

Fahrbericht Hyundai i40cw Blue 1.7 CRDi Style:

Hinschauen lohnt sich

Von Peter Schwerdtmann

Auch die Autoindustrie hat ihre eingespielten Abläufe: erst kommt die Limousine auf den Markt, dann der Kombi. Offenbar hat sich der koreanische Hersteller Hyundai die Frage gestellt, wozu diese Tradition gut sein mag, besonders in einem Markt mit Vorliebe für den Kombi. Auf jeden Fall haben sie es mit dem Mittelklassemodell i40 einmal anders herum probiert. Das kam als i40cw zunächst als Kombi zum Handel. Die Limousine folgte erst Monate später.

Drei Gründe sprachen für diese Vorgehensweise: Deutlicher konnte Hyundai nicht zeigen, dass der i40 für die in Kombis verliebten Europäer in Europa entwickelt wurde und dabei gleichzeitig zeigen, wie man den Markt sieht: Hauptwettbewerber ist der Volkswagen Passat Variant und Hauptzielgruppe der gewerbliche Nutzer, am besten gleich der Flottenbetreiber. Schöner als der Passat, billiger als der Passat und von der Technik her auf einem Niveau, das den Vergleich nicht scheuen muss.

Den für einen Kombi wichtigsten inneren Wert erkennt man auch schon von außen. Die kurze Motorhaube, die früh ansteigende flache Windschutzscheibe, die hohen Schultern und der große Überhang hinten sprechen für viel Raum innen. Dennoch wirkt der i40 ganz und gar nicht wie ein Nutzfahrzeug, wenn man ihm in sein Gesicht mit dem lächelnden Zügen und den großen Mandelaugen schaut. Die Sicke vom vorderen Kotflügel über die Türgriffe bis in die Rückleuchte und die weitere Sicke oberhalb des Schwellers teilen die hohen Seitenwände bis zu den eher kleinen Fensterflächen so, dass die Seite eher dynamisch als groß wirkt. Die abfallende Dachlinie, die eher massiven C-Säulen und der Heckspoiler runden das Bild vom jungen, dynamischen und offensichtlich vernünftigen Auto ab.

Innen hat der i40 seinen Insassen noch mehr zu bieten als außen. Suchte man dort schon vergeblich nach einer Geraden, so werden im Innenraum die Kurve, der Wulst, die großen und kleinen Radien gerade bei der Armaturentafel als Ereignis für die Augen

inszeniert. Besonders auffällig die Mittelkonsole mit Bildschirm, dem Tastenfeld für Klima und Infotainment . Sie wird durch die beiden seitlichen Flügel mit Lüftungsgittern und weiteren Bedienknöpfen zu einem dreiflügligen Altar. In unserem i40 wurde der Effekt wirkungsvoll unterstrichen durch die Klavierlackflächen unterhalb der Konsole und auf dem Mitteltunnel.

Dazu passen die Türverkleidungen ebenso wie das dicke Multifunktionslenkrad mit Metallspeichen, das zentrale Instrumentenpanel, die komfortablen Sitze in sportlichem Schnitt mit hohen Seitenwangen und der kurze Schaltknüppel der Sechs-Gang-Handschrift mit Ledermanschette. In diesem Innenraum kann auch der Dienstwagenfahrer, der eigentlich einen Passat hätte haben wollen, seinen Unmut vergessen.

Wir erlebten den i40cw jetzt in der „Blue“-Version mit Start-Stopp-Automatik für den 100 kW / 136-PS-Motor und waren überrascht, was dessen Leistung und dessen maximales Drehmoment von 300 Newtonmetern im Zusammenwirken mit der Handschrift trotz eines Leergewichts von deutlich über 1,5 Tonnen so alles vermag. Untermotorisiert fühlten wir uns nie, aber zum häufigen Schalten motiviert, wenn's besonders schnell vorangehen sollte. Beim Beschleunigen zog der mit 1,7 Liter Hubraum nicht eben große Diesel nahtlos durch. Auch beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen mit hohem Gang kam er rasch auf Geschwindigkeit.

Seine Fahreigenschaften passen zu seiner fast kompletten europäischen Herkunft (Entwicklung in Rüsselsheim, Produktion in Korea). Das Fahrwerk ist komfortabel, aber nicht weich; die Lenkung arbeitet direkt, und die Windgeräusche bleiben niedrig.

Den privaten wie den geschäftlichen Käufer lockt Hyundai mit einer Fünf-Jahres-Garantie und mit einem Kohlendioxidausstoß, der bei der „Blue“-Version mit 119 Gramm pro Kilometer ein Gramm unter dem Steuergrenzwert bleibt. Auch wenn wir den dazu gehörenden Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm) von 4,5 Litern auf 100 Kilometer in der Praxis um zwei Liter verfehlten, sind die Garantie und die 119 Gramm zwei weitere Argumente, sich den Koreaner einmal genauer anzusehen. Es könnte sich lohnen. (ampnet/Sm)

Daten Hyundai i40cw Blue 1.7 CRDi Style

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,77 x 1,82 x 1,47

Motor: 4-Zylinder-Turbodiesel, 1685 ccm, Common-Rail-Direkteinspritzung

Leistung: 100 kW / 136 PS bei 3600 U/min

Maximales Drehmoment: 320 Nm bei 2000 - 2500 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,5 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 119 g/km / Euro 5

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,6 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Leergewicht / Zuladung: 1570 - 1734 kg / 397 - 550 kg

Max. Anhängelast: 1800 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Räder: 7 J x 16 / 205/60 R 16

Kofferraumvolumen: 553 - 1719 Liter

Basispreis: Euro 29 390