



Hyundai i30cw 1.6 CRDi Style (DPF)

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

Nach der Schräghecklimousine wird nun auch eine Kombivariante angeboten, die auf den Namen i30cw hört. Auch diese wurde im europäischen Hyundai Entwicklungszentrum konzipiert und präsentiert sich mit dem markentypischen Design. Angeboten wird der Kombi in drei Ausstattungsvarianten und mit fünf Motorisierungen. Der Innenraum ist ansprechend und bietet ebenso wie der Kofferraum ein ordentliches Platzangebot. Technisch ist der i30cw ebenfalls auf neuestem Stand und bietet neben der einstellbaren Lenkunterstützung eine Zwei-Zonen-Klimaanlage serienmäßig. Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht sind gegen Aufpreis erhältlich. Der 1,6-l-Selbstzünder sorgt mit 128 Pferdestärken für gute Fahrleistungen und weist zudem einen moderaten Durchschnittsverbrauch von 4,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest auf. Zu erwerben ist der getestete i30cw in der höchsten Ausstattungsvariante „Style“ ab 25.250 Euro – dies ist zwar nicht günstig für einen Wagen der unteren Mittelklasse, allerdings zeigt sich der Hyundai dafür ordentlich ausgestattet. **Karosserievarianten:** Schrägheck, Dreitürer (ab 2013). **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Turnier, KIA cee´d Sportswagon, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, Golf Variant.

+ großzügiges Raumangebot , großer Kofferraum, gute Sicherheitsausstattung, fünf Jahre Garantie

- unübersichtliche Karosserie, kein Fehlbetankungsschutz, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,0 Langstrecke

2,4 Transport

2,6 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: November 2012
Text: Martin Poloczek

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie sind im Allgemeinen gut, bleiben aber nicht kritikfrei. Auch der Innenraum zeigt sich solide verarbeitet und macht einen guten Eindruck.

+ Der Motorraum ist von unten vollständig abgeschottet, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte zeigen sich gut nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nur wenig, zudem schützen Kunststoffleisten die lackierten Schweller vor Kratzern. Die Kunststoffe sind im Innenraum teilweise geschäumt und Alu-Applikationen werten das Interieur optisch auf. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen.

- Die Motorhauben- und Heckklappeninnenseiten sind ohne schützenden Decklack und die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. An den Türinnenseiten gibt es sichtbare Schweißnähte und die unteren Bereiche der Armaturentafel sowie der Türen sind hart und kratzempfindlich. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, so dass der i30cw mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Weder Stoßfänger noch Fahrzeugflanken besitzen Stoßleisten, die bei kleinen Remplern schützen würden.

2,3

Alltagstauglichkeit

Der i30cw kann mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Notsitz im Fond, der sich allerdings mehr für Kurzstrecken eignet.

+ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 1100 km möglich. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 500 kg, auf dem Dach dürfen gute 80 kg transportiert werden (Dachreling Serie).

- Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord. Es gibt weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel, so dass ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

2,6

Sicht

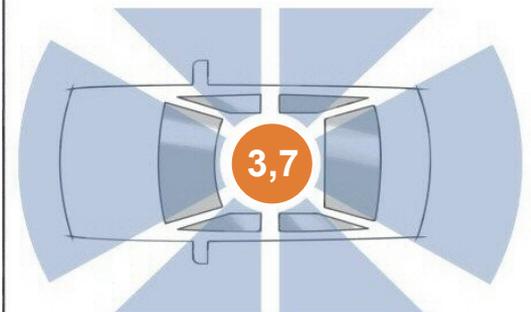
Die Karosserie erweist sich als recht unübersichtlich, allerdings können die Karosserieenden gut abgeschätzt werden. Punkten kann der i30cw mit den optionalen Xenon-Scheinwerfern.

+ Durch die flache Motorhaube sind vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar.

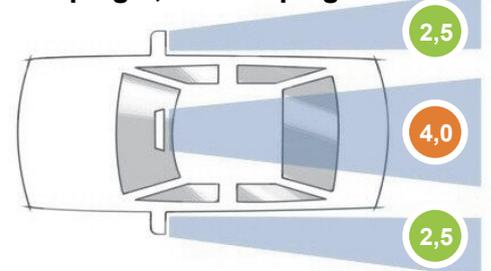


Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten, die breiten C-Säulen beeinträchtigen aber den Blick nach schräg hinten sehr.

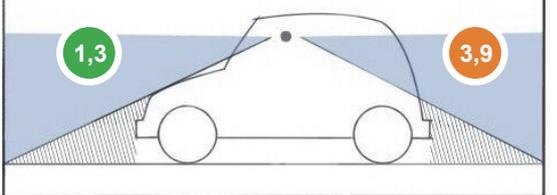
Rundumsicht



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.

Beim Rangieren erweisen sich die Parksensoren und die aufpreispflichtige Rückfahrkamera als hilfreich. Die Außenspiegel sind recht groß und bieten ein gutes Sichtfeld. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkbereich, allerdings könnte der Scheibenwischermotor etwas kräftiger dimensioniert sein. Aufgrund des LED-Tagfahrlichts wird man vom Gegenverkehr besser wahrgenommen. Das optionale Xenonlicht leuchtet die Fahrbahn entsprechend der Geschwindigkeit aus und schwenkt in Kurven mit. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab.

– Die Vordersitze sind recht niedrig angeordnet, so dass der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der i30cw nicht gut ab. Besonders die breiten D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten stark ein. Durch das hohe Heck sind Hindernisse, die sich im nahen Fahrzeugumfeld befinden schlecht wahrnehmbar. Aufgrund des kleinen Innenspiegels ist auch das Sichtfeld nach hinten eingeschränkt. Den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, wodurch der tote Winkel besser einsehbar wäre.

2,5

Ein-/Ausstieg

Der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem Smart-Key-System ausgestattet, dadurch kann der Schlüssel zum Öffnen auch in der Tasche bleiben - nach dem Aussteigen wird das Fahrzeug allerdings nicht automatisch wieder verriegelt. Die Türausschnitte sind groß, so dass man beim i30cw vorn wie hinten bequem Ein- und Aussteigen kann.

+ Die Schweller liegen tief, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Tür rasterungen sind zufriedenstellend dimensioniert, wenn auch die hinteren etwas stärker ausgelegt sein könnten. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel, nicht aber für den Fahrer. Nach dem Abschließen des Fahrzeugs bleiben die Lichter noch eine Zeit lang eingeschaltet und beleuchten das Fahrzeugumfeld.

– Die Sitze sind tief positioniert und der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist groß. Durch die flach verlaufende Dachlinie ist der Abstand zwischen Sitzfläche und Dachkante gering - hier kann der Kopf leicht gestoßen werden.

1,8

Kofferraum-Volumen*

Das gemessene Ladevolumen fällt im Klassenvergleich gut aus.

+ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 385 l - dies entspricht 11 handelsüblicher Getränkeboxen. Ist die Rücksitzlehne umgelegt, fasst das Ladeabteil großzügige 815 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann kann der Kofferraum auch über einen gewissen Teil bis unters Dach beladen werden.



Mit 385 l Kofferraumvolumen liegt der i30cw klar vor seinem Pendant mit Schrägheck (290 l).

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich mittels elektrischem Taster entriegeln und leicht anheben. Das Kofferraumformat ist insgesamt zweckmäßig, so dass sich das Ladeabteil gut nutzen lässt.

+ Die Heckklappe schwingt auf gut 1,84 m über dem Boden und bietet damit auch größeren Personen Platz darunter. Die äußere Ladekante liegt nur 62 Zentimeter über dem Boden und auch zum Ausladen muss das Ladegut nicht weit angehoben werden, da der Ladeboden nahezu eben zur Ladekante ist. Durch die noch verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe sind bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar. Höhe und Breite der Ladeöffnung sind großzügig, wodurch sich sperrige Gegenstände leichter einladen lassen.

⊖ Kofferraumbreite und -höhe fallen durchschnittlich aus. Das Heckklappenschloss steht ungünstig ab, große Personen können sich den Kopf leicht stoßen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Der i30cw weist mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzbank eine übliche Kofferraum-Variabilität auf. Allerdings ist der Klappmechanismus etwas umständlich.

+ Unter dem Kofferraumboden gibt es einige Staufächer unterschiedlicher Größe (insgesamt etwa 55 l Stauraum), die sich hervorragend für kleinere Utensilien eignen. Zudem trennt ein Netz den Passagier- vom Laderaum. Des Weiteren sind stabile Zurrösen am Kofferraumboden zur Ladungssicherung.

⊖ Zum Umklappen der Rücksitzbank muss erst die Sitzfläche umgelegt werden, anschließend muss man, je nach Position der Vordersitze, die Kopfstützen abziehen (Halterungen in der Sitzfläche) und erst dann kann die Lehne umgeklappt werden.

1,9 INNENRAUM

1,7 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 und auch die Pedale sind optimal positioniert. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher sein. Der Motorstart erfolgt über den beleuchteten Start/Stop-Knopf. Das Licht wird im Blinkerhebel aktiviert, alternativ kann man die Steuerung aber auch dem Lichtsensor überlassen. Die Nebelleuchtschalter befinden sich ebenfalls im Lenkstockhebel - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente selbst liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind einwandfrei im Kontrast. Ein Bordcomputer informiert u. a. über den Durchschnitts- oder Momentanverbrauch und der Fahrer erhält auch Informationen zur Kühlflüssigkeitstemperatur und dem Tankfüllstand, jedoch aufgrund einer digitalen Anzeige nicht besonders genau. Der vordere Scheibenwischer wird sensorgesteuert und der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Funktion, Intervall- und Permanentschaltung. Das Display des Audio-/Navigationssystem liegt optimal und die Systeme lassen sich aufgrund der logischen Menüführung einwandfrei bedienen. Auch die Position des Klimaanlagebedienteils hat Hyundai gut gewählt. Die Klimaanlagesteuerung ist übersichtlich aufgebaut und dadurch einfach zu steuern. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit abgeschaltet, dies wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus. Und auch die Umluftfunktion wird automatisch geregelt, so dass die Gefahr von Scheibenbeschlag minimiert wird. Insgesamt sind alle Bedienelemente sinnvoll angeordnet, die meisten Schalter beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über Lenkradtasten aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Alle Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik - diese funktioniert auch ohne Zündung bis die Fahrertür geöffnet wird. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch einstellen, die Schalter befinden sich in der Sitzverkleidung.



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

Vorn wie hinten sind Anzahl und Größe der Ablagefächer sinnvoll. Das Handschuhfach weist ein praktisches Format auf, ist beleuchtet und gekühlt. Der Fahrer wird gewarnt, wenn Türen oder die Heckklappe offen sind. Vorn können die Innenleuchten auch als Leseleuchten genutzt werden.

⊖ Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen. Das Lenkrad ist mit Schaltern überladen und dadurch anfangs unübersichtlich.

1,9 Raumangebot vorne*

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

⊕ Personen bis 1,92 m Körpergröße finden bequem Platz, dabei zeigt sich die Kopffreiheit großzügiger bemessen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr groß aus.

1,8 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse im Klassenvergleich ebenfalls gut.

⊕ Hinten finden Insassen bis knapp 1,95 m genügend Beinfreiheit vor, auch hier zeigt sich die Kopffreiheit großzügiger. Die Innenbreite fällt auch in der zweiten Sitzreihe großzügig aus - das Raumempfinden ist angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den i30cw werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitze in Liegeposition bringen und die Rücksitzbank geteilt umlegen. Dies reicht für eine ausreichende Innenraum-Variabilität.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist Hyundai recht gut gelungen, wenn auch der i30cw auf kleine Unebenheiten etwas feiner ansprechen könnte - dennoch ist die Federung langstreckentauglich.

⊕ Auf lange Fahrbahnwellen spricht die Federung komfortabel an, allerdings neigt die Karosserie, besonders beladen, zu leichtem Nachschwingen. Auch kurzweilige Unebenheiten zeigen sich ordentlich gedämpft, werden aber nicht völlig von den Insassen ferngehalten. Unebenheiten in der Fahrbahn regen die Karosserie zum Stuckern an - zu unbequem wird es aber nicht. Einzelhindernisse und Querfugen werden zufriedenstellend absorbiert und auch raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster dringen deutlicher in den Innenraum. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen oder in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als gut bis durchschnittlich gedämpft. Insgesamt kann ein recht guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,1 Sitze

Den optionalen Ledersitzen kann ein guter Sitzkomfort attestiert werden.

- + Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen und besitzt eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze - dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Beifahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, jedoch nur manuell. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und gut konturiert, wodurch sie einen recht guten Seitenhalt bieten. Vorn zeigen sich die Lehnen sehr hoch und der Fahrer kann aufgrund eines stabilen Trittbretts seinen linken Fuß fest abstützen. Insgesamt ist die Sitzposition des Fahrers bequem, jedoch könnte die Sitzfläche etwas länger sein. Im Fond sind Lehnen und Sitzfläche etwas weniger ausgeprägt, bieten aber dennoch einen zufriedenstellenden Halt. Die Lehnen erweisen sich auch im Fond als sehr hoch und durch den großen Abstand zwischen dem Bodenblech und der Sitzfläche ist die Oberschenkelauflage auf der Rückbank gut.
- Auf den Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

2,6 Innengeräusch

Insgesamt herrscht ein noch angenehmes Geräuschniveau im Innenraum vor, jedoch nicht zu jedem Zeitpunkt.

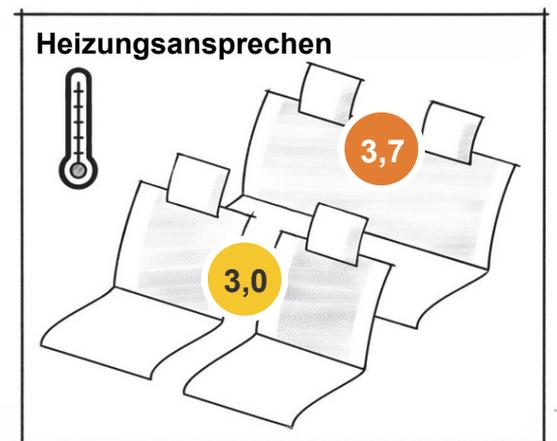
- + Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h rund 69 dB(A). Fahr- und Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt im Innenraum vorhanden, letztere steigen jedoch mit den Geschwindigkeiten an. Prinzipiell ist auch das Motorgeräusch nicht zu präsent im Innenraum vorhanden.
- Wird das Aggregat allerdings in bestimmten Drehzahlbereichen betrieben, treten unangenehme Brumm- und Dröhngeräusche stark ausgeprägt auf.

2,3 Klimatisierung

Die getestete Variante ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Das Ansprechen der Heizung ist insgesamt noch zufriedenstellend.

- + Die Klimaautomatik lässt sich in zwei Intensitätsstufen betreiben und die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, die Austrittsbereiche sind aber einzeln einstellbar. Die Umluftfunktion ist geregelt, dadurch wird das Risiko von Scheibenbeschlag gemindert. Beim ADAC Heizungstest ist die Temperaturentwicklung vorn zufriedenstellend. Allerdings werden die Fußbereiche vorn wie hinten rasch erwärmt, was das thermische Empfinden steigert. Die vorderen Ledersitze sind mit einer Sitzheizung für kalte Tage ausgestattet.

- Im Fond müssen sich die Passagiere länger gedulden, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,6-l-Turbodiesels mit 128 PS und einem maximalen Drehmoment von 260 Nm entsprechen gutem Klassenmittelfeld.

- + Im vierten und fünften Gang kann der Motor mit guten Elastizitätswerten punkten. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach 6,7 Sekunden abgeschlossen.
- Im sechsten Gang sind die Elastizitätswerte ausreichend.

2,8 Laufkultur

Der Selbstzünder arbeitet insgesamt recht kultiviert, allerdings treten in bestimmten Drehzahlbereichen unangenehme Störfrequenzen auf.

- + Leichte Vibrationen werden während der Fahrt am Lenkrad und am Schalthebel wahrgenommen, fallen aber nicht zu unangenehm auf.
- Nach dem Kaltstart läuft das Aggregat recht rau. Zwischen ca. 1100 und 1400 U/min sind die Vibrationen, besonders unter Last, ausgeprägter. Dann ist auch ein unangenehmes Dröhnen im Innenraum zu vernehmen. Im oberen Drehzahlbereich wird das harte Wirkprinzip des Aggregats besonders deutlich.

2,0 Schaltung

Der Wagen ist serienmäßig mit einem Sechs-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet - die Gänge sind 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 Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend dem Betriebszustand einen sinnvollen, ökonomischen Gang einzulegen.
- Bei kaltem Motor und Getriebe haken die Gänge gelegentlich, wenn man schnell schalten möchte. Legt man den Rückwärtsgang bei noch nach vorn rollendem Fahrzeug ein, kracht es im Getriebe.

2,3 Getriebeabstufung

Die Getriebeübersetzung passt gut zur Motorcharakteristik, allerdings sind einzelne Übersetzungen nicht perfekt gewählt.

- + Die Ganganschlüsse sind stimmig, so dass ein gleichmäßiges Beschleunigen möglich ist. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 2700 U/min nicht zu hoch, allerdings weist er dann auch nur geringe Zugkraftreserven auf.
- Die einzelnen Übersetzungen sind teilweise unpraktisch, da der Motor sowohl im vierten Gang zw. 40 und 50 km/h als auch im fünften Gang zw. 50 und 60 km/h in einem ungünstigen Drehzahlbereich arbeitet und Störfrequenzen erzeugt.

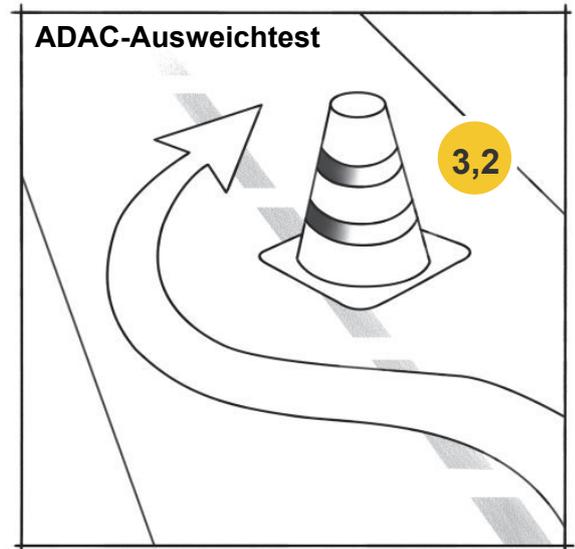
2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des i30cw ist insgesamt zufriedenstellend.

⊕ Der Wagen reagiert zwar schnell auf Lenkimpulse, quittiert diese allerdings mit einem leicht nachpendelndem Heck. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Auf weniger griffiger Fahrbahn hindert die Traktionskontrolle die Antriebsräder am Durchdrehen. Der i30cw reagiert mit einem drängenden Heck auf Lastwechsel in Kurven, jedoch stabilisiert hier das elektronische Stabilitätsprogramm. Voll beladen steigt die Pendeltendenz in Kurven etwas an und der Wagen erreicht etwas früher den Grenzbereich.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest kann der i30cw nicht völlig überzeugen. Bei geringen Lenkwinkeln reagiert er zunächst leicht untersteuernd auf den ersten Lenkbefehl, drängt dann aber beim Gegenlenken deutlich mit dem Heck. Sind die Lenkwinkel höher und dynamischer, was einer Schreckreaktion entspricht, drängt der i30cw bereits beim ersten Anlenken mit dem Heck, die Übersteuerneigung nimmt beim Gegenlenken weiter zu und beim anschließenden Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein deutlicher Gegenpendler - trotz regelndem Stabilitätsprogramm.



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.

2,3 Lenkung*

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

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Richtungsänderungen an und erweist sich als präzise, so dass kaum Richtungskorrekturen erforderlich sind. Trotz der variablen Lenkunterstützung wünscht man sich etwas mehr Lenkradrückmeldung. In der Comfort-Stellung ist nur ein geringer Kraftaufwand beim Rangieren erforderlich - zudem unterstützt die zufriedenstellende Direktheit die Handlichkeit des Fahrzeugs.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,45 m im Klassenvergleich groß aus.

2,6 Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich standfest, der Anhalteweg aus 100 km/h liegt im guten Mittelfeld.

⊕ Der Bremsweg beträgt aus 100 km/h (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact 2E, 205/55 R16 91H) 37,8 m bis zum Stillstand. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist zufriedenstellend, allerdings wird der i30cw etwas unruhig.

2,0

SICHERHEIT

2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des i30cw weist einen guten Umfang auf.

+ Der Hyundai ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten, der dem Fahrer hilft das volle Bremspotenzial zu mobilisieren, ausgestattet. Ab Werk ist ein Abbiegelicht vorhanden (nicht in Verbindung mit Xenonscheinwerfern), optional können Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht geordert werden. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ein Speedlimiter ist serienmäßig an Bord. In den Vordertüren sind Rückstrahler, die bei Dunkelheit auf den offenen Zustand der Türen hinweisen.

- Bei eingeschalteter Warnblinkanlage sind die Blinker außer Funktion, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht angezeigt werden.

1,8

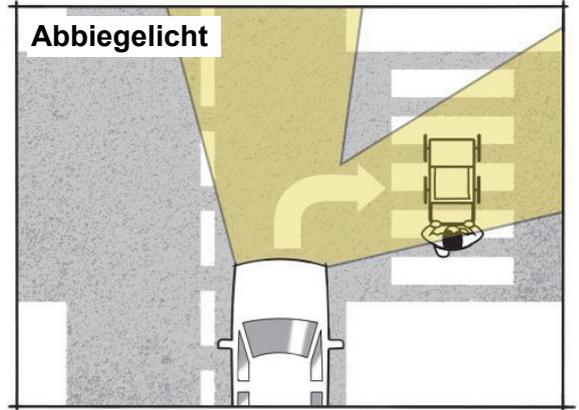
Passive Sicherheit - Insassen

Bei der passiven Sicherheit gibt der i30cw ein gutes Bild ab.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte - beim i30cw ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Serienmäßig gibt es Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn, Kopfairbags vorn wie hinten sowie ein Knieairbag für den Fahrer. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,91 m Körpergröße optimalen Schutz, zudem können diese auch in der Neigung eingestellt werden und weisen dadurch einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, zudem wird der Anschnallstatus der hinteren Passagiere in einem Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was sich nach einem Unfall als hilfreich erweisen kann.

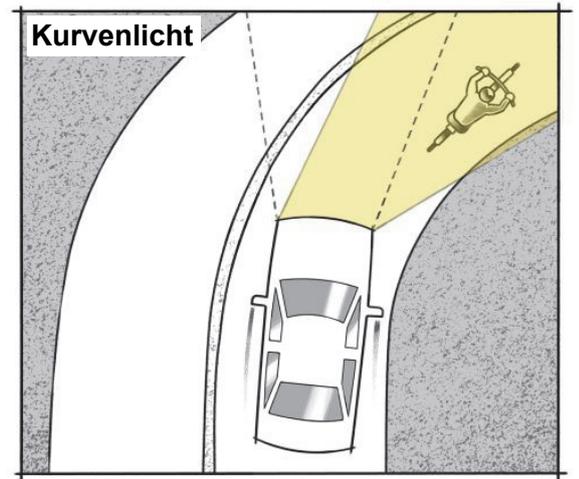
- Im Fond schützen die Kopfstützen lediglich Passagiere bis 1,64 m Größe, der Abstand zum Kopf erweist sich als zufriedenstellend.

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.

Kurvenlicht



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

1,8 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit kann der i30cw punkten.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondsitzen 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 großem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser fallen kurz aus, so dass auch Kindersitze mit flachen Aufnehmern sicher befestigt werden können. Auf den äußeren Plätzen sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Die Montage hoher Sitze ist auf allen Plätzen möglich und es dürfen auch auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen verwendet werden. Der Einklemmschutz der hinteren Fensterheber funktioniert zuverlässig.

- Auf der Rückbank sind die Gurtranlenkpunkte ungünstig positioniert und durch das weiche Sitzpolster lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil montieren.

2,4 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des i30 ist gut.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erlangt der i30 einen Erfüllungsgrad von 67 Prozent beim Fußgängerschutz. Die Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind glattflächig.

- Die äußeren Konturen der Motorhaube weisen ungünstige Kanten auf, die ein Verletzungsrisiko bergen.

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

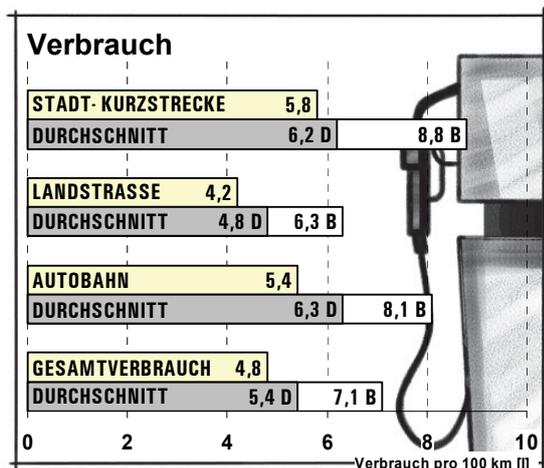
Beim Verbrauch/CO2-Kapitel schneidet der i30cw im Klassenvergleich durchschnittlich ab.

+ Der ermittelte CO2-Ausstoß liegt bei 154 g/km - dies entspricht 31 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,8 l/100 km innerorts, 4,2 l/100 km außerorts und 5,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,3 Schadstoffe

Auch beim Schadstoffkapitel schneidet der i30cw gut ab.

+ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas nicht zu hoch, lediglich die Stickoxidwerte steigen nach der Warmlaufphase des Motors etwas an. Hier kann der i30cw 37 von 50 Punkten ergattern. Zusammen mit dem Ergebnis aus dem CO2-Kapitel bringt es der Hyundai auf 68 Punkte und drei Sterne im ADAC EcoTest.



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

3,1 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der i30cw recht sparsam mit dem Diesel umgeht, landet er hier im guten Klassenmittelfeld.

3,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Hyundai gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,6 Wertstabilität*

Dem i30cw kann ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden. Dabei wirkt sich positiv aus, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

3,4 Kosten für Anschaffung*

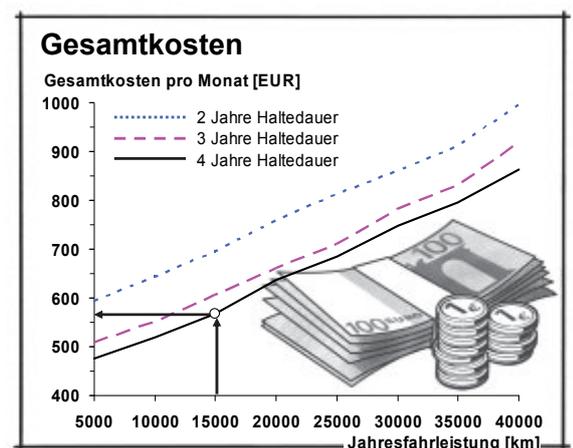
Der Grundpreis des Testfahrzeugs liegt bei 25.250 Euro - damit liegt der i30cw im hinteren Klassenmittelfeld. Jedoch zeigt sich der Hyundai gut ausgestattet, so dass lediglich weitere 500 Euro aufgewendet werden müssen, damit alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind.

3,9 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich recht hoch aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 166 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).

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die niedrigen Betriebskosten und die recht gute Wertstabilität können die hohen Fixkosten etwas relativieren, so dass auch die monatlichen Gesamtkosten zufriedenstellend ausfallen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 568 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/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]	13,5	10,2	13,9	11,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	192	170	185	193
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	6,2 S	4,4 D	4,3 D	4,2 D
CO2 [g/km]	145	140	113	113	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	16/17/17	18/19/21	18/19/21	18/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	98	92	139	158	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	519	537	509	520	532
Preis [Euro]	17.290	20.810	19.240	21.950	22.970

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 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)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 4,2/ 5,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	117g/km / 154g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4485/1780/1500 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2050 mm
Leergewicht/Zuladung	1420 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385 l/815 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	1100 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	112 Euro
Monatlicher Wertverlust	288 Euro
Monatliche Gesamtkosten	568 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/21
Grundpreis	25.250 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

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	1.400 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Licht-Paket)	1.300 Euro ^o
Lichtsensoren	Serie
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
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	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera)	1.120 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

AUTOKOSTEN

3,1

Betriebskosten*	2,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,9
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Anschaffung*	3,4
Fixkosten*	3,9
Monatliche Gesamtkosten*	2,9

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen