



Hyundai i40 Kombi Die Fahrt zur Spitze

Autotest | Hyundai hat in den letzten Jahren viel Erfolg als Hersteller von kompakten und vor allem vorteilhaften Autos gehabt. Der koreanische Autohersteller war in dieser Zeit auch in Sachen große Autos aktiv, hat damit jedoch nie so gute Resultate gehabt wie mit dem Segment der Kleinen. Das lag nicht an der Technik oder dem Preis, sondern an Formgebung und Image. Da soll sich jetzt was ändern! Hyundai fährt mit dem i40 Richtung Spitze.

Ein Experiment: A erzählt B eine Geschichte. B erzählt sie C weiter, und C erzählt sie D. Die Wahrscheinlichkeit dafür, dass sich die Geschichte stark verändert hat, wenn sie beim letzten Zuhörer angekommen ist, ist groß. Das ist genau das, bei den bisherigen großen Autos von Hyundai schiefgelaufen ist. Sie wurden von Koreanern gebaut, die versucht haben, herauszufinden, was die europäischen Käufer suchen.

Diesesmal hat man diese unnötigen Schritte nicht gemacht: Der "i40 CW" ("Cross Wagon") wurde von Europäern in Europa entwickelt. Das Resultat sieht man auf einen Blick. Diesesmal appelliert die Formgebung an den europäischen Geschmack. Originell kann man die Designer nicht nennen: Von fast jedem aus der Konkurrenz hat sich der i40 etwas geliehen.

"Wenn es um die Ausrästung geht, macht Hyundai einen ernsthaften Schritt zur Spitze."



Und doch hat der i40 ein eigenes Gesicht. Das ist dem "hexagonalen" Grill in der Form eines Diamanten zu verdanken, während die Form der Scheinwerfer auf der der Augen eines Raubvogels basiert. Nur damit Sie es wissen.

Raum

Weil der i40 für Europa gedacht ist, kommt das Auto erst als Kombi und später als Limousine. Der i40 CW ist sicherlich nicht das größte Auto seiner Art, und das ist

auch nicht gewünscht. Mancher Kombi ist mittlerweile so groß, dass sie im Verkehr unpraktisch geworden sind. Statt dessen entschied sich Hyundai für einen sehr großen Radstand, das bietet maximalen Innenraum. Der Beinraum auf dem Rücksitz ist daher überdurchschnittlich gut.



Der Gepäckraum hat standardmäßig 553 Liter und kann bis auf maximal 1.719 Liter vergrößert werden - ausgezeichnete Werte für ein Auto wie dieses. Außerdem ist der Gepäckraum regelmäßig geformt und daher praktisch zu benutzen. Sehr bequem ist die verstellbare Barriere, die kleines Gepäck auf seinem Platz hält. Die Heckklappe kann auf Wunsch elektrisch bedient werden. Durch die Form der Heckscheibe und den großen Spoiler darauf ist die Sicht im Innenspiegel jedoch nur mäßig.

Vorne bietet der i40, wie alle Autos in diesem Segment, vollauf Platz. Sogar mit dem optionalen Sonnendach ist der Kopfraum prima. Die Vordersitze haben leider wenig (Pass-)Form, und auch dadurch, dass gute Seitenstützen fehlen, setzt sich der Fahrer nach einer Stunde anders hin und fängt an, hin und her zu rutschen, weil es unbequem wird.

Wenn die elektrisch verstellbaren Sitze gewählt werden, dann schieben diese sich während des Einsteigens nach hinten, um mehr Platz zu machen. Das ist weniger bequem als es scheint, denn es macht das Starten schwierig. Die meisten Fahrer haben ja gelernt, auf das Kupplungspedal zu treten, um zu verhindern, dass das Auto einen Sprung macht, wenn es versehentlich im ersten Gang steht.



Ausrüstung

Die verwendeten Materialien und die Bauqualität sind gut. Trotzdem gibt der i40 nicht das "Premium"-Gefühl, nach dem Hyundai strebt. Der Standard liegt in diesem Segment schon so hoch, dass etwas Besonderes notwendig ist, um ihn zu toppen.

Wenn es um die Ausrüstung geht, macht Hyundai einen ernsthaften Schritt zur Spitze. Sicher, für eine Marke, die einen ersten Schritt ins geschäftliche Segment macht, ist es eine Besonderheit, dass das Auto von vornherein mit der modernsten und fortschrittlichsten Technik ausgestattet ist. So können die Vordersitze nicht nur gewärmt, sondern auch gekühlt werden.



Wenn die Fahrspur verlassen wird, lenkt der i40 von

selbst zurück. Um das Einparken zu vereinfachen, gibt es nicht nur eine Rückfahrkamera. Optional kann der i40 sich selber einparken: der Fahrer gibt Gas und bremst, der Computer bedient das Lenkrad.

Unsichtbar, aber bequem: Eine beschlagene Frontscheibe wird automatisch erkannt, wodurch das Klimakontrollsystem so schnell wie möglich für einen klaren Blick sorgt.



Hyundai liefert ein kombiniertes Audio-, Kommunikations- und Navigationssystem. Das funktioniert gut und kennt sogar die kleinsten Straßen von Norwegen, wo die Testfahrten absolviert wurden.

Optional kann der i40 mit einem "Premium"-Audiosystem ausgestattet werden, das vom Spezialisten Infinity gebaut wurde. Sein Klang ist am Anfang sehr schön, doch wenn der Lautstärkeregel weiter aufgedreht wird, wird der Ton jämmerlich verformt. Hyundai hat standardmäßig einen AUX- und einen USB-Anschluss, inklusive Platz für "Apple".



Benzin

Norwegen wurde als Testszene gewählt, weil es dort in dieser Zeit des Jahres 20 Stunden am Tag hell ist. Das gab uns die Möglichkeit, verschiedene Varianten des i40 zu testen.

Der i40 CW ist mit zwei Benzinmotoren lieferbar: der 1.6 Liter ist gut für 135 PS / 165 Nm. Der 2.0 Liter liefert 177 PS / 213 Nm, doch gefühlsmäßig ist ein Teil der versprochenen 177 Pferdestärke im Stall geblieben. Die Reaktion auf das Gaspedal ist träge und indirekt. Das Gaspedal weiter einzutreten liefert zwar mehr Motorgeräusch, doch kaum bessere Leistungen.

Gegenüber der bescheidenen Leistungen steht zum Glück auch ein mäßiger Verbrauch. Weil der "2.0 GDI" fast zu einem ruhigen Fahrstil zwingt, konnte der von Hyundai versprochene Verbrauch von 7,2 Liter pro 100 km gehalten werden. Eine ruhige Fahrt hauptsächlich auf Landstraßen hat nur 7,6 Liter pro 100 km verbraucht.



Diesel

Der i40 CW wird auch mit einem Dieselmotor angeboten, der abhängig von der Ausführung 116, 136 oder sogar 160 PS hat. Zunächst ist nur die 136 PS starke Variante lieferbar, und diese ist durchaus empfehlenswert. Obwohl der Dieselmotor weniger Pferdestärken liefert als der Benzinmotor, ist die Zugkraft (der Drehmoment) viel größer. Das zeigt sich in mehr Tatkraft und Zwischenbeschleunigungen.

Genau wie der Benzinmotor ist auch der Diesel sehr leise. Der standardmäßig eingebaute Schaltindikator ist deswegen kein überflüssiger Luxus: Wer nicht gut aufpasst, fährt ungeahnt viele Kilometer im vierten Gang, während schon längst in den sechsten Gang hätte geschaltet werden können. Auch der Dieselmotor ist in der Praxis fast schon so sparsam, wie der Hersteller verspricht. Eine ruhige Fahrt auf Landstraßen kostet 4,8 Liter pro 100 km (Herstellerangabe: 4,5 l/100 km).

Straßenlage

Das beste haben wir bis zum Ende aufgehoben. Wenn Hyundai einen Punkt für den europäischen Markt perfekt hinbekommen hat, dann ist es die Straßenlage. Der i40 bietet mehr als genug Komfort auf Straßenschäden, wovon in Norwegen mehr als genug vorhanden sind.



Zugleich ist die Straßenlage ausgezeichnet. Sogar bei sehr hohen Kurvengeschwindigkeiten oder dem plötzlichen Drehen des Lenkrades hat das Fahrgestell keine Probleme. Auch auf nassen Straßen folgt der i40 sicher und entschlossen der Fahrtrichtung.

Fazit

Nachdem Hyundai mit kleineren Autos großen Erfolg hatte, machen sie sich jetzt auf die Fahrt zur Spitze. Weil der geschäftliche Fahrer anspruchsvoll und konservativ ist, wurde jetzt ein Auto spezifisch für den europäischen Geschmack entwickelt. In dieser Hinsicht ist es Hyundai absolut gelungen: Das Äußere kommt besser an als je zuvor, und die Fahreigenschaften sind genau so, wie die europäischen Fahrer es gerne haben. Die Motoren überzeugen leider weniger: sie sind zwar sparsam, doch so charakterlos, dass es kein Fahrvergnügen gibt.

Ist die Fahrt zur Spitze damit gelungen? Ja und nein. Der i40 CW bietet keine "Premium"-Qualität und fährt nicht an der Konkurrenz vorbei, bleibt jedoch auch nicht ganz hinten. Der i40 ist ein Auto, das vor allem mit einem Taschenrechner in der Hand ausgewählt wird; Emotionen kommen dabei nicht auf. Trotzdem heißt das nicht, dass der Hersteller versagt hat; obwohl der i40 CW nicht zur Spitze in seinem Segment gehört, ist er doch der bislang beste Hyundai. ■

Technische Daten

Hyundai i40 Kombi 1.7 CDRI HP Premium

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	477 x 182 x 147 cm
Radstand	277 cm
Leergewicht	1.457 kg
Anhänger	700 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.800 kg
Tankinhalt	70 l
Gepäckraum	553/1719 l
Reifen	225/45R18

Motor und Leistung



Motorinhalt	1685 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	136 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	330 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,6 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	200 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	5,1 l / 100 km
Vebrauch Stadt	5,9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,6 l / 100 km
CO2 Ausstoß	134 gr. / km

Preis

Preis	€ 37.830
Grundpreis	€ 25.040