

Auf Europakurs

Der in Europa entwickelte Hyundai i30 2.0 Premium verbindet problemloses Verhalten mit koreanischer Topausstattung.

›Obschon in Korea gebaut, zeigt der Hyundai i30 die Handschrift des europäischen Entwicklungszentrums der Marke. Das Design dieses echten Kompaktwagens (4,25 m) ist unspektakulär, aber ausgewogen, und die Verarbeitung des Interieurs macht deutliche Fortschritte.

Er hält etwas aus | Eine weitere positive Überraschung ist das stabile Fahrverhalten, selbst wenn der i30 mehr Sicherheit vermittelt, als er echte Fahrfreude aufkommen lässt. Leicht untersteuernd ausgelegt, bietet er zudem trotz der 17-Zoll-Bereifung leidlichen Abrollkomfort. Eher enttäuschend ist hingegen das Temperament des 143 PS starken Zweiliters, der nur widerwillig hochdreht. Das Getriebe lässt sich leicht bedienen, die Schaltvorgänge sind aber unpräzise und deutlich vernehmbar. Zudem beeinträchtigt der fehlende sechste Gang das Geräuschniveau und den Verbrauch bei Autobahntempo. Nichts auszusetzen gibt es für die Fahrgäste, die besonders auf den hinteren Sitzen viel Bewegungsfreiheit geniessen. Ablagen sind im Überfluss vorhanden, und beim Umklappen der Rücksitzbank entsteht eine ebene Ladefläche. Schliesslich bietet der i30 Premium für dieses Preissegment wenig übliche Annehmlichkeiten (Einparkhilfe hinten, selbst abblendender Innenspiegel usw.). ◀ **MOH**

Vorteile: gutes Preis-Ausstattungs-Verhältnis, gutmütiges Fahrverhalten, viel Platz auf den Rücksitzen, günstig geformter und variabler Kofferraum, zahlreiche Ablagen.

Nachteile: eher zäher Motor, Schaltung, enttäuschender Verbrauch, Lesbarkeit der Armaturen, Sicht nach hinten.

Technik: Limousine, 5 Türen; 4 Zylinder, 1975 cm³, 143 PS, 186 Nm bei 4600/min; Fünfganggetriebe; 0 bis 100 km/h in 10,6 s **Verbrauch im Test:** 8,8 l/100 km **Preis:** 29 990 Fr. (2.0 Premium).



Argus Ref 28959071

Im Kompaktwagensegment ist der Teufel los

Die Kategorie der Kompaktwagen wird Opfer ihres Erfolgs. Während vieler Jahre vom VW Golf und seinen europäischen Mitbewerbern dominiert, weckt das grösste Marktsegment unseres Kontinents Begehrlichkeiten. Zählte man zu Beginn dieses Jahrzehnts rund 30 Modelle, müssen nun deren 50 diesen Markt, der jährlich etwa vier Millionen Neuwagen ausmacht, unter sich aufteilen. Weil der Absatz stagniert, sind die Hersteller gezwungen, sich laufend mit neuen Einfällen zu überbieten. Zur Freude der Konsumenten, denen zahlreiche Modellvarianten in immer kürzeren Abständen vorgesetzt werden. So wird der eben eingeführte Peugeot 308 (vgl. Test) bereits im kommenden Jahr um einen Kombi ergänzt, und das Coupé-Cabriolet folgt 2009. Rasches Reagieren ist gefragt, denn bis dann wirft Hyundai 200 000 in Tschechien produzierte i30 auf den Markt. **MOH**

