

Treu wie Bello?

«Der neue beste Freund»: So preist Hyundai – unter Mitwirkung mehrerer empörter Haushunde – seinen neuen Kompaktwagen i30 an. Also sind wir mit der koreanischen Züchtung Gassi gegangen, und das auch mal an der langen Leine.

TEST 114/2007

Hyundai i30 2.0

- + Preis-Leistungs-Verhältnis
- + Ausstattung
- + guter Antrieb, aber ...
- ... nur mit Fünfganggetriebe
- Verarbeitung im Detail
- Seitliches Streulicht

■ AR-TEST-TEAM

Korea-Autos, so die allgemeine Faustregel, zielen zuerst auf den Sparwillen ihrer künftigen Käufer: Wenig Geld für viel Auto lautet die Devise; Emotionen oder die Signalwirkung eines Statussymbols bleiben dabei auf der Strecke.

So haben es auch die Japaner in Europa gemacht – damals, vor über 30 Jahren. Heute sind sie in unseren Zulassungsstatistiken eine feste Grösse, haben selbst ein gutes Image. Damit wird auch klar, was die aufstrebenden Autobauer aus Südkorea vorhaben. Und wie unsere vergangenen Tests belegen, verbessern Hyundai, Kia und Co. ihre Produkte mit beeindruckendem Tempo.

Populäre Vorbilder

Jüngstes Beispiel dieser Entwicklung ist der Hyundai i30, der nicht nur in Europa entworfen wurde, sondern ab 2009 auch in Tschechien gebaut werden soll. Mit dem 424,5 cm langen Auto zielt der Hersteller also klar auf die etabliert-europäische Kompaktkonkurrenz.

Der i30 nutzt dabei die gleiche Plattform wie der Konzernbruder Kia Cee'd (AR 12/2007); sieht aber ganz anders aus – wenn auch nicht gerade eigenständig. Denn während der Kia stilistisch auf Audi A3 und Toyota Corolla macht, hatten die i30-Designer ganz offensichtlich den BMW 1er, einen Honda Civic Viertürer und den Opel Astra als Anschauungsbeispiele in ihrem Studio stehen. So entstand optisch nichts Neues, sondern ein weiterer Mix marktbewährter Zutaten. Ein kleines Stückchen unikater ist der ab 2008 verfügbare, 447,5 cm lange i30 Combi Wagon (AR 39/2007). Ganz klar: Hyundai will in Europa kein Risiko eingehen, sondern Stückzahlen machen.

Abgesehen vom verwechsel-

baren Styling ist der i30 (auch die Modellbezeichnung klingt ein wenig nach BMW...) eine weitgehend positive Überraschung. Schon beim ersten Berühren der Aussengriffe fallen die weiter verbesserten Materialien und Passungen auf. Auch das Zusteigen funktioniert dank weit öffnender Türen – ein Vorteil vor allem hinten – einwandfrei. Leider erblickt das geübte Auge auch hastig verschliffene Fensterahmen-Schweissnähte, wie wir ihnen bei anderen Fabrikanten schon sehr lange nicht mehr begegnet sind.

Kein Kunststoffmuff mehr

Nach dem Zuziehen der Türen folgt das in koreanischen Autos



reflexartige Luftanhalten: Besonders bei warmem Wetter sind wir es gewohnt, dass südostasiatische Plastik-Weichmacher ungehemmt vor sich hingegossen, sprich: mit unangenehmen Gerüchen bei sensiblen Personen schnell Kopfschmerz oder Schlimmeres auslösen können. Nicht so der i30, der geradezu angenehm duftet, selbst nach längerer Sonneneinstrahlung! Das ist ein echter Fortschritt und soll hier deshalb deutlich erwähnt sein, zumal sich die gewählten Materialien auch gut anfassen.

Modern ist zudem die Innenraumarchitektur in Bezug auf Ergonomie und Platzangebot. i30-Passagiere finden bequemstraffe Sitze, viele nützliche Ablagen und gute Sichtverhältnisse vor. Rückwärts einparken will allerdings geübt sein, doch das ist bei heutigen Kompaktwagen leider ein häufig anzutreffendes Phänomen.

Nicht so toll sind beim i30 die in der ersten Reihe weit nach vorne ragenden (aktiven) Kopfstützen; ständige Berührungen sind bei geradem Rücken unvermeidlich, was manche Kollegen besonders störte. Hinten ist es besser. Die Fondbank lässt sich klassenüblich asymmetrisch teilen; maximal können so 1250 dm³ (normal 340 dm³) transportiert werden, was dem Durchschnitt entspricht.

Mit kleinen Schwächen

Am besten sitzt freilich der Fahrer: Er blickt auf schnörkellose Instrumente und Bedienelemente sowie eine leicht geneigte Mittelkonsole; alles ist gut erreichbar und erklärt sich selbst – prima! Allein die bläuliche Nachtbeleuchtung ist vielleicht etwas zu Disco- (und VW-)artig;



Pfui: Ruck-Zuck-Schweissnähte.



Glanzstück: Felgen mit Chrom.



Gute Variabilität bis 1250 dm³.



Besser Sitzen: bequemer Fond.

zudem hätten die Ziffern der Rundinstrumente im Sinne der Ablesbarkeit etwas grösser ausfallen dürfen.

Womit die Kritikliste weitgehend abgearbeitet wäre, denn der i30 kann auch begeistern. Zum Beispiel mit seiner Ausstattung: Schon die Basisversion 1.4 Comfort (ab Fr. 19 900.–) verfügt über Nebelscheinwerfer, elektrische Fensterheber,

einen höhenverstellbaren Fahrersitz, 12-V-Stecker oder ein CD-Radio mit Lenkradbedienung und Anschlussmöglichkeiten für MP3-Player oder USB-Sticks: Letzteres ist nicht nur praktisch, sondern bisher einzigartig in dieser Klasse.

Der von uns getestete 2.0 Premium war darüber hinaus mit einem längs- und höhenverstellbaren Volant, einem ge-

Bei der Sicherheit müssen heute kaum Abstriche gemacht werden: Im Euro-NCAP-Test erreichte der i30 vier von möglichen fünf Sternen.

kühlten Handschuhfach, Mittelarmlehnen oder Funkfernbedienung ausgerüstet – Zutaten, die es bereits in der Style-Version (mit 90 kW/122 PS starkem 1,6-Liter-Benziner schon für Fr. 24 990.–) ab Werk gibt. Premium- und damit Zweiliter-exklusiv (siehe auch Technische Daten) sind dagegen die 17-Zoll-Felgen mit Chromeinsätzen, die Klimaautomatik, Stoff-Leder-Polster, Sitzheizungen vorne oder ein Tempomat. Ausser der Metallic-Lackierung und Vierstufen-Automatik (sowohl für den 1.6 als auch den 2.0) gibt es beim i30 keine weiteren Optionen.

Was den meisten koreanischen Autos nach wie vor fehlt, ist ein integriertes Bildschirm-Navigationssystem – aber ist das heute wirklich ein Nachteil? Wir denken nein, denn die besagten Systeme sind meist sündhaft teuer und schon beim Bestellen veraltet – ganz besonders in dieser Fahrzeugklasse. Hyundai führt einen hier gar

nicht erst in Versuchung, sondern verweist auf günstige (und bessere) Nachrüstlösungen. Das ist ehrlich, kundennah und deshalb sympathisch.

Sicher unterwegs

In punkto Sicherheit müssen bei koreanischen Autos heute kaum mehr Abstriche gemacht werden: Jeder Hyundai i30 kommt serienmässig mit 4-Kanal-ABS mit EBD, ESP, sechs Airbags, Dreipunktgurten auf allen Plätzen, Isofix-Befestigungen oder den erwähnt aktiven Kopfstützen. Dazu kommen die üblichen Karosserieverstärkungen; auch im Euro-NCAP-Test erreichte der i30 beim Insassenschutz vier von möglichen fünf Sternen.

Dass man es mit einem stabilen Auto zu tun hat, lässt sich auch erfahren – vor allem auf schlechteren Strassen. Die nimmt der i30 angenehm klapperfrei unter seine Räder: Der «neue beste Freund des Menschen», so die hundebezogene (und deshalb etwas alberne) Hyundai-Werbung, hinterlässt also auch in Bewegung einen soliden Eindruck: Fahrdynamisch gibt es keine bösen, sondern fast nur positive Erlebnisse. Das liegt unter anderem an einer leichtgängigen und gefühlvollen Servolenkung, die sich ausreichend direkt mitteilt und flüssige Richtungswechsel ermöglicht. Lob verdienen auch die komfortbetonte Federung, die Spurstabilität sowie das Kurvenverhalten: Der Fronttriebler bleibt lange neutral, schiebt dann gutmütig untersteuernd über die Vorderäder, wird aber sofort vom ESP abgefangen. Das hat etwas vom treuen, gut erzogenen Hund, um hier im Bild zu bleiben. Auch die Bremsanlage

überzeugt, weil sie gut dosierbar ist und das leer über 1,3 Tonnen schwere Auto aus 100 km/h mehrmals hintereinander nach gut 38 Metern zuverlässig zum Stehen brachte.

Für Fragezeichen sorgt dafür die Lichtanlage des i30: Bei Nachtfahrt erzeugen die Reflektoren der Frontscheinwerfer auf Bughöhe einen hellen Kegel zur Seite, der einigen anderen Verkehrsteilnehmern so unangenehm auffiel, dass sie uns anblinkten.

Gut gelungener Antrieb

Das Beste am i30-Fahren ist zweifellos die Kombination des getesteten, ausgesprochen drehfreudigen Zweiliter-Benziners (er macht laut Schweizer Importeur bis zu 30 Prozent der i30-Bestellungen aus) mit dem wirklich sehr schön abgestuften Schaltgetriebe: Letzteres gefällt bereits beim Einkuppeln; es lässt sich zudem sehr flüssig bedienen und hält in allen Gängen ausreichend Zugkraft parat. Tempo 50 fährt man mit 3300/min im zweiten, 2200/min im dritten oder besonders sanften 1700 Touren im vierten Gang, ohne dass der i30 bei Letzterem in Ruckeln verfallen würde. Auch die Beschleunigung ist nicht von schlechten Eltern: Bei unseren Messungen zog der i30 trotz geringer Laufleistung gar über eine Sekunde schneller auf 100 km/h als werkseitig angegeben.

Gut gelungen ist auch die Geräuschisolierung der Kabine: Bis 100 km/h gibt sich der Hyundai angenehm leise; darüber nehmen die Fahrgeräusche allerdings markant zu.

Ein Gang wird vermisst

Das Manko wird bei zügiger Fortbewegung noch verstärkt, denn dem Koreaner fehlt ein sechster Gang. So dreht der Motor bereits bei 100 km/h unnötig hoch; selbst im Fünften sind es schon 2700/min. Will man gar 180

Sachen

und schneller fahren, jault der Hyundai bei mindestens 5000 Umdrehungen: Wer mit dem i30 längere Strecken fahren muss, ist um die Geräuschkulisse nicht zu beneiden. Der erlösende Schongang wird klar vermisst, zumal auch der gegenüber den Werkswerten deutlich höhere Verbrauch – in Deutschland ermittelten wir bei schneller Autobahnfahrt deutlich über 12 Liter – mit einer längeren Übersetzung reduziert werden könnte.

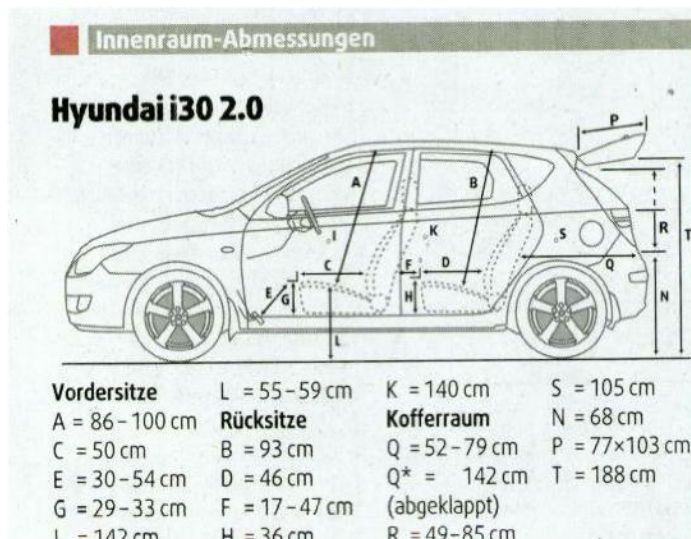
Zum besseren Verständnis: Auf Schweizer Strassen sollte das Fehlen des Sechsten kaum auffallen. Zudem handelt es sich um eine Unart, der auch europäische Modelle wie ein Peugeot 308 frönen – was die Sache zwar nicht besser macht, aber doch etwas relativiert.

Wohlfühlgarantie

Unser Fazit fällt trotz kleinerer Macken positiv aus: Der Hyundai i30 zählt zu den derzeit besten Korea-Angeboten, er ist ausstattungsbereinigt deutlich günstiger als die Züchtungen der europäischen (Rasse-)Hersteller und trotzdem kein Billigauto. Üppige Service- und Gewährleistungspaket e (z.B. drei Jahre Vollgarantie ohne Kilometerbegrenzung) dürften die Entscheidung für den «neuen Freund» zusätzlich begünstigen: Also mach schön Platz, i30 – jaaa, bist ein Braver!

@ Weitere Bilder zum Testbericht
www.automobilrevue.ch





AR-Messergebnisse Hyundai i30 2.0

Beschleunigung	40-120 km/h s	15,5	Bord. Schmirreifen Hankook Optimo K415.	Gewichtsverteilung v./h.	62/38%
0-40 km/h	2,4 s	40-140 km/h s	20,6	Leistungsgew.	12,8 kg/kW 9,4 kg/PS
0-60 km/h	4,2 s	IV. V.		Wendekreis	
0-80 km/h	6,4 s	80-100 km/h s	5,3 6,2	Lenkradumdrehungen	2 1/2
0-100 km/h	9,3 s	80-120 km/h s	11,0 15,9	Ø zw. Mauern (l./r.)	11,3/11,4 m
0-120 km/h	13,8 s	80-140 km/h s	17,5 26,2	Zählereichung	
0-140 km/h	19,0 s	Bremsweg		30 km/h Zähler =	28 km/h eff.
0-160 km/h	27,2 s	120-0 km/h	53,6 m	50 km/h Zähler =	47 km/h eff.
1 km stehender Start	30,7 s	100-0 km/h	38,1 m	80 km/h Zähler =	77 km/h eff.
Höchstgeschwindigkeit		80-0 km/h	24,4 m	120 km/h Zähler =	116 km/h eff.
Werk	205 km/h	60-0 km/h	13,4 m	1 km nach Zähler =	995 m eff.
Elastizität		50-0 km/h	9,2 m	Messbedingungen	
Beschleunigung in den Gängen		40-0 km/h	6,0 m	km-Stand	1900
II. III.		30-0 km/h	3,5 m	Die publizierten Messwerte gelten für folgende Bedingungen: Gewicht Testfahrzeug + 150 kg, voller Tank, Temperatur 20 °C, Luftdruck 1000 mbar (= Meereshöhe).	
40-60 km/h s	2,3 3,7	Innenlärm		Testverbrauch (95 ROZ)	
40-80 km/h s	5,6 7,4	Standmessung	48 dB(A)	Gesamtverbrauch	8,6 L/100 km
40-100 km/h s	11,3	Geeichte Geschwindigkeit		Autobahn, ruhig	7,4 L/100 km
		50 km/h 3. Gang	59,5 dB(A)	Überland und Autobahn, unregelmässig	8,5 L/100 km
		80 km/h 5. Gang	63,5 dB(A)	Agglomeration	11,2 L/100 km
		120 km/h 5. Gang	68 dB(A)	Überland, sparsam	7,9 L/100 km
		Gewichte		Reichweite im Mittel	620 km
		Leergewicht (DIN)	1340 kg		



Fahrerorientiert: Das Cockpit ist ergonomisch, wirkt auch wertig.

