



Hyundai i30 1.6 Style

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (99 kW / 135 PS)

Die zweite Generation des i30 wurde laut Hyundai ganz speziell auf die Bedürfnisse des europäischen Kunden abgestimmt. Die Karosserieform ist dynamisch, gefällig und spiegelt das aktuelle Markendesign wider. Der Innenraum wirkt ansprechend und bietet ordentlich viel Platz. Auch technisch ist der i30 auf aktuellem Stand. Das Fahrwerk ist recht komfortabel abgestimmt, die Lenkunterstützung lässt sich in drei Stufen einstellen und Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht sind gegen Aufpreis erhältlich. In der getesteten Variante wird der i30 von einem 1.6-l-Ottomotor mit Direkteinspritzung angetrieben. Das Aggregat leistet 135 PS, damit sind zufriedenstellende Fahrleistungen möglich. Im ADAC EcoTest ist das Resultat durchschnittlich. Der Verbrauch liegt bei 6,2 Liter auf 100 Kilometer. Insgesamt ein solides Auto mit einem Grundpreis von 22.090 Euro - das geht für einen Wagen der unteren Mittelklasse in Ordnung. **Karosserievarianten:** Kombi, Dreitürer. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus, KIA cee´d, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, Golf Variant.

+ großzügiges Platzangebot vorn, gute Sicherheitsausstattung, fünf Jahre Garantie

- unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,2 Langstrecke

2,8 Transport

3,1 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie sind im Allgemeinen gut, bleiben aber nicht kritikfrei. Die Motorhauben- und Heckklappeninnenseiten sind ohne schützenden Decklack und die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. An den Türinnenseiten gibt es unschöne, gut sichtbare Schweißnähte.

⊕ Der Innenraum zeigt sich solide verarbeitet und macht einen guten Eindruck. Die Kunststoffe sind teilweise geschäumt und Alu-Applikationen werten das Interieur optisch auf. Die Türausschnitte zeigen sich gut nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nur wenig, zudem schützen Kunststoffleisten die lackierten Schweller vor Kratzern. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen, durch die Tankstutzenschutzklappe ist ein Befüllen mit falschem Kraftstoff nicht möglich.

⊖ Die unteren Bereiche der Armaturentafel sowie die Türverkleidungen sind hart und kratzempfindlich. Weder die Stoßfänger noch die Fahrzeugflanken besitzen Stoßleisten, die bei kleinen Remplern schützen würden. Der Motor ist von unten unverkleidet und verschmutzt dadurch schnell, zudem erhöht dies Luftverwirbelungen.

2,6

Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 490 kg, auf dem Dach dürfen gute 80 kg transportiert werden. Die gebremste Anhängelast beträgt 1400 kg, die ungebremste 600 kg.

⊕ Der i30 kann mit einer noch 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 850 km möglich.

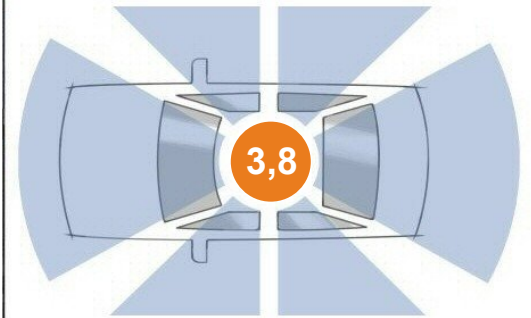
⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord. Es gibt weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel, so dass ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

2,6

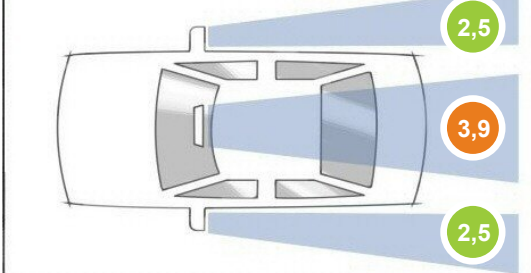
Sicht

Die Karosserie lässt sich zufriedenstellend überblicken. Die Vordersitze sind recht niedrig angeordnet, so dass der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der i30 ausreichend 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.

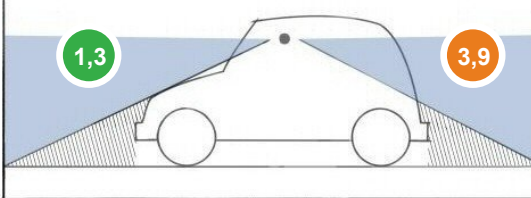
Rundumsicht



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 flache Motorhaube sind vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. 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 Wirkungsbereich, allerdings könnte der Scheibenwischermotor etwas kräftiger dimensioniert sein. Aufgrund des LED-Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern 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.
- Den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, wodurch der tote Winkel besser einsehbar wäre. Ordert man das Xenonlicht, entfällt das serienmäßige statische Abbiegelicht.

2,5 Ein-/Ausstieg

- + Der Testwagen ist mit dem schlüssellosen Zugangssystem Smart-Key-System ausgestattet, dadurch kann der Schlüssel zum Öffnen in der Tasche bleiben - nach dem Aussteigen wird das Fahrzeug allerdings nicht automatisch wieder verriegelt. Die Türausschnitte sind groß, so dass man vorn wie hinten bequem Ein- und Aussteigen kann. Die Schweller liegen tief, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Türraasterungen 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.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Das gemessene Ladevolumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 290 l. Dachhoch lassen sich 405 l verstauen. Es finden sieben handelsübliche Getränkeboxen Platz.

- + Ist die Rücksitzlehne umgelegt, fasst das Ladeabteil großzügige 740 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann kann der Kofferraum auch über einen gewissen Teil bis unters Dach beladen werden und bietet 1180 l Platz.



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

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt 73,5 Zentimeter über dem Boden, zum Ausladen muss das Ladegut 15,5 Zentimeter angehoben werden, da der Ladeboden nicht eben zur Ladekante ist. Die Kofferraumbreite und -höhe fallen durchschnittlich aus.

- + 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 1,87 m über dem Boden und bietet damit auch größeren Personen Platz darunter. Durch die 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.

⊖ Das Heckklappenschloss steht ungünstig ab, große Personen können sich leicht den Kopf stoßen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Bei schlechter Witterung werden die Hände beim Öffnen der Heckklappe schmutzig.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Der i30 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 35 l Stauraum), die sich hervorragend für kleinere Utensilien eignen. 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. Die Kühlflüssigkeitstemperatur und der Tankfüllstand werden mit einer digitalen, etwas groben Anzeige dargestellt. 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 einfachen Menüführung einwandfrei bedienen. Auch die Position des Klimaanlagebedienteils hat Hyundai gut gewählt. Die Klimaanlagesteuerung ist logisch aufgebaut und dadurch einfach zu steuern, weist aber viele Bedienelemente auf. 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. 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.



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

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

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, dabei zeigt sich die Kopffreiheit etwas großzügiger bemessen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr groß aus.

2,8 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse im Klassenvergleich ebenfalls gut. Hinten finden Insassen bis knapp 1,80 m genügend Platz, wobei die Beinfreiheit etwas großzügiger ausfällt (Einschränkung der Kopffreiheit durch das Panoramadach). Die Innenbreite ist auch in der zweiten Sitzreihe großzügig - das Raumempfinden ist angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den i30 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 i30 auf kleine Unebenheiten etwas feiner ansprechen könnte. Lange Fahrbahnwellen werden komfortabel abgefedert, allerdings neigt die Karosserie zu leichtem Nachschwingen. Dieser Effekt verstärkt sich bei voll beladenem Fahrzeug. Kurzweilige Unebenheiten werden ordentlich gedämpft, jedoch nicht völlig von den Insassen ferngehalten. Raue, ungleichmäßige Fahrbahnen regen die Karosserie zum Stuckern an - zu unbequem wird es nicht. Einzelhindernisse und Querfugen werden zufriedenstellend absorbiert, kommen aber besonders über die Hinterachse bis zu den Insassen durch. Kopfsteinpflaster dringen etwas deutlicher in den Innenraum, auch akustisch. 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 konturiert, 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.

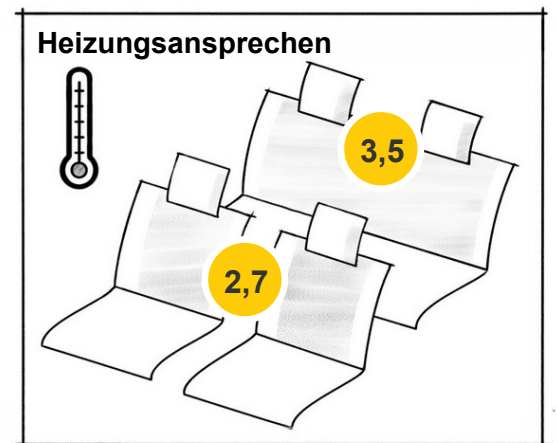
2,5 Innengeräusch

Insgesamt ist das Geräuschniveau im Innenraum nicht zu hoch. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h rund 69,4 dB(A). Fahr- und Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt im Innenraum vorhanden, letztere steigen jedoch mit den Geschwindigkeiten an. Auch das Motorgeräusch hält sich insgesamt im Hintergrund, kann aber bei höheren Drehzahlen deutlicher wahrgenommen werden.

2,2 Klimatisierung

Die getestete Variante ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Beim ADAC Heizungstest entspricht die Temperaturentwicklung vorn gutem Mittelfeld und hinten dem hinteren Mittelfeld und ist damit insgesamt zufriedenstellend. Die Fußbereiche werden vorn rasch erwärmt, das steigert das Behaglichkeitsempfinden. Im Fond müssen sich die Passagiere länger gedulden, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

- + 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. Die vorderen Ledersitze sind mit einer Sitzheizung für kalte Tage ausgestattet.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,6-l-Otto-Direkteinspritzers mit 135 PS und einem maximalen Drehmoment von 164 Nm sind zufriedenstellend, allerdings wirkt der Motor wenig dynamisch. Im vierten Gang weist das Aggregat noch zufriedenstellende Elastizitätswerte auf, im fünften Gang sind diese nur ausreichend. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach 6,4 Sekunden abgeschlossen.

- Im sechsten Gang sind die Elastizitätswerte nur mäßig.

2,5 Laufkultur

Der Motor weist insgesamt eine noch gute Laufkultur auf, dennoch werden unter Last dauerhaft leichte Vibrationen am Lenkrad wahrgenommen.

- + Störfrequenzen sind im Innenraum kaum vorhanden.

2,1 Schaltung

+ Der Wagen ist serienmäßig mit einem Sechs-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet - die Gänge sind ordentlich geführt und lassen sich problemlos wechseln, wenn auch ein gewisser Widerstand beim Einlegen überwunden werden muss. 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.

- Legt man den Rückwärtsgang bei noch nach vorn rollendem Fahrzeug ein, kracht es im Getriebe.

2,5 Getriebeabstufung

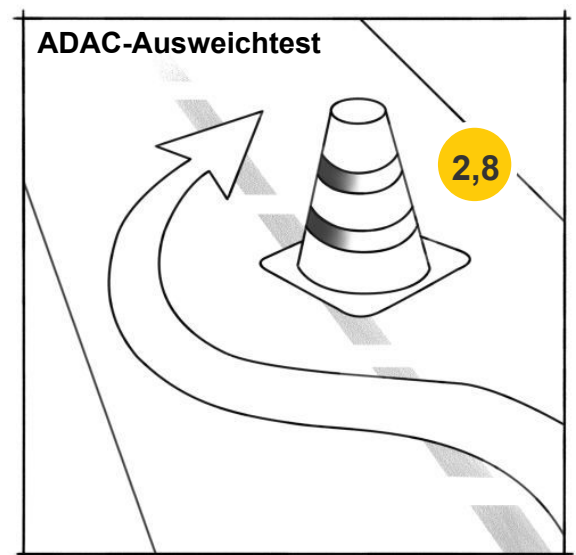
Die Gesamtübersetzung wurde zu Gunsten der Fahrleistungen recht kurz gewählt - bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 3500 U/min. Dennoch muss bei höheren Geschwindigkeiten an Steigungen oft ein Gang runter geschaltet werden, wenn man die Geschwindigkeit halten möchte.

- + Die Getriebeabstufung ist insgesamt gut. Die Ganganschlüsse sind stimmig, so dass keine zu großen Drehzahlsprünge beim Hochschalten entstehen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des i30 ist insgesamt zufriedenstellend, aber nicht immer tadellos. Beim ADAC Ausweichtest kann der i30 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, übersteuert der i30 bereits beim ersten Anlenken. Anschließend regelt das EPS heftig wodurch die Lenkung verhärtet und der Hyundai sich nur schwer in die Ausfahrgasse manövrieren lässt. Regelt das elektronische Stabilitätsprogramm nicht so stark, nimmt die Übersteuerneigung beim Gegenlenken zu und beim anschließenden Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein deutlicher Gegenpendler. Insgesamt gibt es hier Verbesserungsbedarf. Voll beladen wird der Grenzbereich früher erreicht und auch die Übersteuerneigung nimmt bei plötzlichen Lenkimpulsen zu.



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. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Auf weniger griffiger Fahrbahn bremsst die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab. Es sind leichte Lastwechselreaktion vorhanden, wenn man das Gaspedal in Kurven hebt, bleiben aber recht gut beherrschbar.

2,6 Lenkung*

Die Lenkungsauslegung ist Hyundai recht gut gelungen. Dank "Flex Steer" kann der Fahrer die Lenkunterstützung, entsprechend der Fahrsituation, in drei Stufen (Normal; Comfort; Sport) einstellen. Dennoch wünscht man sich mehr Lenkradrückmeldung, besonders um die Mittellage ist das Lenkgefühl gering. Die Lenkübersetzung hat Hyundai zufriedenstellend direkt gewählt. Der Wendekreis ist mit 11,4 m groß und liegt damit im hinteren Klassenmittelfeld.

+ Die Lenkung spricht spontan auf Richtungsänderungen an und erweist sich als präzise, so dass kaum Richtungskorrekturen erforderlich sind. In der Comfort-Stellung ist nur ein geringer Kraftaufwand beim Rangieren erforderlich.

2,3 Bremse

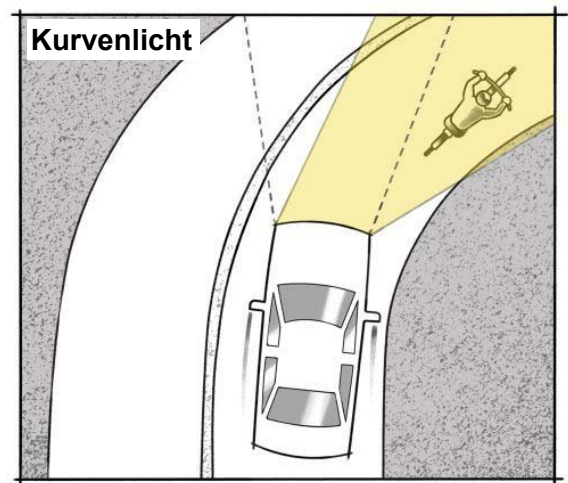
+ Die Bremsanlage zeigt sich standfest, der Anhalteweg beträgt aus 100 km/h (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact 2E, 205/55 R16 91H) 36,8 m bis zum Stillstand. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist zufriedenstellend, allerdings wird der i30 an der Hinterachse etwas unruhig.

1,8 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Die aktive Sicherheitsausstattung des i30 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.



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

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der passiven Sicherheit gibt der i30 ein gutes Bild ab. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte. Serienmäßig gibt es Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn, Kopfairbags vorn wie hinten sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,89 m Körpergröße optimalen Schutz, zudem können diese auch in der Neigung eingestellt werden und weisen dadurch einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond schützen die Kopfstützen Passagiere bis 1,69 m Größe, der Abstand zum Kopf erweist sich als zufriedenstellend. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschallen, 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.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondsitzen gibt es serienmäßig Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, alternativ können auf diesen Plätzen die Kindersitze mit den Gurten sicher befestigt werden. Die Gurtlängen reichen auch für Rückhaltesysteme mit großem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser fallen kurz aus, so dass 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 auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen verwendet werden. Der Einklemmschutz der hinteren Fensterheber funktioniert zuverlässig.

⊖ Auf der Rückbank lassen sich Kindersitze aufgrund des weichen Sitzpolsters nur bedingt lagestabil montieren.

2,4 Fußgängerschutz

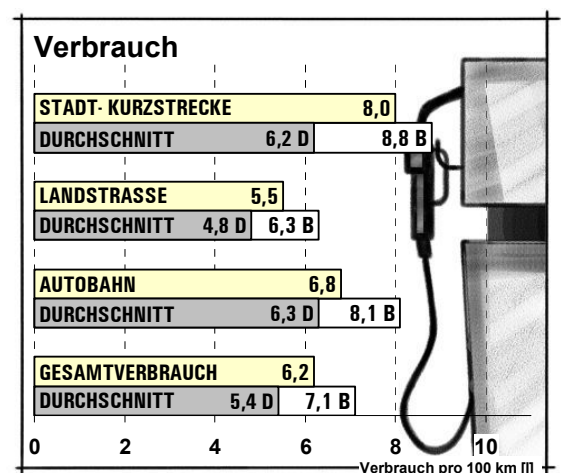
⊕ Der Fußgängerschutz des i30 ist gut. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erlangt der i30 einen Erfüllungsgrad von 67 Prozent beim Fußgängerschutz. Die Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind glattflächig.

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

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der i30 1.6 GDI im hinteren Klassenmittelfeld. Der ermittelte CO2-Ausstoß liegt bei 170 g/km - dies entspricht 26 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 Liter Super auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 8,0 l/100 km innerorts, 5,5 l/100 km außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

2,0

Schadstoffe

Zusammen mit dem Ergebnis aus dem CO₂-Kapitel bringt es der i30 1.6 GDI auf 66 Punkte und drei Sterne im ADAC EcoTest.

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der i30 1.6 GDI gut ab. Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas nicht zu hoch, lediglich die Kohlenmonoxid-Werte zeigen sich im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas erhöht. Hier erhält der Hyundai 40 von 50 Punkten.

2,8

AUTOKOSTEN

4,7

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der i30 1.6 GDI im Klassenvergleich einen höheren Kraftstoffverbrauch aufweist, schneidet er in diesem Kapitel nur mäßig ab.

2,8

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.

3,2

Wertstabilität*

Dem i30 1.6 GDI kann ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden. Dabei wirkt sich positiv aus, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

3,2

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis des Testwagens liegt bei 22.090 Euro - damit liegt der i30 1,6 GDI im Klassenmittelfeld. Jedoch zeigt sich der Hyundai gut ausgestattet, so dass lediglich weitere 500 Euro aufgewendet werden müssen, damit alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind.

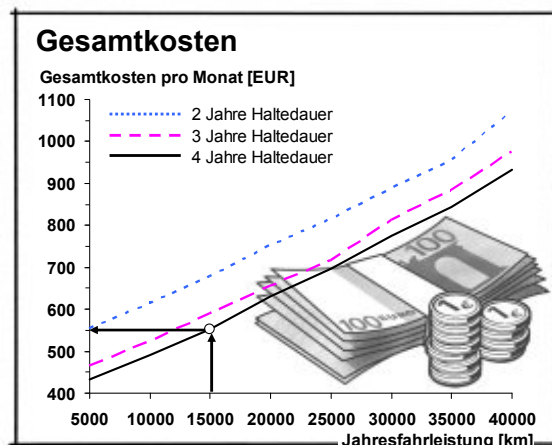
1,8

Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich niedrig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt überschaubare 90 Euro und die Versicherungskosten sind auf gutem bis durchschnittlichem Niveau. Während die Teilkaskoeinstufung noch recht günstig ausfällt, sind die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufungen durchschnittlich (KH: 16; TK: 17; VK: 17).

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind mit 552 Euro nicht zu teuer. Lediglich die Betriebskosten fallen hoch aus, werden aber durch die günstigen Fixkosten etwas ausgeglichen. Die anderen Kostenkapitel liegen im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 552 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	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]	492	512	491	501	510
Preis [Euro]	15.990	19.510	17.940	20.650	21.670

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1591 ccm
Leistung	99 kW (135 PS)
bei	6300 U/min
Maximales Drehmoment	164 Nm
bei	4850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,0/5,5/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	170 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4300/1780/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2055 mm
Leergewicht/Zuladung	1330 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	855 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	145 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	264 Euro
Monatliche Gesamtkosten	552 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/17
Grundpreis	22.090 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	1.400 Euro
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Licht-Paket)	1.300 Euro ^o
Lichtsensoren	Serie
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (mit Speedlimiter)	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	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
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.200 Euro ^o
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen