



Foto: Rocco Teichmann-Swantusch

Klein, sympathisch, praktisch: Der Inster ist für Hyundai ein Verkaufsschlager, der auch Pflegediensten helfen kann.

Für Pendler und Pfleger

Wohl dosiert in allen Dimensionen entwickelt sich der Hyundai Inster zum Freund für sehr viele Lebenslagen. Gerade auch im städtischen Pflegeeinsatz.

Hyundais Kleinsten kann man schnell lieben lernen – zumal im Pflegealltag. Der kleine Großstadtheld bringt Leichtigkeit, Flexibilität und Platz in eine Kombination, die man selten findet. Auch preislich hinterlässt er eine Duftmarke. Der Select startet ab 20.500 Euro, was bis vor Kurzem seinesgleichen suchte. Lässt man den Dacia Spring außen vor, rücken mit Leapmotor T03, BYD Dolphin Surf und dem Renault E-Twingo (siehe S. 40) Preisbrecher vor, die recht unterschiedlich die Dinge des Alltags bewältigen.

Der Inster verlangt nach wenigen Kompromissen und taugt auch mit Dachbox für Kurzurlaube mit der Familie. Aber es soll ja hier um den Einsatz im Pflegebereich gehen. Die werden den Kleinen ebenso ins Herz schließen wie der Flottenmarkt. Im ersten Quartal 2026 schob sich der Inster direkt hinter den Tucson vorbei an Ioniq 5 und Kona als nun Nummer

zwei im Fuhrparkgeschäft. Ein Türöffner par excellence.

Also Tür auf und Blick hinein. Mitnehmen kann man hier – zumal in der Pflegebranche fast ausschließlich im Solobetrieb gefahren wird – wirklich alles. Ab dem zweiten Niveau Trend (ab 22.185 Euro) ist die Rücksitzbank (50/50) geteilt und verschiebbar (bis zu 16 Zentimeter), was das Ladevolumen von 280 Litern auf über 350 Liter vergrößert. Die Rücksitzlehnen von Fahrer- und Beifahrersitz gehen hier ebenfalls in die Horizontale. Das braucht man nicht, die Sitzheizung (für beide Frontpassagiere) schon eher. Also schauen wir mal genauer in die Ausstattungsliste.

Für jeden etwas dabei

Im aktuellen Modelljahr sind einige neue Pakete wählbar – etwa das LED-Paket. Im Technik-Paket (im Top-Niveau Prime) sind Dinge wie Vehicle-to-

Load (V2L), 230-Volt-Steckdose und der digitale Fahrzeugschlüssel (NFC) zu finden. Wichtiger ist es, das Extra



Im Heck ist der Inster verspielt wie aktuell manches Stellantis-Modell.



1 Das Verschieben der Sitze im Fond bringt Extra-Volumen für den Kofferraum oder ein Extra an Beinfreiheit für die Mitreisenden. **2** Die Rückfahrkamera hilft in der Hektik der Stadt weiter. Da sie stets Serie ist, muss man nicht lange überlegen, ob man sie wirklich braucht. **3** Das Schiebedach ist praktisch. **4** Die vielen Tasten helfen bei der Bedienung während der Fahrt. **5** Ein klar gegliederter Arbeitsplatz mit guten Einstellmöglichkeiten (Lenkrad und Sitze).

für die Wärmepumpe und die Batterieheizung/Vorkonditionierung (840 Euro für Prime und Trend als Effizienz-Paket) zu investieren, auch wenn man ausschließlich in der Stadt tourt. Dann

Hyundai Inster 42 kWh/49 kWh

Preis: ab 20.500 Euro

E-Motor | 71 kW/97 PS oder

85 kW/115 PS | 147 Nm

140/150 km/h | 11,7/10,6 s

WLTP: 14,3/14,9 kWh/100 km

WLTP-Reichweite: 327/370 km

Akku: 42/49 kWh (brutto)

Laden: AC 11 kW | DC 73/85 kW

Maße: 3.825 x 1.610 x 1.575 mm

Kofferraum: 238–1.059 Liter

HK: 13 | VK: 23 | TK: 21

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 5 Jahre (Auto)

8 Jahre/160.000 km (Akku)

sind auch die maximal versprochenen 370 Kilometer Reichweite machbar.

Das geht dann nur mit dem großen Akku (49 kWh) und den kleinen Reifen (15 Zoll). Die Basis mit 42-Kilowattstunden-speicher wird dennoch vielen reichen. Ob man dann mit 97 PS statt 115 PS urban herumwuselt, ist weniger spürbar. Bei Tempo 140 wäre hier eh Schluss (150 km/h sind es beim 49er-Akku). Denn die Dauerleistung beträgt gerade einmal 38 PS, was aus dem mindestens 1,3 Tonnen schweren Cityfloh eben keinen echten Sprinter macht. Das muss er auch nicht können. Ebenso verhält es sich mit dem Energienachschub.

Kleine DC-Power

Dass der AC-Lader nur 11 kW kann, fällt hier nicht ins Gewicht, ebenso der lahme DC-Lader mit 73 kW beziehungsweise 85 kW (49er) Leistung. Als gut getaktete Arbeitsbiene hat er in der Regel Zeit, zum langsamen (und günstigen) Regenerieren. Es sei denn, drohende Blockiergebühren drängen beim Laden.

Schaut man sich im Inster um und bedenkt, dass bereits ab Werk stets die Klimaanlage, das digitale Zentraldisplay (10,3 Zoll) samt Navi inklusive Apple Carplay und Android Auto, die Einparkhilfe hinten sowie eine Rückfahrkamera dabei sind, dann

bleiben wenige Wünsche offen. Sofern der Inster in die Funktionsflotte integriert wird.

Für die User-Chooser oder Gehalts-Umwandler (beides zahlt auf die CO₂-Statistik der Unternehmen für deren Betrachtung der Pendler-Mobilität ein) ist die Cross-Variante eine Option. Markiger im Auftritt und mit Outdoor-Design-Elementen ausgestattet, ist er leicht zu erkennen.

Breite und rechteckige Stoßfänger vorn und hinten mit optischem Unterschutz, schwarze Verkleidungen und 17-Zöller bilden den Rahmen. Das Interieur wird von dunkelgrauen Stoffbezügen mit limonengelben Akzenten gezeichnet. Über das ordentliche Wartungsintervall von 2 Jahren oder 30.000 Kilometern und die Hyundai-mäßigen XXL-Garantien freut sich jeder – Pendler und Pfleger. *rs*



Knapp 240 Liter Stauraum sind nicht üppig, aber reichen vielen aus.