

Praktischer Achtsitzer

Koreanischer Kleinbus | Für den Hyundai H1 Travel sprechen die Features samt zweiter Schiebetür. Die Fünfgang-Automatik überzeugt teilweise.

Foto: Autoflote; Do Ra/Fotolia (Buttons); VVD/Fotolia (Stempel)



Ehrlicher Arbeiter | Geradlinige Optik trifft auf Plastik im Interieur

— Im Testzeitraum zeigte sich der Hyundai H1 Travel als flexibler Achtsitzer, dessen wahrer Komfort in der zweiten Schiebetür liegt, vor allem wenn es innerstädtisch eng zugeht und die Mitfahrer mal links und mal rechts ein- oder aussteigen können. Generell ist der Koreaner im Herzen aber ein Nutzfahrzeug, was sich auf der Testfahrt an Details wie den zupackenden Bremsen oder am Hartplastik im Interieur zeigt.

Hyundai H1 Travel 2.5 CRDi

Mit der Fünf-Stufen-Automatik an Bord startet der heckbetriebene Achtsitzer bei einem Preis von 27.450 Euro. An Bord hat der Travel

bereits ABS, ESP, elektrische Fensterheber (vorn mit Beleuchtung), CD-Radio, elektrische Außenspiegel, Klimaanlage, Einparkhilfe (hinten). Zum Vergleich: Der VW Multivan mit dem etwas stärkeren Diesel (180 PS) im Comfortline-Niveau samt Siebengang-DSG kostet mindestens 44.120 Euro.

► **Interieur** | Im eng geschnittenen Kleinbus ist gerade der Raum links vom Fahrersitz knapp bemessen. Der Sitz ist sehr nah an der Tür. Die rechte Seite, also jene zur Mitte hin, bietet hingegen viel Platz, den man sich durch das Hochklappen der rechten Armlehne leicht zu eigen machen kann.

Die Koreaner lieben den Kompromiss, was auch am Lenkrad deutlich wird. Dieses ist zwar bequem mit Leder umzogen, aber das Steuerkreuz aus Plastik wirkt darin verloren und ist zudem schwer zu bedienen. Dank der Seitenführung sind die Ledersitze langstreckentauglich – auch wenn die Einstellung der Sitzposition Kraft erfordert – die Lehne wird direkt mit dem Rücken justiert, indem der Fahrer gegen den Sitz drückt. Die Vordertüren fallen satt ins Schloss und bieten gleich zwei Seitenfächer. Diese sind aber etwas schmal geraten, sodass die große PET-Flasche schwer ihren Platz findet.

► **Fahrverhalten** | Gerade im City-Verkehr ist es verlockend, auf die manuelle Schaltung umzuschalten, was reibungslos funktioniert. Dennoch lohnt sich dieser Wechsel nicht, da der Travel kaum an Spritzigkeit zulegt. Der 2,5-Liter-CRDi-Diesel hält mit seinen 170 PS den Kleinbus in der Stadt aber gut in Schwung. Positiv am Automaten fällt der Kick-down auf. Für den Spurt von null auf 100 km/h brauchte der H1 exakt 14,7 Sekunden.

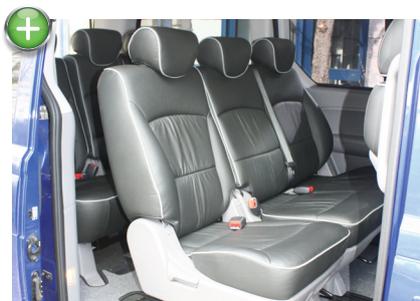
► **Handling** | Die Schiebetür auf der Fahrerseite verbreitert die B-Säule und versperrt den Schulterblick teilweise. Sperrig ist auch das Beladen, denn hecktrieblerartig wandert die Ladekante nach oben. Etwas unpräzise zeigt sich die Lenkung. Die Schaltbox arbeitet zwar schnell und wechselt nahezu übergangslos zwischen den Schaltstufen, deren Anzahl ist allerdings auf fünf begrenzt – was vor allem auf Autobahnstrecken den Verbrauch hochtreibt.

► **Verbrauch** | Laut dem Datenblatt des Importeurs werden 8,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer verbraucht (CO₂-Wert: 231 g/km). Auf der Testrunde, die die Fahrzeugtester der „Verkehrsrundschau“ mit 400 Kilogramm Ballast an Bord zurücklegten, waren es 9,4 Liter auf 100 Kilometer.

| Rocco Swantusch

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ► Der günstige Einstiegspreis und die Ausstattung überzeugen vollends ► Im Stadtverkehr agiert die Automatik souverän ► Sarke Motorleistung (170 PS) 	<ul style="list-style-type: none"> ► Zu hoher Anteil von Hartplastik im Interieur ► Die Einstellung der Sitze funktioniert etwas rustikal ► Kaum Platz links vom Fahrersitz ► Wenig Stauraum



Kompromiss | Die Sitze geben zwar Seitenhalt, aber das Einstellen funktioniert schwerfällig



Hemdsärmelig | Die Leder-Elemente wechseln sich mit Hartplastik-Flächen im Interieur ab