



Hyundai i30 Coupe 1.4 Design

Dreitüriges Coupé der unteren Mittelklasse
(73 kW / 99 PS)

Die zweite Generation des i30 gibt es nun auch als dreitüriges Coupé. Durch die nach hinten ansteigende Seitenlinie und schmale Fenster wirkt diese Variante noch ein Stück dynamischer als der Fünftürer. Praktische Vorteile bietet das Coupé dagegen so gut wie keine. Einzig der Preis liegt rund 500 Euro unterhalb der Schrägheck-Variante - ein Argument für Alleinfahrer. Im Alltag zeigt sich das Coupé dagegen deutlich unpraktischer: Die Sicht nach hinten ist katastrophal, der Zustieg zum Fond gestaltet sich durch die fehlenden hinteren Türen beschwerlich und die langen Vordertüren behindern in engen Parklücken beim Ein- und Aussteigen. Der auch im Fünftürer erhältliche Einstiegs-Benziner mit 99 PS geht behäbig zu Werke und mag so gar nicht zum sportlichen Design des Koreaners passen. Auch beim Verbrauch kann der 1.4 l Benziner mit gemessenen 6,3 l/100 km keine Glanzpunkte setzen. In der Summe zeigt das i30 Coupé zwar ein solides Gesamtergebnis, was vor allem an den sicheren Fahreigenschaften sowie dem hohen Sicherheitsniveau liegt. Praktikabilität sucht man aber vergebens. Ein Argument für den dreitürigen Koreaner kann der Preis sein. Die gut ausgestattete Design-Variante gibt es bereits ab 18.250 Euro. **Karosserievarianten:** Kombi, Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. KIA pro cee´d, Opel Astra GTC, Renault Mégane Coupé, Seat Leon SC.

+ großzügiges Platzangebot vorn, geringe Fixkosten, fünf Jahre Garantie

- nach hinten sehr unübersichtliche Karosserie, unkomfortabler Zustieg in den Fond, träger Motor, recht hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,0 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,4 Langstrecke

2,7 Transport

3,5 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: Mai 2013
Text: D. Silvestro

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie geht insgesamt in Ordnung, bietet aber im Detail noch Raum für Verbesserungen. Die Motorhauben- und Heckklappeninnenseite sind nicht perfekt lackiert und die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. An den Türinnenseiten stören im Bereich der Fensterrahmen direkt im Blickfeld liegende unschön verarbeitete Schweißnähte.

+ Der Innenraum zeigt sich solide verarbeitet und hinterlässt 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. Eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin ist 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 und damit den Verbrauch.

Die Alltagstauglichkeit des i30 Coupe fällt gut bis zufriedenstellend aus. Das Fahrzeug bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die zulässige Anhängelast beträgt nur zufriedenstellende 1200 kg (gebremst) bzw. 600 kg (ungebremst).

+ Mit dem 53 l Tank sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 850 km möglich. Die maximale Zuladung beträgt großzügige 560 kg, auf dem Dach dürfen maximal 80 kg Gepäck transportiert werden. Es fehlt lediglich eine stabile Reling.

- 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. Ein Notrad ist nicht erhältlich.

Die Karosserie lässt sich zufriedenstellend überblicken. Die Vordersitze sind recht niedrig angeordnet, so dass der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. 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. Die Außenspiegel sind recht groß und bieten ein gutes Sichtfeld. Es fehlt ihnen aber ein asphärischer Bereich, der Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser sichtbar machen würde. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich, allerdings könnte der Scheibenwischermotor etwas kräftiger dimensioniert sein. Bei hohen Geschwindigkeiten schafft es der Motor aufgrund des Luftwiderstands kaum, die Wischer in die Ausgangsstellung zu fahren. Die serienmäßigen Halogenscheinwerfer sorgen für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung.



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

Xenonscheinwerfer inklusive Kurvenlicht sind gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen verbaut). Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel optional automatisch ab (nicht im Testwagen verbaut).

+ Durch die flache Motorhaube sind vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Beim Rangieren erweisen sich die in dieser Ausstattung serienmäßigen Parksensoren als sehr hilfreich. Empfehlenswert ist auch die aufpreispflichtige Rückfahrkamera (bei Wahl des Navigationssystem enthalten) sehr hilfreich. Die Kamera ist schmutzgeschützt im Hyundai-Emblem untergebracht und klappt beim Einlegen des Rückwärtsgangs auf. Der Klappmechanismus ist aber recht geräuschvoll im Innenraum wahrnehmbar. Aufgrund des LED-Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Statisches Abbiegelicht findet man serienmäßig an Bord.

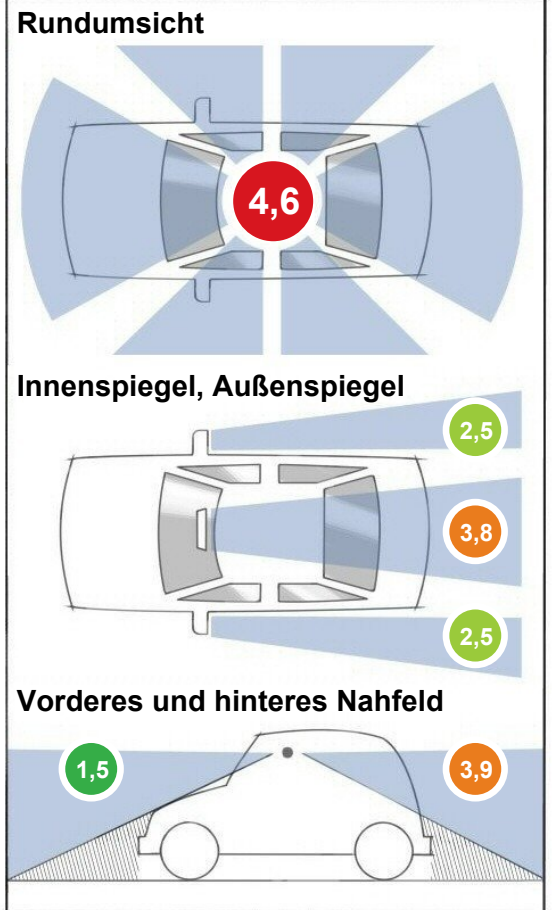
- Bei der Rundumsicht schneidet das Coupe mangelhaft ab. Die extrem breiten C-Säulen und die sich im hinteren Bereich stark verjüngenden hinteren Seitenscheiben schränken die Sicht nach schräg hinten enorm ein. Ordert man das Xenonlicht, entfällt das serienmäßige statische Abbiegelicht.

2,9 Ein-/Ausstieg

Beim Ein-/Ausstieg erhält das i30 Coupe eine zufriedenstellende Bewertung. Vorne steigt man nicht besonders bequem ein und aus. Der Schweller liegt zwar sehr niedrig, man muss also die Beine nicht weit anheben, doch durch die tiefe Sitzposition, den breiten Schweller und die flach verlaufende Dachlinie (niedrige Türöffnung) gelangt man nicht besonders einfach ins Fahrzeug. Mit der Funkfernbedienung lassen sich die Türen öffnen und schließen. Es fehlen aber Komfortfunktionen, wie z.B. das Öffnen und Schließen der Fenster. Zudem sind die Tasten der Fernbedienung nicht verwechslungssicher. Gegen Aufpreis gibt es auch ein schlüsselloses Zugangssystem (Smart-Key-System), welches im Design-Upgrade-Paket enthalten ist.

+ Die Türaufhalter sind kräftig genug dimensioniert, um die schweren und langen Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. 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 Rücksitze sind aufgrund der fehlenden hinteren Türen nur schlecht erreichbar. Fahrer- und Beifahrersitz besitzen zwar eine Easy-Entry-Funktion, d.h. die Vordersitze kann man bei geklappter Sitzlehne nach vorne fahren, doch ist der Spalt, der zwischen Vordersitz und Türholm entsteht, trotzdem klein. Erschwerend kommt dazu, dass die Lehnen der geklappt Vordersitze nicht fest arretiert sind und wieder nach hinten klappen, wenn man sich daran festhalten möchte.



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.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des i30 Coupe fällt mit 320 l (bis Gepäckraumabdeckung) durchschnittlich aus. Entfernt man die Abdeckung, finden bis zum Dach gemessen 460 l Platz.

+ Ist die Rücksitzlehne umgelegt, fasst das Ladeabteil großzügige 740 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Bis unters Dach beladen sind es sogar stolze 1250 l.



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

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich mittels Taster entriegeln und leicht anheben. Das Kofferraumformat ist insgesamt zweckmäßig, so dass sich das Ladeabteil gut nutzen lässt. Die Heckklappe schwingt weit auf, finden auch große Personen unter der geöffneten Klappe Platz, ohne den Kopf einziehen zu müssen. 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. Die Kofferraumbreite und -höhe fallen durchschnittlich aus.

- 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. Die Ladekante liegt mit 74 cm zu hoch. Zum Ausladen muss das Ladegut dann knapp 23 cm Zentimeter angehoben werden, da der Ladeboden nicht eben zur Ladekante ist.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Das i30 Coupe weist mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzbank eine übliche Kofferraum-Variabilität auf. Allerdings ist der Klappmechanismus durch die fehlenden Fondtüren sehr schlecht erreichbar. Im Kofferraum gibt es kaum nutzbare Staufächer. Stabile Zurrösen am Kofferraumboden können zur Ladungssicherung genutzt werden.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit des i30 Coupe zeigt sich insgesamt ergonomisch und recht übersichtlich gestaltet, wenn einen auch die vielen Bedienelemente auf den ersten Erschlagen. Dennoch ist eine intuitive Bedienung nach recht kurzer Zeit möglich, da die Anordnung der meisten Schalter nutzerorientiert gewählt wurde. Als empfehlenswertes Paket gibt es das Design-Upgrade, das neben Licht- und Regensensor, Tempomat und automatisch abblendendem Innenspiegel auch ein schlüsselloses Zugangssystem beinhaltet (nicht im Testwagen verbaut).

+ 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. Das Zündschloss ist gut erreichbar, aber unbeleuchtet. Ein schlüsselloses Start-System über einen Start/Stop-Knopf gibt es gegen Aufpreis (Design-Upgrade, nicht im Testwagen).



Modernes Design, gute Funktionalität und eine zufriedenstellende Verarbeitungsqualität kennzeichnen das i30 Coupe.

Das Licht wird nicht ideal über einen Drehring am Blinkerhebel aktiviert. Ein Licht- und Regensensor ist im Design-Upgrade (nicht im Testwagen) erhältlich. Die Nebelleuchtschalter befinden sich ebenfalls im Lenkstockhebel - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Der vordere Scheibenwischer besitzt zwei Wischgeschwindigkeiten und eine einstellbare Intervallfunktion. Der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Funktion, Intervall- und Permanentschaltung. 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. Das Display des Audio-/Navigationssystem (optional) liegt optimal und die Systeme lassen sich aufgrund der simplen Menüführung einwandfrei bedienen. Auch die Position des Klimaanlagebedienteils hat Hyundai gut gewählt. Die Bedienung der optionalen Klimaautomatik ist logisch aufgebaut und dadurch einfach zu steuern, weist aber zu 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 vorderen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik - diese funktioniert auch ohne Zündung bis die Fahrertür geöffnet wird. Die Bedienelemente der Sitzeinstellung sind zufriedenstellend erreichbar und können fein justiert werden. Vorne gibt es genügend sinnvolle Ablagen. Hinten findet man zwar Lehnentaschen, doch es fehlen Becherhalter. 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.

1,6 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 großzügig aus.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse im Klassenvergleich zufriedenstellend. Hinten finden Insassen bis ca. 1,85 m genügend Platz (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist auch in der zweiten Sitzreihe großzügig. Das Raumempfinden wird allerdings durch die schmalen Seitenfenster, die sich zudem nach hinten verjüngen, deutlich eingeschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 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

2,3

Federung

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung des i30 Coupe ist Hyundai gut gelungen. Lange Fahrbahnwellen werden weitgehend problemlos abgefedert, allerdings neigt die Karosserie zu leichtem Nachschwingen. Dieser Effekt verstärkt sich bei voll beladenem Fahrzeug. Kurzwellige 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 dringt deutlicher in den Innenraum, auch akustisch. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen oder in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als gut bis durchschnittlich gedämpft. Insgesamt fällt der Langsamfahrkomfort des i30 gut aus.

2,4

Sitze

Der Fahrersitz ist über einen weiten Bereich in der Höhe einstellbar. Eine elektrische Sitzeinstellung gibt es beim Coupe nicht. Damit fehlt auch eine separate Neigungseinstellung des Sitzes.

⊕ 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 deutlich 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 Oberschenkelaufgabe auf der Rückbank gut.

⊖ Der Beifahrersitz ist im Coupe nicht in der Höhe einstellbar. Lordosenstützen sind nicht erhältlich.

2,4

Innengeräusch

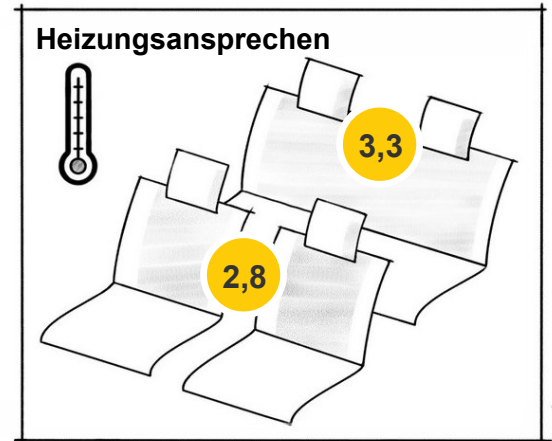
Insgesamt liegt der Geräuschpegel im Innenraum auf niedrigem Niveau. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h rund 68,7 d(A). Fahr- und Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt im Innenraum vorhanden, letztere steigen jedoch mit den Geschwindigkeiten an. Auch das Motorgeräusch hält sich insgesamt im Hintergrund, kann aber bei höheren Drehzahlen deutlicher wahrgenommen werden.

2,2

Klimatisierung

Die getestete Variante ist mit der optionalen Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Beim ADAC Heizungstest wird das Fahrzeug vorne wie hinten in zufriedenstellender Zeit erwärmt. Die Fußbereiche werden vorn rasch erwärmt, das steigert das Behaglichkeitsempfinden. Im Fond müssen sich die Passagiere etwas 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. Bei Wahl des Klima-Pakets findet man neben der Klimaautomatik auch eine Sitzheizung an Bord.



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

2,9 MOTOR/ANTRIEB

4,1 Fahrleistungen*

Nicht ganz überzeugen kann der 1.4 l Basisbenziner mit 99 PS. Die Fahrleistungen fallen eher mau aus, zudem zeigt sich das Aggregat nicht besonders durchzugsstark. Für flottes Vorankommen muss der Motor somit weit ausgedreht werden. Die hohen Drehzahlen sorgen für eine erhöhten Lärmpegel und treiben den Kraftstoffverbrauch nach oben. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt das Coupe 8,3 s.

⊖ Während sich das Fahrzeug im vierten und fünften Gang noch einigermaßen elastisch zeigt, geht im sechsten Gang kaum noch was voran. Die Folge sind häufige Schaltvorgänge, sobald etwas Leistung abgefordert werden muss.

2,5 Laufkultur

Die Laufkultur des 1.4 l Benziners ist insgesamt unauffällig und gibt kaum Anlass zur Kritik. Vibrationen sind nur unter Last und bei hohen Drehzahlen im Innenraum wahrnehmbar. Störende Brummfrequenzen treten lediglich bei sehr niedrigen Drehzahlen unter Last auf.

2,2 Schaltung

⊕ Das Fahrzeug ist 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. Die leichtgängige Kupplung lässt sich gut bis zufriedenstellend dosieren. 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 deutlich im Getriebe.

2,5

Getriebeabstufung

Erfreulich ist, dass Hyundai den i30 selbst beim Basismotor mit einem Sechs-Gang-Getriebe ausstattet. Die Gänge sind recht gut gespreizt, für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer der richtige Gang parat, damit nicht schon bei kleiner Geschwindigkeitsänderung der Gang gewechselt werden muss. Die Gesamtübersetzung wurde sehr kurz gewählt, was aufgrund des durchzugsschwachen Motors nicht verwunderlich ist. Die Folge ist aber, dass der Motor schon bei normalen Autobahntempo (130 km/h) mit 3.800 1/min dreht. Das erhöht den Verbrauch und lässt den Geräuschpegel ansteigen.

2,5

FAHREIGENSCHAFTEN

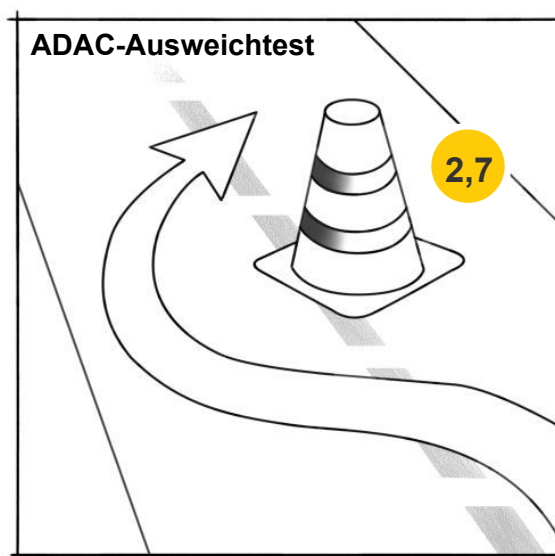
2,7

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des i30 Coupe ist insgesamt zufriedenstellend, bietet im Detail aber noch Raum für Verbesserungen. Beim ADAC Ausweichtest kann der i30 nicht völlig überzeugen. Bei geringen Lenkwinkeln reagiert das Fahrzeug zunächst leicht untersteuernd, drängt dann aber beim Gegenlenken deutlich mit dem Heck nach. Bei dynamischer Fahrweise mit hohem Lenkwinkel, 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. Insgesamt gibt es hier Verbesserungsbedarf. Voll beladen wird der Grenzbereich früher erreicht und auch die Übersteuerneigung nimmt bei einem plötzlichen Lenkimpuls zu.

⊕ 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.

ADAC-Ausweichtest



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

2,5

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 fällt mit 11,3 m recht groß aus 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.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung standfest. Bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Fahrzeug durchschnittlich 36,7 m (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact 2E, 205/55 R16 91H). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist zufriedenstellend, wobei die Hinterachse etwas unruhig wird und mit leichten Lenkkorrekturen das Fahrzeug in der Spur gehalten werden muss.

2,0 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des i30 Coupe liegt auf dem klassenüblichen Niveau. Innovative Fahrerassistenzsysteme wie einen Notbremsassistenten oder Spurverlassenswarner sucht man aber vergebens.

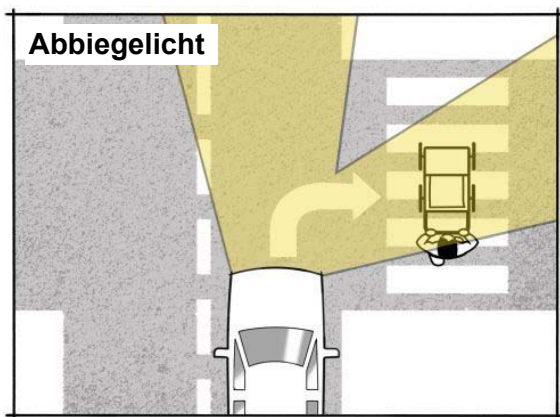
⊕ Der Hyundai ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten, der dem Fahrer hilft das volle Bremspotenzial zu mobilisieren, ausgestattet. Ab Werk ist ein Abbiegelicht vorhanden (nicht in Verbindung mit Xenonscheinwerfern), optional können Xenon-Scheinwerfer 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. In den Türen sind Rückstrahler verbaut, die bei Dunkelheit auf den offenen Zustand der Türen hinweisen. Ein Speedlimiter ist gegen Aufpreis erhältlich.

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

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

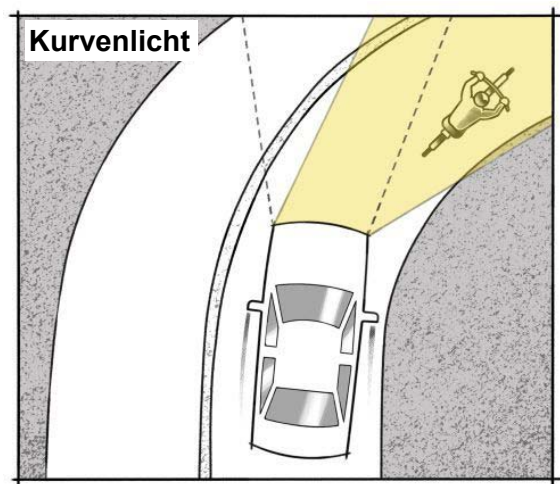
⊕ Bei der passiven Sicherheit gibt die Schräghecklimousine ein gutes Bild ab. Das Ergebnis sollte auf das i30 Coupe übertragbar sein. Beim ADAC Crashtest erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte. Serienmäßig gibt es Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn, durchgehende Kopfairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m Körpergröße optimalen Schutz.

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.

Im Fond schützen die Kopfstützen Passagiere bis knapp 1,70 m, der Abstand zum Kopf erweist sich als zufriedenstellend. 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.

2,2 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des i30 Coupe liegt insgesamt auf hohem Niveau. Einen Nachteil birgt das Fahrzeug aber aufgrund der fehlenden hinteren Türen. Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist stark eingeschränkt. Kindersitze so zu befestigen erfordert eine gewisse Gelenkigkeit und ist zeitaufwendig. Möchte man Kindersitze montieren, ist deshalb die fünftürige Variante die deutlich bessere Wahl.

+ Beim ADAC Crashtest 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.

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

2,4 Fußgängerschutz

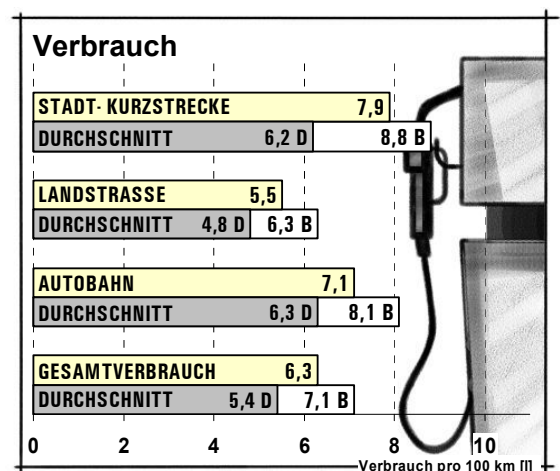
+ Der Fußgängerschutz des i30 ist gut. Beim ADAC Crashtest erlangt der i30 einen Erfüllungsgrad von 67 Prozent beim Fußgängerschutz. Die Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind glattflächig.

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

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der Basisbenziner kann beim Verbrauch nicht ganz überzeugen. Im ADAC EcoTest erhält das Fahrzeug mit einer CO₂-Bilanz von 172 g/km 25 Punkte. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,3 l/100 km. Vor allem in der Stadt fällt der Verbrauch mit 7,9 l/100 km hoch aus, was vor allem an der fehlenden Start-Stopp-Automatik liegen sollte. Außerorts sind es 5,5 l und auf der Autobahn 7,1 l pro 100 km.



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

1,4 Schadstoffe

+ Im Schadstoffkapitel schneidet der i30 1.4 gut ab. Insgesamt liegen die Schadstoffanteile im Abgas auf sehr niedrigem Niveau. Der Lohn sind 46 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest, was in der Summe mit den CO₂-Punkten ganz knapp zu vier Sternen im EcoTest reicht (71 Punkte).

2,4 AUTOKOSTEN

4,8 Betriebskosten*

- Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der i30 1.4 nicht besonders sparsam unterwegs ist, schneidet er in diesem Kapitel nur mäßig ab.

2,9 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.

3,3 Wertstabilität*

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

2,5 Kosten für Anschaffung*

+ Der Grundpreis des getesteten Modells liegt bei angemessenen 18.250 Euro. In der getesteten Design-Variante zeigt sich der i30 akzeptabel ausgestattet.

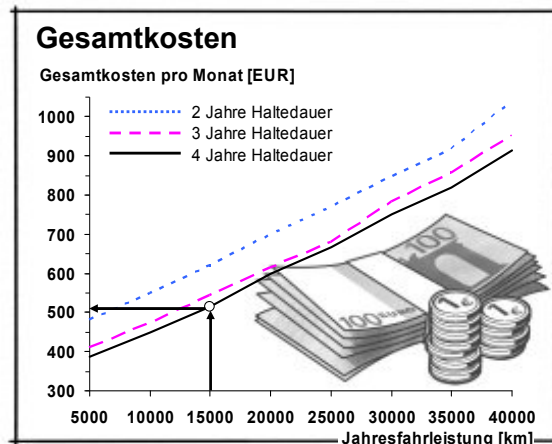
- Detail wie Licht-/Regensensor oder ein automatischer abblendender Innenspiegel bietet Hyundai aber leider nur im teuren Design-Upgrade-Paket an, welches u.a. eine Lederausstattung beinhaltet. Eine flexiblere Aufpreisliste wäre hier durchaus wünschenswert.

1,7 Fixkosten*

+ Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich niedrig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt überschaubare 94 Euro und die Versicherungskosten sind auf gutem bis durchschnittlichem Niveau. Sowohl die Haftpflicht-, als auch die Teilkaskoeinstufung liegt im günstigen Bereich. Lediglich die Vollkasko ist im Klassenvergleich etwas teurer (KH: 15; TK: 17; VK: 17).

1,8 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen niedrig aus. Lediglich die Betriebskosten schlagen negativ zu Buche, alle anderen Bereiche liegen im günstigen bis durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 514 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.4 | 1.6 | 1.4 CRDi | 1.6 CRDi |
|---|----------|----------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | SR/3 | SR/3 | SR/3 | SR/3 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1396 | 4/1591 | 4/1396 | 4/1582 |
| Leistung [kW (PS)] | 73 (99) | 99 (135) | 66 (90) | 94 (128) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 137/4200 | 164/4850 | 220/1500 | 260/1900 |
| 0-100 km/h[s] | 13,2 | 9,9 | 13,5 | 10,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 182 | 195 | 170 | 197 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 6,0 S | 6,0 S | 4,1 D | 4,1 D |
| CO2 [g/km] | 139 | 139 | 109 | 108 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/17/17 | 16/17/17 | 18/19/21 | 18/20/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 86 | 90 | 133 | 152 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 484 | 531 | 480 | 524 |
| Preis [Euro] | 15.590 | 19.900 | 17.540 | 21.760 |

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 | 1396 ccm |
| Leistung | 73 kW (99 PS) |
| bei | 5500 U/min |
| Maximales Drehmoment | 137 Nm |
| bei | 4200 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 205/55R16 |
| Reifengröße (Testwagen) | 205/55R16H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,3 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 182 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 13,2 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang) | 8,3 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,7 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 6,1 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 6,3 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 7,9/5,5/7,1 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 143 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 172 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 68,7 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4300/1780/1470 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2050 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1260 kg/560 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 320 l/740 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 600 kg/1200 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 53 l |
| Reichweite | 840 km |
| Garantie | 5 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 147 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 54 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 88 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 225 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 514 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/17/17 |
| Grundpreis | 18.250 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 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

| | |
|--|------------------|
| Abbieglicht | Serie |
| Automatikgetriebe (nur für 1.6 GDI) | nicht erhältlich |
| City-Notbremsfunktion | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht (Licht-Paket) | 1.500 Euro |
| Lichtsensoren (Design-Upgrade) | 1.450 Euro |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat (Design-Upgrade) | 1.450 Euro |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Xenonlicht (Licht-Paket) | 1.500 Euro |

INNEN

| | |
|---|-------------------------|
| Airbag, Seite hinten | nicht erhältlich |
| Airbag, Seite vorne | Serie |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend (Design-Upgrade) | 1.450 Euro |
| Keyless Entry (Design-Upgrade) | 1.450 Euro |
| Klimaanlage | Serie |
| Klimaautomatik (Klima-Paket) | 560 Euro ^o |
| Knieairbag | Serie |
| Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera) | 1.120 Euro ^o |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|--|-----------------------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar) | Serie |
| Einparkhilfe hinten | Serie |
| Lackierung Metallic | 500 Euro ^o |
| Schiebe-Hubdach (Panorama) | 1.200 Euro |
| Tagfahrlicht (LED) | Serie |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

AUTOKOSTEN

2,4

| | |
|----------------------------|-----|
| Betriebskosten* | 4,8 |
| Werkstatt- / Reifenkosten* | 2,9 |
| Wertstabilität* | 3,3 |
| Kosten für Anschaffung* | 2,5 |
| Fixkosten* | 1,7 |
| Monatliche Gesamtkosten* | 1,8 |

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen