

Kombimodell erweitert i30-Familie

Neues Kombimodell bietet mehr Platz in der Hyundai-Kompaktklasse

- **Zweite Karosserievariante übernimmt charakteristische Eigenschaften**
- **Breitgefächertes Angebot: Je vier Ausstattungslinien und Motoren zur Auswahl**
- **Preis-/Wert-Verhältnis auch beim Kombi ungewöhnlich günstig**

Neckarsulm. Mit dem Kombimodell i30cw erweitert Hyundai im März 2008 seine neue, im September des Vorjahres in Deutschland eingeführte Kompaktklassebaureihe um ein ebenso dynamisches wie praktisches Multitalent. Darauf deutet schon die Namensgebung hin: Das Kürzel cw steht für Crossover Wagon, was die Vielseitigkeit und Variabilität des Neulings unterstreicht. Möglich wird dies durch gezieltes Wachstum der fünftürigen Karosserie: In der Länge legte sie um 23 Zentimeter auf 4,48 Meter zu, in der Höhe, bedingt auch durch eine serienmäßige Dachreling, um neun Zentimeter auf 1,57 Meter. Zugenommen hat ebenso der Radstand: Er fällt beim Kombi um fünf Zentimeter länger aus und beträgt 2,70 Meter.

Schöner Laden: Extra-Gepäckabteil fügt sich harmonisch ein

Damit bietet der i30cw viel Platz für Passagiere und Gepäck: Die ohnehin auf allen Plätzen üppige Bewegungsfreiheit für die Insassen verzeichnet auf der Rücksitzbank weiteres Wachstum, und der Gepäckraum bietet nun zwischen 415 und 1.395 Liter Volumen bei umgeklappter Rücksitzbank und Beladung bis zur Fensterunterkante. Was hinzu kommt, ist eine großzügig bemessene Zuladung von je nach Motorisierung bis zu 519 Kilogramm. Angeboten wird der neue Kombi in vier Ausstattungslinien und wahlweise mit je zwei leistungsstarken und sparsamen Benzin- und Dieselmotoren. Die unverbindliche Preisempfehlung für den i30cw startet bei 17.490 Euro für den 1.6 Classic.

Trotz der neuen Gardemaße ist auch der Kombi ein typischer i30 geblieben: Das Extra-Abteil fügt sich harmonisch in die im europäischen Hyundai-Designzentrum entstandenen Linienfüh-

rung der Baureihe ein, nimmt darüber hinaus in der Heckpartie markante Merkmale des Schräghecks auf. Auch in der Seitenansicht ist die Verwandtschaft nicht von der Hand zu weisen: Die dynamische Formgebung der nach hinten ansteigenden und hinter der C-Säule stark nach oben geführten Fensterunterkante ist auch Erkennungszeichen des Kombis. Unterschiede liegen im Detail: Die Zusatzblinkleuchten wanderten von den vorderen Kotflügeln in die Außenspiegel, welche beim i30cw bereits ab der Comfort-Ausstattung elektrisch anklappbar sind.

Safety first: Auch im Kombi keine Kompromisse bei der Sicherheit

Ganz der Alte ist der Neue auch im Innenraum: Design, Funktionalität und Ambiente hat der Kombi ebenso vom Schrägheck übernommen wie die umfangreiche Serienausstattung, die in vier Ausstattungslinien zusammengefasst wurde. Hochwertige, griffsympathische und attraktiv gemixte Materialien, ergonomische Sitze mit langer Beinauflage und ausgeprägter Seitenführung sowie ein formschönes Armaturenbrett mit Aluminium-Applikationen auf Mittelkonsole (nur Premium) und Lenkrad prägen nun auch den Innenraum des i30cw. Gleiches gilt für die üppige Sicherheitsausstattung: Frontairbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags für die Frontpassagiere und sogenannte Vorhangairbags zählen ebenso dazu wie aktive Kopfstützen auf den Vordersitzen. Hinzu kommen unter anderem ein elektronisch gesteuertes Antiblockiersystem mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBV) und Bremsassistent sowie das elektronische Stabilitätsprogramm ESP inklusive Traktionskontrolle.

Auch bei der serienmäßigen Komfortausstattung orientiert sich der neue Kombi ganz an seinem Vorbild mit Schrägheck - in nochmals verbesserter Form, denn zum Beispiel ist eine Klimaautomatik beim i30cw bereits ab der Comfort-Version serienmäßig. Einstiegsmodell ist der Classic: Er verfügt ab Werk unter anderem über Zentralverriegelung, manuell von innen verstellbare Außenspiegel, getönte Scheiben, Klimaanlage einschließlich Kühlung des Handschuhfachs, eine Audioanlage mit RDS-Radio, CD-Spieler mit MP3-Funktion und Anschlüssen für USB und iPod, vier Lautsprecher, Bordcomputer, höhenverstellbaren Fahrersitz, elektrische Fensterheber vorne und Fernentriegelung für die Tankklappe. Die Variante Comfort bietet

zusätzlich Klimaautomatik, eine schlüsselintegrierte Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung, elektrisch verstell-, beheiz- und anklappbare Außenspiegel, die ebenso in Wagenfarbe lackiert sind wie die Türgriffe. Nebelscheinwerfer, sechs Lautsprecher inklusive zwei Hochtönern, Fahrersitz mit einstellbarer Lendenwirbelstütze, zwei Kartenleselampen vorne, beleuchtete Make-up-Spiegel in den Sonnenblenden sowie Lenkradfernbedienung für die Audioanlage gehören gleichfalls zum Serienumfang. Sportlich präsentiert sich die Ausstattungslinie Style. Sie bietet das Reifendruck-Kontrollsystem TPMS, Lichtsensor, Lenkrad und Schaltknäuf mit Lederbezug, einen attraktiven Stoff-/Leder-Bezug für die Sitze sowie Sitzheizung vorne. Äußeres Erkennungsmerkmal der Style-Version sind Leichtmetallfelgen mit Reifen der Dimension 205/55 R 16. Keine Wünsche mehr offen lässt schließlich die Premium-Variante: Sie verfügt zusätzlich über einen automatisch abblendenden Innenspiegel, Regensensor und ein Rückfahrwarnsystem. Zudem bietet das Top-Modell ein Navigationssystem mit dynamischer Routenführung. Als aufpreispflichtige Extras sind Metallic- oder Mineral-Effekt-Lackierungen sowie ein elektrisch betätigtes Panorama-Hub-/Schiebedach aus getöntem Sicherheitsglas (außer Classic) im Angebot, dazu - je nach Motorisierung - eine Vierstufen-Automatik.

Leistungssteigerung: Einstiegsbenziner legt zu

Für den neuen i30cw stehen zwei Benziner- und zwei Dieseltriebwerke zur Auswahl. Einstiegsmotorisierung für die Kombivariante ist ein sparsamer und drehfreudiger Vierzylinder-Benzinmotor mit 1,6 Litern Hubraum, dessen Leistung um drei kW (vier PS) auf 93 kW (126 PS) zulegte. Das Vierventil-Aggregat mit kontinuierlicher variabler Ventilsteuerung CVVT, vollständig aus Leichtmetall gefertigt und mit Nockenwellenantrieb über Steuerkette, wird für die Ausstattungslinien Classic, Comfort und Style angeboten, ab Werk mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe kombiniert und auf Wunsch mit Automatik geliefert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt beim Schalter 192 km/h, der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h ist nach 11,5 Sekunden absolviert. Niedrig fällt die CO₂-Emission aus: Sie steht mit 152 Gramm pro Kilometer im Datenblatt. Top-Benziner, im Angebot für Style und Premium, ist ein Zweiliter-Aggregat mit 105 kW (143 PS) Leistung, gleichfalls mit CVVT-Ventilsteuerung ausgestat-

tet. Es beschleunigt den i30cw in 11,1 Sekunden auf 100 km/h sowie auf eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h, benötigt im Gesamtverbrauch aber lediglich 7,1 Liter Super. In Folge dessen fällt auch die Kohlendioxidbilanz günstig aus: Lediglich 170 g/km fallen an. Auch für diese Motorvariante steht neben dem serienmäßigen Fünfgang-Schaltgetriebe eine Vierstufen-Automatik zur Auswahl.

Meisterstück: Selbstzünder aus Europa hat viel Kraft und wenig Durst

Das Motorenangebot für den i30cw ergänzen zwei moderne Diesel-Direkteinspritzer mit Common-Rail-Technologie, von denen die 1,6-Liter-Variante im europäischen Forschungs- und Entwicklungszentrum von Hyundai für die Baureihe vollständig neu entwickelt wurde. Der Sechzehnventiler mit 85 kW (116 PS) Leistung und einem maximalen Drehmoment von 255 Newtonmetern, das zwischen 1.900 und 2.750 min⁻¹ anliegt, verfügt über die variable Turboladerschaufelgeometrie VGT und wird ab Werk mit einem Dieselpartikelfilter ausgerüstet. Nur 4,9 Liter Dieselkraftstoff benötigt der Sparmeister der Baureihe im Kombi pro 100 Kilometer Fahrstrecke. Das kraftvolle Triebwerk erweist sich auch als umweltschonend: Nur 128 Gramm CO₂ entweichen pro Kilometer aus dem Auspuff. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 188 km/h, und der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 nimmt 11,9 Sekunden in Anspruch. Neben dem serienmäßigen Fünfgang-Schaltgetriebe ist auch für den 1.6 CRDi eine Automatik optional lieferbar. Spitzentriebwerk bei den Selbstzündern ist ein 2,0-Liter-Vierventiler mit 103 kW (140 PS) Leistung, der gleichfalls auf die VGT-Technologie zurückgreift und serienmäßig mit Partikelfilter ausgerüstet wird. Das mit einem Sechsganggetriebe gelieferte Aggregat beschleunigt den Fronttriebler in 10,7 Sekunden auf eine Geschwindigkeit von 100 km/h und ermöglicht als Maximaltempo 205 km/h. Für kraftvollen Durchzug sorgen 304 Newtonmeter maximales Drehmoment, das zwischen 1.800 und 2.500 min⁻¹ entwickelt wird. Der Gesamtverbrauch beträgt 5,5 Liter pro 100 Kilometer, die CO₂-Emission 145 g/km.

Ansprechpartner für redaktionelle Rückfragen: Thomas Rauh
Tel.: (07132) 487-252; Fax: (07132) 487-269; E-Mail: thomas.rauh@hyundai.de
Informationen und Fotos auch im Internet-Pressbereich unter www.hyundai-presselounge.de