Vorstellung Hyundai i30: Koreanischer „Volkswagen“

Von Frank Wald

Der Ritterschlag kam 2011 auf der IAA, als der damalige VW-Chef Martin Winterkorn in einem heimlich gefilmten Video gegenüber seinem Chefdesigner die Fertigungsqualität der Lenkradverstellung im just enthüllten Hyundai i30 lobte. „Da scheppert nix. Wir können es nicht. Warum kann der das?“ Winterkorn ist nicht mehr, der Hyundai i30 kann es immer noch. Die dritte Generation, die am 28. Januar zu Preisen ab 17.450 Euro zum Händler rollt, hat nichts von seinen Qualitäten verloren. Im Gegenteil, in punkto serienmäßiger Sicherheit ist der i30 das Beste, was gerade im Kompaktsegment zu bekommen ist. Und auch optisch hat sich die koreanische Golf-Alternative dem Wolfsburger Rivalen angenähert.

Vor allem aus der Rückansicht sind die Ähnlichkeiten verblüffend. Das in die Breite gezogene Heck, die horizontal ums Eck laufenden Rücklichter, die breite C-Säule, wobei die Hohlkehle in der Heckklappe auch an Opel Astra erinnert. Für Hyundais europäischen Produktmanager, Raf van Nuffel, ist der i30 denn auch nichts weniger als der „neue Volkswagen“, wobei der deutsche Hyundai-Geschäftsführer Markus Schrick das „new peoples car“ lieber als „Auto für Jedermann“ übersetzt.

Was sofort auffällt: die Kniffe und Schwünge im Blech sind verschwunden. Front und Flanken nun sehr flächig gestaltet. Eine dezente Schulterlinie von den Rückleuchten bis zu den Scheinwerfern sowie eine leichte Vertiefung zwischen vorderen und hinteren Radhäusern geben der Karosse Kontur. Elegant wirkt das neue Markengesicht mit der langen, nach vorn gerundeten Motorhaube, den trapezförmigen angeschnittenen Scheinwerfern und dem „von herabfließendem Stahl inspirierten Kaskaden-Kühlergrill“, den Hyundais Marketing in dem Sechskant-Grill sieht, und den alle künftigen Hyundai-Modelle tragen sollen.

Um vier Zentimeter auf 4,34 Meter gestreckt und fast zehn Zentimeter breiter präsentiert sich der neue i30 außerdem nun etwas flacher als der Vorgänger, was ihn entsprechend stattlicher auf der Straße stehen lässt. Auch wenn der Radstand mit 2,65 Meter unverändert blieb, schaffen die gewachsenen Proportionen mehr Platz für Mensch und Gepäck. Vorne wie hinten sitzen Erwachsene bequem, mit guter Kopf- und Kniefreiheit. Der Kofferraum schluckt im Normalzustand inklusive doppeltem Ladeboden anständige 395 Liter, 17 mehr als vorher. Umgekehrt schrumpft das Volumen allerdings um 15 auf 1301 Liter, wenn die Rücksitzlehnen zu einer leichten Schräge umgelegt werden.

Einen sehr „deutschen“ Eindruck vermittelt das Interieur. Soll heißen: übersichtliches Cockpit, aufgeräumte Instrumentenordnung, hochwertige Materialien und ein Sinn fürs Details, wie an den feinen, silber gerandeten Tasten, Schaltern und Reglern zu sehen. Davon zählen wir zwar über 50, die jedoch übersichtlich in zwei Ebenen sortiert, so dass auch die Bedienung keine Rätsel aufgibt. Für die zeitgemäße Handhabung von Audio und Telefon thront ein 8-Zoll-TFT-Touchscreen auf dem Armaturenträger. Der allerdings ist, ebenso wie die viel gepriesene Smartphone-Anbindung, nur gegen Aufpreis (750-1300 Euro) als Navigationspaket zu haben. Die regulären Ausstattungen müssen sich mit Monochrom-Monitoren oder maximal 5-Zoll-LCD-Touchscreen ohne Telefon-Anbindung begnügen.

Dennoch glänzt der i30 auch schon in der Basis mit üppiger Ausstattung, zu der neben Klima- und Audioanlage, Multifunktionslenkrad, Tempomat mit Begrenzer, Lichtsensor auch sechs Airbags, ein Fernlicht- und Spurhalteassistent mit Lenkeingriff, Berganfahrhilfe, Müdigkeitswarner sowie eine City-Notbremsfunktion bis Tempo 75

gehören. Soviel Sicherheit in Serie bietet zurzeit kein anderer in der Kompaktklasse. In der Topausstattung Premium sind ab Werk außerdem noch ein Abstandsradar mit Temporegelung und Stop&Go-Funktion (in Kombination mit Doppelkupplung), City-Notbremse mit Kollisionswarner und Fußgängererkennung sowie ein Knieairbag für den Fahrer dabei. Optional stehen als Alert-Paket ein Totwinkel- und Querverkehrwarner (300 Euro) sowie eine Verkehrszeichenerkennung und Rückfahrkamera innerhalb des erwähnten Navigationspaketes zur Verfügung. Aber auch der Komfort kommt in den vier weiteren Ausstattungsstufen nicht zu kurz. Mit 2-Zonen-Klimaautomatik, DAB-Radio, Ledersitzen, Smart-Key-System, Voll-LED-Scheinwerfer sowie bis zu 17-Zoll großen Leichtmetallfelgen bewegt sich der i30 auf Augenhöhe mit den Klassenstrebern.

Das gilt nicht weniger für den Fahreindruck. Vor allem die präzise, schnell und direkt ansprechende Lenkung gefällt, ebenso wie das komfortabel gestimmte Fahrwerk, was unterm Strich ein sehr sicheres und harmonisches Handling ergibt. Neu im größtenteils bekannten Motorenprogramm, das aus drei Benzinern und Dieseln im Leistungsspektrum von 95 bis 140 PS besteht, ist der erstmals bei Hyundai angebotene Vierzylinder-Turbobenziner 1.4 T-GDI. Das 140 PS starke Aggregat mit Direkteinspritzung zeigt mit 242 Nm Drehmoment ab 1500 Touren einen beinahe sportlichen Antritt, spurtet in flotten 8,9 Sekunden auf Tempo 100, schnurrt auf der Langstrecke scheinbar lautlos vor sich hin und gibt sich weder beim schnellen Ampelhopping noch bei engagierter Kurvenfahrt hinterm Ortausgang eine Blöße. Auch wenn in letzterem Fall die 5,4 Liter Normverbrauch dann in weite Ferne rücken. Statt des serienmäßigen Sechsganggetriebes übernimmt auf Wunsch (1900 Euro) auch eine schnell und unmerklich schaltende 7-Gang-Doppelkupplung DCT die Schaltarbeit. Auch in den beiden Dieselversionen mit 110 PS und 136 PS ist die DCT-Automatik für entspanntes und sparsames Fortkommen zuständig. Vor allem in der stärkeren Variante erzeugt die Kombination ein flottes und laufruhiges Zusammenspiel. Und wenn man es entspannt laufen lässt, sind sogar Verbräuche knapp über den normierten 4,1 Liter möglich.

Allerdings ist der neue Turbobenziner auch schon das Ende der Fahnenstange, stärkere Motoren gibt es vorerst nicht. Nach der Kombi-Variante im Frühjahr soll zwar im Oktober noch eine besonders sportliche N-Version folgen. Doch mit Leistungen von 250 PS und 275 PS hinterlässt die eine sehr große Lücke im Antriebsprogramm, wie vermutlich auch im Geldbeutel. Hybrid-Antriebe, mit oder ohne Stecker, sowie Elektroversionen stehen zurzeit nicht auf der Agenda. Dafür verspricht sich Hyundai großen Zulauf von einer neuen Fastback-Karosserievariante, die Anfang 2018 das Coupé ersetzen soll.

Die Preise sind zwiespältig. Der i30 startet ab 17.450 Euro in der Basisversion Pure inklusive der erwähnt üppigen Ausrüstung. Allerdings ist die erste von fünf Ausstattungen nur mit dem 100-PS-Einstiegsbenziner zu bekommen. Wer einen anderen Motor will, muss schon zur nächst höheren Select-Version greifen, die mit dem 120 PS starken 1-Liter-Dreizylinder dann auch schon 19 700 Euro kostet. Auch der 1.6 CRDi-Diesel startet dort erst in der 95-PS-Version ab 21 300 Euro. Der neue 1,4-Liter-Turbobenziner wiederum ist erst in der mittleren Trend-Ausführung für mindestens 23 750 Euro zu haben und steht in der Topausstattung Premium mit 26 450 Euro in der Liste. Die Spitze markiert dort allerdings der stärkste 1.6Diesel mit 136 PS ab 28 850 Euro.

Doch so selbstbewusst wie die Preise, ist auch Geschäftsführer Markus Schrick, der den i30 nicht länger als „asiatisches Schnäppchen, sondern als ernst zu nehmenden Wettbewerber“ auf der Einkaufsliste der Kompaktwagen-Käufer sieht. „Wir wollen eine echte Alternative zu VW sein.“ Für Ex-VW-Chef Martin Winterkorn war er das schon vor sechs Jahren. (ampnet/wal)

Daten: Hyundai i30 blue 1.4 T-GDI
Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,34 x 1,80 x 1,46

Radstand (m): 2,65
Motor: Vier-Zylinder-Turbobenziner, 1353 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 103 kW / 140 PS bei 6000 U/min
Maximales Drehmoment: 242 Nm bei 1500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 s
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,4 l
Kohlendioxid pro Kilometer: 124 g (Euro 6)
Tankinhalt: 50 Liter
Leergewicht (DIN)/ Zuladung: 1279 kg / 541 kg
Wendekreis: 10,6 m
Bodenfreiheit: 140 mm
Gepäckraum: 395-1301 l
Bereifung: 225/45 R 17
Basispreis: 22 350 Euro

Bilder zum Artikel

Hyundai i30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai