



Fotos: Michael Blumenstein

Halogenlicht besitzt die Basis (ab 20.000 Euro), bei unserem sind es LED mit für Kleinwagen akzeptabler Lichtausbeute.

## Mit „Hab-dich-lieb-Potenzial“

Variabilität ist der Trumpf des Hyundai Inster. Besser kann das keiner. Doch das 3,83 Meter kurze Elektroauto beherrscht neben der City sogar die Langstrecke.

**3,83 Meter kurz**, 1,61 Meter schmal und recht hoch (1,58 Meter, obacht bei Duplex-Garagen) ist das Automobil, das viele als „süß“ bezeichnen.

Der Inster rollt seit 2021 in Korea als 15 Zentimeter kürzerer Casper (Verbrenner) zu den Kunden und dort fortan auch als Casper Electric (identisch mit „unserem“ Inster). Fun Fact: Der Inster Electric kostet in Korea etwa 30 Prozent weniger. Dass der Kleine ein Verkaufsschlager werden wird, war vorprogrammiert. Auch in Korea ist die Nachfrage so hoch, dass dort eine Lieferzeit von 13–22 Monaten, je nach Ausstattung, vermeldet wird.

Der Inster befindet sich in einem Segment, das Deutschland aufgegeben hat. Kleinstwagen gelten als unrentabel: teuer in der Entwicklung, zu wenig Nachfrage. Hyundai zeigt, dass es geht – und liefert ein cleveres, vollwertiges E-Auto in ganz klein, das sogar auf der Langstrecke funktioniert.

Vollgeladen geht es auf die 415 Kilometer von München-Giesing zur Maria-Hilfer-Straße in Wien. Der große Reisekoffer passt unter die variable Gepäckraumabdeckung, wenn die Fondsitze um 16 Zentimeter nach vorn geschoben wurden. Sind die 16 Zentimeter für Insassen gedacht, gibt

es fast so viel Platz wie im Škoda Octavia (fast). Aus München raus säuselt der E-Motor sanft im Schubbetrieb und der Inster wirbelt, angefacht durch ein kurzes Zucken mit dem rechten Fuß, über den Münchner Ring. Weiter geht's in Richtung A94.

### Das Navi kann nicht viel

Die Route weist uns allerdings nicht das Hyundai-Navi, denn das ist etwas

dümmlich. Es zeigt lediglich Ladestationen in der näheren Umgebung an, nicht aber die, die auf der Route benötigt würden. Von einer Ladeplanung sollte man also nicht einmal träumen. Daher erübrigt sich das an sich sinnvolle Vorkonditionieren des Akkus, um volle Ladeleistung zu erhalten. Zwar gelingt das Temperieren auch manuell, aber man vergisst es schlichtweg. Also Smartphone koppeln und das ebenfalls stets serien-



Der Inster ist mit 3,83 Metern ein „Parkplatzfinder“ und macht in der City Spaß.



**1** Das Interieur ist wohldurchdacht, auch wenn es auf den ersten Blick anders erscheint. **2** Im Kombiinstrument wird alles Wissenswerte angezeigt. **3** Lang draufdrücken = Tempowarner aus. **4** Lang draufdrücken = der Spurassistent ist deaktiviert. **5** Favoritentaste kann man mit einer Lieblingsfunktion belegt werden. **6** Viel Assistenz für einen Kleinstwagen. **7** Bequeme Sitze vorn. **8** Viel Platz hinten. **9** Ein einfacher Schlitz und der Gurt bleibt fixiert; kostet 0 Euro.

mäßige Apple Carplay anschmeißen – per USB-A-Kabel! Nach dem Koppeln sucht man in der „Charge myHyundai“-App nach der Ladeplanung oder vielleicht doch in der „Hyundai Blue-Link“-App. Zudem hat man dann noch die Lade-App von Aral-DKV-EnBW-Maingau-Shell-XY. Plug-and-Charge kann der Inster, theoretisch.

Es ist warm an diesem Vormittag, rund 26 Grad, daher ist das vergessene Vorkonditionieren ebenso wenig ein Problem wie die Ladeplanung, die macht man manuell. Die Klimaautomatik hat allerhand zu tun und die Taste „Driver only“, die Energie sparen soll und nur den Fahrerplatz klimatisiert, wird nicht gedrückt – cool, dass es sie gibt.

Um die Strecke zu überstehen, sind Getränke nötig. Die passen zwischen die komfortablen Sitze ohne Seitenhalt, auf denen man im „Amistyle“ auch mal durchrutschen kann. Sofern die Mittelarmlehne nach hinten geklappt wurde und die zwei mittig platzierten Cupholder unbenutzt sind – sie bieten eher Pappbechern und 0,33er-Flaschen Halt. In den Türtaschen fehlt Platz – eigentlich für alles.

Wir stromern auf die A94 ostwärts Richtung Linz und setzen den Begrenzer bei 135 km/h – also echten 130 – und gewöhnen uns schon mal ans Maximaltempo, das Österreich vorschreibt. Auf weiten Teilen der A94 könnte der Inster zwar 150 km/h fahren, aber der Verbrauch steigt oberhalb von 130 spürbar an. Und die „Richtgeschwindigkeit“ geht der Inster gut mit.

Die großen 17-Zoll-Räder rollen ab Schnellstraßengeschwindigkeit geschmeidiger ab als in der City – Langstreckenfahrkomfort ist gewährleistet. Lediglich die Abrollgeräusche und die Windgeräusche sind deutlich wahrnehmbar und höher als im Renault 5. Die Rekuperation ist über die Schalterpaddles einstellbar – recht aufwendig gelöst = teuer. Da der Segelmodus auf unserer Tour der beste ist, haben wir kaum „rumgespielt“.

### Assistenzsystem-Overload

Bei den Assistenzsystemen schlagen zwei Herzen in der Brust des Autofahrers: Spurhalteassistent und Tempowarner können sehr einfach deakti-

viert werden. Lenkradtaste links unten für zwei Sekunden drücken und der Spurassistent ist aus; Lautstärke-Rolle rechts für drei Sekunden drücken und der Tempobimmler ist aus – für alle, die das wollen. Die Gesichtsüberwachung schaltet man am besten aus, indem man die Kamera auf der Lenksäule überklebt. Das ist jedoch keine Empfehlung, nur so eine Idee.

Richtig nervig ist der Müdigkeitswarner. Keine 25 Kilometer dauerte es, bis sich das erste Mal die Kaffeetasse im Tacho und begleitendes Gebimmel meldeten. Okay, macht ja nichts. Doch wenn es sich nach 37, 50, 72, 94, 103, 178, 185 und 215 Kilometern wiederholt, wird es lästig. Es ist schön, dass es solche Systeme gibt und viele erfreuen sich sicherlich daran und die Sicherheit wird erhöht. Doch für alle, die es nicht wollen, muss es eine Möglichkeit geben, diese „Hilfe“ zu deaktivieren – und sei es nur beim Tempowarner und Spurhalteassistenten.

Wir sind nach 248 Kilometern am Ladepark in St. Valentin angekommen. Restkapazität: 10 Prozent, perfekt. Nettes Plätzchen mit 22 Lade-



**1** Kleine Details, die das Autofahrerherz höherschlagen lassen, wie der Haken zum Halten des doppelten Ladebodens. **2** Unten rein passen Ladekabel und anderes Zeug. **3** Wer alles umklappt, bekommt eine 2,20 Meter lange Ladefläche.

## Hyundai Inster Prime (49 kWh)

**Testwagenpreis:** 26.2670 €

Elektro-Frontmotor

85 kW/115 PS | 147 Nm

150 km/h | 10,6 s

**Verbrauch:** 15,1 kWh/100 km

**WLTP-Reichweite:** 360 km

**Akkukapazität:** 49 kWh (brutto)

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

**Maße:** 3.825 x 1.610 x 1.575 mm

**Kofferabteil:** 238–1.059 Liter

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

**Wartung:** 2 Jahre/30.000

**Garantie:** 5 Jahre

8 Jahr/160.000 (auf Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

punkten von OMV (150–400 kW) plus sechs Ioniq (350 kW) und zwei vom ÖAMTC (75 kW).

Ladepunkt suchen, Ladekarte dranhalten, CCS-Stecker in die Inster-Nase stecken, los geht's. Nach kurzer Zeit schwingt sich die Ladeleistung auf 83 kW hinauf und hält den Wert erstaunlich lang. Im Mittel lag die Ladeleistung bis 82 Prozent SoC bei 65 kW. Weiter geht es nach rund 35 Minuten, die letzten 175 Kilometer bis in die österreichische Hauptstadt. Ohne Ladestopp, weiterhin mit Tempo 135 und Müdigkeitswarnungen im Akkord – es muss an meinem Fahrstil liegen.

Angekommen in Wien geht es ans Parken. Kleines Auto = kein Parkplatzproblem. Das stimmt – im Prinzip. Der Inster hat jedoch ein weiteres Assistenzsystem an Bord, das Parkraum kostet. Im Untermenü „Sicherheit

Parken“ befindet sich der anklickbare Punkt „Sicherheit hinten“. Erklärt wird es wie folgt: „Warnung und Notbremsung bei Gefahr einer Kollision beim Rückwärtsfahren“. Was sich sinnvoll liest, kostet in der Praxis 25 Zentimeter (gemessen). Das ist der Abstand zum hinteren Fahrzeug, bei dem der Inster eine (unerwartete) Vollbremsung einlegt.

Nun kann man nach dem Zwangsstopp das System zwar überzeugen, auch die letzten Zentimeter auszunutzen (mit der Rückfahrkamera easy), doch das Losbrechmoment der Feststellbremse ist so hoch, dass man aufpassen muss, nicht das hintere Fahrzeug zu touchieren. Ja, ausstellen lässt sich dieser „Parkassistent“, allerdings ebenfalls jedes Mal aufs Neue nach jedem Motorstart – im Unter-Untermenü.

Deshalb folgende Bemerkung: Liebe Automobilindustrie, nicht wundern, wenn bei vielen Menschen „alte“ Autos (der EU-Regelwahn wurde im Juli 2024 in Autos verpflichtend) an Attraktivität gewinnen und neue ebendiese verlieren.

## Wendekreis inakzeptabel

Und dennoch fühlt sich der Inster gerade in der City pudelwohl und wuselt mit seinen schmalen 1,61 Metern durch die engen Straßen von Paris, Rom, München oder eben Wien. Aber auch da gibt es einen Wermutstropfen: 11,4 Meter Wendekreis sind bei dem Zwerg inakzeptabel. Der Fiat 500e benötigt knapp unter 10 Meter, der Renault Twingo nur 8,6 m. Sogar ein deutlich größerer Opel Corsa schafft die Drehung mit 10,7 Metern.

In der Stadt kommt der Inster übrigens mit knapp 12 kWh auf 100 Kilometern aus. Wer auf der Autobahn „durchzieht“ (also Tempo 130, wie wir), landet bei knapp 17 kWh – alles

ohne Ladeverluste einzuberechnen. So oder so, prima Werte für den kleinsten Hyundai-Stromer.

## Günstig ist dennoch anders

Der Inster startet zu Preisen, zu denen es auch einen 1.2-Turbo-Corsa mit 100 PS und Automatik gibt. Gerade bei den Kleinen ist nach wie vor ein Elektro-Obolus einzukalkulieren. Für mindestens 20.000 Euro gibt es aber beim Inster eine vergleichsweise gute Ausstattung und somit sieben Airbags, Rückfahrkamera, Längs- und Höhenverstellung für Lenkrad und Fahrersitz, adaptiven Tempomat, Paddles fürs Rekuperieren, Klimaautomatik, schlüssellosen Zugang und Motorstart, Navi (naja), Smartphone-Spiegelung (mit USB-A-Kabel) sowie elektrisch anklappbare Außenspiegel. Ebenfalls dabei: ausreichender 42-kWh-Akku und 97 PS. Sofern ab und an längere Etappen angedacht sind, empfiehlt sich das Effizienzpaket (u. a. Wärmepumpe für 840 Euro) und fürs Gemüt die passende Farbe (480 Euro). Ein fast fairer Kurs.

Jedoch fehlen dann noch die beschriebene Variabilität der Sitze (alle lassen sich verschieben, umklappen und in der Neigung verstellen), eine Sitzheizung und eventuell rund 40 Extra-Kilometer aufgrund des von uns gefahrenen großen 49er-Akkus. All das gibt es erst ab der zweiten Ausstattung „Trend“ für 21.850 Euro + 1.260 Euro für die 7 kWh größere Batterie, eine schnellere DC-Ladeleistung (von 73 kW auf 85 kW) und die (verzichtbare) Mehrleistung von 18 PS.

Und wer die von uns beschriebene „Prime“-Ausstattung mit 49er-Akku, hübschen 17-Zoll-Alus und allerhand Schnickschnack inklusive Technikpaket sowie „Buttercream Yellow“ (Lack) bestellt, erhält eine Rechnung von 26.300 Euro. mb

# Flotten individuell absichern

*Allianz-Kunden können die Flottenversicherungen mit Bausteinen anreichern, damit ihr Versicherungsschutz umfangreich und kalkulierbar bleibt. Ein effektives Instrument ist der WerkstattBonus, der Prämien senken lässt und Schadenaufwendungen reduziert.*



Neue Antriebe, komplexe Fahrzeugtechnik sowie steigende Preise für Ersatzteile und Arbeitszeiten erhöhen die Kosten für die Instandsetzung von Firmenfahrzeugen nach einem Schadenereignis. Die Allianz arbeitet beständig daran, hierauf im Sinne ihrer Firmenkunden Antworten zu finden und diese Entwicklung aktiv mitzugestalten. Dafür hat der Flottenversicherer Leistungsbausteine im Angebot, welche die Zusammenarbeit stärken. Das Ziel: die Prozesse für alle Beteiligten zu vereinfachen und damit die Kosten positiv zu beeinflussen. Das betrifft sowohl die Kfz-Versicherungsbeiträge als auch beispielsweise die Aufwendungen für Reparatur, Ersatzteile und Lohn bei der Schadenabwicklung.

## WerkstattBonus: Lohnendes Zusatzpaket

Ein effektiver Weg, über den Unternehmen ihren Schutz weiter optimieren können, ist die Steuerung ihrer Fahrzeuge im Schadenfall in das bundesweite Netzwerk von zertifizierten Werkstattpartnern der Allianz. Für Pkw und Lkw bis 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse steht das Netz bei fast jedem Schadenfall für die Reparatur zur Verfügung. Mit Einschluss des Bausteins WerkstattBonus in den Vertrag spart sich der Versicherungsnehmer zudem direkt 15 Prozent auf

seine Kaskoprämie. Neu ist, dass der Baustein auch für Leasingfahrzeuge genutzt werden kann. Hat ein Flottenbetreiber diese Lösung gewählt, kann der Versicherer seine Möglichkeiten nutzen, um die Aufwendungen für die Schadenabwicklung planbar und stabil zu halten.

## Entlastung von Firmen und Fahrzeugnutzern

Flotten- und Fuhrparkmanager werden im Schadenfall entlastet, da sich der Schadenservice der Allianz um alles rund um die Reparatur des Firmenfahrzeuges kümmert. Die Zusatzleistungen umfassen außerdem einen Hol- und Bringservice für das beschädigte Kfz, einen kostenlosen gleichartigen Fahrzeugersatz sowie eine Fahrzeugreinigung. Zudem sorgt die Werkstattsteuerung aus einer Hand für transparente und schnelle Prozesse. Die Fahrer wissen genau, an wen sie sich jenseits ihrer internen Ansprechpartner im Schadenfall bei der Allianz wenden müssen. Dort erhält der Fahrer auch Hilfe und Anleitung, wie er sich verhalten soll.

## Schutzbriefleistungen: Für alle Szenarien

Ein weiteres Paket aus der modular aufgebauten Produktwelt der Allianz: die Schutzbriefleistungen. Mit diesem Baustein sichern sich Firmen einen

24-Stunden-Service nach einem Unfall oder einer Panne, sodass die Fahrer schnell wieder mobil sind. Der Begriff „Panne“ ist dabei weit gefasst: Darunter fällt unter anderem ein leerer Akku beim Elektroauto – auch in diesem Fall kommt Hilfe. Die Leistungen des Schutzbriefes umfassen zudem Abschleppservices, die Bereitstellung alternativer Mobilität sowie Bergung und Rücktransport von Fahrzeugen. Verfügbar ist der Schutzbrief für Pkw und Lkw kleiner 7,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse.

## Allianz WerkstattBonus

- Aktive Werkstattsteuerung für geleaste und finanzierte Firmenfahrzeuge
- Zugriff auf das dichte bundesweite Werkstattpartner-Netz der Allianz
- Reduzierung der Kosten für Reparatur und Ersatzteile
- Nachlass bei Einschluss auf die Versicherungsprämie
- Interne Entlastung für Firma und Fahrer durch zentralisierte Prozesse in einer Hand

Für mehr Informationen  
bitte QR-Code scannen.  
[www.allianz.de/angebot/  
business/flottenversicherung](http://www.allianz.de/angebot/business/flottenversicherung)

