

32  
IM TEST

Hyundai i30 Fastback

Motor/Fahrwerk

Vierzylinder-Direkteinspritzer mit Turbolader, Hubraum 1353 ccm, Leistung 103 kW/140 PS bei 6000 U/min, max. Drehmoment 242 Nm bei 1500 U/min, Siebengang-Automatik, Frontantrieb.

Maße/Gewichte

L/B/H 4455/1795/1425 mm, Radstand 2650 mm, Laderaum 450 bis 1351 l, Gewicht 1409 kg, zul. 1840 kg. Tank 50 l.

Fahren/Verbrauch

Spitze 208 km/h, Beschleunigung auf 100 km/h 9,2 Sek., Verbrauch: 6,7/4,9/5,5 l/100 km (129 g CO<sub>2</sub>), im Test 6,6 l.

Preis

33.310 Euro (inkl. Extras: Speziallackierung, Panoramadach); Einstiegspreis: 24.990.

## Das Fließheck erlebt eine Renaissance

Der Hyundai i30 Fastback will mit seinem Rücken entzücken.

MICHAEL UNVERDORBEN

Für gewöhnlich ist es die Frontpartie, die bei einem neuen Auto sofort ins Auge sticht. Beim Hyundai i30 Fastback ist es das Heck, das Fließheck, um genauer zu sein.

Das erlebt in Europa derzeit generell eine Renaissance. Mercedes hat es mit dem GLS einst vorge-macht, viele Autobauer sind nachgezogen – wie nun auch Hyundai. Die Koreaner haben ihrem Erfolgsmodell i30 eine dritte Karosserievariante verpasst. Der Fastback will vor allem mit seinem Rücken entzücken. Mit einem „schnörkellosen Design und klarer Linienführung“, wie es Europa-Chefdesigner Thomas Bürkle formulierte. Und weiter: „Das niedrige Dach und der bogenförmige Übergang in die Heckpartie verleihen dem Fastback eine elegante Silhouette.“

Das Design entstand, wie könnte es anders sein, nur unweit von den deutschen Marktführern entfernt – in Rüsselsheim. Auf den ersten Blick erinnert der i30 Fastback auch tatsächlich ein wenig an Mercedes. Im Vergleich zum klassischen

Hyundai i30 hat der Fastback bei der Länge zugelegt (um 11,5 cm auf 4,46 m), gleichzeitig ist er niedriger (um 3 cm auf 1,43 m). Damit wirkt sein Auftritt durchaus sportlich und zugleich geht die Eleganz einer Fließheck-Limousine nicht verloren.

Hyundai lässt mit dem i30 Fastback die Grenzen zwischen den Segmenten verschwimmen.

Im i30 Fastback fühlt man sich ab der ersten Sitzprobe wohl. Wieder der Vergleich zum kompakten i30: Es ist, als hätte man im Flieger ein Upgrade bekommen. Der Fastback fährt sich entspannter, erhabener. Das kommt nicht von ungefähr: Hyundai pirscht sich langsam, aber sicher in Qualitäts- und Technologieniveau an die deutschen Marktführer heran.

Als Antriebsvarianten stehen zwei Benzin-Direkteinspritzer und ein Diesel zur Auswahl: Ein Dreizylinder-Turbo mit 120 PS und ein Vierzylinder mit 140 PS. Der neue 1,6 Liter CRDi mit 110 bzw. 136 PS wird mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe oder Sieben-Stufen-Doppelkupplungsgetriebe angeboten. Der Einstiegspreis liegt bei 24.990 Euro.



Der Hyundai i30 bekam eine dritte Karosserievariante verpasst.

BILD: SMI/HYUNDAI