



Fotos: Michael Blumenstein | Thorsten Weigl (1)

Der Inster sieht besonders aus. Kann man mögen. Der Inster ist besonders. Wird man mögen. Aufgeladen wird vorn.

# Klein, clever, (sehr) gut

Mit dem Hyundai Inster kommt eine neue Generation Kleinstwagen auf den Markt: klein, clever und gut. Fürs Pendeln und den Nahverkehr braucht es wirklich nicht mehr.

**Nein, das Rad** hat Hyundai mit dem Inster nicht neu erfunden. Die Koreaner haben es jedoch „runder“ gemacht. Bereits 2014 konnte man einen guten elektrisch angetriebenen Kleinwagen kaufen – den VW e-Up. Preis: rund 27.000 Euro. Puhhh, teuer. Richtig teuer für ein E-Auto mit einem 19-kWh-Akku. Den 3,60-Meter-Zwerg wollte niemand. VW frischte die Technik auf (32-kWh-Akku netto) und senkte den Preis. Voilà: Verkaufsschlager. VW verdiente jedoch kein Geld damit und gesetzliche Anforderungen machten ihn noch unrentabler. 2022 wurde er offiziell eingestellt.

Und 2025? Hyundai bringt den Inster. Ein legitimer Nachfolger des e-Up, rund 25 Zentimeter länger. Bleiben wir bei der Größe: Mit 3,83 Metern ist der Inster noch immer ein Zwerg im mittlerweile monströs groß geratenen Fuhrpark Deutschlands. Kleinstwagen lohnen nicht und die Leute geben „nicht genug“ für Kleinstwagen aus. Dann lieber gleich eine oder zwei Nummern größer zum ähnlichen Kurs. Nach wie vor gilt: größer = besser.

Dass das ein Trugschluss sein kann, beweist der Inster. Der in Korea produzierte Elektro-Viersitzer, der

dort unter dem Namen Casper die Kunden beglückt, hat es faustdick hinter den ... ähhh, Außenspiegeln. Variabilität ist Trumpf. Ab der zweiten Ausstattungslinie Trend (ab 21.765 Euro) ist das Interieur variabler als in jedem anderen Fahrzeug.

## Mega-variabel

Rücksitze einzeln verschieben? Check, 16 Zentimeter sogar. Fondlehne in der Neigung justieren? Check, von Küchenstuhl bis Liegesessel. Umklappen? Check. Beifahrersitz umklappen und bis zu 2,20-Meter-Ladefläche erhalten? Check. Fahrersitz umlegen? Schon wieder Check. Hä? Wofür das?

Das Platzangebot ist für 3,80 Meter. Eine tolle Raumausnutzung. Dass der Hyundai Inster nur etwas mehr als 1,60 Meter breit ist, merkt man hingegen schnell. Schulterfreiheit gibt es nicht, selbst normal breite Menschen touchieren die B-Säule. Und dennoch fühlt man sich im Inster sehr wohl.

Sehr gut hat Hyundai das Bedienthema gelöst. Nicht nur, dass das Umklappen und Einstellen der Sitze blindlings gelingt. Gurthöhe anpassen? Abermals Check – wow, bei einem

Kleinstwagen. Lenkrad verstellen? Check, axial und vertikal. Klassischer Lautstärkeregler? Check und sogar zwei perfekt bedienbare Daumenrollen im Lenkrad sind dabei. Tasten fürs serienmäßige Touch-Navi (teils redundante Bedienmöglichkeiten) mit 10,25-Zoll-Diagonale connected mit der serienmäßigen Rückfahrkamera? Doppel-Check. Apple Carplay? Auch Check. Hier ziehen wir allerdings den halben Check ab, denn Carplay ist nur mit batteriemordender Kabelverbindung möglich. Das Thema Kabel liebt Hyundai beim Smartphonespiegeln.

Klimaautomatik (Serie) mit Tastenbedienung? Check. Und eine zweistufige Sitzheizung sowie eine einstufige Lenkradheizung sind ebenfalls ab Trend an Bord. Bei den Stromlieferanten im Innenraum setzt Hyundai auf USB-A und USB-C, einen 12-Volt-Stromanschluss gibt es direkt dazwischen. Für die höchsten Lines (Cross und Prime) kann für 420 Euro das V2L-Paket bestellt werden und der Inster gibt Strom an externe Geräte in rauen Mengen ab. Cool für ... also für ... hmmm ... für manch einen halt, der Strom für was auch immer in rauen Mengen irgendwo draußen benötigt.

# PROFIS WIE SIE

## DIE FIAT PROFESSIONAL MODELLE



ENTDECKEN SIE JETZT DIE **FIAT PROFESSIONAL MODELLE**  
WIE DEN **NEUEN FIAT DOBLÒ EASY PRO**  
AB **15.990 €** EXKL. MWST.<sup>1</sup>

**FIAT**  
PROFESSIONAL

<sup>1</sup>Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers i. H. v. 19.900,- €, exkl. MwSt., abzgl. Fiat Professional und Händler-Bonus i. H. v. 3.910,- € für den Doblò Easy Pro 1.2 Pure Tech 81 kW (110 PS). Gültig bis 30.06.2025. Die Aktion ist nicht kombinierbar mit anderen Verkaufsförderungsmaßnahmen. Details bei allen teilnehmenden Fiat Professional Partnern. **Beispielfoto zeigt Fahrzeuge der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale der abgebildeten Fahrzeuge sind nicht Bestandteil des Angebots.**

## Hyundai Inster Prime (49 kWh)

**Testwagenpreis** 26.907 €

E-Motor | Frontantrieb

85 kW/115 PS | 147 Nm

150 km/h | 10,6 s

**WLTP** 15 kWh/100 km

**WLTP-Reichweite** 360 km

**Akkukapazität** 49 kWh (brutto)

**Laden** AC 11 kW | DC 85 kW

3.825 x 1.610 x 1.575 mm

**Kofferabteil** 238–1.059 Liter

**HK** 13 | **VK** 23 | **TK** 21

**Wartung** 2 Jahre/30.000

**Garantie** 5 Jahre | 8 Jahr/160.000

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Mit 3,83 Metern Länge und 1,61 Metern Breite ist der Inster perfekt für die City.

Nicht ganz ideal, aber Hyundai-Fahrern mittlerweile bekannt: der Wählhebel für die Automatik, ziemlich dicht vorm rechten Knie – zumindest bei langen Haxen. Die Sitzposition auf der „Sitzbank“ geht generell in Ordnung, für Langstrecken ist der Inster eh nicht gemacht. Daher auch unsere klare Empfehlung – um zur Technik zu kommen: kleinen 42-kWh-Akku (brutto) wählen. Er ist 1.500 Euro günstiger als der „49er“ und schafft im Alltag kaum weniger Kilometer. Rund 35 sind

es nach Herstellerangaben – verzichtbar. Denn mit maximal 370 Kilometern ist der Inster eh kein Reichweiten-Champion. Und wer Reichweitenrekorde erzielen wollen würde, müsste 1.000 Euro extra einberechnen – für die Wärmepumpe (Serie bei Prime). An der Wallbox sind sich beide Akkugrößen einig: 11 kW gelangen über den Typ-2-Stecker in die Batterie. Wer den Schnelllader bevorzugt, kann sich dennoch Zeit lassen. Magere 73 kW liefert der kleine Akku, kaum bessere 85 kW der 49er. Wie geschrieben. Gut: Am AC-Lader ist der Akku innerhalb der blockiergebührfreien Zeit (meist vier Stunden) voll.

Beim Fahren gibt es zwischen den Akkus ebenfalls nur geringe Unterschiede. Rollte der 49er mit seinen 115 PS bei Bedarf mit 150 km/h über die Autobahn, begnügt sich der 97 PS starke 42er mit Tempo 140. Bei der Beschleunigung bis Tempo 100 differieren beide um ein Sekündchen. So oder so wuselt man mit dem Schmalhans durch die Innenstädte und hängt alles ab, was sich dort noch so rumtreibt und mit deutlich über zwei Metern (mit Spiegel) die Straßen verstopft. Der Inster macht Spaß beim

Fahren – vor allem auf der Landstraße. Genau dort, wo man sich meistens mit dem Kleinen aufhält, ist er indes nicht sonderlich höflich zu seinen „Besetzern“. Er poltert und stuckert vor allem bei Brückenabsätzen und Kanaldeckeln in der City, dass es die Gemüter erregen kann. Beim Testwagen (Prime-Ausstattung) hat wohl die (zu) sportliche Bereifung (205/45 R17) eine Teilschuld. Unser Favorit (Trend) rollt auf 15-Zoll-Alus und dürfte sich deutlich zurückhaltender in seinem Revier äußern. Am für die Fahrzeuggröße zu raumgreifenden Wendekreis von 10,6 Metern ändern die kleinen Räder wenig. Zum Vergleich: VW Up: 9,8 Meter. Fiat 500e: 9,3 Meter. Honda-e: 9,2 Meter. Renault Twingo (Heckmotor): nur 8,6 Meter.

Alles in allem wartet aber der Hyundai Inster mit Details und Qualitäten auf, die keiner seiner Konkurrenten in Gestalt vom Citroën ë-C3, Fiat 500e, Fiat Grande Panda Elektro, Renault R5, Leapmotor T03 und Mini E bieten kann, und kombiniert das mit einem Preis, der rund zehn Prozent über einem Hyundai i10-Benziner oder Citroën C3 mit Automatik liegt. *mb*



1



2



3

**1** Für einen Kleinstwagen sitzt es sich im Inster kommod. **2** Das Cockpit sieht aus „wie im Großen“. Denn es sind alle Annehmlichkeiten an Bord, viele serienmäßig. So gehört sich das. **3** Dieser Anblick ist einmalig. Wofür genau auch der Fahrersitz umlegbar ist, muss man selbst herausfinden – schön, dass es „klappt“.