



Hyundai i30 1.6 CRDi blue Trend (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (94 kW / 128 PS)

Die zweite Generation des i30 wurde laut Hyundai speziell auf die Bedürfnisse des europäischen Kunden abgestimmt: Die Karosserieform ist dynamisch sowie gefällig und spiegelt das aktuelle Markendesign wider. Der Innenraum wirkt ansprechend und bietet ein ordentliches Platzangebot. Auch technisch ist der i30 auf aktuellem Stand. Das Fahrwerk zeigt sich komfortabel abgestimmt, die Lenkunterstützung lässt sich in drei Stufen einstellen und Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht sind gegen Aufpreis erhältlich. In der verbrauchs-optimierten Ausstattungsvariante "blue" ist ein Start-Stopp-System serienmäßig an Bord - das Resultat sind 74 Punkte im ADAC EcoTest und ein Durchschnittsverbrauch von 4,5 l/100 km. Als Gesamtpaket ist der neue i30 gelungen, sein Grundpreis liegt bei 21.530 Euro - das geht für einen Wagen der unteren Mittelklasse in Ordnung. **Karosserievarianten:** Kombi (Sommer 2012), Dreitürer (ab 2013). **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Honda Civic, KIA Cee'd, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

+ großzügiges Raumangebot , intuitive Bedienbarkeit, gute Sicherheitsausstattung, niedriger Kraftstoffverbrauch, fünf Jahre Fz-Garantie

- recht niedrige Zuladung, unübersichtliche Karosserie, kein Fehlbetankungsschutz, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,0 Langstrecke

2,9 Transport

2,5 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: Mai 2012
Text: Martin Poloczek

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie sind im Allgemeinen gut. Dennoch sind kleine Schwächen, wie beispielsweise sichtbare Schweißnähte auf den Türinnenseiten, zu erkennen. Der Innenraum zeigt sich solide verarbeitet und glänzt mit optisch ansprechenden Materialien, die teilweise geschäumt sind und einen wertigen Eindruck vermitteln.

⊕ Der Motorraum ist von unten vollständig abgeschottet, so dass kaum Schmutz eindringen kann; der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen; die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nur wenig; Kunststoffleisten schützen die lackierten Schweller vor Kratzern.

⊖ Der i30 hat keinen Fehlbetankungsschutz und kann dadurch mit falschem Kraftstoff befüllt werden; die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten; weder Stoßfänger noch Türen besitzen Leisten, die bei kleinen Remplern schützen würden.

2,5

Alltagstauglichkeit

Der i30 weist noch eine gute Alltagstauglichkeit auf. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Notsitz im Fond, der sich allerdings mehr für Kurzstrecken eignet.

⊕ In Abhängigkeit des Testverbrauchs kann eine Strecke von knapp 1200 km mit nur einer Tankfüllung zurück gelegt werden; auf dem Dach dürfen gute 80 kg transportiert werden.

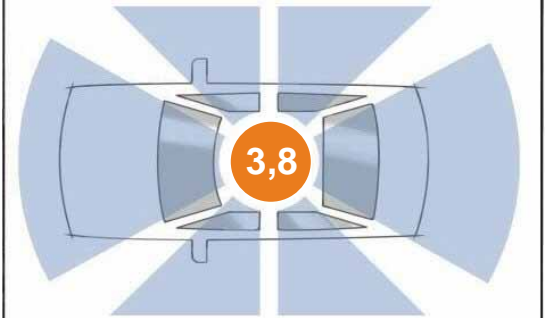
⊖ Die tatsächliche Zuladung liegt mit 435 kg im Klassenvergleich nur im unteren Feld; für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord; es sind weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel im Fahrzeug, so dass ein Reifenwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

2,5

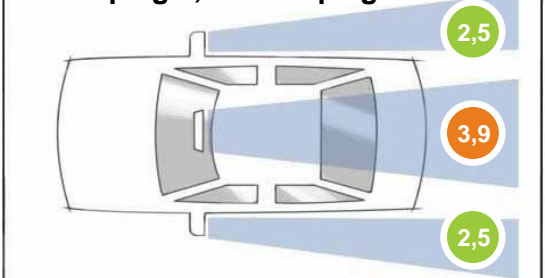
Sicht

Durch die kompakten Außenmaße ist die Karosserie recht gut abschätzbar, besonders übersichtlich ist sie allerdings nicht. Punkten kann der i30 hingegen mit dem Lichtsystem, so dass er insgesamt noch eine gute Bewertung erhält.

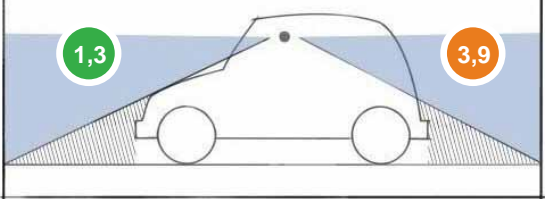
Rundumsicht



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

⊕ Durch die abfallende Motorhaube sind Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennbar; die Außenspiegel sind recht groß und bieten ein recht großes Sichtfeld; die Scheibenwischer reinigen einen großen Bereich der Windschutzscheibe; aufgrund des LED-Tagfahrlichts wird man durch den Gegenverkehr besser wahrgenommen; bei Dunkelheit leuchtet das helle Xenonlicht die Fahrbahn, entsprechend der Geschwindigkeit und der Fahrrichtung gut aus; bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab.

⊖ Die Sitzposition des Fahres liegt auf einer durchschnittlichen Höhe, so dass dieser das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken kann; bei der ADAC-Rundumsichtmessung erhält der i30 nur ein ausreichendes Ergebnis, besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein; durch das hohe Heck sind nah am Fahrzeug liegende Hindernisse schlecht wahrnehmbar; aufgrund des kleinen Innenspiegels ist auch das Sichtfeld nach hinten nur ausreichend groß.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Testwagen wird mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegelt. Die Türausschnitte sind recht groß, so dass man beim i30 gut und bequem Ein- sowie Aussteigen kann.

⊕ Die Tür rasterungen sind zufriedenstellend, wenn auch die hinteren stärker ausgelegt sein könnten; es sind für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden; nach dem Abschließen des Fahrzeugs bleiben die Lichter noch eine Zeit lang eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.

⊖ Die Türschweller sind sehr breit, so dass man zum Einsteigen einen großen Schritt machen muss; durch die flach verlaufende Dachlinie ist der Abstand zwischen Sitzfläche und Dachkante nicht besonders groß - der Kopf kann leicht gestoßen werden; es besteht die Gefahr sich auszusperrern, da das Fahrzeug bei geöffnetem Kofferraum abgeschlossen wird.

3,1 Kofferraum-Volumen*

Das gemessene Ladevolumen ist im Klassenvergleich nur ausreichend groß.

⊕ Ist die Rücksitzlehne umgelegt, fasst das Ladeabteil großzügige 740 l (gemessen bis zur Fensterunterkante); zudem kann der Kofferraum bis unters Dach beladen werden.

⊖ Üblicherweise fasst der Kofferraum lediglich 290 l.



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

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich mittels elektrischem Taster entriegeln und leicht anheben. Das Kofferraumformat ist insgesamt zweckmäßig, so dass es gut genutzt werden kann.

⊕ Die Heckklappe schwingt auf 1,87 m über dem Boden und bietet damit auch größeren Personen genügend Platz darunter; durch die verhältnismäßig geringe Tiefe sind bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar; Höhe und Breite der Ladeöffnung sind großzügig, so dass auch sperrige Gegenstände recht gut eingeladen werden können.

⊖ Wegen der hohen Ladekante (knapp 74 cm über dem Boden) muss das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden; beim Ausladen stört eine knapp 16 Zentimeter hohe Stufe; Kofferraumbreite und -höhe sind akzeptabel; das Schloß steht ungünstig ab, so dass man sich den Kopf daran stoßen kann; der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Der i30 weist mit einer asymmetrisch teilbaren Rücksitzlehne eine übliche Kofferraum-Variabilität auf. Allerdings ist der Klappmechanismus recht umständlich.

- + Links und rechts lässt sich der Kofferraumboden separat hochklappen und gibt jeweils ein recht schmales aber langes Fach frei; zudem sind auch mittig unter dem Kofferraumboden diverse Fächer mit rund 35 l Stauraum vorhanden.
- Zum Umklappen der Rücksitzbank muss erst die Sitzfläche umgelegt werden, anschließend muss man die Kopfstützen abziehen (Halterungen in der Sitzfläche) und erst dann kann die Lehne umgeklappt werden.

1,9 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Das Cockpit zeigt sich ergonomisch und recht übersichtlich gestaltet, wenn auch viele Bedienelemente vorhanden sind. Dennoch ist eine intuitive Bedienung nach recht kurzer Zeit möglich, da die Anordnung der meisten Schalter nutzerorientiert gewählt wurde.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen; Pedalerie und Schalthebel sind nahezu optimal positioniert und dadurch gut zu bedienen; das Zündschloss ist zwar im Lenkstockhebel, aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden; der vordere Scheibenwischer wird sensorgesteuert; der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Funktion, Intervall- und Permanentschaltung; der Lichtschalter ist zwar im Blinkerhebel integriert, allerdings gut greifbar (alternativ wird das Licht ebenfalls sensorgesteuert); die Position des Klimaanlagebedienteils hat Hyundai gut gewählt; die Klimaanlagesteuerung ist übersichtlich aufgebaut und dadurch einfach zu bedienen; die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit abgeschaltet, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt; die Umluftfunktion wird ebenfalls automatisch geregelt, so dass die Gefahr von Scheibenbeschlag minimiert wird; das Radio-/Navigationssystem liegt optimal und ist aufgrund des logischen Systemaufbaus einwandfrei zu bedienen; insgesamt sind alle Bedienelemente sinnvoll angeordnet, wenn auch das Lenkrad mit Schaltern überladen ist; die meisten Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden; der Tempomat wird über Lenkradtasten aktiviert; die Vordersitzeinsteller sind teilweise weit unten angeordnet, dadurch ist die Bedienung nur durchschnittlich; vorn wie hinten ist die Anzahl und Größe der Ablagefächer sinnvoll; die Instrumente sind kontrastreich und lassen sich dadurch gut ablesen; die Kühlflüssigkeitstemperatur und die Tankanzeige werden nur digital angezeigt; der Fahrer wird gewarnt, wenn Türen oder die Heckklappe offen sind.

- Der Fahrerfensterheber hat lediglich eine Abwärtsautomatik, alle anderen Fensterheber müssen manuell gesteuert werden; Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen; das Lenkrad ist mit Schaltern überladen und dadurch anfangs unübersichtlich.



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

1,7 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Raumangebot großzügig, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

+ Personen bis 1,95 m Körpergröße finden bequem Platz; die Kopffreiheit ist sehr großzügig bemessen; die Innenbreite fällt im Klassenvergleich groß aus.

2,1 Raumangebot hinten*

Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig, so dass zwei Erwachsene bequem Platz finden.

+ Hinten finden Insassen bis knapp 1,90 m ausreichend Platz; auch hier ist die Fahrzeugbreite großzügig.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität des i30 ist ausreichend, da sich lediglich die Rücksitzbank geteilt umlegen lässt.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist komfortabel und ausgewogen und eignet sich damit auch hervorragend für lange Strecken.

+ Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden ordentlich gedämpft, allerdings neigt die Karosserie zu leichtem Nachschwingen; kurzwellige Unebenheiten werden im Innenraum deutlicher wahrgenommen, werden prinzipiell jedoch gut gedämpft; bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stukertendenz vorhanden; Einzelhindernisse dringen deutlicher in den Innenraum, unkomfortabel wird es aber nicht; auch Querfugen werden wahrgenommen, insgesamt aber noch ordentlich geschluckt; Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge werden souverän absorbiert; Seitenneigungen und Vertikalschwingungen sind bei dynamischen Fahrmanövern durchschnittlich vorhanden; es kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,1 Sitze

Der Sitzkomfort ist im Allgemeinen gut. Da sich Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe einstellen lassen, finden auch Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition.

+ Vorn sind Sitzlehnen und -flächen körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Seitenhalt, wenn dieser an den Schultern auch etwas ausgeprägter sein könnte; vorn ist der Sitzkomfort gut und die Rückenlehnen sind sehr hoch; die Sitzposition des Fahrers ist gut, allerdings könnte die Sitzfläche etwas länger sein; die Fußablage ist stabil, so dass der Fahrer sein linkes Bein gut abstützen kann; im Fond sind Lehnen und Sitzfläche etwas weniger ausgeprägt, bieten aber dennoch einen zufriedenstellenden Halt; durch die steile Sitzfläche ist die Oberschenkelunterstützung im Fond gut; die Lehnen sind auch hinten hoch, das Sitzpolster ist hinten weicher als vorn.

2,4 Innengeräusch

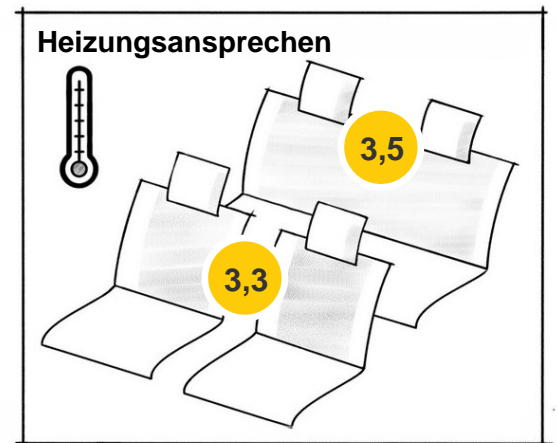
Insgesamt herrscht ein angenehmes Geräuschniveau im Innenraum vor, so dass auch lange Autobahnfahrten nicht zur Belastungsprobe werden.

+ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h rund 69 dB(A); Motor- und Fahrgeräusche sind im üblichen Rahmen vorhanden, stören aber nicht übermäßig; Windgeräusche steigen mit der Geschwindigkeit an, werden aber nie zu aufdringlich.

2,7 Klimatisierung

Der getestete Hyundai i30 war mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet und bietet den Insassen damit einen guten thermischen Komfort. Beim ADAC Heizungstest ist die Wärmeentwicklung vorn wie hinten zufriedenstellend, wenn auch die Fondpassagiere sich länger gedulden müssen, bis überall eine Wohlfühltemperatur vorherrscht.

+ Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden; die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, die Bereiche sind aber einzeln einstellbar; bei entsprechender Heizungs-Einstellung werden die Fußbereiche rasch erwärmt, was das thermische Empfinden steigert.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der 1,6-l-Turbodiesel leistet 128 PS. Das Aggregat ist damit zwar kein Kraftpaket, allerdings reichen die Fahrleistungen vollkommen für ein entspanntes Reisen.

+ Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte zufriedenstellend; der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in rund sieben Sekunden absolviert - das ist Klassendurchschnitt.

- Im langen sechsten Gang sind die Elastizitätswerte nicht mehr gut - der Motor wirkt dann auch träge.

2,5 Laufkultur

Insgesamt kann man dem Selbstzünder noch eine gute Laufkultur attestieren, wenn auch der Motor das harte Wirkprinzip nicht verleugnen kann.

⊕ Vibrations- und Brummfrequenzen sind im unteren Drehzahlbereich, unter Last und bei höheren Drehzahlen spürbar, besonders aufdringlich sind die Störfrequenzen allerdings nicht.

1,9 Schaltung

Im Ganzen sind die Gänge ordentlich geführt und lassen sich leicht schalten.

⊕ Die Schaltwege sind recht kurz, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen; der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert; durch die Berganfahrhilfe ist auch an Steigungen ein problemloses Anfahren möglich; eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend der Geschwindigkeit einen sinnvollen, ökonomischen Gang einzulegen.

⊖ Bei kaltem Motor und Getriebe haken die Gänge gelegentlich, wenn man schnell schalten möchte; wird der Rückwärtsgang eingelegt solange das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

2,0 Getriebeabstufung

Das Getriebe ist zu Gunsten guter Verbrauchswerte lang übersetzt, passt aber recht gut zur Motorcharakteristik.

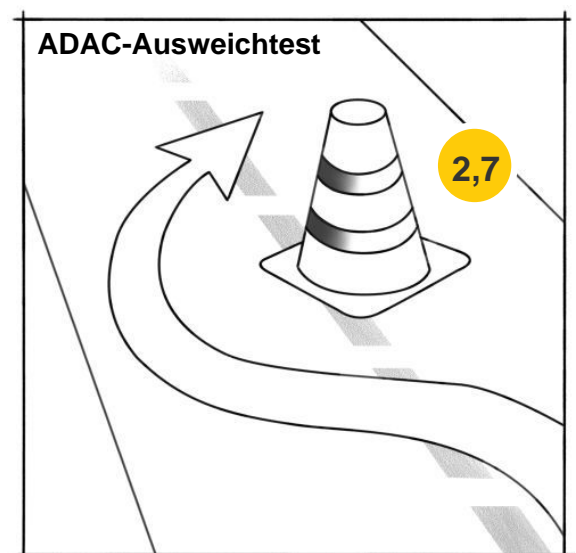
⊕ Die Ganganschlüsse sind stimmig, so dass ein gleichmäßiges Beschleunigen möglich ist; bei 130 km/h liegt das Drehzahlniveau bei spritsparenden 2350 Umdrehungen pro Minute.

⊖ Durch die lange Getriebeübersetzung muss man im sechsten Gang an Steigungen gelegentlich zurückschalten.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

In der Summe aller Eigenschaften kann dem i30 eine noch gute Fahrstabilität attestiert werden, wenn auch das Fahrverhalten nicht immer tadellos ist.



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.

⊕ Der Wagen reagiert zwar schnell auf Lenkimpulse, quittiert diese allerdings mit einem leicht nachpendelndem Heck; in Gefahrensituationen stabilisiert das ESP meist zuverlässig; Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität; bei weniger griffiger Fahrbahn bremst die Traktionskontrolle die Antriebsräder ein, wenn diese zum Durchdrehen neigen; beim ADAC-Ausweichtest reagiert der i30 zunächst leicht untersteuernd - ein Verhalten dass auch wenig geübte Fahrer nicht überfordert; hebt man in der Kurve das Gaspedal, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck deutlich nach außen - jedoch verhindert ESP ein Schleudern; ist das Fahrzeug voll beladen, steigt die Pendeltendenz in Kurven etwas an - der i30 bleibt aber beherrschbar.

2,3

Lenkung*

Die Lenkungsauslegung ist Hyundai gut gelungen. Dank dem "Flex Steer" kann der Fahrer die Lenkunterstützung, entsprechend der Fahrsituation, in drei Stufen (Normal; Comfort; Sport) einstellen.

⊕ Die Lenkung spricht gut auf Richtungsänderungen an; die Lenkpräzision ist gut, so dass kaum Richtungskorrekturen erforderlich sind; trotz der variablen Lenkunterstützung wünscht man sich etwas mehr Fahrbahnrückmeldung; in der Comfort-Stellung ist nur ein geringer Kraftaufwand erforderlich - zudem unterstützt die zufriedenstellende Direktheit die Handlichkeit des Fahrzeugs beim Rangieren.

⊖ Der Wendekreis fällt mit rund 11,5 m im Klassenvergleich groß aus.

2,2

Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich standfest und kann mit einem kurzen Bremsweg überzeugen.

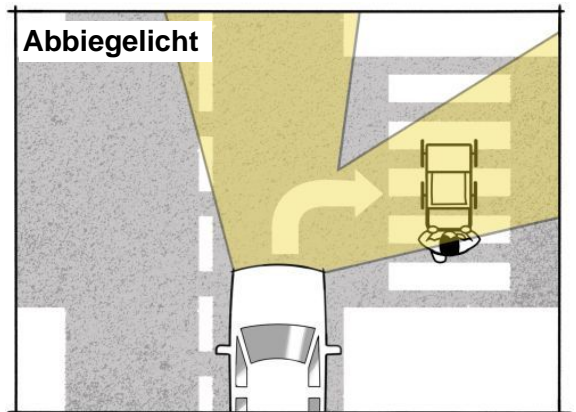
⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: ContiPremiumContact 2E, 205/55R16 91H) bis zum Stillstand beträgt rund 36,6 Meter; das Bremsansprechen und die Dosierbarkeit sind gut bis durchschnittlich; der i30 verhält sich auch bei Bremsungen in Kurven richtungsstabil.

1,9 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der i30 weist eine gute und klassenübliche Sicherheitsausstattung auf.

⊕ Das ESP ist serienmäßig an Bord; der aufpreisfreie Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren; ein Abbiegelicht ist serienmäßig (nicht in Verbindung mit Xenonscheinwerfern); optional kann das adaptive Fahrlichtsystem (Xenon) geordert werden, es passt die Fahrbahnausleuchtung entsprechend des Betriebszustandes an (innerorts, außerorts oder Autobahn) und lenkt in Kurven mit; ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss; nach einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen; ein Speedlimiter ist serienmäßig an Bord.



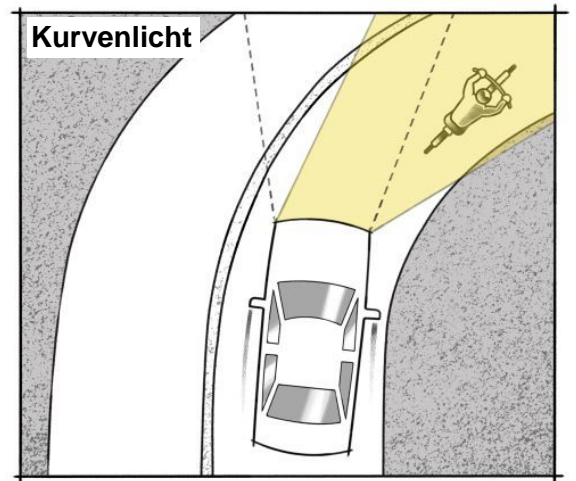
Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte.

⊕ Fahrer- und Beifahrerairbag, Seitenairbags vorn, Kopfairbags vorn wie hinten sowie ein Knieairbag für den Fahrer bieten guten Schutz bei einem Unfall; vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 2 Meter Körpergröße optimalen Schutz, zudem können diese auch in der Neigung eingestellt werden; hinten schützen die Kopfstützen Passagiere bis knapp 1,70 m, zudem ist der Abstand zum Kopf gering; Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, zudem wird der Anschnallstatus der hinteren Passagiere in einem Display angezeigt; im Falle eines Unfalls können an den stabilen Türgriffen hohe Zugkräfte aufgebracht werden.



Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,0 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm.

⊕ Auf den äußeren Mittelsitzen gibt es serienmäßig Isofix-Halterungen; alternativ können auf diesen Plätzen die Kindersitze auch mit den Gurten sicher befestigt werden; die Gurtlängen reichen auch für Rückhaltesysteme mit einem großen Gurtbedarf; die Gurtschlösser fallen kurz aus, so dass auch Kindersitze mit flachen Aufnehmern sicher befestigt werden können; auf den äußeren Plätzen sind Abstand und Position der Gurtanlenkpunkte optimal; die Montage hoher Sitze ist auf allen Plätzen möglich; auf allen Plätzen dürfen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen verwendet werden.

– Auf dem Mittelsitz ist der Abstand der Gurtanlenkpunkte zu gering, so dass befestigte Kindersitze nach rechts versetzt sind und dadurch das Gurtschloss des rechten Platzes verdecken; die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz, so dass eine Verletzungsgefahr besteht; durch das weiche Sitzpolster der Rückbank lassen sich gegebenenfalls Kindersitze nur bedingt lagestabil montieren.

2,4 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erlangt der i30 ebenfalls mit einem Erfüllungsgrad von 67 Prozent ein gutes Ergebnis. Die Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind zwar glattflächig, aber die äußeren Konturen der Motorhaube weisen ungünstige Kanten auf, die ein Verletzungsrisiko bergen.

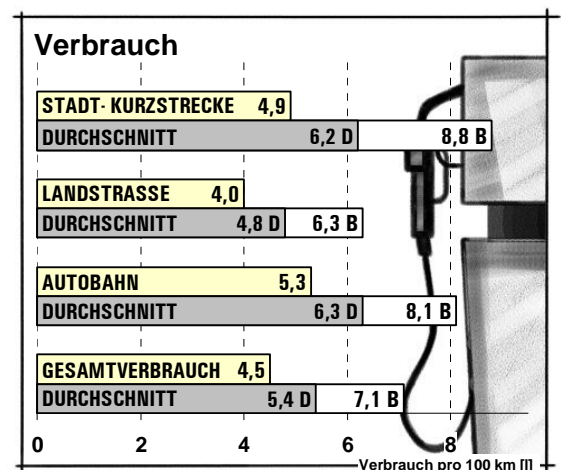
2,4 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

+ Beim ADAC EcoTest liegt der i30, mit einem CO₂-Ausstoß von 145 g/km (well-to-whell-Betrachtung), im guten Klassenmittelfeld. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei guten 4,5 Litern Diesel pro 100 Kilometer. Die Verbrauchsanteile betragen innerorts 4,9 l/100 km, außerorts 4,0 l/100 km und auf der Autobahn 5,3 l/100 km.

2,3 Schadstoffe

+ Im Ganzen sind auch die Schadstoffanteile im Abgas recht gering. Lediglich die Stickoxidwerte steigen nach der Warmlaufphase des Motors etwas an, so dass es in diesem Kapitel für 37 von 50 Punkten reicht. In der Summe ergeben sich (inkl. CO₂-Punkte) 72 Punkte und somit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Kraftstoffkosten. Da der i30 einen geringen Kraftstoffverbrauch aufweist und zudem mit Dieselmotor betrieben wird erhält er hier ein sehr gutes Ergebnis.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

3,4 Wertstabilität*

Dem i30 kann ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden. Dabei wirkt sich positiv aus, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

2,6 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis des Testfahrzeugs liegt bei 21.530 Euro - dies ist guter Durchschnitt. Dafür weist der i30 eine recht gute Serienausstattung auf, so dass lediglich 500 Euro zusätzlich aufgewendet werden müssen, damit eine klassenübliche Ausstattung an Bord ist.

3,7 Fixkosten*

Bei den Fixkosten reiht sich der i30 im hinteren Mittelfeld der unteren Mittelklasse ein. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 152 Euro und auch die Versicherungskosten schlagen nicht unwesentlich zu Buche. Sowohl die Haftpflicht- als auch die Kaskoeinstufungen fallen ungünstig aus (KH:18; TK:21; VK:20).

1,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die niedrigen Betriebskosten und die recht gute Wertstabilität können die hohen Fixkosten etwas relativieren, so dass auch die monatlichen Gesamtkosten im guten Bereich liegen.

DIE MOTORVARIANTEN					
in der preisgünstigsten Modellversion					
TYP	1.4	1.6	1.4 CRDi (DPF)	1.6 CRDi (DPF)	1.6 CRDi blue (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1396	4/1591	4/1396	4/1582	4/1582
Leistung [kW(PS)]	73(99)	99(135)	66(90)	81(110)	94(128)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	137/4200	164/4850	220/1500	260/1900	260/1900
0-100 km/h[s]	13,2	9,9	13,5	11,5	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	195	170	185	188
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,0 S	5,7 S	4,1 D	4,0 D	3,7 D
CO2 [g/km]	139	134	109	104	97
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	16/17/17	18/19/21	18/19/21	18/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	86	80	133	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	470	490	464	477	491
Preis [Euro]	15.850	19.370	17.800	20.510	21.530

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1582 ccm
Leistung	94 kW(128 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/ 4/ 5,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	97g/km/ 145g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4300/1780/1465 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2055 mm
Leergewicht/Zuladung	1375 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	1175 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	89 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	262 Euro
Monatliche Gesamtkosten	491 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/21
Grundpreis	21.530 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	Serie
Automatikgetriebe	1.400 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(Licht-Paket)	1.300 Euro ^o
Lichtsensoren	Serie
Regensensor(Plus-Paket)	1.290 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat(Plus-Paket)	1.290 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht(Licht-Paket)	1.300 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend(Plus-Paket)	1.290 Euro ^o
Keyless Entry	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik(Klimapaket)	560 Euro ^o
Knieairbag	Serie
Navigationssystem(inkl. Rückfahrkamera)	1.120 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar(und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Panorama-Glasdach(Hub-/Schiebedach)	1.200 Euro
Tagfahrlicht(LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	2,3
Sicht	2,5	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	3,3	Kindersicherheit	2,0
Innenraum	1,9	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	1,8	Umwelt/EcoTest	2,4
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO2*	2,5
Raumangebot hinten*	2,1	Schadstoffe	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,3		
Federung	2,3		
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	2,7		
Motor/Antrieb	2,4		
Fahrleistungen*	3,0		
Laufkultur	2,5		
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,0		

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,3

Betriebskosten*	1,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Wertstabilität*	3,4
Kosten für Anschaffung*	2,6
Fixkosten*	3,7
Monatliche Gesamtkosten*	1,7

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen