



Hyundai Inster (42 kWh) Select

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (71 kW/97 PS)

Kurz nach seinem Marktdebüt hat der neue Hyundai Inster bereits die Top Ten der meistzugelassenen E-Autos in Deutschland erobert, die vorrangig von großen SUV dominiert wird. Der lediglich 3,83 m lange Stromer beweist, dass auch elektrische Kleinwagen bei den Kunden ankommen - sofern sie erschwinglich sind und eine gute Alltagstauglichkeit bieten. Bei beiden Kriterien kann der Inster punkten: Mit einem Grundpreis von 23.900 Euro für das getestete Basismodell unterbietet der Koreaner die magische 25.000-Euro-Marke. Dabei muss sich der Inster-Fahrer keinesfalls in Verzicht üben. Die Serienausstattung fällt mit Annehmlichkeiten wie etwa Klimaautomatik, Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto sowie Rückfahrkamera erfreulich umfangreich aus. Einzige Option neben dem Metalliclack ist das Effizienz-Paket, das eine Wärmepumpe sowie die Akkukonditionierung beinhaltet. Im ADAC Eco-test kommt der Koreaner 290 km weit, womit er zu den reichweitenstärksten Kleinwagen zählt. Zudem ist der Ladehub von 10 auf 80 % SoC in einer halben Stunde erledigt. Trotz des handlichen Formats finden Erwachsene in dem Viersitzer erstaunlich viel Platz vor und selbst der Kofferraum fällt überraschend groß aus. Die Fahreigenschaften sind komfortabel und sicher, lediglich die Bremsen dürften im Ernstfall vehementer verzögern. Kritikerntet der Hyundai zudem für den fehlenden Einklemmschutz an den elektrischen Fensterhebern und das leuchtschwache Halogen-Scheinwerfersystem.

Konkurrenten: u. a. BYD Dolphin Surf, Citroen e-C3, Dacia Spring, Fiat Grande Panda Elektro, Leapmotor T03.

- +** trotz kompakter Abmessungen gute Platzverhältnisse, effizienter E-Antrieb, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Serienausstattung
- nur vier Sitzplätze, hohe Ladekante, kein Einklemmschutz für die Fensterheber, mäßiger Bremsweg, veraltetes Scheinwerfersystem

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,7

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,5
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,0

Ecotest ★★★★★

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Die Karosserie ist sauber verarbeitet - die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Anbauteile sind passgenau eingefügt und die Türen fallen auch bei geöffneter Seitenscheibe satt zu. Negativ aufgefallen sind uns hingegen der unaufgeräumte Motorraum, der zudem ohne Abdeckung auskommen muss, sowie das Kofferraumabteil auf. Neben der fehlenden Innenverkleidung der Heckklappe im oberen Bereich trübt vor allem der billige Ladeboden den Qualitätseindruck. Beim Unterboden haben sich die Koreaner hingegen sichtbar Mühe gegeben - er ist vollständig und glattflächig verkleidet. Dass die Fronthaube ohne Gasdruckfeder auskommt, ist bei einem

elektrischen Kleinwagen ohne Frunk zu verschmerzen. Zwar sind einige Grate an den Sonnenblenden scharfkantig und die Mittelkonsole knarzt, wenn der Fahrer das rechte Bein dort ablegt, abgesehen davon gibt es an der Verarbeitungsqualität des Innenraums jedoch kaum etwas auszusetzen. Die Materialien hingegen fallen sehr einfach aus. Selbst im Sichtbereich ertasten die Fingerkuppen ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik. Einige Bedienelemente wie der Start-Knopf, die Lenkstockhebel oder der Getriebewählhebel sind in Chromoptik ausgeführt und werten die Anmutung ebenso wie das schicke Multifunktionslenkrad mit Lederkranz nachhaltig auf.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die 42-kWh-Batterie (netto) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) kostet Aufpreis, ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei. Leider findet das Kabel weder unter der Fronthaube noch unter dem Ladeboden Platz, weshalb es im Kofferraum untergebracht werden muss und dort unnötig Stauraum kostet. Das Laden über die Haushaltssteckdose dauert bei 10 A (2,3 kW) etwa 21 Stunden und ergibt wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher ausfallen als beim Laden mit 11 kW. An einer geeigneten Wallbox benötigt der Inster für die Vollladung 4,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, unter idealen Bedingungen dauert die Teilladung von 10 auf 80 Prozent SoC 31 Minuten. Beim Testwagen liegt die Ladeleistung bei bis zu 71 kW, womit er die Herstellerangabe von 73 nur knapp verfehlt. Erst ab einem Ladezustand von circa 60 Prozent fällt die Leistung allmählich ab, bei 80 Prozent SoC liegen lediglich noch 27 kW an. Bei tiefen Temperaturen sorgt die Wärmepumpe für einen überschaubaren Reichweitenverlust und die Akkukonditionierung (beides Bestandteil des Effizienz-Pakets für 1.000 Euro) dafür, dass der Lade-stop nicht zu lange dauert. Dafür muss man entweder eine Schnellladestation im Navigationssystem auswählen oder die Vorkonditionierung über die Smartphone-App aktivieren. Auch eine für die Langstrecke unersetzliche Laderoutenplanung gehört stets zum Serienumfang - das ist vorbildlich.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 290 km. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts sind auch Reichweiten von bis zu 400 km möglich. Bei Autobahnfahrten und niedrigen Temperaturen kommt man allerdings kaum 200 km weit. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 434 kg, was für vier Personen samt deren Gepäck vollkommen ausreichend ist. Eine Dachreling ist der Basisausführung im Gegensatz zu den übrigen Ausstattungslinien vorenthalten, die Dachlast ist für einen Kleinwagen mit 100 kg sehr großzügig bemessen.

⊕ Die Außenlänge von lediglich 3,83 m sowie die beinahe konkurrenzlos geringe Fahrzeugbreite von 1,88 m (inkl. Außenspiegel) machen den Inster zum idealen Stadttauto. Der Wendekreis fällt in Anbetracht der kompakten Abmessungen mit 11,4 m nicht sonderlich klein aus, geht aber in Ordnung. In Verbindung mit einem entsprechenden Adapter ist Vehicle-to-Load (V2L) mit bis zu 3,6 kW möglich, allerdings ist diese Funktion für die Basisausführung Select nicht erhältlich.

⊖ Stütz- und Anhängelasten sind für den Inster nicht zugelassen. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten hat der viersitzige Kleinwagen keinen Mittelsitz im Fond zu bieten. Im Falle einer Reifenpannen hält der Hyundai lediglich ein Reifenpannenset parat. Reifen mit Notlaufeigenschaften oder gar ein Ersatzrad sind hingegen nicht zu haben.

3,8 Licht und Sicht

⊕ Der Wagen bietet aufgrund der erhöhten Sitzposition einen guten Blick auf das umliegende Verkehrsgeschehen. Die kompakte Karosserie lässt sich beim Rangieren gut abschätzen. Niedrige Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich sind erst in großer Entfernung zu erkennen, allerdings ist der Inster bereits in der Basisausführung mit Parksensoren hinten sowie einer Rückfahrkamera ausgestattet. Parksensoren vorn, eine 360-Grad-Kamera oder ein Parkassistent sind hingegen nicht erhältlich.

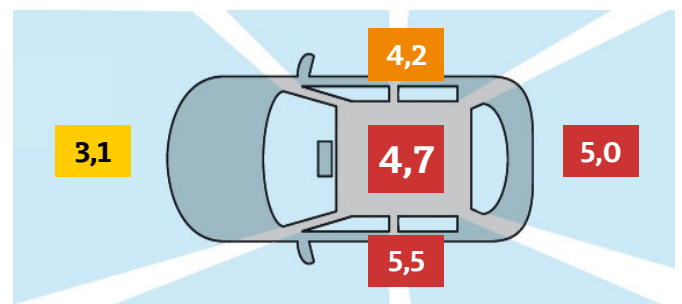
⊖ Die Rundumsicht fällt schlecht aus, was vorrangig an der mäßigen Sicht nach schräg hinten liegt. Hier schränken die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Fondkopfstützen den Blick nach draußen stark ein. In den Ausstattungslinien Select und Trend rüstet Hyundai den Inster mit veralteten Halogen-Scheinwerfern mit Reflektortechnik aus, ein Linsen-LED-System ist den beiden höchsten Ausstattungen Cross und Prime vorbehalten. Die Fahrbahnausleuchtung der Scheinwerfer mit H4-Glühlampen kann nur bedingt überzeugen. Der Lichtkegel des Abblendlichts fällt vergleichsweise kurz und schmal aus. Zudem wird viel Streulicht erzeugt, was bei Niederschlag störend ist. Aktiviert man das Fernlicht, wird das Abblendlicht aufgrund der H4-Technik ausgeschaltet, weshalb die Vorfeldbeleuchtung entfällt - das entspricht bei weitem nicht mehr dem Stand der Technik. Auch in puncto Lichtfunktionen schneidet der Kleinwagen schlecht ab, immerhin sind eine Fahrlichtautomatik sowie sogar ein Fernlichtassistent an Bord. Die wichtige automatische Leuchtweitenregulierung oder eine Scheinwerferreinigungsanlage sind jedoch ebenso wenig zu haben wie Abbiege- oder Kurvenlicht. Auch die Heckleuchten sind beim Inster Select mit Glühbirnen ausgerüstet, während die höheren Ausstattungsvarianten auf schneller reagierende LED-Technik setzen. Dies bedeutet insbesondere beim Bremslicht einen Sicherheitsgewinn, da der nachfahrende Verkehr schneller gewarnt wird. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktivierter Warnblinkanlage kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Der Innenspiegel lässt sich lediglich manuell abblenden, eine Automatikfunktion ist analog zu den Außenspiegeln nicht erhältlich. Denen fehlt es zudem an asphärischen Bereichen, welche den toten Winkel reduzieren können.



Die Übersichtlichkeit nach hinten wird durch die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen eingeschränkt.

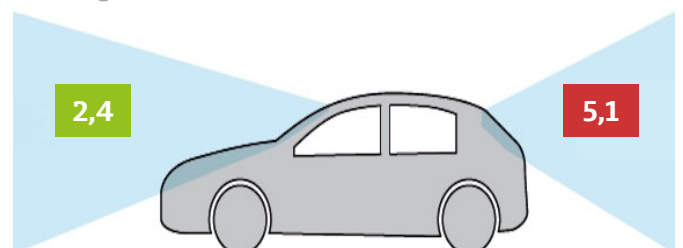
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen erfolgt recht bequem, da die Schweller vergleichsweise schmal ausfallen und nicht zu hoch sind. Der vordere Türausschnitt ist ausreichend groß dimensioniert und die Sitzfläche befindet sich mit 50 cm (Sitz ganz nach unten gestellt) E-Auto-typisch in angenehmer Höhe. Die hintere Türöffnung ist zwar gerade im Fußbereich etwas beengt, dafür muss man sich dank des geraden Dachverlaufs keine Sorgen um seinen Kopf machen. Die Türen öffnen weit und werden selbst an Steigungen sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Keine Selbstverständlichkeit: Mit Ausnahme des Fahrersitzes finden alle Insassen praktische Haltegriffe am Dachhimmel vor. Ungewöhnlich für einen Kleinwagen in der Basisausführung: Der Inster ist stets mit einem "schlüssellosen" Komfortzugang

ausgestattet – es genügt den Schlüssel bei sich zu haben, um das Fahrzeug mithilfe der Taste in den vorderen Türgriffen zu ent- und verriegeln. Das Zugangssystem verfügt zwar über einen Bewegungssensor im Schlüssel und ist damit besser geschützt als ein System ohne Sicherheitsvorkehrung. Dennoch kann das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Ein digitaler Fahrzeugschlüssel, mit dem sich der Inster per Smartphone oder Smartwatch öffnen, starten und verschließen lässt, ist den gehobenen Ausstattungsvarianten vorbehalten. Schließt man den Inster bei Dunkelheit auf, werden die Scheinwerfer automatisch eingeschaltet, während sie beim Verriegeln für eine gewisse Zeit (einstellbar im Bordmenü) weiterleuchten.

3,5 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des Inster fällt in Anbetracht der geringen Fahrzeuglänge erstaunlich großzügig aus. Unter der Laderaumabdeckung passen 260 l hinein. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 330 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 585 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.015 l Volumen vorhanden.



Trotz seiner kompakten Außenmaße bietet der Inster ein ordentliches Kofferraumvolumen von 260 l bis maximal 1.015 l.

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe ist leichtgängig zu öffnen, gibt eine große Öffnung frei und schwingt weit auf. Erst ab rund 1,85 m Körpergröße muss man darauf achten, sich nicht den Kopf am scharfkantigen, nicht ummantelten Kofferraumschloss zu stoßen.

⊖ Die Ladekante befindet sich knapp 80 Zentimeter über der Fahrbahn - das ist sehr hoch. Zudem erschwert die 28 cm hohe Bordwand das Entladen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine hohe Stufe, die beim Beladen mit sperrigen Gegenständen hinderlich ist. Mit lediglich einer Halogenleuchte wird der Kofferraum nur mäßig erhellt.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich zweigeteilt umklappen. Entriegelt werden sie oben an der Lehne, was auch vom Kofferraum aus problemlos möglich ist.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die Sicherheitsgurte einzuklemmen. Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten, selbst Taschenhaken sucht man vergebens.

2,7 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Der Inster überzeugt mit einer weitgehend intuitiven Bedienbarkeit. Im Gegensatz zu vielen Neuerscheinungen verbauen die Koreaner weiterhin vergleichsweise viele konventionelle Tasten anstatt nahezu alle Funktionen in den Touchscreen zu verlagern. Das mit 10,3 Zoll recht große Zentralscreen sitzt weit oben und liegt damit gut im Blickfeld des Fahrers, gleichzeitig ist es gut zu erreichen. Zudem punktet das Display mit schnellen sowie zuverlässigen Reaktionen auf Befehlseingaben und klarer Darstellung. Die Touchflächen dürften jedoch teils größer sein und die Menüstruktur erfordert etwas Eingewöhnung. Die Tastenleiste für die Grundfunktionen und die Drehregler für die Lautstärke des Infotainmentsystems sowie fürs Zoomen der Navikarte sind sehr praktisch. Unterhalb davon befindet sich die separate Klimasteuerung, auch dies ist inzwischen leider die Ausnahme bei aktuellen Modellen. Die Klimabedieneinheit der seilenmäßigen Klimaautomatik ist zwar tief angeordnet, gefällt jedoch mit seinem verständlichen und übersichtlichen Aufbau mitsamt haptischer Tasten. Mit Ausnahme des Spiegeleinstellers sind die meisten Schalter beleuchtet, auch die Lenkradtasten. Das Kombiinstrument ist selbst in der



Die Kofferraumöffnung ist groß, aber die hohe Ladekante und die Stufe bei umgeklappten Sitzen erschweren das Beladen. Das unverkleidete Heckklappenschloss birgt eine potentielle Kopfstoßgefahr.



Die Bedienelemente des Fahrzeugs bestehen aus einer Kombination aus physischen Tasten und einem zentralen Touchscreen, wobei wichtige Funktionen separat und beleuchtet ausgeführt sind.

Basisausführung Select als TFT-Display ausgeführt. Die digitalen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Auch die übrigen Fahrinformationen werden übersichtlich und optisch ansprechend dargestellt. Das Multifunktionslenkrad lässt sich trotz der zahlreichen Tasten,

Kippschalter und Drehwalzen problemlos bedienen - auch hier verzichtet Hyundai erfreulicherweise auf unpräzise, berührungsempfindliche Bedienelemente. Ungewöhnlich ist die Ausführung des Getriebewählhebels: Dieser ist als Lenkstockhebel ausgeführt, allerdings weit unten angebracht. Die Fahrtrichtung wird durch eine Drehbewegung ausgewählt.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bereits in der Basisausführung bringt der Inster eine beachtliche Multimediaausstattung mit. So bietet der Kleinwagen u. a. ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden), eine Bluetooth-Freisprechanlage samt -Audiostreaming sowie sogar ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich. Die Fahrtrouten können mit der Bluelink-App berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Ladestopps werden in die Routenplanung integriert, dabei wird auch die Ladezeit berücksichtigt. Die integrierte Sprachsteuerung ist ebenfalls an das Internet angebunden und kann frei formulierte Sprachbefehle zuverlässig verarbeiten. Vorn gibt es eine 12-V-Steckdose sowie einen USB-C-

Nach einer kurzen Eingewöhnung geht die Bedienung problemlos von der Hand.

⊖ Die Taste für die elektrische Handbremse befindet sich links vom Lenkrad und ist dort im Falle eines medizinischen Notfalls für den Beifahrer schlecht zu erreichen.

Anschluss, der USB-Port für die Fondinsassen ist den höheren Ausstattungslinien vorbehalten, gleiches gilt für die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole. Als Select ist der Inster lediglich mit vier Lautsprechern ausgerüstet, in den höheren Ausstattungslinien sind sechs Boxen an Bord. Der Stromer verfügt stets über die so genannten Bluelink-Online Dienste, die zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Ladesäulen, Parkhaus-suche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen wie Ladestand und -status abgerufen werden. Es können verschiedene Nutzerprofile angelegt und mit der Hyundai-App verknüpft werden.

3,0 Raumangebot vorn

Auf den Vordersitzen findet man ein ordentliches Platzangebot vor. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m zurückschieben, die üppige Kopffreiheit würde theoretisch sogar für Menschen bis zu einer

Körpergröße von 2,15 m ausreichen. Das Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Seitenlinie sowie die mäßige Innenbreite beeinträchtigt.

2,8 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden auf den Rücksitzen 1,90 m große Mitfahrer Platz. Das ist für einen gerade einmal 3,83 m langen Kleinwagen mehr als beachtlich, selbst mancher Kompaktwagen bietet in der zweiten Sitzreihe weniger Raum. Limitierend ist dabei die Beinfreiheit, für den Kopf würde es ab einer Größe von 1,95 m eng werden. Zwei Insassen finden auf der zweisitzigen Rückbank trotz der bescheidenen Innenbreite problemlos Platz. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird lediglich durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule und die hohe Seitenlinie geschnitten.

4,6 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich beim Inster Select auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Ab dem Ausstattungslevel Select verfügt der Kleinwagen jedoch über eine in dieser Klasse beispielhafte Innenraumvariabilität: Dann lassen sich nicht nur die beiden Rücksitze einzeln um bis



Im großzügigen Fondbereich 3,83 m langen Inster finden 1,90 m große Personen ausreichend Platz.

zu 16 Zentimeter in Längsrichtung verschieben, auch die Neigung der Lehnen kann mehrstufig eingestellt werden. Zudem kann man die Lehnen der Vordersitze umklappen und damit eine Art "Liegewiese" schaffen. Vorn fällt das Angebot an

Ablagen überschaubar aus. Die Türfächer fallen recht klein aus, gleiches gilt für das unbeleuchtete Handschuhfach. In der Mittelkonsole findet man ein gut erreichbares Ablagefach für das Smartphone - beim Inster Trend leider ohne induktive

Lademöglichkeit - sowie ein großes, offenes Staufach darunter. Für die Fondinsassen bietet der Hyundai lediglich kleine Türfächer sowie zwei Jackenhalter, Lehnentaschen oder Becherhalter sucht man aber vergebens.

3,3 KOMFORT

2,9 Federung

Trotz der simplen Fahrwerkstechnik (McPherson-Federbeine vorn, Verbundlenkerachse hinten) überzeugt der Hyundai Inster mit einem für Kleinwagenverhältnisse bemerkenswert guten Federungskomfort. Die tendenziell weiche Abstimmung und die kleinen Räder mit hoher Reifenflanke (65er-Querschnitt) sorgen dafür, dass Fahrbahnunebenheiten gut gedämpft zu den Insassen durchdringen. Innerorts fällt lediglich die Hinterachse negativ auf, da sie speziell bei tieferen

Unebenheiten wie etwa versenkten Kanaldeckeln etwas nachtritt und Unruhe in den Innenraum bringt. Außerhalb geschlossener Ortschaften punktet der Koreaner mit einem angenehm ruhig liegenden Aufbau. Das Kopieren der Fahrbahn, das auf welliger Fahrbahn besonders bei E-Autos oftmals zu unangenehmen, rhythmischen Kopfbewegungen ("Head toss", zu deutsch Kopfnicken) führt, ist dem Inster weitgehend fremd - er bietet einen bemerkenswert guten Autobahnkomfort.

3,8 Sitze

Bei den Sitzen bietet der Inster lediglich Hausmannskost. Sie sind ausreichend weit geschnitten und bequem gepolstert, allerdings fällt der Seitenhalt wegen der mäßig konturierten Wagen dürrig aus und die Sitzfläche dürfte länger sein. Die Einstellmöglichkeiten halten sich wie in dieser Fahrzeugklasse üblich in Grenzen: Nur der Fahrersitz lässt sich in der Höhe verstellen, die Neigung der Sitzfläche lässt sich nicht anpassen

und eine Lendenwirbelstütze sucht man ebenfalls vergebens. Die Sitzposition ist insgesamt lediglich zufriedenstellend - eine Mittelarmlehne oder zumindest eine gepolsterte Armauflage in der Türverkleidung hat der Inster Select leider nicht zu bieten. Die Bank ist straff gepolstert und zumindest leicht konturiert. Auch hier vermissen wir eine gepolsterte Armauflage in der Türverkleidung.

2,8 Innengeräusch

Besonders innerorts geht es E-Auto typisch im Innenraum angenehm leise zu, antriebsseitig ist kaum etwas zu vernehmen. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Abroll- und

Windgeräusche deutlich vernehmbar an, doch selbst bei Tempo 130 bleibt der Geräuschpegel im Innenraum mit 68,4 dB(A) auf einem ordentlichen Niveau.

3,3 Klimatisierung

Bei der Klimatisierung zeigt sich der Inster für einen Kleinwagen sehr spendabel, schließlich verfügt er selbst in der Basisausstattung über eine Klimaautomatik mit einer Zone und drei Intensitäten im Auto-Modus. Auch eine Standklimatisierung gehört - wie bei den meisten E-Autos üblich - zum Serienumfang. Die Bedienung erfolgt über das Infotainmentsystem oder aus der Ferne via Smartphone-App. Für die kalte Jahreszeit ist der Inster in der Ausführung Select jedoch nur bedingt gerüstet: Sowohl beheizbare Vordersitze als auch die Lenkradheizung sind erst ab dem zweiten Ausstattungslevel Trend erhältlich, dann jedoch bereits ab Werk. Die Fondinsassen müssen sich

mit den Luftausströmern unter den Vordersitzen begnügen, separate Lüftungsdüsen sind wie bei Kleinwagen üblich nicht zu haben.

⊖ Alle Lüftungsdüsen müssen ohne Drehrädchen auskommen, d. h. Luftmenge und Strömungsrichtung lassen sich nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ In Kombination mit dem kleineren 42-kWh-Akku leistet der E-Motor im Instar 71 kW/97 PS. Damit realisiert der immerhin 1,3 t schwere Kleinwagen gute Fahrleistungen, die für das bevorzugte Einsatzgebiet (innerorts und über Land) vollkommen ausreichend sind. Der Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in rund einer Sekunde - das ist flott. Auch außerorts

geht der Koreaner ausreichend flott zu Werke: Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h wird in 6,6 s erledigt, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,2 s. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt Hyundai 11,7 s an. Die Höchstgeschwindigkeit wird bereits bei 140 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen, sodass auch der Hyundai Instar einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind

nicht zu spüren. Er hält sich beim Anfahren aus Gründen des Bauteilschutzes noch etwas zurück, zieht anschließend aber gut durch und gibt seine Leistung bestens dosierbar ab.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, ein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen ist daher nicht erforderlich. Vom Stand weg verläuft die Beschleunigung konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung des kleinen Hebels hinter dem Lenkrad muss man sich erst gewöhnen, dann aber lässt er sich auch blind bedienen. Die vier Rekuperationsstufen (0 bis 3) kann man über die praktischen Schaltwippen am Lenkrad einstellen. Zudem steht der Modus "i-Pedal" zur Verfügung, mit dem der

Instar bis in den Stillstand verzögert. So kann man über weite Strecken ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Eine weitere Möglichkeit ist die Auto-Rekuperation: In diesem Modus nutzt das System die Informationen vom Frontradarsensor und regelt das Rekuperationsniveau automatisch. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Instar punktet mit einer guten Fahrstabilität. Trotz des vergleichsweise kleinen Radstands und der geringen Spurbreite bietet der Kleinwagen einen guten Geradeauslauf und zieht spursicher seine Bahnen. Auch im ADAC Ausweichtest kann der Instar überzeugen: Dank der effektiven ESP-Regelung wird der Hyundai bei diesem anspruchsvollen Ausweichmanöver merklich abgebremst und lässt sich anschließend problemlos in die ursprüngliche Spur zurücklenken. Sportliche Ambitionen legt der Instar nicht an

den Tag, aber das dürfte bei einem elektrischen Kleinwagen auch selten gefragt sein. Im Grenzbereich schiebt der Fronttriebler sicher über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Lastwechselreaktionen sind dem Stromer weitgehend fremd, im Ernstfall greift auch hier das ESP wirkungsvoll ein. Die vergleichsweise niedrige Leistung des E-Motors stellt die schmalen Vorderräder kaum vor Traktionsprobleme.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung punktet mit einem angenehmen Lenkgefühl und ordentlicher Rückmeldung. Das Lenkkraftniveau ist im Stadtverkehr angenehm gering, steigt mit zunehmender Geschwindigkeit spürbar an, was in Kombination mit der gut ausgeprägten Zentrierung zum guten Geradeauslauf beiträgt.

Die Zielgenauigkeit ist grundsätzlich gut, leidet jedoch etwas unter den Reifen mit überdurchschnittlich hoher Reifenflanke (65er-Querschnitt), die für ein spürbar verzögertes Ansprechen auf Lenkbefehle sorgen. Die Lenkung ist passend übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 2,7 Umdrehungen erforderlich.

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Hyundai Inster 37,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein mäßiger Wert. Das Bremsgefühl ist im Alltag angenehm, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der Scheibenbremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen - man spürt den Übergang praktisch nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei.

2,5 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Hyundai Inster besitzt für einen Kleinwagen bereits ab Werk bemerkenswert viele Assistenzsysteme. So verfügt er u. a. neben dem Notbremssystem samt Kollisionswarner auch über einen Kreuzungs- und Spurhalteassistenten sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Spurführung. Bei einer Vollbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Im Stillstand wird anschließend die Warnblinkanlage aktiviert. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist nicht zu haben, stattdessen wird ein auftretender Reifendruckverlust indirekt über die Raddrehzahlsensoren detektiert. Das Assistenz-Paket, das mithilfe von Radarsensoren in der Heckschürze einen Spurwechselwarner, einen Querverkehrsassistenten, eine Ausstiegswarnung sowie einen Kollisionsvermeidungsassistenten beim Rückwärtsfahren realisiert, ist erst ab der zweithöchsten Ausführung Trend erhältlich.

⊖ Der intelligente Geschwindigkeitswarner (ISA) lässt sich nur umständlich deaktivieren, hierfür sind mehrere Bedienschritte über das Zentraldisplay erforderlich. Der Shortcut über die Lenkradtaste ruft lediglich das entsprechende Fahrzeugmenü auf und stellt damit keine große Erleichterung dar.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Hyundai Inster 70 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes (Test 07/2025) - ein lediglich durchschnittliches Ergebnis. Insgesamt fährt der Kleinwagen ein Vier-Sterne-Ergebnis ein. Der Koreaner ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen, einem Zentralairbag sowie mit von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 2,10 m Größe Schutz, hinten reichen sie bis zu einer Größe von 1,75 m. Vorn und hinten werden die Insassen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

akustisch ermahnt, sich anzugurten. Überdies verfügt der Inster über die gesetzlich vorgeschriebene eCall-Funktion, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste starten.

2,8 Kindersicherheit

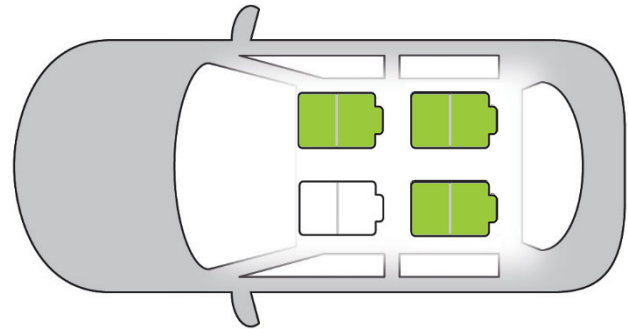
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Inster 81 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz sowie den Fondsitzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Hinten stehen neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Hohe Kindersitze lassen sich ebenfalls problemlos montieren, Gurtgeometrie und -anlenkepunkte geben keinen Grund zur Klage. Nutzt man auf den Außenplätzen im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben - daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kindersitzkauf ratsam. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter rechts am Armaturenbrett deaktivieren.

⊖ Die Isofix-Haken befinden sich unter dem Polster der Rückbank und sind dort nur schwer zugänglich. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen wirksamen Einklemmschutz - die ermittelten Schließkräfte sind deutlich

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort u. U. schlecht zu erreichen. Zurrösen im Kofferraum, mit deren Hilfe man schweres Gepäck mit Spanngurten fixieren könnte, gibt es nicht. Gleiches gilt für ein Gepäcktrenngitter, das es weder für Geld noch gute Worte gibt.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

zu hoch. Die Kindersicherung für die Fondtüren lässt sich nur umständlich mit einem geeigneten Werkzeug bedienen.

3,2 Fußgängerschutz

Der Kleinwagen bietet einen zufriedenstellenden Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist die hohe Verletzungsfahrer im Bereich der A-Säulen und der vorderen Motorhaubenkante. Abgesehen davon ist die

Front weitgehend entschärft, so dass es am Ende zu 70 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Ein Notbremsassistenten ausgestattet, der auch Passanten, Rad- und Motorradfahrer erkennt.

0,9 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 15,9 kWh/100 km ermittelt, womit der Inster zu den sparsamsten E-Autos auf dem Markt zählt. Die Verbrauchsangaben beinhalten die Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A. Um die netto 42 kWh große Batterie einmal komplett aufzuladen, werden rund 47 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Inster eine Reichweite von etwa 290 km. Aus dem Verbrauch von 15,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 80 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des

Ecotest hervorragende 57 von maximal möglichen 60 Punkten. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 10,5, außerorts bei etwa 17 und auf der Autobahn bei etwa 20 kWh/100 km. Der Kleinwagen ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von rund 400 km möglich. Der Verbrauch auf der Autobahn ist vergleichsweise hoch, hier wirkt sich die trotz Gimmicks wie der aktiven Luftklappen in der Frontschürze nur mäßige Aerodynamik (cw-Wert von 0,31) negativ aus. Der Testwagen ist mit der optionalen Wärmepumpe ausgestattet, die den Energiebedarf für die Heizung des Innenraums reduziert.

1,2 Schadstoffe

⊕ Direkt am E-Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch der CO₂-Ausstoß durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto besser fällt die Gesamtbilanz aus. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 15,9 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 65 mg/km verbunden. Dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Hyundai Inster im Bereich Schadstoffe 48 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Koreaner ausgezeichnet da und erzielt insgesamt 105 Punkte - das ergibt im Ecotest die Maximalausbeute von fünf Sternen.

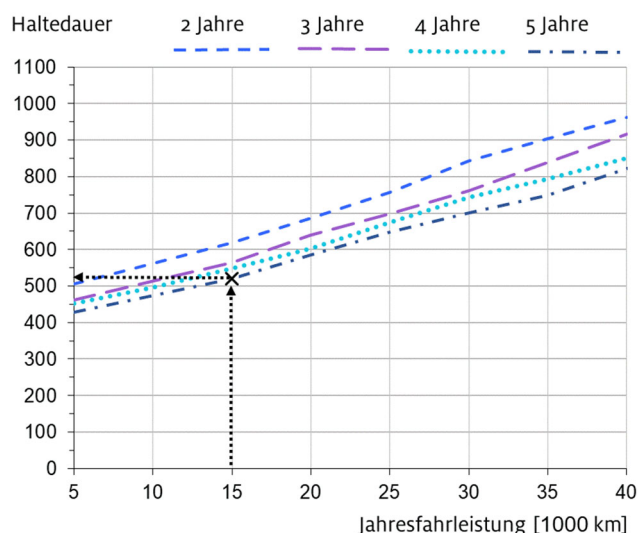
1,7 AUTOKOSTEN

1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Einstieg in die Inster-Modellreihe beginnt aktuell bei 23.900 Euro. Dafür erhält man den Kleinwagen mit einem 42-kWh-Akku in der Basisausführung Select. Die Serienausstattung ist erfreulich großzügig, so sind Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen und Laderoutenplanung, Apple CarPlay und Android Auto oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung bereits an Bord. Konfigurationsmöglichkeiten gibt es hingegen kaum, neben der Wahl der Lackierung kann man lediglich das Effizienz-Paket ordern, das neben einer Wärmepumpe auch ein Akkuheizsystem samt Konditionierungsfunktion umfasst. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig. Von der Kfz-Steuer sind E-Autos aktuell noch befreit, zudem sind die Einstufungen für die Versicherung nicht zu hoch. Die Inspektionskosten sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. Das Kühlmittel für den Akku muss erstmalig nach 180.000 km oder zehn Jahren ersetzt werden, danach allerdings alle 30.000 km bzw. zwei Jahre. Zur Inspektion soll der Inster laut Herstellervorgabe alle 24 Monate oder 30.000 km - je nach dem, was zuerst eintritt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust. Dieser lässt sich mangels ausreichender Erfahrungswerte nur bedingt berechnen. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Hyundai gibt auf das Auto eine fünfjährige

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 520 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Garantie, auf die Batterie die üblichen acht Jahre bis 160.000 km. Der Garantiefall tritt allerdings erst ein, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 290 km muss man daher einen Abfall der Reichweite auf rund 200 km akzeptieren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Inster (42 kWh)	Inster (49 kWh)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	71 (97)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm]	147	147
0-100 km/h [s]	11,7	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	140	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,3 kWh E	14,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/23/21	13/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	50	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	568	583
Preis [Euro]	23.900	25.400

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	12,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	201/451/783
• Dachlast/Anhängelast [kg]	77/-
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	6,16
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	42,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	86

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	71 kW (97 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	24 kW
maximales Drehmoment	147 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	15,9 kWh/100km/294 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	42 kWh/39 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	46,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6/Paddel am Lenkrad

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie/Option/nein)	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone/Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	25 %
2. Warnung	15 %
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (60/90/100 %)
Position der Ladeklappe	Front mittig
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Menü, App

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	ab Ausstattung "Trend" serie	Option

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

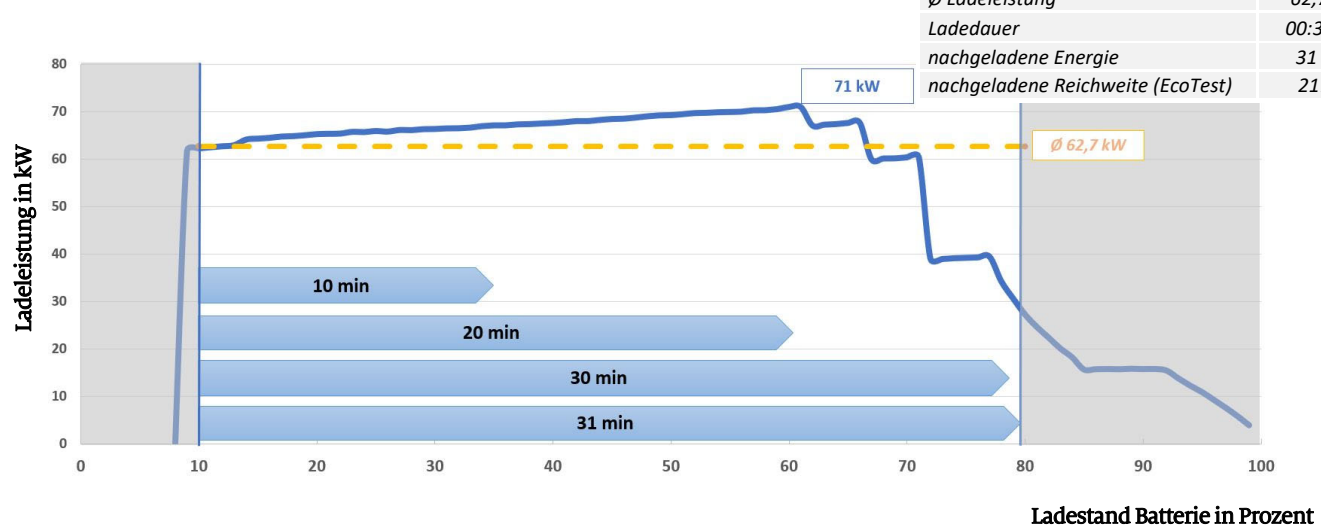
Ladestand in Prozent/Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer/Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	36 - 20,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	36 - 6,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	11,5 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 73 kW	31 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	71 kW/97 PS
Maximales Drehmoment	147 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	3.825/1.610/1.575 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280/1.059 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/-
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Batteriekapazität (brutto)	42 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nošovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Reifengröße Testwagen	185/65 R15 88H
Reifenmarke Testwagen	Kumho Ecsta HS52 EV
Wendekreis links/rechts	11,3/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	15,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 80 g/km)
Reichweite	290 km
Innengeräusch 130 km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	1.296/434 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/585/1.015 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	54 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	266 Euro
Monatliche Gesamtkosten		520 Euro	
Steuer pro Jahr		50 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		13/23/21	
Basispreis Inster (42 kWh) Select		23.900 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.12.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.681 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

Hyundai Inster (42 kWh) Select

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	570 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,8	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,0	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	3,3
Innenraum	2,7	Sicherheit	2,5
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	3,0	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	4,6	Umwelt/EcoTest	0,9
Komfort	3,3	Verbrauch/CO ₂	0,6
Federung	2,9	Schadstoffe	1,2
Sitze	3,8		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	3,3		

Stand: August 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

ADAC

Autotest