

Start in der Kompaktklasse

Ein neues Kompaktfahrzeug

Mit dem i30 bietet Hyundai erstmals ein 5-türiges Fahrzeug in der Kompaktklasse an. Der Verkauf des i30 startet in der Schweiz am 1. September.

pd/ad- Premiere für Hyundai: Mit dem i30 bringt die koreanische Marke erstmals ein kompaktes 5-türiges Fahrzeug mit klar europäischer Ausrichtung auf den Markt, wobei das Fahrzeug nicht einfach für Europa konzipiert ist, sondern vom Fahrwerk über das Design bis zum neuen 1.6 l Dieselmotor in Deutschland entwickelt und ab 2009 auch im neuen europäischen Werk in Tschechien produziert wird.

Dynamik und Platz

Der neue i30 zeigt sich optisch von der selbstsicheren Seite. Mit einem kompakten Aufbau, einer hoch angesetzten Gürtellinie und weit ausser stehenden Rädern bietet der i30 alle Designelemente, die auf einen europäischen Ursprung hinweisen. Dasselbe gilt für die Aussenabmessungen mit 4,25 Meter Länge, 1,78 Meter Breite und einer Höhe von 1,49 Meter. Der Radstand von 2,65 ermöglichte auch eine grosszügige Bemessung des Innenraums mit Platz für fünf Personen und einem Kofferraum-Volumen, das dank einzeln umklappbaren Rücksitzen (40-60) von 340 auf bis zu 1'250 Liter erweitert werden kann. Sämtliche Ausstattungs-Varianten des i30 sind mit einem umfangreichen Sicher-

heitspaket ausgerüstet. Dazu zählen Front- und Seiten-Airbags, wie auch die aktiven Kopfstützen für Fahrer und Beifahrer. Zusätzlichen Schutz bieten der Seitenaufprallschutz in den Türen und die Vorhang-Airbags, die sich auf der gesamten Seitenlänge des i30 entfalten.

Drei Benziner und zwei Turbodiesel

Von der Konstruktion her bietet der i30 die typischen Merkmale der Kompaktklasse mit vorne quer eingebautem Motor und Frontantrieb. Der 2.0 CDRi ist mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe kombiniert. Alle anderen Modelle sind serienmässig mit einem 5-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet. Die meisten Modelle sind auch mit einer Vierstufenautomatik erhältlich. Das Motoren-Programm richtet sich ebenfalls an europäischen Bedürfnissen aus. Allen Motorisierungen gemeinsam sind das agile Ansprechen beim Beschleunigen, der sparsame Umgang mit dem Treibstoff, die tiefen CO₂-Werte, die Erfüllung der EURO 4-Abgasnormen und die optimale Energieeffizienz-Kategorie (grösstenteils A, zum Teil B oder C). Die Palette an Benzinmotoren beginnt beim 1.4 l Vierzylinder mit 80 kW. Das Vierventil-Aggregat steht ausschliesslich in Verbindung mit dem 5-Gang-Schaltgetriebe im Angebot und bietet bereits sehr ansprechende Fahrleistungen: 11,7 s von 0 auf 100 km/h, eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h, ein durchschnittlicher Verbrauch von 6,1 l/100 km und ein CO₂-Wert von 145



Argus Ref 28251001

g/km. Mit dem 90 kW starken 1.6 l 16V steigen Verbrauch (6,2 l/100 km) und CO₂-Ausstoss (152 g/km) nur minimal, während die Fahrleistungen mit dem Sprint von 0 auf 100 km/h in 11,0 s und einer Höchstgeschwindigkeit von 192 km/h zulegen. Die Top-Motorisierung, der 2.0 l Vierzylinder, leistet 105 kW, beschleunigt den i30 aus dem Stand in 10,6 s auf 100 km/h und bringt ihn auf eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Der CO₂-Ausstoss beträgt 170 g/km und der durchschnittliche Verbrauch liegt bei 7,1 l/100 km (mit Schaltgetriebe). Ganz im Trend steht der i30 mit zwei modernen Diesel-Triebwerken. Beide Varianten verfügen über eine Direkteinspritzung mit Common-Rail Technologie und sind serienmässig mit einem Dieselpartikelfilter ausgerüstet. Mit dem 1.6 CRDi kommt im i30 erstmals der vollständig neu entwickelte Dieselmotor aus dem europäischen Entwicklungszentrum von Hyundai zum Einsatz. Der Vierzylinder mit sechzehn Ventilen und Abgas-Turbolader leistet 85kW und stellt das maximale Drehmoment von 255 Nm bereits zwischen 1'900 min⁻¹ und 2750 min⁻¹ zur Verfügung. Modernste Technologie mit variabler Geometrie der Turbolader-Schaufeln (VGT) sorgen für ansprechende Fahrleistungen (11,6 s von 0 auf 100 km/h, 188 km/h Höchstgeschwindigkeit) bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 4,7 l/100 km und 125 g CO₂-Ausstoss. Mit dem 2.0 CRDi Turbodiesel steht als zweite Variante ein bewähr-

tes Diesel-Aggregat im Angebot. Der Common-Rail Direkteinspritzer mit sechzehn Ventilen und 103 kW Leistung verfügt ebenfalls über die VGT-Technologie. Er beschleunigt den i30 in 10,3 s von 0 auf 100 km/h und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Der Verbrauch bleibt im Mix bei bescheidenen 5,5 l auf 100 km und der CO₂-Ausstoss beträgt 145 g/km.

Hohe Qualität zum typischen Hyundai-Preis

Auch in der Verarbeitung und in der Qualität setzt Hyundai auf einen hohen Standard. Den Beweis dafür liefert der Schweizer Importeur, Hyundai Suisse SA, gleich selbst. Das zur Alcopa-Gruppe gehörende Unternehmen bietet den i30 mit drei Jahren Garantie ohne Kilometerbegrenzung an. Mit der FlexiGarantie haben die Kunden zudem die Möglichkeit, die Werksgarantie auf bis zu fünf Jahre und beim Antriebsstrang sogar auf bis zu sieben Jahre oder 150'000 km zu verlängern. Zudem verfügen alle i30-Modelle in der Schweiz ab der ersten Inverkehrsetzung über einen 10-jährigen Assistance-Schutz. Mit dem i30 wagt sich Hyundai mit einem starken Paket in ein ebenso stark beworbenes Segment. Die europäische Ausrichtung des Fünftürers mit einem dynamischen Design, leistungsfähigen und trotzdem sparsamen Motoren und einem sehr konkurrenzfähigen Lancierungspreis sind gute Voraussetzungen, um den i30 auf dem Schweizer Markt zu etablieren.



Bild: z.V.g

Der neue Hyundai i30 zeigt sich optisch von der selbstsicheren Seite.