



Hyundai i30 Kombi 1.6 CRDi blue Trend

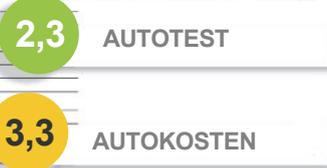
Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (94 kW / 128 PS)

Der i30 wird als Kombi in drei Ausstattungsvarianten mit zwei Otto- sowie zwei Dieselmotorisierungen angeboten, die je mit einem Hubraum von 1,4 l bzw. 1,6 l lieferbar sind. Der größere Dieselmotor wird zudem in zwei Leistungsstufen (110 und 128 PS) angeboten und ist in der leistungsstärkeren Variante in Verbindung mit der mittleren Ausstattung (Trend) auch als "blue" erhältlich. Dann fährt der Kombi auf rollwiderstandsoptimierten Reifen und besitzt zudem ein Start-Stopp-System. Der Durchschnittsverbrauch fällt im ADAC EcoTest mit 4,6 Liter Diesel auf 100 km ebenso zufriedenstellend aus wie das Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen. Punkten kann der i30 Kombi beim Innenraum-Platzangebot sowie beim Kofferraum-Volumen. Letzteres beträgt, bis zur Kofferraumabdeckung gemessen, 385 Liter und ist damit um 95 Liter größer als beim Schrägheckmodell. In der getesteten Variante kostet der Kombi mindestens 23.260 Euro, was im Klassenvergleich nicht gerade günstig ist. Die Serienausstattung fällt zufriedenstellend aus, wer aber eine Klimaautomatik, einen Regensensor, das bessere Xenonlicht oder ein Navigationssystem möchte, muss Aufpreis zahlen. Leider werden Extras aber nur in Paketen angeboten, die den Kaufpreis stark nach oben treiben. Moderne Assistenzsysteme wie eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem oder ein Spurverlassenswarner sind für den i30 nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** Coupé, Schrägheckvariante. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus Turnier, Honda Civic Tourer, KIA cee´d Sportswagon, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, SEAT Leon ST, Toyota Auris Touring Sports.

- +** großer Kofferraum mit vielen Ablagemöglichkeiten, gutes Raumangebot, gute Crashtestergebnisse, fünf Jahre Garantie
- kein Fehlbetankungsschutz, wenige Assistenzsysteme lieferbar, umständlicher Klappmechanismus der Rücksitze, hohe Anschaffungs- und Fixkosten



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: November 2014
Text: Martin Brand

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

- ⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind im allgemeinen gut, bleiben aber nicht kritikfrei. Die Anbauteile sind schön eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, könnten aber etwas schmaler sein. Das Ladeabteil ist sauber mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Die Türausschnitte zeigen sich gut nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nur wenig. Zudem schützen Kunststoffleisten die lackierten Schweller vor Kratzern. Der Innenraum präsentiert sich solide gefertigt. Die Armaturen sitzen passgenau und sind zum Teil geschäumt. Applikationen in Metall-Optik werten den Innenraum optisch auf. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Der Motorraum ist von unten vollständig abgeschottet und auch am Unterboden sind Verkleidungen vorhanden - das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch.
- ⊖ Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Die Türrahmen sind mehrteilig, wodurch an den Innenseiten gut sichtbare Schweißnähte vorhanden sind. Die unteren Bereiche der Armaturentafel sowie der Türen sind hart und kratzempfindlich. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, so dass der Hyundai mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Weder Stoßfänger noch Fahrzeugflanken besitzen Stoßleisten, die bei kleinen Remplern oder vor unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen würden.

2,3

Alltagstauglichkeit

- ⊕ Die Alltagstauglichkeit des i30 Kombi ist gut. Der Hyundai bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz im Fond, der sich allerdings nur für Kurzstrecken eignet. Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs sind mit einer Tankfüllung (53 l) Reichweiten bis rund 1.150 km möglich. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 500 kg, auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden (Dachreling Serie). Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern 1.500 kg und bei ungebremsten 650 kg. Die Stützlast liegt bei 75 kg, das reicht um auch zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren.
- ⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, das sich auch schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist. Ein Reserve- oder Notrad sind nicht erhältlich.

2,6

Sicht

Die Karosserieenden des i30 Kombi lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Der Fahrersitz ist recht tief angeordnet, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken kann. Da die Heckscheibenunterkante hoch angesetzt ist, lassen sich niedrige Hindernisse im hinteren Fahrzeughabebereich nur mäßig wahrnehmen. Etwas Abhilfe kann hier die aufpreispflichtige Heckkamera leisten (im Testwagen). Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der i30 Kombi nicht gut ab. Besonders der Blick nach schräg hinten ist eingeschränkt. Die D-Säulen fallen breit aus, die Seitenscheiben sind hoch angeordnet und die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht vollständig versenken.



Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten, die breiten Dachsäulen beeinträchtigen aber den Blick nach schräg hinten sehr

⊕ Durch die flache Motorhaube sind vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Beim Rangieren helfen ab Werk Parksensoren am Heck. Gegen Aufpreis sind auch eine Rückfahrkamera und Sensoren für die Front erhältlich (im Testwagen). Allerdings gibt es vorn nur zwei Sensoren, die außen angebracht sind, damit ist der mittlere Bereich nicht abgedeckt. Die Außenspiegel liefern ein ordentliches Bild des rückwärtigen Verkehrs. Der linke Spiegel besitzt darüber hinaus einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkungsbereich. Gegen Aufpreis ist das Plus-Paket erhältlich, dann werden die vorderen Scheibenwischer im Winter enteist. Dank des serienmäßigen LED-Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Serienmäßig ist der i30 Kombi Trend mit Halogenscheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Gegen Aufpreis ist das Licht-Paket erhältlich. Dann gibt es Xenon-Abblendlicht, das in Kurven mit schwenkt. Das Fernlicht wird dennoch mit Halogenlampen realisiert. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab.

⊖ Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Ordert man das Xenonlicht, entfällt das serienmäßige Abbiegelicht.

2,6 Ein-/Ausstieg

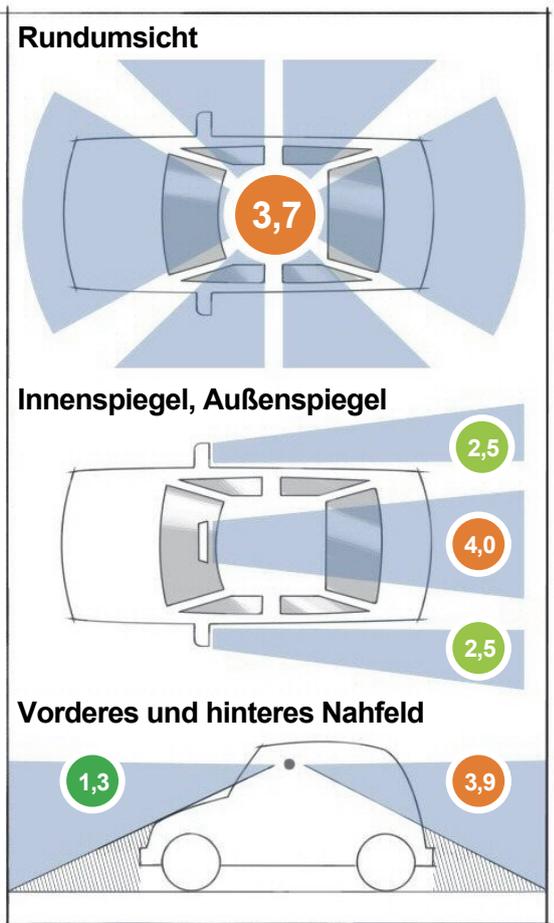
Der i30 Kombi Trend ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet - die Seitenscheiben lassen sich damit aber nicht öffnen und schließen. Die Türrastungen besitzen vorn drei und hinten zwei Positionen, die zufriedenstellend kräftig dimensioniert sind. Die Türschweller liegen zwar tief, fallen aber breit aus, so dass man einen recht großen Schritt machen muss. Die tiefe Sitzposition und der geringe Abstand zwischen Sitz und Dach erschweren das Ein- und Aussteigen etwas. Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein-/Aussteigen helfen sind über allen Türen, außer am Fahrerplatz, vorhanden. In den Fond gelangt man dank großer Türausschnitte bequem.

⊕ Nach dem Abschließen des Fahrzeugs bleiben die Scheinwerfer noch eine Zeit lang eingeschaltet und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Man kann sich versehentlich aussperren, da das Fahrzeug bei offener Heckklappe verriegelt wird, auch wenn der Schlüssel im Fahrzeug ist.

1,9 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen des i30 Kombi fällt großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil üblicherweise 385 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, lassen sich 595 Liter verstauen. Dann passen bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen hinein.



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



Mit 385 l Kofferraumvolumen liegt der i30 Kombi klar vor seinem Pendant mit Schrägheck (290 l).

Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen finden bis zur Scheibenunterkante 815 Liter Platz. Nutzt man das gesamte Volumen und stapelt bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 1.325 Liter.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Das Ladeabteil ist gut zugänglich. Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischem Taster entriegeln und leicht anheben. Zum Schließen gibt es zwei Griffmulden in der Innenverkleidung. Die Heckklappe schwingt recht weit auf und bietet Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 m Platz darunter. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, die Breite ist durchschnittlich. Zum Einladen muss das Gepäck nicht weit angehoben werden, da die Ladekante nur 62 Zentimeter über dem Boden liegt. Der Kofferraumboden ist nahezu eben zur Ladekante, dadurch braucht das Gepäck zum Ausladen auch nicht weit angehoben werden. Durch die noch verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe sind an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichbar. Nach dem Umlegen der Rücksitzflächen und -lehnen ist der Ladeboden eben.

⊖ Das Heckklappenschloss steht ungünstig ab, wodurch sich große Personen den Kopf leicht stoßen können. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Der i30 Kombi weist mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzbank eine übliche Kofferraum-Variabilität auf. Allerdings ist der Klappmechanismus umständlich.

⊕ Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es unter dem Kofferraumboden einige Staufächer unterschiedlicher Größe (insgesamt etwa 40 l Stauraum und ca. 15 l in Reserveradmulde), die sich hervorragend eignen. Zudem trennt serienmäßig ein Netz den Passagier- vom Laderaum, so dass im Falle eines Unfalls das Gepäck nicht nach vorn rutschen kann. Des Weiteren gibt es stabile Zurrösen am Kofferraumboden zur Ladungssicherung.

⊖ Damit nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen ein ebener Ladeboden entsteht, muss zuerst die Sitzfläche umgelegt werden. Anschließend muss man die Kopfstützen abziehen (Halterungen in der Sitzfläche) und erst dann kann die Lehne umgeklappt werden.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Der i30 Trend ist serienmäßig mit einem Audiosystem ausgestattet. Optional ist das im Testwagen verbaute Audio-/Navigationssystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen (gegen weiteren Aufpreis mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung) an Bord. Das Cockpit zeigt sich in dieser Konfiguration ergonomisch gestaltet, besitzt aber viele Bedienelemente, wodurch eine gewisse Orientierung nötig ist. Kennt man sich aus, lässt sich der Hyundai einfach bedienen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind optimal positioniert. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher und damit näher am Lenkrad sein. Das Zündschloss ist zufriedenstellend im Lenkstock positioniert, allerdings besitzt es einen beleuchteten Außenring und ist dadurch im Dunkeln besser zu finden.



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

Das Licht wird im Blinkerhebel aktiviert, alternativ kann man die Steuerung aber auch dem serienmäßigen Lichtsensor überlassen. Die Nebelleuchtschalter befinden sich ebenfalls im Blinkerhebel - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente 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 nur digital angezeigt. Der Fahrer wird gewarnt, wenn Türen oder die Heckklappe offen sind. Die vorderen Scheibenwischer werden serienmäßig manuell aktiviert, gegen Aufpreis übernimmt dies der Regensensor (im Testwagen). Der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Funktion, Intervall- und Permanentschaltung. Das Display des optionalen Audio-/Navigationssystems liegt in der Höhe optimal und das System lässt sich dank der logischen Menüführung einwandfrei bedienen. Die Position des Klimaanlagebedienteils hat Hyundai gut gewählt. Die Klimaanlagesteuerung ist übersichtlich aufgebaut und dadurch einfach zu steuern - Drehräder zur Temperatureinstellung wären anstatt der Tippschalter die bessere Alternative. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit abgeschaltet, dies wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus. Die Frisch-/Umluftfunktion wird automatisch geregelt, so dass die Gefahr von Scheibenbeschlag minimiert wird. Insgesamt sind alle Bedienelemente sinnvoll angeordnet. Die meisten Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über Lenkradtasten aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Der Fahrersitz lässt sich manuell justieren, die Bedienelemente sind gut erreichbar positioniert. Insgesamt sind Anzahl und Größe der Ablagefächer sinnvoll. Vorn gibt es große Türfächer mit Flaschenhaltern, ein offenes Fach vorn in der Mittelkonsole und ein Fach zwischen den Sitzen. Im Fond findet man schmale Türfächer, Netze an den Rücksitzlehnen und Becherhalter vor. Das Handschuhfach weist ein praktisches Format auf, ist beleuchtet und gekühlt. Vorn können die Innenleuchten auch als Leseleuchten genutzt werden, hinten gibt es nur eine zentrale Lampe.

➖ Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen. Das Lenkrad ist mit Schaltern überladen und dadurch anfangs unübersichtlich. Der elektrische Fahrerfensterheber besitzt nur eine Abwärts- aber keine Aufwärtsautomatik. Es fehlt an allen elektrischen Fensterhebern ein Einklemmschutz.

1,9

Raumangebot vorne*

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

➕ Das Platzangebot fällt großzügig aus. Vorn finden Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit fällt dabei deutlich großzügiger aus. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich sehr üppig bemessen. Es stellt sich insgesamt ein angenehmes Raumempfinden ein.

1,8

Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse im Klassenvergleich ebenfalls gut.

➕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde etwas größere Insassen zulassen. Die Innenbreite fällt auch in der zweiten Sitzreihe großzügig aus - das Raumempfinden ist angenehm.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den i30 Kombi werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitze in Liegeposition bringen und die Rücksitzbank geteilt umlegen. Dies reicht für eine ausreichende Bewertung der Innenraum-Variabilität.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Hyundai i30 Kombi ist insgesamt komfortabel abgestimmt. Lange Fahrbahnwellen werden sanft angefedert, allerdings schwingt das Fahrzeug auf diesen auch gerne etwas nach - besonders beladen. Einzelne kurze Wellen reicht die Federung nur wenig bis zu den Insassen durch. Bei regelmäßigem Auftreten wirkt der i30 Kombi dagegen nervös und gibt diese dann deutlich bis in den Innenraum weiter. Kleinere Einzelhindernisse werden ordentlich geschluckt, gröbere schlagen stärker durch. Querfugen könnte die Federung besser absorbieren und Kopfsteinpflaster bringt das Lenkrad deutlich zum Schütteln, zu unangenehm wird es für die Insassen aber nicht. Bei starken Bremsungen taucht die Karosserie etwas ein. Seitenneigungen bei dynamischen Lenkvorgängen sind im üblichen Bereich durchaus vorhanden. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten geht der Fahrkomfort in Ordnung, doch auch dann lassen feine Unebenheiten den Kombi etwas unruhig wirken.

2,2 Sitze

Der Hyundai i30 Kombi Trend ist serienmäßig mit manuell einstellbaren Sitzen mit Stoffpolsterung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es Ledersitze und einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz inkl. einstellbarer Lordosenstütze (nicht im Testwagen).

⊕ Beide Vordersitze können in der Höhe justiert werden, eine Neigungseinstellung ist aber nicht möglich. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und ordentlich konturiert, wodurch sie einen recht guten Seitenhalt bieten. Vorn sind die Lehnen hoch und der Fahrer kann dank einer stabilen Ablage 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 im Fond als sehr hoch und durch den großen Abstand zwischen dem Bodenblech und der Sitzfläche ist die Oberschenkelaufgabe auf der Rückbank gut.

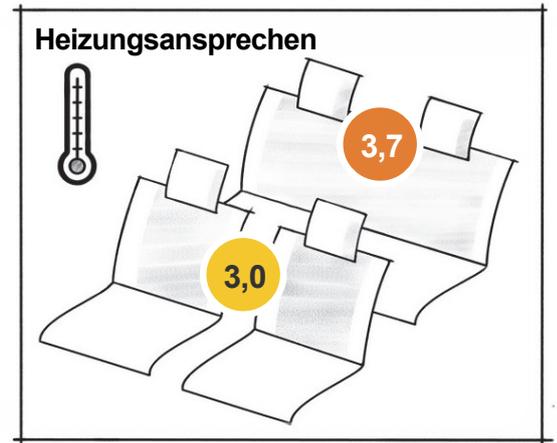
2,5 Innengeräusch

⊕ Das Innenraumgeräusch fällt insgesamt nicht zu hoch. Der bei 130 km/h gemessene Pegel beträgt 68,9 dB(A). Fahrgeräusche fallen nicht negativ auf, wenn auch auf schlechten Untergründen gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen ist. Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt im Innenraum vorhanden, steigen jedoch mit den Geschwindigkeiten etwas stärker an. Nach einem Kaltstart läuft das Aggregat recht rau, ist aber nach dem Erreichen der Betriebstemperatur nicht zu präsent im Innenraum.

2,3 Klimatisierung

In der getesteten Variante ist der i30 Kombi mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist die im Fahrzeug verbaute Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich. Im ADAC Heizungstest schneidet der Hyundai insgesamt befriedigend ab. Vorn wird die Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Im Fußbereich ist ein rascher Temperaturanstieg erkennbar, der dem Behaglichkeitsempfinden entspricht. 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 wird bei drohendem Scheibenbeschlag automatisch abgeschaltet.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungsmessungen schneidet der i30 Kombi 1.6 CRDi blue durchschnittlich ab. Der 1,6-l-Turbodiesel leistet 128 PS (bei 4.000 1/min) und entfacht ein maximales Drehmoment von 260 Nm bei 1.900 1/min. Im vierten Gang braucht der Hyundai nur 9,6 Sekunden um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Im fünften Gang vergehen 14,1 Sekunden und im sechsten Gang recht lange 20,2 Sekunden. Den simulierten Überholvorgang (60 auf 100 km/h) absolviert der i30 in 7,0 Sekunden (3. Gang). Für den Alltag reicht der Motor vollkommen aus, übermotorisiert ist der Kombi damit aber nicht.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders ist insgesamt zufriedenstellend, wenn der Motor auch nach einem Kaltstart rau läuft. Vibrationen sind im Innenraum besonders bei niedrigen Drehzahlen unter Last zu spüren. Zudem dröhnt der Motor im gleichen Drehzahlbereich, aber auch bei mittleren Drehzahlen.

2,1 Schaltung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich bei Betriebstemperatur ordentlich schalten, nach einem Kaltstart haken sie aber etwas. Die Schaltwege sind recht kurz, allerdings könnte der Schalthebel präziser geführt sein. Schnelle Schaltvorgänge lassen sich realisieren, der Schaltwiderstand fällt dann aber ein Stück höher aus. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert, rollt das Fahrzeug aber noch nach vorn, kracht es im Getriebe. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, einen dem Betriebszustand geeigneten Gang zu wählen. Die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert für eine kurze Zeit ein unbeabsichtigtes Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Allerdings springt der Motor nicht wieder an, wenn man die Kupplung betätigt und der erste Gang bereits während der Stopp-Phase eingelegt wurde. Wird der Gang wieder kurz herausgenommen, startet das Aggregat - ein manueller Motorstart ist nicht notwendig.

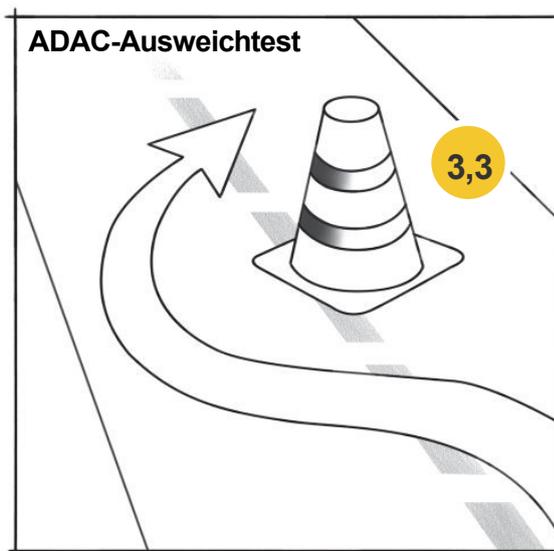
2,8 Getriebeabstufung

Das Sechsganggetriebe ist insgesamt gut abgestuft, allerdings sind einzelne Übersetzungen nicht perfekt gewählt. So arbeitet der Motor im dritten Gang zwischen 30 und 40 km/h und im fünften Gang zwischen 50 und 60 km/h in einem Drehzahlbereich, in dem er recht ausgeprägt zum Dröhnen neigt. Die Gesamtübersetzung hat Hyundai durchschnittlich gewählt, bei Tempo 130 dreht der Motor mit 2.700 1/min.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des i30 Kombi ist insgesamt zufriedenstellend. Der Hyundai quittiert plötzliche Lenkimpulse mit einem leicht nachpendelnden Heck, verhält sich dabei aber unkritisch. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest kann der i30 Kombi allerdings nicht vollkommen überzeugen. Bei geringen Lenkwinkeln begibt sich der Kombi recht neutral auf Ausweichkurs, schiebt beim Gegenlenken etwas über die Vorderräder, baut dabei aber wenig Geschwindigkeit ab, wodurch beim Einfahren in die Ausfahrgasse ein Gegenpendler entsteht. Bei plötzlichem und dynamischem Anlenken drängt der i30 Kombi mit dem Heck, die Übersteuerneigung nimmt dann beim Gegenlenken weiter zu und beim anschließenden Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ebenfalls ein deutlicher Gegenpendler - trotz des regelnden Stabilitätsprogramms. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht aber nicht. Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, was weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Der Grenzbereich kündigt sich dabei früh an. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Kombi mit dem Heck nach - im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig. Auf weniger griffiger Fahrbahn bremst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.



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*

Der i30 Kombi ist serienmäßig mit einer variablen Lenkunterstützung (Flex Steer) ausgestattet. Dadurch kann der Fahrer die Unterstützung entsprechend der Fahrsituation in drei Stufen (Normal; Comfort; Sport) anpassen. Im Comfort-Modus ist die Lenkung leichtgängig und im Sportmodus wird die Unterstützung zurück genommen. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m im Klassenvergleich recht groß aus.

⊕ Die Lenkung spricht gut auf Lenkbefehle an, jedoch werden an der Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut. Trotz der variablen Lenkunterstützung wünscht man sich besonders um die Mittellage etwas mehr Rückmeldung und die Lenkung könnte auch besser zentriert sein. Die Lenkpräzision ist insgesamt gut, bei geringen Lenkwinkeln sind aber aufgrund des recht geringen Gefühls und der Verzögerung an der Hinterachse gelegentlich Korrekturen notwendig. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig, besonders leichtgängig ist die Lenkung im Comfort-Modus. Der Kurbelaufwand fällt durchschnittlich aus, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

1,6 Bremse

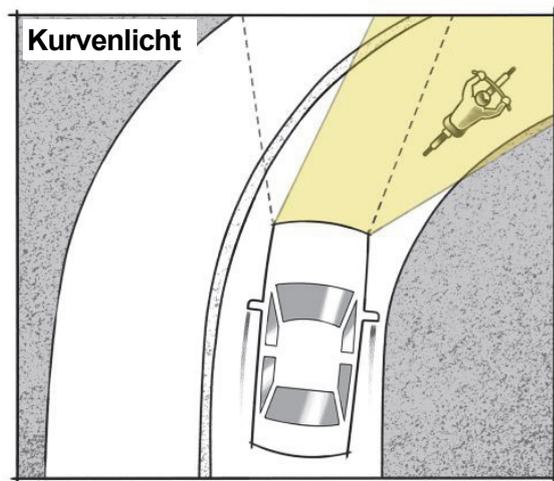
⊕ Bei den Bremswegmessungen kann der Hyundai überzeugen. Der Bremsweg beträgt aus 100 km/h 34,9 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact5, 205/55 R16 91H). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist zufriedenstellend - der i30 Kombi drängt etwas mit dem Heck und wird dabei leicht unruhig.

2,1 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Hyundai ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten, der dem Fahrer hilft das volle Bremspotenzial zu mobilisieren, ausgestattet. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Zum Serienumfang gehört auch das Abbiegelicht, das jedoch nicht mit dem optionalen Xenonlicht kombinierbar ist. Ordert man die Xenonscheinwerfer, schwenkt das Licht in Kurven mit und der i30 besitzt dann LED-Rückleuchten. Ein Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord, es warnt den Fahrer, wenn ein Rad Luft verliert. Gegen Aufpreis ist ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer erhältlich. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. In den Vordertüren sind Rückstrahler, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer auf den offenen Zustand der Türen hinweisen.

⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage sind die Blinker außer Funktion, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden. Moderne Assistenzsysteme wie eine Kollisionswarnung, ein Totwinkelassistent oder ein Notbremssystem sind für den i30 nicht erhältlich.



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

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest (Test 05/2012) erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und insgesamt volle fünf Sterne - beim i30 Kombi ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Serienmäßig gibt es Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn, durchgängige Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer. Darüber hinaus besitzen die Gurte vorn Gurtstraffer und Kraftbegrenzer. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen mit einer Körpergröße von 1,90 m. Sie können in der Neigung eingestellt werden und liegen nah am Kopf, dadurch können sie optimal wirken. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird in einem Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was sich nach einem Unfall als hilfreich erweisen kann.

⊖ Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,65 m Größe. Der Abstand zum Kopf ist durchschnittlich.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Der Kombi sollte ähnlich abschneiden. 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 sind kurz und stabil befestigt, was die Montage erleichtert. Auf den äußeren Plätzen sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Die Montage hoher Sitze ist auf allen Plätzen problemlos möglich und es dürfen auch auf allen Plätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen verwendet werden.

⊖ In der getesteten Variante haben die elektrischen Fensterheber keinen Einklemmschutz - so dass sich spielende Kinder verletzen können. Gegen Aufpreis ist das Premium-Paket (nur in Verbindung mit Plus-Paket; insgesamt 2.990 €) erhältlich. Nur dann besitzen alle Fensterheber einen Einklemmschutz. Auf der Rückbank sind die Gurtrankepunkte ungünstig positioniert und durch das weiche Sitzpolster lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil montieren. Das Isofixsystem lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der i30 67 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind glattflächig. Die äußeren Konturen der Motorhaube weisen aber ungünstige Kanten auf, die ein Verletzungsrisiko bergen.

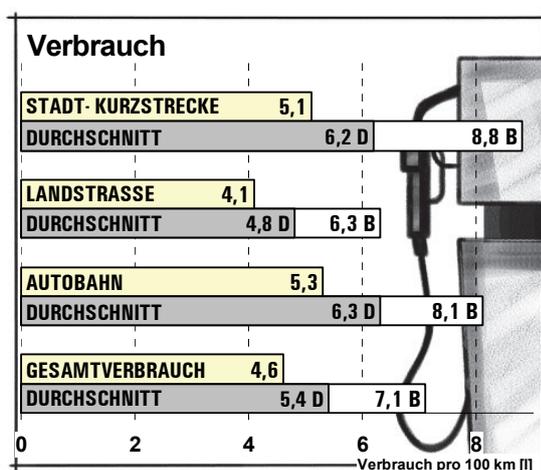
2,4 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂*

In diesem Kapitel schneidet der i30 Kombi 1.6 CRDi blue zufriedenstellend ab. Er erhält mit einer CO₂-Bilanz von 147 g/km 34 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Hyundai 5,1 l/100 km und außerorts 4,1 l/100 km. Auf der Autobahn konsumiert der Kombi 5,3 l/100 km.

2,2 Schadstoffe

⊕ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas nicht zu hoch, wenn auch die Stickoxidwerte im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht ausfallen. In diesem Kapitel erhält der i30 Kombi 1.6 CRDI blue 38 von 50 Punkten. Zusammen mit dem Ergebnis aus dem CO₂-Kapitel bringt es der Hyundai auf 72 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,3 AUTOKOSTEN

2,3 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der i30 Kombi 1.6 CRDi blue recht sparsam mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

3,2 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.

3,4 Wertstabilität*

Dem Hyundai wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Allerdings kann gegen Ende des Zeitraums mit einer Modellpflege gerechnet werden.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis des Hyundai i30 Kombi 1.6 CRDi blue Trend liegt im Klassenvergleich mit 23.260 Euro recht hoch. Die Serienausstattung hat dabei einen zufriedenstellenden Umfang. Für Komfort- und Sicherheitsausstattung muss extra bezahlt werden, jedoch sind Sonderwünsche nur in Paketen und nicht einzeln erhältlich.

4,6 Fixkosten*

- Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich hoch aus. Allein die jährliche KFZ-Steuer beträgt 182 Euro pro Jahr. Zu diesen gesellen sich aufgrund ungünstiger Einstufungen (KH: 19; TK: 21; VK: 21) hohe Versicherungskosten.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlichen hoch aus. Auch wenn die Betriebskosten niedrig sind, treiben die hohen Anschaffungs- und Fixkosten die Gesamtkosten nach oben.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6 GDI	1.4 CRDi	1.6 CRDi	1.6 CRDi blue
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	16/22/18	18/22/18	19/21/21	19/21/21	19/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	128	122	169	188	182
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	551	619	534	586	597
Preis [Euro]	17.500	21.100	19.450	22.240	23.260

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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1582 ccm
Leistung	94 kW (128 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,1/4,1/5,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	110 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	147 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4485/1780/1495 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	1150 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	119 Euro
Monatlicher Wertverlust	326 Euro
Monatliche Gesamtkosten	597 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/21
Grundpreis	23.260 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	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Licht-Paket)	1.630 Euro ^o
LED-Rückleuchten (Licht-Paket)	1.630 Euro ^o
Lichtsensoren	Serie
Regensensor (Plus-Paket)	1.340 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat (Plus-Paket)	1.340 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht (Licht-Paket)	1.630 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Plus-Paket)	1.340 Euro ^o
Keyless Entry	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Klima-Paket)	640 Euro ^o
Knieairbag	Serie
Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera)	1.300 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Klima-Paket)	640 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Panorama-Glasdach (Hub-/Schiebedach)	nicht erhältlich
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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