
Praxistest Hyundai Staria 2.2 CRDi: Captain Future in voller Montur

Von Michael Kirchberger, cen

Die Deutschen haben die längsten Preislisten. Während sich bei Audi, BMW und Mercedes die einzelnen Positionen und Optionen schier endlos aneinanderreihen, geht es bei vielen Importeuren deutlich knapper zur Sache. Meist gibt es vorkonfigurierte Ausstattungslinien, obendrauf kommen da allenfalls größere Räder, elegantere Lacke und vielleicht ein Glasdach, das die Aussicht verbessert. Bei Hyundai folgt der neue Minivan Staria dieser Vertriebsstrategie sogar noch konsequenter.

Den 5,25 Meter langen Siebensitzer gibt es zunächst ausschließlich mit dem aus dem Santa Fe bekannten 2,2-Liter-Diesel, einer achtstufigen Automatik und als Ausstattungsversion Signature. Die kostet 56.150 Euro, einschließlich aller erdenklichen Sicherheits- und Komfort-Features, die bei den Konkurrenten V-Klasse von Mercedes und Multivan von VW als teure Extras bezahlt werden müssen.

Der Hyundai-Van kommt zurück aus der Zukunft. So zumindest sieht er aus. Große glatte Flächen, schnörkellos und mit dunkel getönten Scheiben erinnert er an einen ICE-Triebkopf abseits der Gleise. Vor allem die Frontpartie mit ihrer gewaltigen Scheibe, dem riesigen Kühlergrill und den senkrecht angeordneten Leuchteinheiten mit jeweils acht LED-Segmenten versprechen eine Technologie der nächsten Generation. Im Vergleich dazu sieht die Mercedes V-Klasse da ganz schön alt aus, der ebenfalls gerade erschienene Multivan kann gerade mithalten.

Innen werden die Erwartungen nicht enttäuscht. Die Gestaltung des Cockpits ähnelt der des gerade zum „German Car of the Year“ gekrönten Elektroautos Hyundai Ioniq 5, die digitale Instrumentierung wechselt je nach Fahrtrichtung beim Betätigen des Blinkers zu einem Kamerabild, das den toten Winkel fokussiert. Fußgänger und Fahrradfahrer bedanken sich. Das kleine Lederelenkrad ist multifunktional und lässt sich manuell zweifach verstellen, Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch unterstützt in die korrekte Position gefahren werden. Das gilt auch für die beiden Komfortsessel in der zweiten Reihe. Sie werden in wenigen Sekunden zu Liegesitzen inklusive Fußstütze. Auf der letzten Bank laden drei komfortable Plätze zum Mitfahren ein, dorthin gelangt man nach kurzer Wartezeit bis die Lehnen mittleren Sitzgruppe elektrisch nach vorne gefahren werden oder einfach über den ausreichend breiten Durchgang zwischen ihnen.

Der Einstieg des Fahrers gelingt schlüssellos bedarf aber eines wohlbemessenen Schritts. Die Einstiegstufe ist zwar breit, aber weit oben. So recht erschließt es sich nicht, ob ein zweifaches Trippeln oder eine lange Grätsche komfortabler hinter das Lenkrad führt. Der 177 PS (130 kW) starke Diesel startet auf Knopfdruck. Er arbeitet weder laut noch ruppig, kraftvoll gibt er sein Drehmoment über das automatische Getriebe an alle vier Räder weiter. Der Allradantrieb fördert die Traktion des Staria, bremst aber den Elan. 13,5 Sekunden braucht er ausgestattet mit dem „HTRAC 4x4“-System, um aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen, die frontgetriebene Version schafft das in gut einer Sekunde weniger. Dafür kommt der Hyundai Van auch bei winterlichen Straßenbedingungen besser voran, hat eine Differenzialsperre an der Hinterachse und bringt die vier angetriebenen Räder zum vergleichsweise günstigen Aufpreis von 2000 Euro mit.

Ein Racer ist der Staria nicht. Dennoch können seine Passagiere zügig unterwegs sein. 185 km/h Spitze sind möglich, selbst dann halten sich die Wind- und Abrollgeräusche in Grenzen. Wer sich mit Tempo 130 begnügt, fährt komfortabel und vor allem mit geringerem Verbrauch. Der Durchschnitt im Alltag lag bei 9,4 Litern Diesel auf 100 Kilometer, einen halben Liter über der WLTP-Angabe. Wer dagegen die Zügel schleifen

lässt und Tempo macht, muss mit einem Konsum jenseits von 14 Liter rechnen. 75 Liter Treibstoffvorrat ermöglichen zumindest bei moderater Fahrweise lange Etappen.

Rangieren lässt sich der Staria denkbar einfach. Große Rückspiegel, Kamerabilder von vorn und hinten, die auf dem 10,25 Zoll großen Display am Armaturenbrett gezeigt werden, verhindern Parkrempler zuverlässig. Wird die Fahrt schneller, neigt der Van zu Empfindlichkeiten gegenüber Seitenböen, kein Wunder bei fünfeinviertel Metern Länge und zwei Metern Höhe. Die Lenkung ist bei den folgenden Ausgleichbewegungen zu leichtgängig, auf kurvigen Landstraßen vermittelt sie jedoch gute Rückmeldungen. Die Bremsen arbeiten ebenso tadellos und mit guter Dosierbarkeit. Die Federung zeigt sich dagegen von der eher strammen Seite, böse Schlaglöcher wecken die Passagiere garantiert aus dem sanften Reiseschlummer.

Dann ist Zeit für Unterhaltung. Die erleichtert das serienmäßige Kommunikationssystem, das über Mikrofone und Lautsprecher die Worte von vorn nach hinten und umgekehrt verstärkt. Was überraschend natürlich klingt. Obendrein können die Hinterbänker mit einer Kamera überwacht werden, deren Bilder im Cockpit sichtbar werden. Keine Chance also für die Rasselbande im Fond, Unfug zu stiften. Grundsätzlich wird der Staria mit zwei Schiebetüren ausgeliefert, die, wie auch die große Heckklappe, elektrisch öffnen und schließen. In den Dingen des Transports hält sich der große Van allerdings zurück. Je nach Einstellung der Sitze in der dritten Reihe bietet er 117 bis 431 Liter Kofferraumvolumen. Auch bei der Anhängelast wird geknausert. Ob Allradantrieb oder nicht, maximal 1500 Kilogramm darf der Hyundai auf den Haken nehmen. Immerhin sind 100 Kilogramm Stützlast erlaubt, die ja vom Anhängergewicht abgezogen werden. So dürfen immerhin 1,6 Tonnen getrailert werden.

Die Ausstattung ist nahezu komplett. Navigation, Assistenzsysteme, eine Bose-Audio-Anlage, Lederbezüge, 18-Zoll-Leichtmetallräder und zahlreiche Komfortspender sind inkludiert. Nur der Allradantrieb kostet extra, das Panoramadach will mit 1200 Euro bezahlt werden und für Metalliclackierungen sind 330 bis 950 Euro fällig. Damit ist der Staria um einen gut fünfstelligen Betrag günstiger als vergleichbar ausgestattete Vans von VW oder Mercedes. Beim Leistungsvermögen und Verarbeitung steht er diesen keineswegs nach. Einzig die eingeschränkte Individualisierung und Variabilität des Innenraums (die Sitze hinten lassen sich nicht ausbauen) mag für manchen Kunden ein Manko darstellen.

Zumindest bei den Antrieben legt Hyundai aber nach. Ein kleinerer Diesel soll in Verbindung mit der geplanten Cargo-Version (ohne Fenster im Aufbau) folgen, außerdem stellt Hyundai den Betrieb mit Wasserstoff und einer Brennstoffzelle in Aussicht. Die wird allerdings frühestens Ende 2022 an den Start gehen. (aum/mk)

Daten Hyundai Staria 2.2 CRDi HTRAC

Länge x Breite x Höhe (m): 5,25 x 2,00 x 2,00

Radstand (m): 3,27

Antrieb: R4-Diesel, 2199 ccm, Turbo, Direkteinspritzung, Allrad, 8-Stufen-Aut.

Leistung: 130 kW / 177 PS bei 3800 U/min

Max. Drehmoment: 430 Nm bei 1500-2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,5 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,9 Liter

Effizienzklasse: D

CO₂-Emissionen: 232 g/km (Euro 6)

Testverbrauch: 9,4 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 2443 kg / max. 587 kg

Kofferraumvolumen: 117–431 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Wendekreis: 12 m

Bereifung: 235/55 R 18

Basispreis: 56.150 Euro

Testwagenpreis: 60.300 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
