

Daten und Preise | Hyundai i30 Kombi

1.4 Pure ab 15.504 Euro
R4/1.368 cm³ | 73 kW/100 PS | 134 Nm/4.000 U/min
6-Gang | 12,9 s | 181 km/h | 5,6 S | 131 g/km

1.6 CRDi (81 kW) ab 19.328 Euro
R4/1.582 cm³ | 81 kW/110 PS | 280 Nm/1.500-2.500
U/min | 6-Gang | 11,3 s | 188 km/h | 3,8 D | 99 g/km

1.6 CDRi (100 kW) ab 21.639 Euro
R4/1.582 cm³ | 100 kW/136 PS | 280 Nm/1.500-2.500
6-Gang | 10,5 s | 198 km/h | 3,9 D | 102 g/km

4.585 x 1.795 x 1.465 mm | 602 – 1.650 Liter
Service: 15.000 km/1 Jahr; 30.000 km/2 Jahre (Diesel)
Effizienzklasse: C | A+ | A+
Versicherung: k. A. | k. A. | k. A.
Garantie: 5 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Foto: Hyundai Motor Deutschland

Korea-Coupé | Markante Seitenlinien und ein auffälliges Heck zeichnen den i30 Fastback aus

Ein Herz für die Flotte

Fahrbericht | Der Importeur baut seine Kompakt-Basis mit einem Kombi, Coupé und Rennsportler aus, so dass für jeden Geschmack etwas dabei ist. Der flottentaugliche Kombi zeigt die Stärken von Hyundai.

— Hyundais i30 ist das kompakte Herz der koreanischen Marke. Und dieses wächst einerseits auf die Größe eines Elefanten-Herzens (Kombi), mutiert andererseits zum turbohaften Herzschrümpfer (N-Serie) und soll als fünftüriges Coupé selbige zum Schmelzen bringen. Den Anfang macht der Kombi, der seinen Vorgänger um zehn Zentimeter überträgt und für eine erste Ausfahrt bereitstand. Da gleichzeitig der Radstand unverändert blieb, kommt der Platz vor allem der Königsdisziplin im Kombilager zugute – dem Stauvolumen.

Nun Platz satt | Der maximale Laderaum wächst leicht (plus acht Liter auf 1.650 Liter), dafür findet man nun deutlich mehr Staufläche (plus 74 Liter), wenn die 60:40-teilbare Rücksitzlehne vertikal den Kofferraum mit jetzt 602 Litern abgrenzt. Praktisch ist der doppelte Ladeboden, den man in zwei separate Fächer unterteilen kann.

Die Rücksitze müssen zwar noch von Hand umgelegt werden – anstatt über Taster im Kofferraum –, dafür gibt es bereits in der Grundausstattung (Pure) Sicherheitsfeatures wie City-Notbremse, Spurhalter und Aufmerksamkeitsassistent. Die recht flache Dachlinie mit den breiten D-Säulen macht diese Helfer aber auch nötig. Ab dem zweiten (Select) von fünf Niveaus ist die Dachreling und das Sicherheitsnetz Serie. Im Top-Niveau (Premium) sorgt ein Lasi-System im Kofferraum für Ordnung. Da der Kombi-Aufschlag gegenüber der Limousine künftig 840 Euro statt bisher 1.092 Euro beträgt, bleibt Geld im Budget für ein Upgrade. Wobei Hyundai den Flotten mit zwei separaten Paketen entgegenkommen will.

Viel Vertrautes | Die Motoren und Getriebe (Sechsgang-Handschalter oder Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe) sind Vertraute aus der Limousine. Ebenso gehört die

Fünfhjahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung zur DNA des Importeurs, die immer wichtiger wird, denn preislich liegt man beispielsweise mit dem 110-PS-Diesel (als Select mit Start-Stopp-Automatik ab 19.328 Euro) mit Konkurrenten wie dem Opel Astra Sports Tourer (als Edition mit 110 PS und Start-Stopp ab 19.647 Euro) auf Augenhöhe.

Herzschlag | Neue Alleinstellungsmerkmale sind also gefragt. So braust ab Spätherbst der Rennstreckenliebhaber i30 N mit 275 PS an. Anfang kommenden Jahres folgt die Fastback-Version des Koreaners. Die Schrägheck-Variante will mit ihrer Coupé-Eleganz – samt flacher Linienführung, aber einem Längenzuwachs zum Fünftürer von elf Zentimetern – und markanter Optik punkten. Mit 120 und 140 PS Leistung hält sich das Benziner-Duo fast schon dezent zurück, aber ein gesundes Herz soll ja auch den Puls moderat halten. |rs



Lasi-Paket | Das Kofferraum-Ordnungssystem ist im Top-Niveau Serie



Fotos: Rocco Svantusch/Autoflotte

Treuer Begleiter | Optisch und fahrtechnisch ist der Kombi dezent zuverlässig