

Vorstellung Hyundai i30: Dem Wolfsburger Original so nahe wie nie?

Von Markus Gersthofer

Hyundai präsentiert auf dem Anfang Oktober beginnenden Autosalon in Paris seinen neuen i30. Die kompakte Limousine, in mehreren Kontinenten gebaut und unter verschiedenen Namen verkauft, war bisher schon außerordentlich erfolgreich, vor allem international. Die Neuauflage, in Rüsselsheim geplant und gezeichnet, auf 480 Nürburgring-Runden feingeschliffen und wieder in Tschechien gebaut, wird geräumiger, leichter, sparsamer - und vor allem deutlich sportlicher in Optik und Fahrverhalten. Der Preis aber dürfte sich kaum verändern, ab ca. 16 500 Euro dürfte es losgehen. Der Erfolg auch in Deutschland scheint gewiss.

Hyundai gehört zu den wahren Emporkömmlingen auf der Welt: Erst 1967 wurde die Marke gegründet. 20 Jahre dauerte es bis zu nennenswerten Stückzahlen. Dann aber ging es steil aufwärts, vor allem durch den Export, ab 1991 auch nach Europa. Im neuen Jahrtausend reihte sich Hyundai - zusammen mit dem in der koreanischen Automobilkrise übernommenen Wettbewerber Kia - unter den zehn größten Herstellern der Welt ein. Produktionsstätten bestehen in den USA, in Indien, Brasilien, China, Russland, in der Türkei und seit 2008 auch in Europa, in Tschechien. 2006 eroberte der Konzern Platz 6 in der Welt, seit Jahren behauptet er mit rund acht Millionen produzierten Automobilen Platz 5 - nach Toyota, Volkswagen und General Motors mit jeweils rund zehn und Renault-Nissan mit 8,5 Millionen. Mit die bedeutendste Rolle dabei spielt der i30 - 2011 mit dem prestigeträchtigen Titel „Auto des Jahres“ in den USA geadelt.

Für den erstaunlichen Aufstieg von Hyundai (und der Schwestermarke Kia) sorgten bisher vor allem praktische Eigenschaften: Platz, problemlose Bedienung und natürlich der Preis. Aber genau so wichtig waren Zuverlässigkeit und Dauerhaltbarkeit. Die beiden letzten Punkte untermauern einzigartige Garantien: bei Hyundai fünf, bei Kia sogar sieben Jahre. Die lange Garantie kann man sich offensichtlich leisten: 100 000-Kilometer-Dauertests der Fachzeitschriften führen gerade beim i30 und seiner Kombiversion immer

wieder zu hervorragenden Ergebnissen: keine Ausfälle. Wenn etwas fehlte, dann Emotion, Begeisterung, Fahrfreude. Den i30 fährt man, um anzukommen, weniger, weil einem das Fahren Spaß macht.

Genau dies will Hyundai ändern. Die kleineren Modelle i10 und i20 wurden jüngst mit pfiffigeren Formen aufgewertet, der i20 erhielt dazu einen zusätzlichen Motor – der Zeit entsprechend einen Dreizylinder-Direkteinspritzer-Turbo. Noch deutlicher fallen die Unterschiede beim neuen i30 aus. Die Limousine im Golf-Format bleibt kompakt wie bisher, wird aber vier Zentimeter länger (4,34 m), zwei breiter (1,80 m) und einen niedriger (1,46 m). Die Unterschiede in den Außenmaßen mögen gering sein – mit seinem neuen sechseckigen, von der Ferne an Audi erinnernden „Kaskaden“-Grill, mit der die Länge streckenden „Charakterlinie“ unter den Fenstern und dem die Breite betonenden Heck samt kleinem Dachspoiler wirkt der i30 deutlich stämmiger, muskulöser. Im Programm wird die fünftürige Limousine wie bisher die erste Geige spielen, dazu wird später wieder einen Kombi geben. Und auch ein Coupé ist angedacht – mit vier Türen statt der bisherigen Sonderlösung mit einer dritten Tür nur auf der rechten Seite. Der Blick dabei geht bis zu den entsprechenden Modellen von Audi und Mercedes-Benz.

Innen führen die leicht gewachsenen Außenmaße zu einem luftigeren Raumeindruck, der noch verstärkt wird durch die höheren Scheiben, die auch der Übersicht speziell nach seitlich hinten zu Gute kommen. Die Materialien wirken hochwertiger, die Verarbeitung ist akkurat wie bisher. Am Armaturenbrett herrschen analoge Rundinstrumente vor, das digitale Cockpit ist in Korea noch nicht angekommen (wird aber demnächst mit dem Facelift im Golf erwartet). Dafür breitet sich in der Mitte ein Acht-Zoll-Bildschirm aus, über den sich wie üblich Telefon und Infotainment steuern lassen. Gegen Aufpreis wird es sogar belüftete Sitze und Lenkradheizung geben. Alle modernen Assistenzsysteme inklusive Einparkhilfe mit Bildschirm und Müdigkeitserkennung werden angeboten, auch LED-Scheinwerfer. Eine Notbrems-Automatik für die Stadt wird Serie sein.

Basismotor ist der bisherige 1,4-l-Sauger mit 74 kW / 100 PS. Alle stärkeren Benzinmotoren sind neu, so der jüngst im i20 neu eingeführte 1,0-l-Dreizylinder-Turbo mit 88 kW / 120 PS, Höchstgeschwindigkeit 190 km/h statt 183 km/h beim 1,4-l-Sauger, Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 11,1 statt 12,7 Sekunden. Vorläufiges Top-Triebwerk ist ein neuer 1,4-l-Direkteinspritzer-Turbo mit 103 kW / 140 PS (210 km/h, 8,9 Sekunden). Später wird es ein Sportmodell unter der Submarke „N“ geben, dessen 1,6-l-Turbo stolze 137 kW / 186 PS und 265 Newtonmeter Drehmoment bringen soll – gut für etwa 230 km/h und den Standard-Spurt in 7,0 Sekunden.

Im Verbrauch liegen alle drei Triebwerke im guten Durchschnitt, exakte Werte stehen noch nicht fest. Den bekannten 1,6-l-Diesel gibt es in nunmehr drei Versionen mit 70 kW / 95 PS, 81 kW / 110 PS und 100 kW / 136 PS. Alle erreichen ein maximales Drehmoment von 275 Nm, bis zu mittleren Drehzahlen dürfte im Temperament kaum ein Unterschied bestehen zwischen dem stärksten und dem schwächsten Diesel. Für die stärkeren Selbstzünder und den 140-PS-Benziner steht eine Sieben-Gang-Doppelkupplungsautomatik zur Wahl, Serie ist ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe.

Selbst bei ähnlichen Leistungs- und Fahrwerten wie bisher ist der neue i30 nicht nur äußerlich ein ganz anderes Auto: Die Hinterachse ist neu, dazu zeichnen sich Federung und Dämpfung, so wurde bei der ersten Vorstellung betont, durch eine deutlich straffere Abstimmung aus. Auch die neu abgestimmte Lenkung soll direkter reagieren, mehr Gefühl für die Straße vermitteln. Der neue i30 ist besonders mit den normalen Motoren sicher noch immer kein Pulsbeschleuniger, man könnte sich aber vorstellen, dass er Spaß zu machen beginnt.

27 161 Exemplare des i30 verkaufte Hyundai im vergangenen Jahr in Deutschland. Vom VW Golf waren es fast exakt zehnmal so viele. Noch kann der Emporkömmling dem Platzhirsch bei uns nicht ernsthaft das Wasser reichen. Aber keine Frage: Im Aussehen, in Innen- und Kofferraum, in Übersicht und leichter Bedienung entspricht der Hyundai i30 exakt dem, was Käufer heute von einem populären kompakten Auto erwarten. Wenn er auch in Fahreigenschaften und Komfort, in der Effizienz und in den Kosten hält, was seine Väter versprechen, dann ist der neue Korea-Golf seinem Wolfsburger Vorbild tatsächlich so nahe wie noch nie. (ampnet/fer)

Bilder zum Artikel



Hyundai i30.



Hyundai i30.



Hyundai i30.



Hyundai i30.



Hyundai i30.



Hyundai i30.



Chefdesigner Peter Schreyer stellt den neuen Hyundai i30 vor.

NEW GENERATION
HYUNDAI i30



Hyundai-Chefdesigner Peter Schreyer.



Hyundai stellt den neuen i30 vor.



Hyundai i30: der Innenraum.
