

## Testnotizen zum Hyundai H1 Travel Taxi 2,5 CRDi mit 100 kW/136 PS

Im Test vom 19. Februar bis zum 5. März 2009.  
Kennzeichen: HN – AF 942

Von Redaktion TAXI, Dietmar Fund  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69, Fax: -3 21 67  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Der **Bug** ist zwar nicht einzusehen, aber **gut einzuschätzen**. Der Wendekreis ist recht klein. Nach hinten hilft die sehr zuverlässige Ultraschall-Rückfahrhilfe. Die **Außenspiegel** sind schön groß, das Heckfenster ebenfalls. Bei Schmuddelwetter störte sehr, dass der Taxi-Testwagen **keinen Heckscheibenwischer** hatte.

Durch die beiden großen seitlichen **Schiebetüren** und über die breiten integrierten Trittstufen ist der Fahrgastraum gut zugänglich. Unter der **Heckklappe** können auch bis zu 1,90 Meter große Personen stehen. Eine Mulde innen zum Zuwerfen ist für große Taxifahrer bequem, für kleinere dürfte sie zu weit oben sitzen. Obwohl die Klappe schwer ist, kann man sie gut zuwerfen, wenn man in die Innenmulde greift.

Die **Ladekante** ist **sehr niedrig**. Der **Kofferraum** ist prima geschnitten und dadurch gut nutzbar. Selbst große Samsonite-Koffer kann man längs hineinschieben.

Der Tank befindet sich links hinten. Sein Deckel wird per Taste in der Türverkleidung fernentriegelt. Die **Tankentlüftung ist gut**, sodass man den H1 gut volltanken kann.

### Innenraum

Der **Fahrsitz** war in der Höhe verstellbar. Sein Längsverstellbereich ist für große Fahrer unzureichend. Selbst wenn man die Höhenverstellung als großer Fahrer nutzt, sind wegen des nur in der Neigung, nicht aber in der Entfernung verstellbaren Lenkrads die Einstellmöglichkeiten für einen Kleinbus sehr begrenzt. Mit der Höhenverstellung nach oben wandert der Sitz leicht nach vorn, sodass große Personen das Gefühl haben, zu dicht am Lenkrad zu sitzen. Bei längeren Strecken zeigt sich, dass die Sitze relativ weich gepolstert sind. Dann vermisst man auch eine Lendenwirbelstütze, über die nicht einmal der Fahrer verfügt. Eine gute Lösung sind dagegen die **Armauflagen für die Vordersitze**, die in einer verstellbaren Höhe einrasten und sich deshalb gut an wechselnde Fahrer anpassen lassen.

Der **Beifahrer** kann bei ganz hinten stehendem Sitz seine Beine weit ausstrecken. Die vorderen Kopfstützen sind auch für große Menschen weit genug ausziehbar. Das gilt auch für die Fahrgastsitze.

Die **Bank in der zweiten Reihe** ist asymmetrisch zweigeteilt **weit längs verschiebbar**. Wenn man sie ganz nach hinten schiebt, können auf ihr sitzende

Erwachsene ihre Beine bequem unter die Vordersitze beziehungsweise beim Mittelplatz zwischen die Vordersitze strecken. Die Lehnen sind vielstufig in der Neigung verstellbar.

Zum **Ein- und Aussteigen** dürfen die Sitze der zweiten Reihe aber nicht ganz hinten stehen, wenn jemand in die dritte Reihe einsteigen möchte. In diesem Fall sollte der Taxifahrer den Einzelsitz an der rechten Schiebetüre nach vorn schieben und seine Lehne nach vorn klappen, dann kommt man dank der breiten Trittstufen recht bequem nach hinten. Gut ist, dass der H1 Travel **an beiden B-Säulen stabile Haltegriffe** für die hinten einsteigenden Passagiere hat. Einen solchen Haltegriff hat auch der Fahrer, während er beim Beifahrer leider fehlt. Der hat dafür einen Haltegriff im Dach.

Hinter der ganz nach hinten geschobenen Bank wäre der Knieraum für Erwachsene auf der **fest montierten Zweierbank der dritten Reihe** zu knapp. Ein guter Kompromiss ist möglich. Sowohl in der zweiten als auch in der dritten Reihe können Erwachsene bis rund 1,85 Meter Körpergröße bequem die Füße unter die vordere Bank beziehungsweise unter die Vordersitze strecken und beide Reihen können dann ihre Oberschenkel noch auflegen und müssen ihre Beine nicht so stark anwinkeln wie in manchen Vans. In der dritten Reihe sitzende Jugendliche können zum Aussteigen an einer Lasche ziehen, damit den Sitz der zweiten Reihe entriegeln und nach vorn schieben.

Beim Längsverschieben **rasten die Sitze der zweiten Reihe nicht in der vordersten Stellung ein**. Außerdem lässt sich ihre Lehne nicht ganz auf die Sitzfläche klappen. In eingerasteter Stellung kann man die Lehne nur maximal etwa 45 Grad nach hinten kippen. Es entsteht so weder eine ebene Liegefläche noch kann man ordentlichen Laderaum schaffen, zumal für die Lehne der Zweierbank im Heck dasselbe gilt. Die Bedienungsanleitung führt zwar eine nach vorn faltbare Zweierbank auf, aber das Taxi hatte sie nicht.

Taxi- und Mietwagenfahrer, die Schulkinder oder behinderte Fahrgäste befördern und mal nach ihnen sehen müssen, können leidlich bequem nach hinten durchsteigen. Weil auf der Beifahrerseite die Handbremse nicht im Weg ist, tut sich der Beifahrer bei solchen Aktionen noch leichter.

Beide Schiebetüren verfügen über **Ausstellfenster**, ebenso die dritte Sitzreihe. Zudem gibt es oberhalb der beiden hinteren Sitzreihen beidseitig Luftausströmer im Dach. Die Passagiere im Fond können ebenso wie der Fahrer für hinten die Lüftung und die Temperatur gesondert einstellen. Je eine mittige, große Innenleuchte gibt es oberhalb jeder Sitzreihe, außerdem je zwei Haltegriffe im Dach pro Sitzreihe. Die Schiebetüren haben innen wie außen gut fassbare Griffe, mit denen man sie prima öffnen und schließen kann.

Die klar gestalteten **Armaturen sind gut ablesbar**. Leider gibt es keine Antippsfunktion für den Blinker. In der **Mittelkonsole** gibt es ein zweites DIN-Fach unterhalb des Navigationsradios. **Zwei Becherhalter** kann man unten an der Mittelkonsole ausklappen. Heiße Pappbecher muss man aber vorsichtig hineinschieben, weil die Halter sich per Federkraft verengen, solange man nichts hineingestellt hat. Unterhalb der Becherhalter hatte der Taxi-Testwagen noch eine 12-Volt-Steckdose.

In den **Türablagen** kann man schlanke Thermoskannen oder 1-l-Mineralwasserflaschen abstellen. Bei 1,5-l-Flaschen muss man je nach Flaschenform mit etwas Nachdruck arbeiten. Leider ist das nur im unteren von zwei Fächern möglich, sodass sich der Fahrer tief bücken muss, um dranzukommen. Daneben passen große Karten, Atlanten und Ähnliches.

### **Taxi-Paket von Intax**

Intax hat das **Taxameter in einer Dachkonsole** gut sichtbar für die Fahrgäste vorn wie hinten untergebracht. Das **Funkgerät** sitzt in einer sauber eingepassten Konsole oben auf der Mittelkonsole, wo normalerweise eine kleine offene Ablage wäre. Einen Stromanschluss von der Art eines Zigarettenanzünders für ein mobiles Navigationsgerät hat Intax an der A-Säule links neben dem Lenkrad platziert. Das **Mikro** für das Funkgerät sitzt wie üblich oben an der A-Säule, wo es vor zufälliger Berührung sicher ist. Einen **zentralen Innenlichtschalter** findet der Taxifahrer in der Mittelkonsole.

### **Motor und Antriebsstrang**

Der Motor mit 100 kW/136 PS ist gut gedämmt von der Laufkultur her ein **gutmütiger Bursche**. Er dreht schön gleichmäßig hoch. Da das Gaspedal einen langen Weg hat, fällt man in der Eingewöhnungsphase bisweilen in ein Drehzahlloch, bis er wieder beschleunigt. Rangieren kann man bequem mit Standgas. Die **Kupplung** ist gutmütig und **greift präzise**. Rangieren kann man bei leerem Fahrzeug bequem mit Standgas.

Auch die schwächere Leistungsvariante des Vierzylinders bietet **genügend Reserven für Überholmanöver**. Die 170-PS-Version ist nur wenige Hundert Euro teurer, wird von der Versicherung in dieselben Typklassen eingestuft, darf genauso schwere Anhänger ziehen und soll laut den Normwerten fast nicht mehr verbrauchen. Deshalb wird der Kombi weit überwiegend mit 170 PS bestellt, was sich auf den Wiederverkaufswert der 136-PS-Version nachteilig auswirken könnte.

Die **Fünfgangschaltung** ist leichtgängig und bei den Gängen eins bis vier sehr präzise. Wenn man allerdings langsam vom zweiten in den dritten Gang schaltet, läuft man Gefahr, stattdessen den fünften zu erwischen. Wer vom vierten in den fünften hochschaltet, muss einen langen Weg „um die Ecke herum“ überwinden, was anfangs etwas gewöhnungsbedürftig ist. Der Rückwärtsgang hinten rechts lässt sich gut einlegen. Ab Tempo 60 kann man im fünften Gang bleiben, da sich der Wagen sehr elastisch fahren lässt.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Hyundai H1 Travel in Taxi-Version war mit **Winterreifen** des Typs Kumho Powergrip KC 11 in der Dimension 215/65 R 16 bestückt. Die **Federung** zeigte sich auch bei leerem Fahrzeug für einen Kleinbus sehr ausgewogen. Der H1 Travel liegt satt auf der Straße und hoppelt nicht über kurze Querfugen. Langgezogene Bodenwellen pariert er bestens, ohne sich aufzuschaukeln.

Beim Taxi-Testwagen waren die **Abrollgeräusche gut gedämmt** und die Dichtungen an den Türen und Fenstern gut eingepasst, sodass er auch auf Überlandfahrten **für einen Transporter recht leise** wirkte. Auf der Autobahn mischt sich der Motor mit ein. Dort **vermisst man** einen die Drehzahl senkenden **sechsten Gang**. Den hat auch die 170-PS-Version nicht. Sie bietet nur eine längere Achsübersetzung bei sonst gleich übersetztem Getriebe.

Auf schneeglatte Fahrbahn ließ sich der H1 Travel mit seinem **Heckantrieb** auch mit etwas Gepäck im Kofferraum nur sehr behutsam anfahren. Man musste schnell in den zweiten Gang und auch danach früh hochschalten, um das Einsetzen des serienmäßigen ESP zu vermeiden. Es greift frühzeitig mit Bremsengriffen ein und hat bei glatter Fahrbahn eine Menge zu tun. Der Hecktriebler dreht sich beim zu schnellen Abbiegen schnell in die Kurve, was man aber mit raschem Gegenlenken parieren kann.

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 1.639 Test-Kilometern verbrauchte der Hyundai H1 Travel 2.5 CRDi mit 100 kW/136 PS zwischen 8,3 Litern und 10,4 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 9,0 Liter.