



Hyundai i30 (2007 - 2012)

In der Werbung

Autotest | Es sieht so aus, als hätte der Marketingmensch von Hyundai ein Wörterbuch voller Verkaufsgeplauder verschluckt. Als der Hyundai i30 während der Genfer Autoshow zum ersten Mal gezeigt wurde, erzählte er nur, das i30 stehe für "Inspiration, innovativ, Intelligenz und international". über die Fahreigenschaften oder Spezifikationen schwieg er in sieben Sprachen. Zum Glück ist das Auto jetzt für einen aussagekräftigen Test verfügbar.

Es fängt schon bei der Basis an. Das ist weniger üblich als es sich anhört. Bei vielen Marken ist die Basis-Ausführung nur als Lockmittel oben in der Preisliste vorgesehen. So ein Basismodell ist in der Praxis kaum lieferbar oder so schäbig, dass keiner es kaufen will. Als Beweis dafür, dass der i30 tatsächlich ein komplettes und vollwertiges Auto für € 14.990,- ist, wird gerade dieses Modell für den Test zur Verfügung gestellt.

Der Testwagen ist in der aktuellen Modelfarbe lackiert: weiß. Nicht nur in dieser Hinsicht läuft Hyundai im Trend mit. äußerlich sind im i30 alle Kennzeichen von anderen Autos zu finden. Die Frontpartie ähnelt dem Opel Astra, die Silhouette lässt an den Mazda3 denken, und das Heck ähnelt der BMW 1er-Serie. "Besser gut geklaut als schlecht gebaut", heißt es, denn der i30 ist sicherlich nicht hässlich.



Basisausführung

Auch das Interieur ist gut ausgestattet und ab Basis schon völlig komplett. Das hier gefahrenere "ActiveVersion"-Basismodell ist mit elektrisch zu bedienenden Seitenfenstern, sechs Airbags, zentraler Türverriegelung mit Fernbedienung und heizbaren Außenspiegeln ausgestattet. Das werksseitig eingebaute Audiosystem (mit Bedienung am Lenkrad)

hört sich relativ gut an und kommt sogar mit einer gut funktionierenden iPod-Schnittstelle daher. Das letztere ist in diesem Segment einzigartig.



Außerdem hat Hyundai an alles gedacht: zwei 12-V-Anschlüsse, genügend Behälter, Fächer und Flaschenbehälter. Nur in zwei Punkten hat der i30 Mängel: über dem Flaschenbehälter in der Tür ist so wenig Platz, das es kaum möglich ist, da tatsächlich eine Flasche hineinzustellen. Des weiteren ist beim Lenkrad zwar die Höhe verstellbar, aber nicht der Abstand zum Fahrer.

Auch an den großen europäische Fahrer hat der koreanische Hersteller gedacht. Der Platz vorne ist großzügig. Die Kopfstützen der Vordersitze können so verstellt werden, dass sie tatsächlich einen Beitrag zur Sicherheit liefern. Hinten bietet der i30 dank des großen Radstand sogar überdurchschnittlich viel Platz für ein Auto dieses Umfangs. Auch der Kofferraum (340 Liter) ist ganz ordentlich.

Motoren

Der i30 ist mit drei Benzin- und drei Dieselmotoren lieferbar. Zum hier gefahrenen Basismodell gehört auch ein Basismotor. Das ist ein 1,4 Liter Vierzylinder-Benzinmotor, gut für 109 PS / 137 Nm.



Damit fühlt sich der i30 vor allem in der Stadt wie zu Hause. Der i30 1,4 ist angenehm ruhig und äußerst wendig. Der Motor ist lebendig, und schon eine kleine Bewegung vom Gaspedal sorgt für eine direkte Reaktion. Dadurch fühlt sich das Auto schnell an.

Es bleibt aber nur beim Gefühl. Wenn das Gaspedal tiefer eingetreten wird, kommt nur mehr Motorgeräusch, aber keine Leistung. Auf der Autobahn kommt der leicht motorisierte i30 problemlos mit, aber eine blitzschnelle Überholungsaktion geht nicht. Im Gebirge (oder mit Anhänger!) sind die Leistungen zu schwach.



Deshalb erwartet Hyundai, dass der 1,6 Liter (122 PS / 154 Nm) Benzinmotor die meist gewünschte Kraftquelle sein wird. Der Motor liefert genau die extra Pferdestärken, die dem Basismotor im Gebirge oder für Zwischenbeschleunigungen fehlen. Mir der

1,6-Liter-Motor ist der i30 ein flotter Kompaktwagen, der sich überall wie zu Hause fühlt. Demgegenüber steht, das dieser schwerere Motor auch einen höheren Verbrauch hat und außerdem lauter als der leichtere Motor ist. Der 1,6-Liter-Motor muss viele Drehmomente machen, um Leistung zu liefern, und das ist auf einer langen Fahrt ermüdend.



Straßenlage

Der Hyundai i30 teilt sowohl die Bodenplatte als auch die Motoren mit dem Kia Cee'd. Beide Hersteller ergänzen diese Basiszubehörteile auf jeweils eigene Weise. Der Unterschied kommt vor allem in der Straßenlage zum Tragen. Hyundai hat sich für eine längere, weichere Federung entschieden, welche das Auto komfortabler macht. Zugleich ist die Lenkung nicht so leicht, dass alles Gefühl für die vorderen Reifen verloren geht.

Wenn es dem Auto wirklich schwer gemacht wird, verliert der i30 eher als seine Konkurrenz (z.B. Ford Focus, Toyota Auris) den Kontakt zur Straße. In

scharfen Kurven ist die Grenze schneller erreicht, beim plötzlichen (Ausweich)Manöver ist die Balance schneller gestört.

Nur in diesem extremen Fall ist merklich gespart worden. In allen anderen Situationen gibt der i30 ein sehr gutes Gefühl. Das Auto fährt, bremst, schaltet und lenkt sich gut. Das freundliche Preisschild gibt dem Fahrer das Gefühl, für kleines Geld auf dem ersten Rang zu sitzen. Auf diese Art wird sogar ein objektiver Testbericht zu einer Art Werbung ...



Fazit

Der i30 ist das erste einer Waggonladung neuer Modelle bei Hyundai. Neben dem i30-Schrägheck folgen ein Kombi, ein MPV und möglicherweise ein Coupé Cabrio.

Dieser erste der neuen Generation Hyundai weiß sich gut von der Konkurrenz zu unterscheiden. Die Fahreigenschaften sind gut, aber in Grenzfällen nicht so gut wie die vergleichbarer Autos von teureren Marken. Das ist der einzige Punkt, in welchem der i30 der Konkurrenz nachhängt. Der i30 besticht besonders mit viel Innenraum, auch hinten. Schon ab dem Basismodell kennt das Auto eine reichhaltige und außerdem moderne Standardausrüstung. Der Basismotor (1,4) ist sparsam, ruhig und leistet genug.

Trotz des scharfen Preises fühlt sich der Hyundai i30 nicht wie ein Budgetauto an, nicht einmal in der absoluten Basis-Ausführung. Es ist im Nachhinein

verständlich, dass der Marketingmensch von Hyundai in Verkaufsgeplauder versandet: Er hat jetzt ein riesenstarkes neues Modell dazu bekommen! ■



Technische Daten

Hyundai i30 (2007 - 2012) 1.4 active

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	425 x 176 x 148 cm
Radstand	265 cm
Leergewicht	1.168 kg
Anhänger	550 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.200 kg
Tankinhalt	53 l
Gepäckraum	340/1250 l
Reifen	185/65R15

Motor und Leistung



Motorinhalt	1396 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	109 PS @ 6200 U/min
Drehmoment	137 Nm @ 5000 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	12,6 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	187 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,1 l / 100 km
Verbrauch Stadt	7,6 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,2 l / 100 km
CO2 Ausstoß	145 gr. / km

Preis

Preis	€ 14.990
Grundpreis	€ 14.990