimmel unterstützen den luftigen Eindruck.

2,3 Innenraum-Variabilität

Es gibt den Staria Signature ausschließlich mit sieben Sitzen, für den Neunsitzer muss man zu den Ausführungen Trend oder Prime greifen. 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, bleibt kaum Platz für weitere Utensilien übrig.

⊕ 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



In der 2. Sitzreihe ist Platz en masse vorhanden. Selbst in der 3. Sitzreihe sitzt man ausreichend bequem.

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

Im Bussegment wirken viele Fahrzeuge fahrwerksseitig etwas hölzern – schließlich basieren die Fahrzeuge oftmals auf einem robusten Transporterfahrzeug. Der Hyundai Staria bildet hier eine erfreuliche Ausnahme. Sein Fahrwerk gleicht Unebenheiten souverän aus und reagiert gelassen auf Kanaldeckel oder Bodenwellen, auch wenn die großen, schweren Räder das feine Ansprechverhalten leicht dämpfen. Auf der Autobahn

überzeugt der Staria selbst bei hohen Geschwindigkeiten mit Stabilität und Komfort – ein deutliches Zeichen für die sorgfältige Abstimmung. Selbst in Kurven meistert der schwere Van Bodenwellen souverän, ohne ins Wanken zu geraten. Dank des langen Radstands liegt der Bus ohnehin sehr ruhig auf der Straße, sodass sich speziell Autobahnnetappen entspannt abspulen lassen.

2,4 Sitze

⊕ Bei den Sitzen zeigt der Hyundai Staria, was in ihm steckt – insbesondere in der zweiten Reihe. Auf diese Komfortsitze ist der Hersteller zu Recht stolz. Die beiden vielfach verstellbaren Einzelsitze mit Armlehnen und ausfahrbarer Fußstütze bieten einen Reisekomfort, wie man ihn sonst nur aus klassischen Chauffeurslimousinen kennt. Auch die Vordersitze können überzeugen: Auf den serienmäßig mit Nappaleder bezogenen Sesseln fühlt man sich sofort wohl. Wie die Sessel in der zweiten Reihe sind auch sie elektrisch verstellbar, allerdings

bietet der Beifahrersitz nicht sonderlich viele Einstellmöglichkeiten - im Gegensatz zum Fahrersitz fehlen ihm die Höhenverstellung sowie die elektrische Zweibege-Lordosenstütze. Selbst auf der dritten Sitzbank reist man angenehm – die Polsterung ist ordentlich und die Lehnenneigung lässt sich verstellen. Der Seitenhalt stand zwar nicht im Mittelpunkt der Entwicklung, doch in einem Bus vermisst man ihn ohnehin selten.

2,5 Innengeräusch

Der Staria bietet speziell für einen Bus einen guten Geräuschkomfort. Bei Tempo 130 zeigt das Messinstrument 66,5 dB(A) - ein guter Wert. Besonders die Windgeräusche - oftmals die Achillessehne von Fahrzeugen mit großer Stirnfläche - fallen auffallend niedrig aus. Antriebsseitig zeigt der Staria zwei Gesichter: Ist der Vollhybrid elektrisch unterwegs, ist

antriebsseitig kaum etwas zu vernehmen. Umso stärker fällt da der Benziner akustisch auf, der zwar gut gedämmt ist, aufgrund des hohen Fahrzeuggewichts und der nur durchschnittlichen Durchzugskraft jedoch hohe Drehzahlen für zügigen Vorankommen benötigt und dann sehr laut wird.

1,5 Klimatisierung

⊕ Die Klimaautomatik gehört zur Serienausstattung und bietet zwei separat regelbare Temperaturzonen. Diese sind nicht, wie üblich, links und rechts aufgeteilt, sondern zwischen Vorder- und Fondbereich getrennt. Für Passagiere in der zweiten und dritten Reihe gibt es eigene Luftausströmer am Boden und an der Decke, deren Luftverteilung sich individuell anpassen lässt. Komfort wird auch bei den Sitzen großgeschrieben: In der ersten und zweiten Reihe stehen

jeweils eine dreistufige Sitzheizung und Sitzbelüftung zur Verfügung, zudem ist das Lenkrad beheizbar. Ab der B-Säule sind sämtliche Scheiben ab Werk getönt. Zusätzlich lassen sich alle Seitenscheiben im Fond serienmäßig mit einem Rollo abdunkeln. In den Türen der zweiten Reihe lässt sich der vordere Teil der Scheibe als Schiebefenster öffnen, während sich die Seitenfenster der dritten Sitzreihe manuell ausstellen lassen.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der Vollhybrid bietet eine Systemleistung von 165 kW/225 PS und ein Systemdrehmoment von maximal 367 Nm - durchaus beachtliche Werte für einen Bus. Allerdings treffen der 1,6-l-Turbobenziner mit 118 kW/160 PS und der 54 kW/73 PS starke E-Motor auf ein Leergewicht von 2,3 t. In Anbetracht dessen fallen die Fahrleistungen durchaus flott aus: Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Siebensitzer in 6,1 s, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 7,8 s. Hyundai

gibt den Standardsprint von 0 auf 100 km/h mit flotten 10,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit endet bereits bei 167 km/h. Innerorts und bei Überlandfahrten wirkt der Staria HEV durchaus kräftig und geht ordentlich voran. Auf der Autobahn wirkt der Antrieb auch aufgrund des hohen Luftwiderstands jedoch angestrengt, hier hält sich der Vorwärtsdrang spür- und messbar in Grenzen.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Antriebsstrang überzeugt mit guten Manieren und glänzt gerade innerorts, wo der Vollhybrid immer wieder rein elektrisch unterwegs ist und antriebsseitige Geräuschen sowie Vibrationen nicht vorhanden sind. Läuft der Benziner, bekommen die Insassen davon nur wenig mit - der Vierzylinder läuft angenehm leise und vibrationsarm. Fordert man dem Turbomotor hohe Drehzahlen ab, was aufgrund des überschaubaren Drehmoments auf der Autobahn häufig

erforderlich ist, wird das Aggregat jedoch über die Maßen laut. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung sind im Hybridmodus dank der elektrischen Unterstützung auffallend gut. Im Elektromodus hält sich der Vorwärtsdrang aufgrund der geringen elektrischen Leistung bei gleichzeitig hohem Fahrzeuggewicht arg in Grenzen, die Leistungsabgabe erfolgt jedoch spontan und homogen.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Vollhybrid arbeitet mit einer 6-Gang-Wandlerautomatik zusammen, die sanft und harmonisch schaltet. In puncto Schaltgeschwindigkeit kann sie allerdings nicht mit einem Doppelkupplungsgetriebe konkurrieren. Durch die lediglich sechs Gänge entstehen zudem spürbare Drehzahlsprünge. Ein zusätzlicher Gang würde dem Staria

guttun und das Drehzahlniveau senken, denn bei 130 km/h liegen bereits recht hohe 2.800 U/min an. Über die Schaltwippen am Lenkrad lässt sich je nach Fahrmodus eingreifen: Im Sport-Modus kann man die Gänge manuell wählen, in den Modi Eco und Smart lässt sich darüber die Rekuperationsstärke einstellen. Diese passt sich auf

Wunsch automatisch dem vorausfahrenden Verkehr an oder kann manuell in drei Stufen reguliert werden. Eine Auto-Hold-

Funktion sowie eine Berganfahrhilfe gehören zur Serienausstattung.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Typisch für einen modernen Bus dieser Klasse – rund fünf Meter lang und etwa 2,3 Tonnen schwer – zeigt sich der Staria als gelassener Begleiter auf gerader Strecke. Moderat angegangene Kurven nimmt er mit beachtlicher Stabilität und lässt sich auch von Lastwechseln kaum aus der Ruhe bringen. Wird das Tempo jedoch höher, etwa im ADAC-Ausweichtest, gerät der große Hyundai spürbar an seine Grenzen. Während die Vorderachse den eingeschlagenen Kurs noch recht sauber hält, irritiert der Staria jedoch mit einer mitunter verhärtenden Lenkung. 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, die den Ausweichtest gelassener und auch schneller durchfahren. Wenig zu kritisieren gibt es an der Traktion des Fronttrieblers – nur bei vollem Leistungseinsatz aus dem Stand ringen die Vorderräder kurzzeitig um Halt, werden durch die schnell reagierende Antriebs-schlupfregelung aber zügig eingebremst.

2,9 Lenkung

Mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung klassentypisch eher indirekt übersetzt – und das passt gut zum Charakter des großen Vans. Die Mittellage ist angenehm spürbar. Zudem reagiert die Lenkung hier nicht zu nervös, sondern vermittelt ein entspanntes Fahrgefühl.

Wer über das Volant jedoch eine besonders präzise Rückmeldung von der Fahrbahn und der Vorderachse erwartet, ist beim Staria in der falschen Fahrzeugklasse unterwegs. Dafür überzeugt die Zielgenauigkeit: Der Hyundai folgt der einmal gewählten Linie ruhig und berechenbar, Korrekturen im Kurvenverlauf sind selten nötig.

4,1 Bremse

⊖ 39,6 m braucht der Staria in unseren Bremswegmessungen aus 100 km/h bis zum Stillstand – das ist selbst für Bus-Verhältnisse ein schwaches Ergebnis. Auch die Dosierbarkeit

kann nur bedingt überzeugen: Das Bremspedal fühlt sich recht teigig an, weshalb sich der Koreaner speziell beim Anhalten wenig präzise stoppen lässt.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Auch im Bereich der Fahrassistenzsysteme ist der Staria Signature bereits ab Werk umfangreich ausgestattet. Die Liste der Helferlein ist lang und hiermit nur grob zusammengefasst. 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. Auch ein Spurassistent ist an Bord, der teilweise auch die Lenkarbeit übernehmen kann. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung arbeitet bis zur Höchstgeschwindigkeit, die Übernahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgt allerdings ausschließlich auf Basis der im Navigationssystem hinterlegten Daten und funktioniert nur auf der Autobahn - der Nutzen hält sich damit stark in Grenzen. Der Reifendruck wird über in den Felgen integrierte Sensoren direkt überwacht. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Der Staria wurde noch nicht nach Euro NCAP-Norm bewertet, die nah verwandte ANCAP-Bewertung aus Australien/Neuseeland liegt jedoch vor und wird für diesen Testbericht zu Grunde gelegt. Dort erreicht der große Hyundai für die Insassensicherheit 85 Prozent der Punkte. Der Bus ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis nach hinten durchgehende Kopfairbags ausgerüstet. Die Kopfstützen in der ersten Sitzreihe reichen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m, in der zweiten Sitzreihe bis 1,80 m und auf der Bank in Reihe drei bis 1,70 m.

⊖ 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

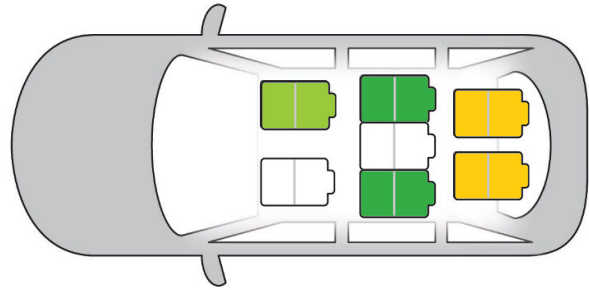
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	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
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

1,6 Kindersicherheit

⊕ Wie zu erwarten ist der Staria für die Kinderbeförderung gut geeignet, da viel Platz zur Verfügung steht und so auch hohe sowie breite Kindersitze genug Platz finden. Im ANCAP-Crashtest schneidet der Bus mit 86 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit ebenfalls 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 Gurtanbindungspunkte der äußeren Sitze in der dritten Sitzreihe lassen bei manchen Kindersitzen nur eine leicht schiefe Montage zu. Der mittlere Platz der Dreierbank besitzt zudem ungünstige Gurtanbindungspunkte, die eine sichere Fixierung per Gurt erschweren. Ein tolles Feature ist die Weitwinkelkamera am Dachhimmel hinter den Vordersitzen, deren Bild vom Fondbereich man sich auf dem Infotainment-Bildschirm anzeigen lassen kann. So hat man den Nachwuchs bei Bedarf bestens im Blick. Mithilfe der Funktion "Fondgespräch" wird die Stimme der vorderen Insassen über die hinteren Lautsprecher wiedergegeben. So kann man sich

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)

mit den Fondinsassen unangestrengt unterhalten und muss sich hierfür nicht umdrehen.

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-Notbremsassistenten bei den ANCAP-Tests nur 65 Prozent der Punkte für den

Fußgänger- und Radfahrschutz. Das Notbremsssystem erkennt neben Passanten auch Radfahrer und soll helfen, Kollisionen mit vulnerablen Verkehrsteilnehmern zu verhindern.

3,4 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Verbrauch des Voll-Hybrids im ADAC Ecotest fällt mit 9,3 l/100 km hoch aus. Der Koreaner muss hier dem hohen Fahrzeuggewicht von 2,3 t und der schlechten Aerodynamik aufgrund des hohen Aufbaus Tribut zollen - die Physik lässt sich schlicht nicht überlisten. Die Verbräuche im Einzelnen: 7,0 l in der Stadt, 8,5 l außerorts und auf der Autobahn sehr hohe 12,4 l/100 km. Zumindest innerorts kann der Staria HEV die Vorteile seines Hybridsystems ausspielen und sich einigermaßen sparsam bewegen - die Dieselvariante kommt hier auf 9,2 l/100 km. Auf der Autobahn fällt der Verbrauch mit 12,4 zu 10,9 l/100 km jedoch höher aus. Im CO₂-Kapitel des ADAC Ecotest erhält der Bus für die CO₂-Bilanz von 246 g/km lediglich einen mickrigen Punkt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	12,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,2 Schadstoffe

⊕ Im Kapitel Schadstoff schneidet der Staria HEV sehr gut ab. Die Emissionen befinden sich auf einem niedrigen Niveau, lediglich die Partikelanzahl ist trotz des Partikelfilters leicht

erhöht, wofür der Hybrid zwei Punkte einbüßt. Insgesamt kommt er damit auf 49 Zähler und erhält hierfür zwei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

4,0 AUTOKOSTEN

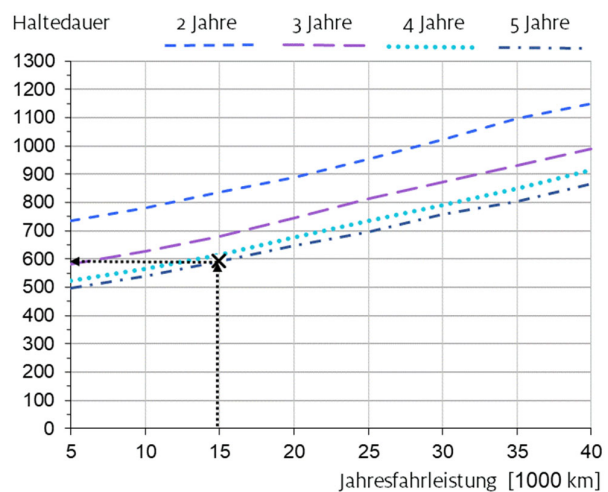
4,0 Monatliche Gesamtkosten

In der Basisausführung Trend ist der neunsitzige Staria bereits ab 49.500 Euro zu haben - damit ist Koreaner im Bussegment konkurrenzlos günstig. Und auch wenn der Preis von 58.950 Euro für die getestete Topausführung Signature mit sieben Sitzen für sich betrachtet hoch ausfällt, ist der Preis in Anbetracht der äußerst umfangreichen Serienausstattung, die neben elektrischen Vollledersitzen, Bose-Soundsystem, elektrischen Schiebetüren oder einem 360-Grad-Kamerasystem auch viele Fahrerassistenzsystem umfasst, geradezu günstig. Mehr Auto fürs Geld bekommt man anderswo kaum. Wer ein vergleichbares Angebot bei der Konkurrenz sucht, muss mehrere 10.000 Euro drauflegen. Ein weiteres Kaufargument für den Hyundai ist die großzügige Fahrzeuggarantie, die fünf Jahre ohne Kilometerbegrenzung beträgt.

⊖ Die Unterhaltskosten fallen sehr hoch aus. Dies liegt vorrangig am hohen Wertverlust, aber auch die hohen Treibstoffkosten sowie die Aufwendungen für die Kfz-Steuer (215 Euro/Jahr) und die Versicherung gehen ins Geld. Hinzu kommt, dass der Staria alle 15.000 km oder zwölf Monate zur Inspektion muss - ein Ölwechsel ist dabei jedes Mal erforderlich.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1101 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ Staria 1.6 T-GDI
HEV Trend Auto-
matik

Aufbau/Türen	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598
Leistung [kW (PS)]	165 (225)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	367/1500
0-100 km/h [s]	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,6 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	172
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	215
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1050
Preis [Euro]	49.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	546/631/1.278
• Dachlast/Anhängelast [kg]	43/-
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	10,5
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	113,6
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	281

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
Voll-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Systemleistung	165 kW/225 PS bei 5.500 1/min
Max. Systemdrehmoment	367 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,6 l
CO ₂ -Ausstoß	172 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	5.253/1.997/1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	2.345/605 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	117/431 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	k.A.
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 104H
Reifenmarke Testwagen	Nexen Roadian CTX
Wendekreis links/rechts	12,6/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	9,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/8,5/12,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	212 g/km (WTW* 246 g/km)
Reichweite	695 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.290 mm
Leergewicht/Zuladung	2.328/622 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.270/1.470/2.975 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	201 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	222 Euro	Wertverlust	613 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.101 Euro		
Steuer pro Jahr	215 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/23		
Basispreis Staria 1.6 T-GDI HEV Signature Automatik	58.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 10.03.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.950 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.883 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. ¹ 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-/Lichtsensor	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
Spurwechselassistent	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	-
Metalllackierung	990 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,5
AUTOKOSTEN	4,0

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

Stand: November 2025
 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner