

Der neue Hyundai i30:

## Kompakter Charaktertyp setzt neben Sparsamkeit jetzt auch auf Sportlichkeit

- Mehr Eleganz und Stil für Erfolgsmodell nach Design-Modifikationen
- Dank serienmäßiger Start-Stop-Automatik sinkt CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf bis zu 94 Gramm pro Kilometer
- Stärkster i30 aller Zeiten: Neue Turbo-Version im Sport-Look leistet 137 kW (186 PS)

Hyundai hat seinen Bestseller weiter verbessert: Mit neuer Frontpartie, einer besonders leistungsstarken Sport-Variante, mit neuen Motoren, modifizierten Ausstattungslinien und erstmals einem optionalen Doppelkupplungsgetriebe rollt im Frühjahr 2015 der Hyundai i30 drei Jahre nach seiner Premiere gründlich überarbeitet auf die Höfe der deutschen Vertragshändler. Spritspar-Techniken wie die Start-Stop-Automatik sind ab sofort serienmäßig, und mit neuen Komfort-Details wie beheizbarem Lenkrad oder kühlbaren Sitzen wächst das Wohlbefinden an Bord des Kompaktwagens. Auch technisch hat die Baureihe zugelegt: Ein automatischer Einparkassistent ist ebenso verfügbar wie adaptive Bi-Xenon-Scheinwerfer. Das meistverkaufte Modell des weltweit fünftgrößten Automobilherstellers bietet zudem mehr Auswahl als je zuvor: Dank des neuen Turbo-Modells reicht das Leistungsspektrum der wahlweise angebotenen drei Benzin- und zwei Dieselmotorisierungen zukünftig bis zu 137 kW (186 PS), und je nach Karosserieversion stehen bis zu sechs Ausstattungslinien zur Wahl. Wie bislang wird der i30, auf die Räder gestellt im europäischen Design- und Entwicklungszentrum in Rüsselsheim und gefertigt im Hyundai Werk im tschechischen Posovice, in drei Karosserieversionen angeboten: Als fünftürige Limousine, als Kombi und als eigenständige, dreitürige Coupe-Variante. Für den neuen Modelljahrgang der Limousine, die am häufigsten nachgefragte Variante, startet die unverbindliche Preisempfehlung bei 15.930 Euro für den i30 blue 1.4.

### Starker Auftritt: Chrom veredelt Hexagonal-Kühlergrill, Schwarz liefert eigene Akzente beim Turbo

Markantestes Merkmal des neuen i30 ist der angepasste Kühlergrill. Markentypisch als Hexagon geformt, verzichtet er auf die bislang dominierende, in Wagenfarbe lackierte Querspange. Stattdessen verleihen nun vier schmale, entweder teilweise oder in der Ausstattungslinie Premium vollständig

verchromte Querstreben dem Erkennungszeichen aller Hyundai Modelle mehr Eleganz. Während charakteristische Elemente wie die L-förmig unten um die Nebelscheinwerfer herumgeführten LED-Tagfahrlichter auch zukünftig den i30 schon von weitem erkennen lassen, weisen die weit in den Kotflügel gezogenen Scheinwerfer je nach Ausstattungslinie erstmals Bi-Xenon-Technologie auf. Derart ausgerüstet, ist der i30 auch an einem an der Oberseite der Leuchteinheiten verlaufenden Lichtstreifen zu erkennen. Seine Rolle als sportliches Top-Modell unterstreicht der neue i30 Turbo mit einer eigenständigen und betont dynamischen Frontgestaltung: Die schnellste aller Modellvarianten setzt auf einen vollständig schwarzen Kühlergrill, der von einem breiten, silberfarbenen Rahmen umschlossen wird. Eine über die gesamte Fahrzeugbreite verlaufende schmale und im gleichen Farbton lackierte Spoilerlippe mit roter Zierleiste, horizontal angeordnete LED-Tagfahrleuchten und schwarze Kühlluftöffnungen an Stelle der Nebelscheinwerfer ergänzen den individuellen Auftritt des i30 Modellathleten.

[2]

### **Kraftvolle Optik: 18-Zoll-Felgen und Doppelrohrauspuff krönen Dynamik-Look des neuen Sportlers**

Während die Seitenpartie weiterhin von dem besonders betonten vorderen Radhaus, zwei nach hinten ansteigenden Charakterlinien im unteren Bereich der Türen und auf Höhe der Türgriffe sowie der geschwungenen Dachlinie gekennzeichnet wird, weisen neue Felgendesigns den modifizierten Modelljahrgang des i30 aus. Bis zu 17 Zoll große Räder, fast ausschließlich aus Leichtmetall, ergänzen die dynamische Linienführung. Erstmals kommen im neuen Turbo-Modell 18 Zoll messende Leichtmetallfelgen zum Einsatz – die Fünf-Speichen-Räder mit Niederquerschnittsreifen im Format 225/40 R 18 ergänzen den kraftvoll-kompakten Auftritt des Neulings, der sich auch bei der Betrachtung von hinten von den übrigen Varianten unterscheidet: Beim sportlichen Spitzenmodell der Baureihe kommt ein eigenständig gestalteter Stoßfänger zum Einsatz, dem sich am unteren Ende ein schwarzer Diffusoreinsatz anschließt. Dort findet sich wie an der Fahrzeugfront eine rote Zierleiste. Auf die Leistungsfähigkeit weist zudem die doppelflutige Sportauspuffanlage hin. Deren zwei runde und außen platzierte Endrohre sind auch für den sonoren Sound des Turbos verantwortlich. Die LED-Rückleuchten, die bei Style, Premium und Turbo serienmäßig sind, erstrahlen in der bereits bekannten Leuchtgrafik. Ebenso verhält es sich bei den Leuchteinheiten mit herkömmlicher Technik.

Konzeptionell setzt der i30 des Jahrgangs 2015 weiter auf die vielfach bewährten Stärken der Modellreihe, die mit ihrer auffälligen Formgebung die Kompetenz und das Know-how der Hyundai Designer widerspiegelt. Der Kompaktwagen war das erste Modell der Marke, bei dem das Design von den Käufern in Europa als wichtigster Kaufgrund genannt wurde. Hinzu kommt der von unabhängiger Seite attestierte hohe Sicherheitsstandard: Der i30 erreichte im EuroNCAP-Crashtest die Höchstwertung von fünf Sternen ein und erwies sich vor allem auch beim Schutz von Kindern an Bord als überdurchschnittlich gut. In den Grundzügen beibehalten wurde zudem der formschön-funktionale Innenraum des i30, der die Mitfahrenden mit sechs Front- und Seitenairbags, Vorhangairbags an den Seitenfenstern und einem Knieairbag für den Fahrer (ab Trend) schützt. Zudem bleiben der harmonische Material-Mix, haptisch angenehme Oberflächen und zahlreichen Metall-farbene oder verchromte Applikationen die Zugaben für ein Interieur zum Wohlfühlen. Nach wie vor finden bis zu fünf Insassen auch dank des langen Radstands von 2,65 Metern jede Menge Platz. Bestwerte in der Raumökonomie für das Segment liefert der i30 beispielsweise auf den vorderen Sitzplätzen: Die Kopffreiheit beträgt 1.021 mm, die Beinfreiheit 1.067 mm und die Schulterfreiheit 1.420 mm. Selbst das Gepäck für die Urlaubsfahrt findet problemlos Unterschlupf: 378 Liter passen in das durch die weit öffnende Heckklappe gut zugängliche Ladeabteil. Werden die hinteren Sitzlehnen umgelegt, steigt der Wert bis zur Fensterunterkante auf stattliche 1.316 Liter an.

[3]

### **Große Auswahl: Zukünftig sechs Ausstattungslinien für einen i30 ganz nach eigenen Wünschen**

In Sachen Komfort und Serienausstattung legt das Erfolgsmodell zukünftig weiter zu. Einschließlich der neuen Turbo-Variante stehen beim Fünftürer nun sechs Ausstattungsalternativen zur Wahl. Einstiegsmodell ist der i30: Er bietet mit sechs Airbags, ABS inklusive elektronischer Bremsverteilung und Bremsassistent sowie elektronischer Stabilitätskontrolle und fahrdynamischem Stabilitätsmanagement auch Flex Steer. Die variable Unterstützung der elektrisch betriebenen Servolenkung kann auf Knopfdruck in den drei Modi Normal, Comfort und Sport ganz auf persönliche Bedürfnisse justiert werden. Elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und elektrische Fensterheber vorne gehören ebenso wie Nebelscheinwerfer zur serienmäßigen Funktionsausstattung. Die Unterhaltung an Bord übernimmt eine Audioanlage mit vier Lautsprechern und CD-Player, der auch MP3-Dateien abspielt. Die Sicherheitslenksäule ist sowohl in der Höhe wie in der Länge verstellbar, und die getönte Verglasung vermindert das Aufheizen des

Innenraums wirkungsvoll. Kombiniert wird die Einsteigervariante mit dem 1,4-Liter-Benzinmotor. Günstigste Dieselvariante ist der i30 Classic mit 1.6-Liter-Selbstzünder mit 81 kW (110 PS) Leistung. Im Classic sind zusätzlich unter anderem statisches Abbiegelicht, Klimaanlage, höhenverstellbarer Fahrersitz, USB- und AUX-Anschlüsse für die Audioanlage und eine 12-Volt-Steckdose auch im Gepäckraum an Bord. Äußeres Kennzeichen des Classic sind in Wagenfarbe lackierte Türgriffe.

[4]

Mit Ausnahme des Turbo-Triebwerks lassen sich die Ausstattungslinien Trend und Style mit allen Motorvarianten kombinieren. Im Trend umfasst die Serienausstattung zusätzlich zum Classic-Lieferumfang unter anderem einen Knieairbag auf der Fahrerseite und Einparkhilfe hinten. Hinzu kommen eine Geschwindigkeitsregelanlage inklusive Speedlimiter, ein automatisch abblendender Innenspiegel, elektrische Fensterheber auch hinten und Sitzheizung vorne. Der Fahrersitz verfügt über eine per Knopfdruck einstellbare Lendenwirbelstütze, und auch der Beifahrersitz ist höhenverstellbar. Die Audioanlage ergänzen zwei Hochtöner, eine Fernbedienung über Lenkradtasten und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, mit der auch Audiodateien vom Smartphone gestreamt werden können. Das Lenkrad ist wie der Schalthebel mit Leder bezogen. Weitere edle Akzente im Innenraum setzen verchromte Türinnengriffe. Den praktischen Wert erhöhen Mittelarmlehnen vorne inklusive Ablagefach und hinten mit integrierten Getränkehaltern sowie Ablageetaschen an den Rückseiten der Vordersitze. Von außen gibt sich der i30 Trend mit 16-Zoll-Leichtmetallfelgen und einer Chromzierleiste an der unteren Fensterrahmeneinfassung zu erkennen.

### **Stilvolles Ambiente: Bei Style und Premium wird die Kompaktklasse zur Komfortklasse**

Wie in der Business-Class dürfen sich diejenigen fühlen, die sich für die Ausstattungslinie Style entscheiden. Smart-Key-System inklusive Start-/Stop-Knopf für den schlüssellosen Zugang, Zweizonen-Klimaautomatik, Licht- und Regensensor sind die Beigaben, die den Aufenthalt an Bord besonders angenehm machen. Zahlreiche Infos für den Fahrer hält der Bordcomputer mit hochauflösender TFT-Anzeige bereit. Und auch optisch setzt sich der i30 Style von Trend und Co. ab: Die Außenspiegel, automatisch beim Verriegeln anklappbar, beinhalten integrierte Blinkleuchten, die Rücklichter sind mit LED-Technik bestückt und die Türgriffe funkeln in edlem Chrom.

Noch exklusiver tritt der i30 Premium auf: 17-Zoll-Leichtmetallfelgen sowie adaptive Bi-Xenon-Scheinwerfer einschließlich Scheinwerferreinigungsanlage, automatischer Leuchtweitenregulierung und dynamischem Kurvenlicht machen dem Namen der Ausstattungslinie ebenso alle Ehre wie ein nochmals aufgewerteter Innenraum. Denn an Bord finden sich Sitze mit Stoff-/Lederkombination, ein elektrisch verstellbarer Fahrersitz und eine elektrische Parkbremse, die den i30 auf Knopfdruck zuverlässig im Zaum hält. Die Top-Ausstattung der Baureihe ist mit dem leistungsstärksten Diesellaggregat, dem 1.6 CRDi mit 100 kW (136 PS), oder dem 1,6-Liter-Ottomotor im Angebot. Ist der Benziner unter der Haube, schaltet der i30 Premium zudem serienmäßig über das neue 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, das erstmals in der Modellreihe angeboten wird.

[5]

### **Alternativer Look: Schwarz und Rot machen Turbo-Innenraum zum schicken Sportstudio**

Sportlichkeit und Dynamik prägen die Serienausstattung des i30 Turbo. Denn ebenso wie sich das stärkste Modell der Baureihe äußerlich von den zivilen Brüdern unterscheidet, so gibt sich der Neuling auch im Innenraum als bestens trainierter Athlet. Zum speziellen Fitnessprogramm zählen beispielsweise Sportsitze vorne mit ausgeprägten Seitenwangen für optimalen Halt bei zügiger Kurvenfahrt, Sitzbezüge mit Stoff-/Lederkombination in Schwarz und Rot, ein Sportlenkrad mit perforiertem Lederbezug und Pedale mit Alu-Aufsätzen. Die Herzen fahraktiver Piloten höher schlagen lassen zudem rote Ziernähte an Lenkrad, Schalthebel und Türverkleidung sowie ein roter Einsatz auf dem Schalthebel und die rote Umrahmung des Zündschlosses. Wie es sich für einen agilen Sportler dieser Kategorie gehört, ist der Dachhimmel mit schwarzem Stoff bezogen. Eine eigene Skalierung für die Instrumente und rote Zeiger, die im Ruhezustand senkrecht nach unten stehen, ergänzen das kompakte Hyundai Sportstudio.

Ist mit der breit gefächerten Palette an Ausstattungsvarianten schon ein Großteil der Käuferwünsche abgedeckt, bieten diverse Optionen weitere Möglichkeiten, individuelle Anforderungen zu erfüllen. Zu den auf Wunsch lieferbaren Extras zählt zum Beispiel das großflächige Panorama-Hub-/Schiebedach aus Sicherheitsglas, das sich nahezu über die gesamte Dachfläche erstreckt und dessen vorderer Teil auf Knopfdruck geöffnet werden kann. Es steht für Style, Premium und Turbo zur Wahl. Dieses Trio und die Ausstattungslinie Trend fahren auf Wunsch mit vollintegriertem Radio-Navigationssystem vor. Auf dem 7-Zoll-Touchscreen-Monitor werden nicht nur Routenverläufe und Kreuzungsbereiche

angezeigt: Das System ist mit einer Rückfahrkamera gekoppelt, deren Bild beim Zurücksetzen ebenfalls auf den Bildschirm im Armaturenbrett übertragen wird. Optional erhältlich sind darüber hinaus 15-Zoll-Leichtmetallfelgen für den i30 Classic, Zweizonen-Klimaautomatik für Trend und adaptive Bi-Xenon-Scheinwerfer für den Style. Vier Pakete ergänzen die Liste der Extras: Für den Style lieferbar ist das Design-Paket, zu dem 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und Sitze mit Stoff-/Lederkombination gehören. First-Class-Atmosphäre an Bord des i30 Premium schafft das Komfort-Paket. Es beinhaltet Ledersitze, die kühlbar sind und sich so zusammen mit der serienmäßigen Sitzheizung an alle Temperaturbedingungen anpassen lassen. Und wer das Park-Paket ordert, darf sich über besonders hilfreiche Dienste freuen. Denn neben einer Einparkhilfe mit sechs Sensoren vorne gehört ein automatischer Einparkassistent zum Paket. Dieser rangiert den i30 auf Knopfdruck rückwärts sowohl in quer wie parallel zur Fahrbahn liegende Parklücken. Der Fahrer muss lediglich Gas- und Bremspedal bedienen. Auch für das Turbo-Modell hält Hyundai eine Option bereit: Im Paket werden Smart-Key-System einschließlich Start-/Stop-Knopf, elektrische Parkbremse sowie elektrisch anklappbare Außenspiegel, zusätzliche Luftauslassdüsen im Fond und verchromte Türgriffe offeriert.

[6]

### **Verschärftes Testprogramm: Feinabstimmung des i30 Turbo auf der legendären Nordschleife**

Bei der Überarbeitung der i30 Baureihe wurden auch Motoren, Getriebe und Fahrwerk verbessert. Abzulesen ist das besonders an der neuen Turbo-Version, die auf eine modifizierte Form des bewährten Fahrwerks mit Einzelradaufhängung rundum, vorne an McPherson-Federbeinen und hinten an Multilenkerachse, setzt. Der Top-Sportler der Baureihe wurde von den Ingenieuren im Technik-Zentrum von Hyundai am Nürburgring abgestimmt und in einem speziellen Testprogramm auf Herz und Nieren geprüft. Im "Accelerated Durability Test" werden innerhalb von vier bis sechs Wochen auf der 20,8 Kilometer langen Nordschleife fast 40.000 Kilometer Fahrleistung im öffentlichen Straßenverkehr simuliert. Dazu hat ein Testträger des i30 Turbo vor dem Produktionsanlauf den legendären Kurs mehr als einhundert Mal umrundet. Das Ergebnis: Das unter den verschärften Bedingungen feingetunte Sportfahrwerk und die direkter ausgelegte Lenkung verschaffen dem Neuling nicht nur ein betont agiles Handling und stabile Fahreigenschaften bis in hohe Geschwindigkeiten. Der Fahrer darf sich auch über jede Menge Fahrspaß freuen.

Auch auf der Antriebsseite waren die Techniker aus dem Hause des weltweit fünftgrößten Automobilherstellers tätig: Den Turbomotor eingerechnet, stehen zwei neue Triebwerke zur Wahl. Erstmals ist für die Kompaktklassemodelle zudem ein neu entwickeltes 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit der Bezeichnung DCT für "Double Clutch Transmission" im Angebot – im i30 Premium mit 1.6 GDI-Motor ist das innovative Aggregat, das ohne Zugkraftunterbrechung die Gänge wechselt, sogar Serie. Die weiterhin eingesetzten Aggregate wurden vor allem im Hinblick auf die effiziente Nutzung des Kraftstoffs optimiert. So ist Blue Drive ab sofort serienmäßig. Zum Spritsparpaket, das mit Ausnahme des 1.6 GDI mit Doppelkupplungsgetriebe und des 1.6 Turbo alle i30 Modelle bieten, gehören die Start-Stop-Automatik ISG, das intelligente Energiemanagementsystem AMS und ein um fünf Millimeter abgesenktes Fahrwerk.

[7]

### **Durchtrainiertes Energiebündel: Neuer Einstiegsbenziner zählt zu den leichtesten Triebwerken**

Zu den neuen und im i30 erstmals eingesetzten Motorisierungen gehört der Einstiegsbenziner mit 1,4 Litern Hubraum und 74 kW (100 PS) Leistung, der in Kombination mit Sechsganggetriebe vom Band läuft. Das Vierzylinder-Aggregat mit Zylinderkopf und Motorblock aus Leichtmetall zählt mit einem Gewicht von 87 Kilogramm zu den leichtesten Triebwerken in dieser Kategorie und liefert ein gutes Beispiel für die Bemühungen der Hyundai Techniker, wo immer möglich das Prinzip des Leichtbaus zu verfolgen. Mit Erfolg: Um 14 Kilogramm speckte der neue Motor gegenüber dem nahezu gleich starken Vorgänger-Aggregat ab. Technisch ist der Vierventiler dennoch kein Leichtgewicht: Wie beim 1.6 GDI treibt die beiden oben liegenden Nockenwellen eine wartungsfreie Steuerkette an, und die doppelte kontinuierliche variable Ventilsteuerung D-CVVT sowie das variable Ansaugsystem VIS sorgen dafür, dass Brennraumbefüllung, Gemischbildung und Zündauslösung immer optimal verlaufen. Geringe Abgaswerte und sparsamer Umgang mit dem Kraftstoff sind die Folgen. In Zahlen ausgedrückt: Lediglich 5,6 Liter Superkraftstoff fließen beispielsweise beim i30 blue 1.4 Classic durchschnittlich pro 100 Kilometer Fahrstrecke aus dem 53 Liter großen Tank, 0,4 Liter oder über sechs Prozent weniger als bislang. Auch der Kohlendioxidausstoß nahm erheblich ab. Er reduzierte sich im Vergleich zum abgelösten Aggregat von 139 auf nur noch 129 Gramm pro Kilometer. Dafür treibt der Motor den i30 nun kraftvoller voran: 12,7 Sekunden, eine halbe Sekunde weniger als in der Vergangenheit, vergehen beispielsweise für den Sprint von null auf 100 km/h, und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 183 lassen sich auch lange Reisefahrten zügig bestreiten. Eine weitere Stärke des Neulings in der

Motorenpalette: Das maximale Drehmoment von 134 Newtonmeter steht bereits ab einer Drehzahl von 3.500 Touren zur Verfügung, 700 Umdrehungen früher als beim Vorgänger. [8]

Nahezu unverändert geht der vielfach bewährte 1.6 GDI-Motor ins neue Modelljahr. Der 99 kW (135 PS) starke Benzin-Direkteinspritzer bietet gleichfalls eine Reihe fortschrittlicher Lösungen zur Gewichtsreduzierung. Lichtmaschine, Anlasser, Wasserpumpe und Klimaanlage beispielsweise werden von einem gemeinsamen Zahnriemen angetrieben. Das ausgeklügelte Offset-Layout, durch das die Mittelachse der Zylinderbohrung zum Drehpunkt der Kurbelwelle versetzt ist, sorgt für optimale Verbrennung, geringe Reibung und effiziente Energieausbeute. Dennoch gelang es, Verbrauch und Abgasemissionen noch weiter zu reduzieren. Betrug der Kraftstoffverbrauch bislang 5,7 Liter pro 100 Kilometer, sinkt er in der Modellgeneration 2015 des i30 auf nur noch 5,3 Liter. Deutlich auch der Rückgang beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß: Betrug er zuvor 134 Gramm pro Kilometer, gibt der i30 blue 1.6 GDI fortan nur noch 123 g/km an die Umwelt ab, ein Minus von über acht Prozent. Geblieben ist dagegen das hohe Leistungsniveau des Vierzylinder-Viertentilers: Bis auf 195 km/h beschleunigt das Aggregat den i30, und der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 bleibt mit 9,9 unter der Marke von zehn Sekunden.

### **Talentierte Technik: Neues Doppelkupplungsgetriebe feiert in der Kompaktklasse Premiere**

Alternativ zum Sechsganggetriebe leitet ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe die Motorkraft in Richtung Räder. Im Top-Modell Premium serienmäßig und für die Ausstattungslinien Trend und Style optional erhältlich, bietet es neben dem Automatikmodus die Möglichkeit, sequentiell die Gangwechsel von Hand vorzunehmen. Bedeutendste Eigenschaft ist in beiden Fällen der Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung – der von der Getriebesteuerung vorgenommene Wechsel zwischen zwei Kupplungen, die je einem Teilgetriebe zugeordnet sind, macht es möglich. Gegenüber einer herkömmlichen Wandlerautomatik arbeitet die von Hyundai neu entwickelte Schalteinheit wesentlich effizienter. Das zeigt nicht nur der Blick auf die Fahrleistungen: Blieb der abgelöste i30 1.6 GDI Automatik mit einer Höchstgeschwindigkeit von 192 km/h und einer Beschleunigungszeit von null auf Tempo 100 in 11,0 Sekunden spürbar hinter dem Schalter zurück, liegt die neue DCT-Variante nun fast gleichauf: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt wie beim Modell mit Sechsganggetriebe 195 km/h, und bis zum Erreichen der 100 km/h-Marke vergehen 10,7 Sekunden. Noch deutlicher fällt der Fortschritt beim Verbrauch aus: Gegenüber der bisherigen Automatikversion, die sich einen Gesamtverbrauch von 6,7



Liter genehmigte, kommt der i30 mit Doppelkupplungsgetriebe mit 5,8 Litern aus – obwohl die DCT-Variante auf Blue Drive verzichten muss. Der Verbrauchsvorteil: 0,9 Liter oder mehr als 13 Prozent. Als Konsequenz aus dem sparsamen Umgang mit dem Sprit sinken auch die Kohlendioxidemissionen von vormals 157 auf nur noch 136 Gramm pro Kilometer.

[9]

Neu im i30 Motorenprogramm und zugleich das leistungsstärkste je angebotene Triebwerk in der Kompakwagenbaureihe ist der 1.6 Turbo. Basierend auf dem GDI-Aggregat, erhebt ein Twin-Scroll-Turbolader mit Ladeluftkühlung den Vierzylinder zum Kraftwerk. Bei diesem Ladekonzept strömen die Abgase des Motors, welche die Turbine antreiben, durch zwei separate Kanäle. Druckschwankungen werden so vermieden, das Ansprechverhalten des Triebwerks und damit die Leistungsausbeute verbessert und zugleich der Verbrauch reduziert. Die Leistung beträgt wie im Veloster Turbo, wo der Motor bereits im Einsatz ist, 137 kW (186 PS). Damit steht der i30 dem auch im Rennsport eingesetzten Sportcoupé in Sachen Fahrleistungen kaum nach: 219 km/h rennt der i30 auf der Autobahn, innerhalb von 8,0 Sekunden hat der Kompakwagen 100 km/h erreicht. Mit kräftigem Vortrieb geht es auch im hohen Gang aus unteren Drehzahlen zügig voran. Dank eines maximalen Drehmoments von 265 Newtonmeter, das bereits ab 1.500 Touren bereit steht, sind Überholmanöver etwa auf der Landstraße auch ohne Herunterschalten kein Problem. Die Zeitspanne von 7,9 Sekunden für die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h im fünften Gang belegt dies. Und selbst an der Zapfsäule macht der i30 Turbo eine gute Figur: Angesichts der Dynamik und des Fahrspaßes, den die sportlichste i30 Variante bietet, dürfen ein Durchschnittsverbrauch von 7,3 Litern und ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 169 Gramm pro Kilometer allemal als angemessen gelten. Wie alle übrigen Varianten des Kompaktwagens wird auch der i30 Turbo mit Sechsganggetriebe ausgerüstet, die Start-Stop-Automatik ist nicht verfügbar.

### **Bewährte Kraftstoffknauerer: Dieselaggregate machen Spaß beim Fahren und Sparen**

Auf bewährte Lösungen setzt Hyundai bei den Dieseltriebwerken für den i30. Zum Einsatz kommt ein laufruhiger 1,6 Liter-Direkteinspritzer in zwei Leistungsstufen. Das Common-Rail-Aggregat mit Leichtmetall-Zylinderkopf, dessen Turbolader mit der variablen Schaufelgeometrie VGT ausgerüstet ist, leistet entweder 81 kW (110 PS) oder 100 kW (136 PS). Serienmäßig läuft das Duo mit Sechsgangschaltung vom Band, beide werden auf Wunsch aber auch mit dem neuen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstet. Schon die Einstiegsmotorisierung bietet Fahrleistungen, die dem

dynamischen Erscheinungsbild des i30 gerecht werden: 189 km/h beträgt die Höchstgeschwindigkeit, 10,6 Sekunden vergehen, bis der i30 die 100-km/h-Marke erreicht hat. Mit DCT ist der i30 bis zu 185 km/h schnell, und der Spurt auf Tempo 100 dauert 11,8 Sekunden. Noch mehr Fahrvergnügen steckt in der leistungsstärkeren Ausgabe des 1.6 CRDi-Selbstzünders: Mit 197 km/h Spitzengeschwindigkeit geht es auf Fernstraßen schon fast sportlich zu, und auch der Sprint auf Tempo 100 innerhalb von 10,2 Sekunden zeigt die Agilität des Aggregats. Wer mit DCT an Bord unterwegs ist, darf sich sogar über das Erreichen der 200 km/h-Marke freuen. Von null auf Tempo 100 dauert die Beschleunigungszeit mit 10,6 Sekunden kaum länger Zeit als beim Schalter. Überzeugen können beide Dieselmotoren in besonderem Maße bei der Elastizität: Dank eines maximalen Drehmoments von 280 Newtonmeter, das beide Motoren schon ab 1.500 Umdrehungen bieten, darf auch ohne Betätigung des Getriebehebels mit einem spritzigen Wechsel vom Trab in den Galopp gerechnet werden. Sind die Selbstzünder mit DCT kombiniert, steigt das Drehmoment sogar auf 300 Newtonmeter an. So zügig und temperamentvoll der i30 mit Dieselmotor unter der Haube unterwegs ist, so zurückhaltend und geizig ist er im Umgang mit dem Kraftstoff. Denn je nach Ausstattungslinie beträgt der Gesamtverbrauch auf 100 Kilometern nur 3,6 Liter bei der 81 kW- und 3,8 Liter bei der 100 kW-Variante. Beide fahren damit in die Effizienzklasse A+. Denn der Kohlendioxidausstoß unterschreitet beispielsweise beim i30 blue 1.6 CRDi Classic mit 94 Gramm pro Kilometer die 100er Grenze deutlich. Selbst mit Doppelkupplungsgetriebe geht das Sparmeistertalent des Selbstzünders nicht verloren: 4,2 Liter lautet der Wert für den Durchschnittsverbrauch, 109 g/km der Wert für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Gegenüber der abgelösten Automatikvariante sind dies 36 Gramm oder knapp 25 Prozent weniger.

[10]

### **Lange Erfolgsstory: i30 der zweiten Generation fand bislang fast 100.000 Käufer in Deutschland**

Hyundai Fahren erweist sich am Steuer des i30 aber nicht nur an der Zapfsäule als kostengünstig. Auch über viele Jahre lässt sich der finanzielle Aufwand präzise kalkulieren. Dazu tragen nicht nur die großen Wartungsintervalle bei, die den Kompaktwagen nur alle 30.000 Kilometer oder einmal pro Jahr zur Wartung in die Werkstätten beordern. Auch das umfangreiche Garantiepaket sorgt für Verlässlichkeit über einen langen Zeitraum. Es umfasst wie bei allen übrigen herkömmlich angetriebenen Pkw-Neuwagen der Marke eine fünfjährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung auf das gesamte Fahrzeug, eine ebenfalls 60 Monate laufende Lackgarantie und eine fünfjährige Mobilitätsgarantie. Sie verlängert

sich nach jeder Wartung in einer Vertragswerkstatt um ein weiteres Jahr ohne Begrenzung des Fahrzeugalters und bis zu einer Fahrleistung von höchstens 200.000 Kilometer um ein weiteres Jahr. [11]

Sparsamer als bislang, eleganter und komfortabler, dazu sportlicher als je zuvor: Mit den Modifikationen wird die herausragende Position des i30 im Hyundai Modellprogramm verteidigt und ausgebaut. Mit dem neuen i30 Turbo etwa, der als Drei- oder Fünftürer angeboten wird, wächst die Zielgruppe um besonders sportlich orientierte Autofahrer, die bislang im C-Segment bei Hyundai nicht fündig wurden. Für ein weiteres Kapitel in der Erfolgsstory sind die Voraussetzungen gut: Rund 100.000 Einheiten wurden seit der Premiere der zweiten Generation vor drei Jahren hierzulande erstmals zugelassen, darunter knapp 24.000 allein im Jahr 2014. Im vergangenen Jahr machten die drei Karosserieversionen der Baureihe damit rund ein Viertel der Neuzulassungen der Marke in Deutschland aus. Meistverkaufte Variante war der Fünftürer mit einem Anteil von 65 Prozent am i30 Absatz. Auf den Kombi entfielen weitere 25 Prozent, während die dreitürige und eigenständige Coupe-Variante rund zehn Prozent der Neuzulassungen auf sich vereinen konnte.

\*\*\*

Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert für den Hyundai i30: 7,3–3,6;

CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 169–94; Effizienzklasse: E–A+.

Angaben gemäß den amtlichen Messverfahren.

\*\*\*

Ansprechpartner für redaktionelle Rückfragen:

Bernhard Voß, Tel.: (069) 380767-470; Fax: (069) 823 798 702; E-Mail: [bernhard.voss@hyundai.de](mailto:bernhard.voss@hyundai.de)

Informationen und Fotos auch im Internet-Pressebereich unter [www.hyundai-presselounge.de](http://www.hyundai-presselounge.de)

#### Über Hyundai Motor Deutschland

Hyundai Motor Deutschland mit Sitz in Offenbach am Main ist seit 2012 eine 100-prozentige Tochter der südkoreanischen Hyundai Motor Company. 2015 wurden über 108.000 Fahrzeuge in Deutschland verkauft. Der Marktanteil lag bei 3,4 Prozent, damit zählt Hyundai zu den drei stärksten Importmarken im Land. Weltweit gehört die Hyundai Motor Group mittlerweile zu den fünf größten Automobilherstellern. Kunden bestätigen Hyundai ein attraktives Design gepaart mit hoher Qualität und ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Einzigartig ist das 5-Jahres-Garantiepaket ohne Kilometerbegrenzung. Im Europäischen Forschungs-, Entwicklungs- und Designzentrum in Rüsselsheim werden fast 95 % aller in Europa verkauften Fahrzeuge entworfen, konstruiert und getestet. 92 % dieser Modelle werden auch in den europäischen Werken der Marke in Tschechien und der Türkei gebaut. Als langjähriger Partner der FIFA, der UEFA sowie der Caritas ist Hyundai im sportlichen und im sozialen Bereich engagiert.