

Der Weltenwandler

Autoflotte-Test | Der Fastback ist die stylische Variante des Hyundai i30. Gelingt ihm der Spagat zwischen Alltagstauglichkeit und Designanspruch?



Foto: Christian Frederik Werten/Autoflotte

Kompakt und stylisch | Mit der dritten Karosserievariante Fastback möchte Hyundai ein wenig Glamour in seine i30-Modellfamilie bringen

Schon 1989 revolutionierte der Mazda 323F das traditionelle Verständnis, dass Coupés nur zwei Türen haben dürfen. Nachdem Mercedes-Benz, BMW und Audi dieses Konzept salonfähig machten, ziehen andere Hersteller nach. So auch Hyundai, die den i30 Dreitürer mit einem – natürlich – fünftürigen Coupé ersetzen. Welche Alltagsqualitäten der i30 Fastback mitbringt, klärt der Test.

Das Testauto | Der Einstiegs-Dreizylinder 1.0T-GDI mit 120 PS und die mittlere Ausstattung Style – das war unser Test-Fastback. Anders als die Basis Trend bringt der Style ab Werk eine E-Parkbremse, eine Rückfahrkamera, den automatisch abblendenden Innenspiegel, abgedunkelte Seitenscheiben hinten, eine verschiebbare Mittelarmlehne, einen Fünf-Zoll-Farb-Touchscreen, DAB-Radio, einen Bordcomputer mit 4,2-Zoll-Farbdisplay und die Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit. Schon aus der Basis gibt es allerdings nützliche Serienfeatures wie den aktiven Spurhalteassistenten, den City-

Notbrems-, den Fernlicht- und den Aufmerksamkeitsassistenten, die Einparkhilfe hinten, beheizbare und elektrisch anklappbare Außenspiegel, Bluetooth, RDS-Radio, Multifunktionslenkrad, Sitzheizung vorn oder 17-Zoll-Leichtmetallfelgen.

Im Serientrimm startet der 1.0T-GDI Style ab 20.546 Euro, unser i30 Fastback war aber zusätzlich mit einer Fülle an Extras ausgestattet. So gab es die Metallic-Lackierung Fier Red (496 Euro), das Sicherheitspaket für Schalter (autonomer Notbremsassistent, Fahrer-Knieairbag; 496 Euro), die Voll-LED-Scheinwerfer (756 Euro), das Navigationspaket (Acht-Zoll-Touchscreen, Radio-Navi, Android Auto, Apple Carplay, Verkehrszeichenerkennung, Lifetime Mapcare; 630 Euro) sowie das Komfortpaket Style unter anderem mit Smart Key, Regensensor, Einparkhilfe vorn, Totwinkelassistent und Querverkehrswarner hinten für 756 Euro. Insgesamt kam unser Testexemplar so auf 23.680 Euro.

Karosserie | Hyundai positioniert den i30 Fastback als elegante und dynamische Alternative zum traditionellen i30 mit Steilheck. Mit Erfolg: Zwar verkörpert der Fastback keine klassische Coupé-Linie – das kann die Premiumalternative Mercedes-Benz CLA deutlich besser –, aber mit seinem abfallenden Dach und dem Fließheck sticht er aus der Masse der Kompakten konzeptionell durchaus heraus. Generell bringt das einige Coupé-Tugenden mit: Man fühlt sich wie im Maßanzug, der i30 ist trotz drei Zentimeter abgesenkten Dachs nirgendwo wirklich zu eng, aber eben auch nicht zu luftig geschnitten. Allerdings ist die Rücksicht selbst im Innenspiegel stark eingeschränkt. Noch weiter hinten zeigen die Rückleuchten deutliche Designanleihen zu den aktuellen Coupés der Mercedes-Benz C- und E-Klasse, im Gegensatz zu den Stuttgartern gibt eine große Heckklappe den Weg zum mindestens 450 Liter großen Kofferraum frei. Wer ihn belädt, kann seine Fitness trainieren: Koffer und Ta-



Alles klar | Das Cockpit ist gut verarbeitet und gibt keine Rätsel in Sachen Ergonomie auf



Ähnlichkeit | Die Rückleuchten könnten auch vom C-Klasse-Coupé von Mercedes stammen

Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte



Gelungener Mix | Der i30 Fastback ist eine Mischung aus Stufenheck, Schrägheck und Coupé. Das Heck schließt formvollendet ab, Gepäck ist allerdings über eine hohe Ladekante zu wuchten

schen sind über eine hohe Ladekante zu hieven, die innen über eine tiefe Stufe abfällt.

Interieur | Innen stimmt's im i30. Das ist so im Steilheck und Kombi, und das gilt auch für das Fastback. An Material- und Verarbeitungsqualität gibt es nichts zu meckern, sie können auf jeden Fall mit den Wettbewerbern aus dem Volkswagen-Konzern mithalten. Auch die Ergonomie passt. Die Instrumente sind übersichtlich und einfach ablesbar, die Tasten und Knöpfe liegen an der richtigen Stelle und auch Infotainment und Navi geben bei der Bedienung keine Rätsel auf. Einziger Kritikpunkt: die zu kleinen Seitenfächer in den Türen.

Antrieb | 120 PS leistet der Einstiegsmotor im i30 Fastback. In der Praxis macht der Benziner einen durchwachsenen Eindruck. In der Stadt oder auf der Landstraße reicht er völlig aus. Auf der Autobahn dagegen nicht immer. Zwar liegen die maximal 171 Nm

Drehmoment schon bei 1.500 Touren an, darunter passiert aber eben auch nicht viel. Das merkt man vor allem beim Beschleunigen an Autobahnsteigungen oder aber beim Überholen auf der Landstraße. Da ist Schalten angesagt – was aber kein Problem ist, denn das Getriebe schaltet knackig und präzise. Und wenn der Dreizylinder – diese Bauart verleiht der Einliter akustisch nicht – erst auf Touren ist, ist man mit ihm flott unterwegs. Dass man zum Beschleunigen öfter mal Gas geben muss, merkt man auch am Verbrauch, der bei uns bei 8,3 Litern Super lag. Dazu führten zwar allerdings längere schnellere Autobahnetappen, bei gemäßigttem Fahrstil kamen wir mit 6,6 Litern 100 Kilometer weit.

Fahrpraxis | Der Fastback will der dynamische i30 sein, und – abgesehen vom etwas müden Motor – erfüllt er diesen Anspruch. Das Fahrwerk ist knackig, die Lenkung direkt. So machen auch kurvige Landstraßen Spaß.

Zumal der i30 gleichzeitig nicht zu hart abfedert, sondern einen guten Kompromiss aus Sport und Komfort findet. Einziger Kritikpunkt: Der Bildausschnitt der Rückfahrkamera hört oben zu früh auf, weiter entfernte Objekte sind deshalb erst spät zu erkennen. Das stört vor allem deshalb, weil die Übersichtlichkeit des Fastback nach hinten sowieso schon schlecht ist.

Autoflotte-Tipp | Starten wir bei den Motoren. Wer meist in der Stadt oder auf Landstraßen unterwegs ist, für den reicht der Basis-Dreizylinder völlig aus. Weil Optionen wie der Totwinkelassistent oder auch die nützliche Einparkhilfe vorn im Trend nicht lieferbar sind, empfehlen wir dann den Style, der für den 1,0-Liter-Benziner auch das Topniveau darstellt. Was die Optionen angeht, würden wir exakt die Sonderausstattungen wählen, die auch im Testwagen verbaut waren, was einen Gesamtpreis von 23.680 Euro bedeutet.

Vielfahrer sollten sich allerdings den zweiten Benziner – einen Diesel gibt es nicht – in der Fastback-Preisliste, den 1.4-T-GDI, genauer anschauen. Er leistet 140 PS aus vier Zylindern und ist auch mit Doppelkupplungsgetriebe und der Topausstattung Premium erhältlich. Wir greifen dann auch zur automatisch geschalteten Variante, wählen die Toplinie Premium (ab 24.664 Euro) und schlagen bei den Extras nur beim Metalliclack und dem Navigationspaket zu und kommen so auf insgesamt 25.790 Euro.

| Christian Frederik Merten

Details | Stärken & Schwächen



- ▶ Knackiges Fahrwerk und direkte Lenkung
- ▶ Geräumiger Kofferraum
- ▶ Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis



- ▶ Schlechte Übersicht
- ▶ Extras an Pakete und Ausstattungslinien gebunden
- ▶ Hohe Ladekante

Im Detail | Hyundai i30 Fastback 1.0 T-GDI Style

Grundpreis Testwagen 20.546 Euro
 R3/998 cm³ | 88 kW/120 PS | 171 Nm/1.500 – 4.000 U/min | 6-Gang | 11,5 s | 188 km/h | 5,2 S | 120 g/km
 4.455 x 1.795 x 1.425 mm | 450 – 1.351 Liter
 Wartung: 12 Monate/15.000 km
 Effizienzklasse | Abgasnorm: B | Euro 6c
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | 20 | 21
 Garantie: 5 Jahre

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Restwerte | DAT-Prognose

Hyundai i30 Fastback 1.0 T-GDI Style
 Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und
 15.000 km/Jahr: 47,9 %
 25.000 km/Jahr: 42,1 %
 40.000 km/Jahr: 33,9 %

