

## Testnotizen zum Hyundai i40 1.7 CRDi Premium mit Sechsgang-Schaltung

Im Test vom 16. bis zum 30. Dezember 2011.  
Kennzeichen: HN – HP 396

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Die recht schnittig schräg stehenden **A-Säulen zwingen beim Einsteigen zu einer recht tiefen Verbeugung**. In Kreisverkehren und beim Abbiegen bringen sie einen recht großen toten Winkel mit sich. Die kleinen Fensterchen vor den C-Säulen helfen beim Zurückstoßen und sorgen für eine **recht gute Übersicht nach hinten**. Der Heckwischer nutzt die maximale Höhe der Scheibe und hält einen recht großen Teil der Scheibe frei. Dass sie schräg steht, begrenzt die Fläche und den Blick direkt nach hinten leicht.

Die **Außenspiegel**, von denen der linke asphärisch gekrümmt ist, dürften etwas größer sein.

Unter der **Heckklappe** können 1,85 Meter große Fahrer gerade noch stehen. Die **Griffmulde** zum Zuwerfen innen hat Hyundai sinnig in der Mitte untergebracht, wo sie sowohl Rechts- als auch Linkshändern nutzt. Man kann die Klappe so gut zuwerfen, ohne sich schmutzige Finger zu holen. Die **Kofferraumabdeckung** lässt sich gut mit einer Hand zurückschieben, sodass sie im Taxibetrieb nicht unbedingt hinderlich ist. Wer sie ausbauen möchte, muss zwei Teile herausnehmen, was aber ebenso einfach und selbsterklärend geht wie das Wiedereinsetzen.

Den geräumigen **Kofferraum** kann man über die **niedrige Ladekante** gut beladen. Der Testwagen hatte ein beim Premium serienmäßiges „**Gepäckraumordnungssystem**“, mit dessen Hilfe man unterteilende Elemente und Sicherungsgurte befestigen und passend hin- und herschieben kann. Das geht sehr leicht und selbsterklärend. Hinter beiden Radkästen kann man in einer großen Ablagemulde allerhand Kleinteile unterbringen. Die Mulden sind mit herausnehmbaren Zwischenwänden versehen, sodass man hinten auch einen längeren schmalen Gegenstand quer verladen kann.

Zwei Warnwesten oder Ähnliches passen unter den Kofferraumboden. Zusätzlich zu einem eine Ebene tiefer untergebrachten Notrad hat der i40 ein Reifendruckkontrollsystem. Die **Sitzfläche** der hinteren **Bank ist fest eingebaut**. Wenn man den Kofferraum erweitern möchte, kann man nur die Lehne asymmetrisch geteilt herunterklappen, wobei der breitere Teil in Fahrtrichtung rechts ist. Das führt zu einer leichten Stufe mit anschließender Rampe im Laderaum. Wettbewerber wie Mazda mit dem Mazda6 und seiner von der Heckklappe aus zu einem ebenen

Kofferraumboden absenkbarer Sitzbank sind in diesem Punkt schon weiter als Hyundai.

Der Testwagen hatte das berührungslose **Smart-Key-System**. Mit dem schlüssellosen Schlüssel in der Tasche kann man den i40 durch Tastendruck auf den Vordertüren öffnen und schließen. Die Heckklappe entriegelt dann auch und verriegelt beim Zuwerfen wieder.

Die **Tankentlüftung ist ziemlich schlecht**. Nach etwas mehr als 400 Kilometern betrug die Differenz zwischen dem ersten Abschalten der Zapfpistole und dem randvollen Tank mehr als fünf Liter. Dieser Effekt war mehrmals zu beobachten. Der **Tankinhalt von 70 Litern** erlaubt einen sehr weiten Aktionsradius.

## Innenraum

Der Testwagen hatte die beim Premium serienmäßigen **Ledersitze** mit voll elektrischer Verstellung auch der Höhe und der Sitzneigung sowie der elektrischen Lendenwirbelstütze. Sie bieten einen ordentlichen Seitenhalt und weit ausziehbare Kopfstützen. Eine **Sitzheizung gibt es vorne wie hinten**, was sehr selten ist. Die Tasten für die hintere Sitzheizung sind in den Türverkleidungen angeordnet.

Die **Armlehne zwischen den Vordersitzen** ist weder in der Höhe noch längs verstellbar. Darunter liegen ein tieferes Ablagefach und ein flaches, in das man beispielsweise Pfefferminzbonbons, Kaugummi und Ähnliches legen kann. In das tiefe Fach kann man eine 1-l-Wasserflasche legen.

Die **Ablagen in den Vordertüren** fassen gerade mal 1-l-Flaschen. In der Mittelkonsole hinter dem Schalthebel finden zwei 0,5-l-Flaschen, Dosen oder Becher Platz. Allerdings hindert mindestens die vordere Flasche beim Schalten. Ein kleines, mit einem Deckel versehenes Ablagefach gibt es noch in der Mittelkonsole vor dem Schalthebel. Das beleuchtete **Handschuhfach** ist hoch und recht tief. Mit den Fahrzeugunterlagen ist es allerdings schon fast voll belegt.

Die **Armaturentafel** ist so gut verarbeitet wie in einem VW Passat und fast nur mit Materialien gestaltet, die sich sehr angenehm anfühlen. Nur wenige Kunststoffteile unterhalb der Belüftungsdüsen fühlen sich nach Hartplastik an. Gut fühlen sich auch die **Bedientasten und Einstellrädchen im Lenkrad** an. Links sitzen die für das CD-Radio, rechts die für den Geschwindigkeitsregler, den man so einwandfrei einsehen und bedienen kann. Er ist ab der mittleren Ausstattungsvariante Style serienmäßig. Darunter sind drei Tasten für den Bordcomputer angeordnet. Eine galt beim Testwagen dem optionalen **Spurhalteassistenten**, der nach dem Aktivieren aktiv gegenlenkt, bevor man ohne zu blinken eine Begrenzungslinie zu überfahren droht. Das Lenkrad des Testwagens war sogar beheizbar. Die Taste dafür sitzt etwas versteckt links am Lenkstock.

Auch **hinter dem ganz hinten und ganz unten stehenden Beifahrersitz können 1,85 Meter große Fahrgäste noch bequem sitzen**, ohne Kniekontakt mit dem Vordermann aufzunehmen. Ihr **Fußraum** reicht auch dann noch aus, die **Kopffreiheit** ist sowieso in Ordnung. Der Ein- und Ausstieg hinten ist bequem. Der Testwagen hatte eine **herunterklappbare Armlehne hinten**, die zwei

Getränkehalter enthält. Eigene Luftausströmer am Ende der Mittelkonsole haben die Passagiere im Fond auch.

Beim Testwagen zeigte der zentrale Bildschirm außer den Daten des CD-Radios und des Navigationssystems beim Einlegen des Rückwärtsganges auch das Bild der **Rückfahrkamera** an. **Hilfslinien** im Bild zeigen, wohin der Fahrer steuert. Das System hilft mit seinem klaren Bild, Anfahrschäden zu vermeiden, sofern die Linse sauber ist. Bei Schmuttelwetter ist das Bild ein wenig verwaschen, denn die Kameralinse sitzt offenbar im Spritzwasserbereich. Der Testwagen hatte die **Navigation mit Sprachführung inklusive Rückfahrkamera**, die im Style und im Premium für 1.269 Euro bestellbar ist.

Im Testwagen verbaut war auch das „**Technik-Paket**“. Es enthält unter anderem das adaptive Fahrlicht, den automatischen Einparkassistenten und den Spurhalteassistenten und kostet 1.655 Euro. Den automatischen Einparkassistenten aktiviert man über ein Tastenfeld in der Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen. Er gibt seine Einpark-Hinweise dann über ein Display zwischen den Armaturen, das sonst die Anzeigen des Bordcomputers wiedergibt.

Die **Innenbeleuchtung ist sehr hell**. Der Kofferraum wird von zwei Leuchten erhellt, die seitlich unterhalb der Gepäckraumabdeckung angeordnet sind. Leider geben sie nicht allzu viel Licht. Bei der **Nachtfahrt** sind die **Bedienelemente** einschließlich der Lenkradtasten **vorbildlich beleuchtet** und so gut zu finden.

## Motor und Antriebsstrang

Der Vierzylinder-Motor mit 1,7 Litern Hubraum und 100 kW/136 PS ist **sehr gut gedämmt** und läuft auch nach Kaltstarts rasch leise und geschmeidig. Nach einer **kurzen Pause zum Luftholen** entfaltet er ab etwa 1.800/min seine Kraft hurtig und recht gleichmäßig, sodass man mit ihm Fahrgast-schonend beschleunigen und flott unterwegs sein kann. Der Motor **lässt sich aber auch schaltfaul fahren** und verkraftet Tempo 70 im sechsten Gang oder 50 km/h im fünften klaglos. Das **Sechsgang-Getriebe** ist ein Gedicht: Es **schaltet sich sehr präzise** und gibt eine hervorragende Rückmeldung darüber, ob der Gang richtig eingelegt ist oder nicht. Selbst beim Schalten „um die Ecke herum“, etwa beim Hochschalten vom vierten in den fünften Gang, fällt der Schalthebel fast von alleine in die richtige Gasse und Position. Der Rückwärtsgang vorne links lässt sich nach dem Hochziehen einer Sperre einwandfrei einlegen.

Eine Wandlerautomatik mit sechs Gängen gibt es ab der 100 kW-Version des 1.7 CRDi für 1.176 Euro (Preise ohne MwSt.) Aufpreis ab der mittleren Ausstattungslinie Style.

## Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Winterreifen des Typs Hankook Winter i-cept in der Dimension 215/50 R 17 95 V bestückt. Bei der Premium-Ausstattung sind 17-Zoll-Leichtmetallräder Serie. Mit den genannten Winterreifen ist der i40 sehr ausgewogen gefedert, ohne eine Sänfte zu sein. Nur über Kanaldeckel und ähnliche Querrillen rollt er recht knackig ab. Für Umsteiger **gewöhnungsbedürftig** ist die **leichtgängige elektromechanische Servolenkung**.

## Verbrauch

Auf insgesamt 1.281 Test-Kilometern verbrauchte der Hyundai i40 1.7 CRDi zwischen 4,9 Litern und 6,7 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug für diese Fahrzeugklasse sehr gute **5,6 Liter**.

## Besonderheiten

Hyundai gewährt eine **Neuwagengarantie** für fünf Jahre, die bei Taxis und Mietwagen im Gegensatz zu Privatwagen auf 100.000 Kilometer begrenzt ist. Über Intax bietet Hyundai ein vergünstigtes Taxipaket für den i40 an. Es kostet mit Folierung 999 und ohne Folierung 599 Euro (ohne MwSt., Stand: Januar 2012). Außerdem gewährt die Marke eine kostenlose, erweiterte Garantie für bestimmte Bauteile über drei Jahre oder 200.000 Kilometer bei allen teilnehmenden Händlern. Die Türwerbung wird auf individuelle Anfrage unterstützt.