



## Hyundai i30 1.6 CRDi blue Style (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

Wer einen Golf-Konkurrenten bei Hyundai sucht, wird mit dem i30 fündig. Ein durch und durch solides Auto, das ohne echte Schwächen daher kommt, aber technisch auch keine besonderen Glanzpunkte setzt. Der Kompaktwagen bietet ein sicheres Fahrwerk mit ordentlichem Komfort und einen sparsamen Dieselmotor mit genug Leistung. Der Innenraum ist geräumig, die Verarbeitungsqualität ohne Tadel, wenngleich die Materialien eher einfach gehalten sind. Ein wirkliches Highlight des i30 ist seine Garantie - fünf Jahre ohne Kilometerbegrenzung. Und sogar die Wartungskosten sind inklusive. In der Summe seiner Eigenschaften ist der i30 ein durchaus empfehlenswertes Auto - er ist halt nicht besonders spannend. Das auch beim Preis, knapp über 22.000 Euro gehen für das gebotene in völlig Ordnung. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4, Ford Focus, KIA Cee'd, Opel Astra, Toyota Auris, VW Golf.

**+** gutes Raumangebot, langstreckentaugliche Sitze, einfache Bedienung, kräftiger und sparsamer Motor, gehobene Ausstattung, umfangreiche Garantie

**-** hinten Kopfstützen zu niedrig



### ADAC-URTEIL



2,7

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### Verarbeitung

⊕ Ohne Tadel zeigt sich die Verarbeitung der Karosserie, alle Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Auch der Innenraum gibt keinen Anlass zur Kritik, die verwendeten Materialien sind von guter Qualität und sauber verbaut, alufarbene Blenden auf der Mittelkonsole und am Lenkrad sorgen für etwas hochwertigen Touch. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet und die Schweller teilweise gegen Verkratzen geschützt. Der Motorraum ist nach unten recht gut abgekapselt, dadurch reduzieren sich Geräuschemissionen, Luftverwirbelungen und der Verbrauch. Auf dem Dach darf Gepäck bis 80 kg transportiert werden. 460 kg Zuladung reichen gut für vier Personen plus Gepäck. Es steht ein vollwertiges Reserverad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel zur Verfügung.

⊖ Gänzlich ungeschützt gegen Parkrempler und fremde Autotüren zeigen sich die Flanken des i30, sie müssen ohne Leisten auskommen - so führen schon kleine Missgeschicke zu teuren Reparaturen. Die voll lackierten Schürzen vorne und hinten können immerhin kostengünstig partiell lackiert werden, da es zahlreiche Kanten und Sicken gibt. Der Wechsel der Scheinwerferlampen gestaltet sich aufwendig und muss i.d.R. in der Werkstatt durchgeführt werden.

2,9

### Sicht

Die Rundumsicht fällt nur zufriedenstellend aus, vor allem die breiten C-Säulen schränken die Sicht deutlich ein, im "Toten Winkel" können ganze Fahrradfahrer verschwinden.

⊕ Die Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar. Die Parksensoren am Heck erleichtern das Einparken (Serie). Die hinteren Kopfstützen lassen sich versenken und behindern so die Sicht nach hinten nicht. Die Abmessungen der Karosserie kann man insgesamt gut abschätzen.

⊖ Xenonlicht gibt's auch gegen Aufpreis nicht. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist für die Style-Variante nicht erhältlich.

2,9

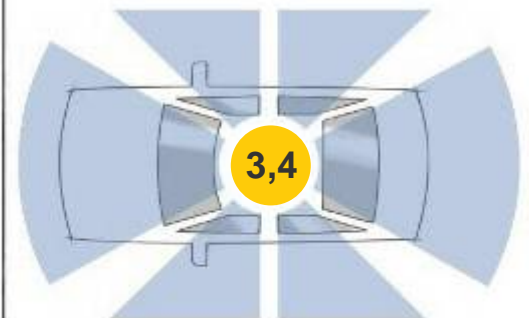
### Ein-/Ausstieg

Mit einer praktischen Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln. Günstig für den Zustieg vorn ist der sehr niedrige Schweller, auch die Sitzhöhe ist akzeptabel. Hinten kann man zufriedenstellend ein- und aussteigen.

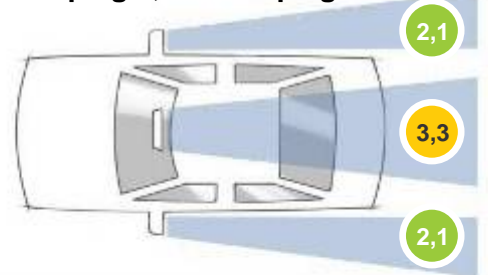


Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten, die breiten C-Säulen beeinträchtigen aber den Blick nach schräg hinten sehr.

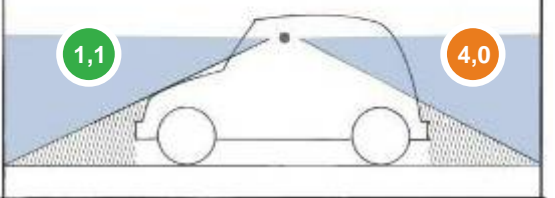
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die Türbremsen sind kräftig und können die Türen auch an Steigungen zuverlässig halten; die Rasterung ist aber etwas grob. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, außer für den Fahrer. Nach dem Abschließen beleuchten die Scheinwerfer noch eine Weile den Weg.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil auch bei offener Fahrertür keine Verriegelung der Türen unterbunden wird.

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum besitzt im Normalfall ein Volumen von 290 Litern, das ist knapp unter Klassendurchschnitt. Klappt man die Rücksitzlehnen um, vergrößert sich das Volumen auf 705 Liter (gemessen bis Fensterunterkante)



Der Kofferraum liegt mit 290 l Volumen knapp unter dem klassenüblichen Niveau.

## 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss außen über die etwa 68 cm hohe Ladekante gehoben werden und innen über die knapp 9 cm hohe Bordwand.

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffmulde ist griffgünstig in der Kofferraumklappenverkleidung untergebracht. Die Klappe öffnet hoch genug (knapp 1,88 m) und gibt eine annehmbar große Ladeöffnung frei. Das Gepäckabteil ist insgesamt zweckmäßig und gut nutzbar. Nur die Kofferraumbeleuchtung fällt etwas spärlich aus.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Der Klappmechanismus der geteilt umklappbaren Rückbank lässt sich zufriedenstellend bedienen.

+ Zum Verstauen von Kleingepäck sind genug Fächer vorhanden (seitliche Gummiriemen und unter dem Kofferraumboden), an den Verzurrösen am Kofferraumboden kann man das Gepäcknetz anhängen, das kleine Gegenstände festhält.

## 2,0 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

+ Insgesamt lässt sich der i30 einfach und ohne lange Eingewöhnung bedienen - ein typischer Hyundai. Schalthebel und Lenkrad liegen gut zur Hand, letzteres ist in Höhe und Reichweite einstellbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Die Instrumente liegen günstig im Blickfeld des Fahrers; die gleißend blaue Beleuchtung ist aber gewöhnungsbedürftig und nicht optimal für den Kontrast. Abblendlicht und Scheibenwischer werden automatisch gesteuert (Serie).



Modernes Design, gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Hyundai i30.

Die Klimaautomatik lässt sich aber gut bedienen, da sie recht hoch in der Mittelkonsole und damit günstig in Reichweite des Fahrers positioniert ist. Das Fahrer-Fensterheber arbeitet mit Ab- und Auf-Automatik. Im Innenraum gibt es zahlreiche praktische Ablagen (u.a. Lehnentaschen). Das CD-MP3-Radio gibt es serienmäßig, es verfügt auch über einen AUX- und einen USB-Anschluss.

– Das Drehrad für die Lehneinstellung der Vordersitzlehne ist schlecht erreichbar. Alle Fensterheber sollten in dieser Klasse über Ab- und Aufwärts-Automatik verfügen. Dem Blinker fehlt eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken).

---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

+ Auf den Vordersitzen finden Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m bequem Platz. Die Innenbreite ist üppig für diese Klasse, man hat ein großzügiges und angenehmes Raumgefühl, da besonders auch der Kopfbereich viel Freiheit bietet.

---

## 2,4 Raumangebot hinten\*

Hinten stehen zwei vollwertige Sitzplätze und ein Notsitz zur Verfügung.

+ Auch hinten können 1,90 m große Personen sitzen, die Bein- und Kopffreiheit ist großzügig bemessen, ebenso die Innenbreite (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). So ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl auf der Rückbank.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

+ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer des i30 hat Hyundai gut getroffen, insgesamt ausgewogen und tendenziell straff. Lange wie kurze Fahrbahnunebenheiten werden gut abgefedert. Auch kleine regelmäßige Bodenwellen verleiten die Karosserie kaum zum Stuckern. Fahrbahnvertiefungen wie Kanaldeckel und Spurrillen schluckt das Fahrwerk recht ordentlich; das Auto liegt insgesamt ruhig auf der Straße, Aufbauabewegungen sind gut gedämpft. Bei voller Beladung spricht die Federung straffer an, dafür schlägt das Fahrwerk auch bei ausgeprägten Bodenwellen nicht durch. Bei schneller Kurvenfahrt wankt die Karosserie nur wenig.

---

### 2,5 Sitze

+ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, beide Vordersitze sind gut und körpergerecht geformt und bieten dem Rücken auch auf langen Fahrten festen Halt; die Polsterung ist straff, die Vordersitzlehnen hoch. Für den Fahrer gibt es serienmäßig eine Lordosenstütze, die sich aber nur in der Intensität einstellen lässt. Auch auf der Rückbank sitzt es sich recht bequem, der Sitzkomfort der straffen Polsterung ist gut.

– Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Der Seitenhalt der Rücksitze ist sehr bescheiden, da weder Sitzfläche noch -lehne ausgeformt sind; immerhin gibt es eine ausklappbare Mittelarmlehne.



## 2,5 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel geht bei Autobahntempo (bis 130 km/h) in Ordnung. Wind- und Abrollgeräusche bleiben weitgehend im Hintergrund. Nur der Motor wird bei höheren Drehzahlen etwas lauter - dennoch bleibt er deutlich zurückhaltender als die teilweise dröhnigen Benziner.

## 2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne recht ordentlich an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung deutlich schlechter. Die Luftverteilung nach oben, unten, mitte kann separat eingestellt werden, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam.

⊕ Die Klimaautomatik (Serie) arbeitet feinfühlig und effektiv - sie ermöglicht das Vorwählen einer Temperatur für Fahrer und Beifahrer aber nur gemeinsam. Serienmäßig gibt es für die beiden Vordersitze eine Sitzheizung.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

⊕ Der 1,6-l-Dieselmotor legt sich ordentlich ins Zeug und sorgt für gute Beschleunigungswerte. Noch besser schneidet er bei der Elastizität ab und macht damit schaltfaules Fahren ohne Einschränkungen möglich. Im Ganzen ein gelungenes Triebwerk, das spontan Gas annimmt und durch seine gleichmäßige und unaufgeregte Kraftentfaltung überzeugen kann.

## 2,3 Laufkultur

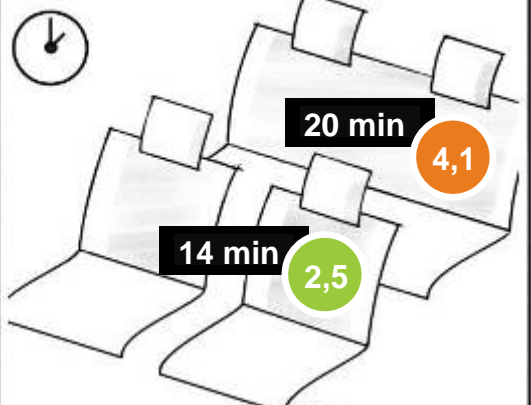
⊕ Der Vierzylinder-Diesel besitzt eine ordentliche Laufkultur, er zeigt aber unter 1.500 U/min. leichte Vibrationen und läuft etwas brummig. Ansonsten arbeitet das Aggregat unauffällig. Ab etwa 3.500 U/min. tritt leichtes Dröhnen auf. Für lange Strecken ist das Aggregat aber dennoch gut geeignet.

## 2,0 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Auch sehr schnelles Schalten ist ohne Haken möglich. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Eine Schaltpunktanzeige gibt Hilfestellung bei der ökonomischen Gangwahl.

⊖ Beim Kaltstart fällt das etwas schwergängigere Zurückschalten auf. Der Rückwärtsgang ist zwar deutlich von den Vorwärtsgängen abgesetzt, er lässt sich aber manchmal praktisch nicht einlegen, dann muss das Auto erst ein paar Zentimeter nach vorne oder hinten rollen. Wenn das Auto beim Einlegen des Rückwärtsganges nicht steht, kracht es im Getriebe.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Nur der Sprung zwischen zweiten und dritten Gang ist etwas groß geraten. Die Sprünge zwischen vierten, fünften und sechsten Gang sind auffallend klein, aber insgesamt stimmig. Es gibt einen sechsten Gang, der vor allem auf der Autobahn das Drehzahlniveau senkt und beim Spritsparen hilft.

---

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, die elektronische Stabilitätskontrolle, die in kritischen Situationen den Fahrer unterstützt, gibt es serienmäßig. Auch Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den i30 nicht aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest erzielt er sehr gute Ergebnisse und bleibt einwandfrei beherrschbar. Kritisches Fahrverhalten wird vom ESP effektiv zurückgehalten. Auf weniger griffiger Fahrbahn unterstützt die serienmäßige Traktionskontrolle beim Beschleunigen.

---

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der i30 untersteuert in sehr schnell durchfahrenen Kurven, mit diesem Fahrverhalten kommen auch weniger geübte Fahrer gut zurecht. In kritischen Situationen, wenn das Auto auszubrechen droht, unterstützt wiederum das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt der Hyundai i30 nur leichte Lastwechselreaktionen, die im Ernstfall dann das ESP einbremst.

---

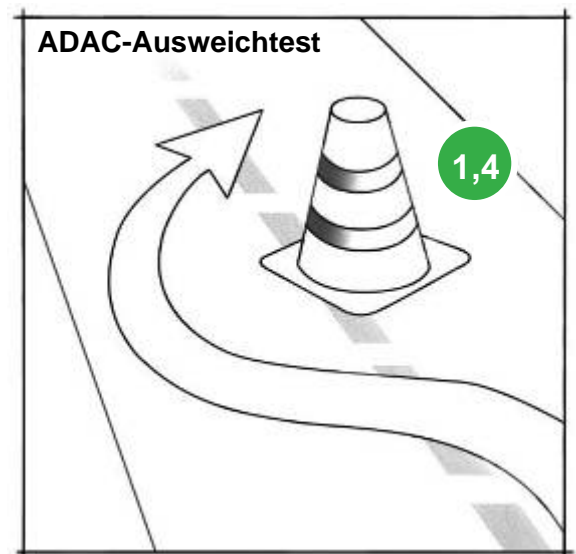
### 2,6 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich insgesamt präzise. Dem Fahrer wird ein zufriedenstellendes Lenkgefühl vermittelt. Das Übersetzungsverhältnis geht ok, beim Rangieren ist nicht zu viel Kurbelarbeit nötig, ebenso ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering (geschwindigkeitsabhängig Servounterstützung). Der Wendekreis liegt mit 11,3 m im zufriedenstellenden Bereich.

---

### 3,2 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Hyundai i30 durchschnittlich 40 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). Dieser Wert ist nicht berühmt, viele Konkurrenten stehen schon vier Meter früher. Auffällig ist auch ein leichtes Fading der Bremsen, bei zunehmender sehr hoher Belastung nimmt die Bremsleistung ab. Im Normalfall spricht die Bremse spontan an und ist gut dosierbar, einen Bremsassistenten gibt's serienmäßig.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**

---

**2,5**

## SICHERHEIT

---

**2,8**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Alle Hyundai i30 verfügen serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten sowie Rückstrahler, die in geöffneten Vordertüren warnen. Das zählt heutzutage zur Grundausstattung.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

**2,2**

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Der i30 besitzt Front- und Seitenairbags vorn sowie seitliche Kopfairbags vorn und hinten serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen bieten auch Personen mit 1,85 m Größe guten Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, so dass sich das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall deutlich reduziert. Optisch und akustisch wird das Anschnallen für die Vordersitze angemahnt. An den stabilen Bügeltürgriffen kann nach einem Unfall, wenn die Türen verklemmt sind, hohe Zugkraft zum Öffnen angebracht werden. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm konnte der i30 im Jahr 2007 33 Punkte und damit vier von fünf Sternen für gute Insassensicherheit erreichen.
- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m optimale Sicherheit.

**2,3**

### Kindersicherheit

Es können maximal zwei Kindersitze auf der Rückbank nebeneinander montiert werden.

- + Verschiedene Kindersitzsysteme kann man recht problemlos auf den Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz montieren, wenn man den Beifahrerairbag mittels Zündschlüssel deaktiviert (Serie). Die Gurte sind ausreichend lang und die Gurtschlösser kurz genug und fixiert, um das Angurten zu erleichtern. Auch eine Montage auf den äußeren Rücksitzen mittels Isofix ist möglich. Bei Crashversuchen zur Kindersicherheit schneidet der Kompaktwagen von Hyundai noch gut ab (Vor-Facelift), wenn man die vom Hersteller empfohlenen Kindersitze verwendet; damit erreicht der i30 drei von fünf möglichen Sternen.
- Den Fensterheber hinten fehlt ein Einklemmschutz.

**3,5**

### Fußgängerschutz

Beim EuroNCAP-Fußgänger-crash erreicht der i30 (Vor-Facelift) zwei von vier möglichen Sternen - damit schneidet er nur zufriedenstellend bis ausreichend ab. Besonders die Randbereiche der Motorhaube bergen ein hohes Risiko für Fußgänger.

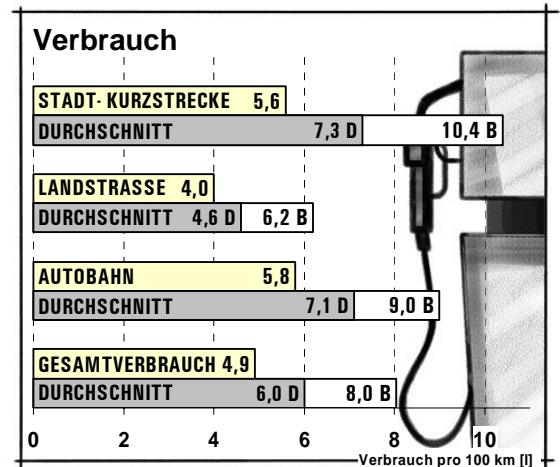
## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Hyundai i30 1.6 CRDi blue liegt bei 4,9 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 130 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht dies für 35 Punkte. Innerorts konsumiert der i30 5,6 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,8 l Diesel pro 100 km.

### 2,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt nicht hoch, jedoch zeigen sich die Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus auffällig - ein typisches Problem sparsamer Diesel-Fahrzeuge. Daher reicht es im EcoTest auch nur für 39 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich 74 Punkte und damit vier von fünf ADAC-EcoTest-Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,6 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch für ein Auto dieser Klasse recht niedrig liegt, kann der i30 Diesel hier eine gute Bewertung erzielen.

### 4,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der 1,6-Liter Motor des Hyundai besitzt eine Steuerkette, sodass ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Hyundai spendiert laut eigener Angabe dem i30 eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Für den Vielfahrer ist das in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, erhöht der jährliche Serviceabstand die Anzahl der Werkstattaufenthalte und damit die Kosten.

### 4,0 Wertstabilität\*

⊖ Dem Hyundai i30 wird nur eine mäßige Wertstabilität prognostiziert. Das Image von Hyundai wird immer besser, hat aber noch Potenzial nach oben. Hinzu kommt, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem Modellwechsel zu rechnen ist - dieser wird den Restwert des aktuellen i30 drücken.



## 2,8 Kosten für Anschaffung\*

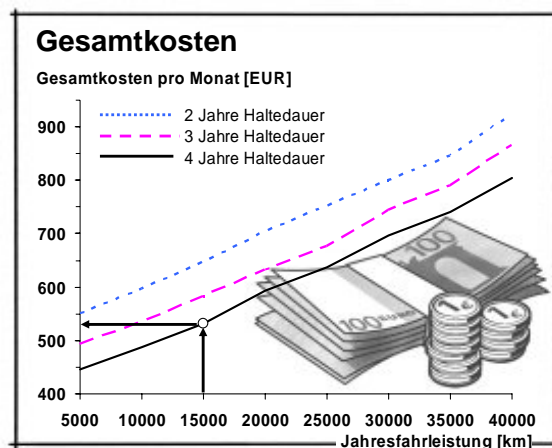
Die Anschaffungskosten liegen mit knapp über 22.000 Euro im zufriedenstellenden Bereich. Sehr positiv: die Ausstattung ist ziemlich komplett, es fehlt nur noch Metallic-Lack - wenn gewünscht. Aber vor allem im Sicherheitsbereich gibt's keine Lücken.

## 3,5 Fixkosten\*

Das klassische Problem beim Dieselfahrzeugen sind die verhältnismäßig hohen festen Kosten. Hier kann auch der i30 keine Ausnahme machen. Die Steuer liegt bei 152 Euro jährlich. Vor allem die Einstufungen für Haftpflicht und Teilkaskoversicherung sind sehr ungünstig, aber auch die Vollkaskoversicherung ist kaum günstiger.

## 2,2 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten für den getesteten Hyundai i30, dann kann sich dieser in vorderen Bereich seiner Klasse einreihen. Vor allem die Betriebskosten fallen sehr günstig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 531 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.6 CRDi	1.6 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1396	4/1591	4/1582	4/1582
Leistung [kW(PS)]	80(109)	93(126)	66(90)	85(116)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	137/5000	154/4200	235/1750	255/1900
0-100 km/h[s]	12,6	11,1	14,9	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	192	172	188
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,0 S	4,8 D	4,9 D
CO2 [g/km]	142	152	115	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/18	18/18/18	17/19/22	17/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	72	96	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	498	518	482	495
Preis [Euro]	15.490	16.690	17.090	18.290

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1582 ccm
Leistung	85 kW ( 116 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	255 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,6/ 4,0/ 5,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	117g/km / <b>130g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4280/1775/1480 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1360 kg/460 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>290 l/705 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	<b>1080 km</b>
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>101 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>83 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>285 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>532 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/22
Grundpreis	22.010 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Hyundai i30 1.6 CRDi blue Style (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Standheizung	1800 Euro
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1190 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Anhängerkupplung	im Zubehör
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt + klappbar)	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro <sup>o</sup>
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach(Panorama-Glas)	790 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,9	Bremse	3,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Variabilität	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,3</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,5
<b>Komfort</b>	<b>2,5</b>	Schadstoffe	2,1
Federung	2,2		
Sitze	2,5	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,8</b>
Innengeräusch	2,5	Betriebskosten*	1,6
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>	Wertstabilität*	4,0
Fahrleistungen*	2,1	Kosten für Anschaffung*	2,8
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,5
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,2
Getriebeabstufung	2,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest