

Fahrbericht – 01. Sept. 2007 – (Diesel)

Wie weit die Koreaner wirklich sind

Hyundai i30: Der Streber von der ersten Bank

Der Hyundai i30 ist eines jener Autos, das es versteht, von der ersten Sekunde an zu überraschen. Nicht, dass wir uns nichts Gutes erwartet hätten, das ist es nicht. Selbst wenn es noch nicht allzu lange her ist, dass die Antwort der Koreaner auf die Herausforderung des extrem harten Mittelklassewettbewerbs in Europa eine unbrauchbare war... Nein, der Punkt ist vielmehr, dass uns der Hyundai i30 auf einem ganz neuen Level überrascht. Gut: Daran, dass es die Jungs aus dem Fernen Osten ernst meinen, wenn sie sich vornehmen, in ein paar Jahren auf Augenhöhe mit den europäischen Mitbewerbern zu stehen, daran hegt ja bereits seit einiger Zeit niemand mehr ernstliche Zweifel. Aber dass dann so plötzlich ein Auto dasteht, das mit sämtlichen Vorurteilen aufräumt, die sich über die Jahre gegen fahrbare Untersätze aus Korea angesammelt haben, das überrascht dann doch. Anfangen tut das schon beim Zugehen auf den i30. Keine Ungeschicklichkeiten, die bereits den bloßen Blick auf den Neuling erschweren würden. Ganz im Gegenteil. Wunderhübsche Formen, ein Knick da, eine Sicke dort, große Klarglas-Scheinwerfer mit entschlossenem G'schau, wahre Lichtskulpturen als Rückleuchten. Es stimmt schon, dass von vorne eine Mischung aus Toyota Corolla und Auris Pate gestanden haben könnte und der Hintern, so scheint es, könnte zumindest väterlicherseits vom Einser-BMW oder einem Fiat Punto zu stammen. Aber ehrlich: Wen stören solche Details, wenn ein Auto auf den ersten Blick so schlüssig aussieht, wie der Hyundai i30? Einzige Bedingung: Eine andere Farbe als stinknormales Silber auswählen und große Alufelgen draufstecken, mindestens 17 Zoll, denn erst damit wird offenbar, wie viel im Design der Karosserie steckt. Da trifft es sich perfekt, dass die aufpreisfreien Grundfarben entweder als Trendfarbe Weiß („Crystal White“) oder knallig-frisches Rot („Shine Red“) am Auto glänzen. Das Beste dabei: Keine noch so auffällige Farbe kann Angstschweißperlen auf die Stirn des Hyundai-Besitzers zaubern, weil er am Ende fürchten müsse, die schöne Hülle hätte einen faulen Kern. Vielmehr ist es eine Wohltat, welchen Quantensprung die Herrschaften bei ihren „inneren Angelegenheiten“ vollbringen konnten. Ist erst einmal die Türe satt ins Schloss gefallen, scheint der Innenraum hermetisch abgeriegelt. Wir fahren Diesel? Nix bemerkt. Dafür fällt den Beifahrern ständig auf, dass „die doch früher nicht so klasse Autos gebaut haben“. „Die“, das sind jene, die geschmackvolle Stoffe oder wahlweise hochwertiges Leder über super konturierte Sitze spannen, weiche Kunststoffe mit perfekter Haptik und Optik großflächig am Armaturenbrett verwenden und eine Ergonomie hinbekommen, die sich der eine oder andere Premiumhersteller für manches seiner Modelle wünschen würde. Einzig und alleine der Tankdeckel sitzt nach wie vor auf der falschen Seite, was vor allem auf der Autobahn zu gefährlichen Nachfüll-Manövern führen kann. Darüber tröstet entweder der (fast in allen Modellen serienmäßige) iPod-Anschluss hinweg oder das Wissen um den Schnittverbrauch des 1.6 Liter Turbodiesel-Aggregats, das sich in der 115-PS-Variante (derselbe Motor kann auch mit 90 Pferdestärken geordert werden) auf gerade einmal 4,7 Liter belaufen soll – was 125 Gramm CO₂-Ausstoß am Kilometer entspricht. Auf unserer genormten Testrunde geht's allerdings noch ein bisschen sparsamer: Lediglich 4,5 Liter schluckte der i30 dort. Dabei ist der kleinvolumige Turbodiesel alles andere als ein fader Geselle. Er dreht locker hoch, hat schon von untern heraus genügend Punch und gibt sich selbst bei Autobahntempo spritzig, gleichzeitig ist er akustisch kaum wahrnehmbar. Schade, dass nur eine Fünfgang-Box zur Verfügung steht. Die ist zwar gut übersetzt und für Leute mit einem halbwegs kräftigen Händchen exakt zu sortieren, weiteres Spar-Potential wäre aber nur mit Sechsgang-Schaltung vorhanden. Noch mehr Beweise für die Ankunft inmitten der europäischen Auto-Oberliga liefert der Hyundai mit einer perfekt geglückten Abstimmung.

Trotz 17-Zoll-Fahrwerk ist er erfolgreich um Komfort bemüht, bleibt auch über grobe Unebenheiten geschmeidig. Umgekehrt lässt sich der Streber durch verschärfte Gangart überhaupt nicht erschrecken, im Gegenteil. Agil und leicht lenkbar zirkelt er um sämtliche Kurvenradien, rutscht über die Vorderräder bis in den ESP-Regelbereich und bleibt stets gut beherrschbar. Nun ist das alleine in der viel zitierten „Golf-Klasse“ noch keine Sensation. Wer allerdings den Taschenrechner zückt und feststellt, dass der Hyundai i30 – selbstverständlich inklusive kompletter Sicherheitsausstattung wie ABS, sechs Airbags oder aktiven Kopfstützen – bereits um 13.990,- Euro den Besitzer wechselt, dann sollte das so manchem Lümmel aus der letzten Reihe schwer zu denken geben...

<http://www.hyundai.at>

