



## Hyundai i30 1.6 CRDi blue Style DCT

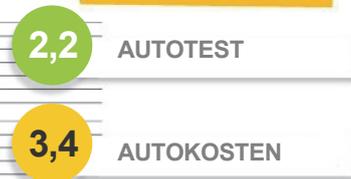
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

**H**yundai hat den i30 nach einer Bauzeit von rund drei Jahren überarbeitet. Während die optischen Modifikationen mit dem neu gestalteten Stoßfänger recht überschaubar sind, gibt es technisch durchaus einige Neuerungen. So sind für den Kompaktwagen drei Benzinmotorisierungen (die stärkste mit Turboaufladung und 137 kW/186 PS) sowie zwei Diesellaggregate erhältlich. Der 1,6 Liter Selbstzünder besitzt nun ab Werk ein Start-Stopp-System und in der getesteten stärkeren Ausführung 100 kW/136 PS. Sein maximales Drehmoment von 300 Nm liegt bereits bei 1.750 1/min an. Darüber hinaus ist der Motor mit dem neuen und im Testwagen verbauten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT) kombinierbar. Die Automatik sorgt für sanfte sowie schnelle Gangwechsel, zum Teil dürften diese allerdings etwas früher erfolgen. Insgesamt geht es mit dem Hyundai recht flott voran, was sich auch im guten Resultat bei den Fahrleistungsmessungen widerspiegelt. Den Sprint von 0 auf Tempo 100 gibt Hyundai mit 10,6 und damit 0,4 Sekunden länger an als in Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe. Der Testverbrauch liegt im EcoTest bei 5,0 Litern Diesel auf 100 km, was im Klassenvergleich ein zufriedenstellender Wert ist. In der Ausstattungsvariante Style kostet der i30 mindestens 25.750 Euro, was im Klassenvergleich nicht besonders günstig ist. Zwar gibt es dafür u. a. eine Klimaautomatik, ein beheiztes Lenkrad sowie Licht- und Regensensor, für ein Navigationssystem sowie für die besseren Bi-Xenonscheinwerfer verlangt Hyundai aber Aufpreis. Schade ist, dass dem Stand der Technik entsprechende Assistenzsysteme wie ein Notbrems-, Totwinkel- oder Spurhalteassistent nicht erhältlich sind. **Karosserievarianten:** Coupé, Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Focus, Kia cee'd, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

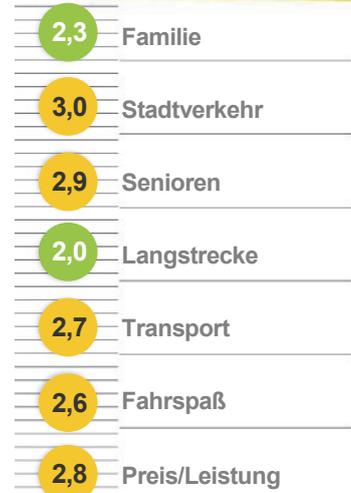
- +** großzügiges Raumangebot, kurzer Bremsweg, gute Crashtestergebnisse, fünf Jahre Garantie
- kein Fehlbetankungsschutz, wenige Assistenzsysteme lieferbar, umständlicher Klappmechanismus der Rücksitze, hohe Anschaffungs- und Fixkosten



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: Juni 2016  
Text: Martin Brand

- +** Verarbeitung und Finish der Karosserie sind im Allgemeinen gut, Raum für Verbesserung ist aber gegeben. Die Anbauteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, könnten insgesamt jedoch etwas schmaler sein. Das Ladeabteil ist ordentlich mit robustem Stoff verkleidet. Die Türausschnitte zeigen sich doppelt nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nur wenig. Zudem schützen Einstiegsleisten die lackierten Schweller vor Kratzern. Der Innenraum präsentiert sich solide gefertigt und die Armaturen sitzen passgenau. Die oberen Teile des Armaturenrägers und der Türverkleidungen sind geschäumt, wenn auch die weiche Schicht recht dünn ist. 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 den Kraftstoffverbrauch.
- Kritik gibt es bei den mehrteilig ausgeführten Türen und den dadurch gut sichtbaren Schweißnähten an den Türinnenseiten. Darüber hinaus sind die Kunststoffe im unteren Bereich der Armaturentafel sowie der Türen hart und kratzempfindlich. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, sodass der Hyundai mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Weder Stoßfänger noch Fahrzeugflanken besitzen Stoßleisten, die bei kleinen Remplern oder bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen.

- +** Die Alltagstauglichkeit des i30 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 1.060 km möglich. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 525 kg, auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nur beim Kombi. 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 Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist. Ein Reserve- oder Notrad ist nicht erhältlich.

Die Karosserie des i30 lässt sich insgesamt zufriedenstellend überblicken. Während sich das vordere Fahrzeugende dem Blick des Fahrers entzieht, ist das Heck gut abschätzbar. 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 Fahrzeugnahbereich nur mäßig wahrnehmen. Etwas Abhilfe kann hier die aufpreispflichtige Heckkamera leisten (im Testwagen). Praktisch: Diese ist im Markenemblem untergebracht und schwenkt samt diesem nur heraus, wenn sie gebraucht wird. Dadurch ist sie witterungsgeschützt und verschmutzt nicht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der i30 nur mäßig ab. Besonders der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten C-Säulen stark eingeschränkt, die kleinen Dreiecksfenster bringen kaum Vorteile.

Zudem sind die Seitenscheiben hoch angeordnet und die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht vollständig versenken. Der Innenspiegel liefert ebenfalls nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Beim Rangieren helfen ab Werk Parksensoren am Heck. Gegen Aufpreis ist eine Rückfahrkamera (im Testfahrzeug) erhältlich. Das Park-Paket mit Parksensoren vorn und einem Einparkassistenten ist lediglich für die Premium-Ausstattungsvariante erhältlich.

**+** Niedrige, vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände sind dank der flachen Motorhaube gut erkennbar. Die Außenspiegel liefern ein ordentliches Bild des rückwärtigen Verkehrs. Der linke Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig, das Wischfeld ist groß. Dank des serienmäßigen LED-Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Serienmäßig ist der i30 Style mit Projektions-Halogenscheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonscheinwerfer (Abblend- und Fernlicht) mit Kurvenlichtfunktion erhältlich (im Testwagen). Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab, die Funktion ist abschaltbar.

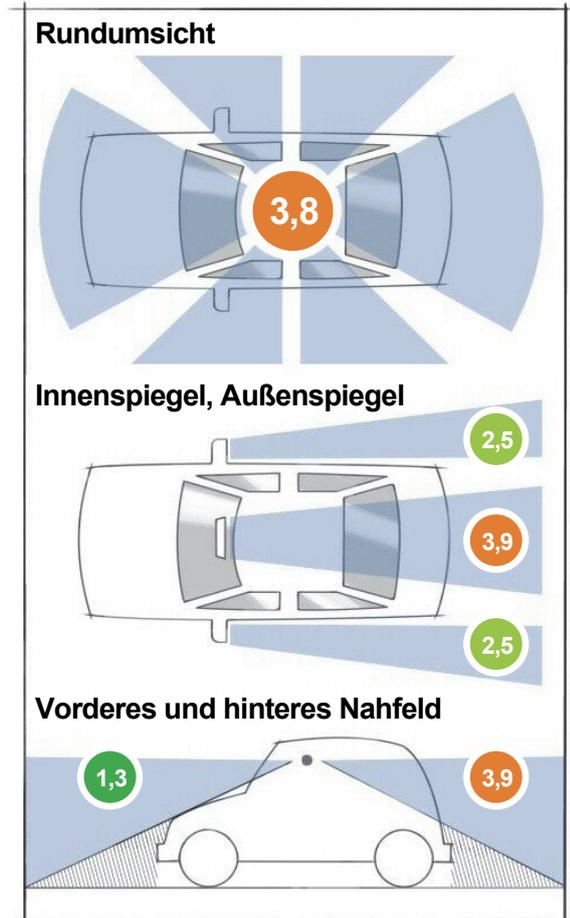
**-** Ordert man das Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion, entfällt das serienmäßige Abbiegelicht.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim i30 insgesamt recht bequem. Die Türschweller liegen angenehm tief, fallen aber sehr breit aus, sodass man einen großen Schritt machen muss. Die tiefe Sitzposition und die recht flach verlaufende A-Säule erschweren das Ein- und Aussteigen etwas. Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein-/Aussteigen helfen, sind über allen Türen vorhanden, nur nicht am Fahrerplatz. In den Fond gelangt man dank großer Türausschnitte bequem.

**+** Der i30 Style ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem "Smart-Key-System" ausgestattet. Dadurch kann der Schlüssel zum Öffnen in der Tasche bleiben, man muss zum Ent-/Verriegeln nur den Taster in der Fahrer- oder Beifahrertür betätigen. Die Seitenscheiben lassen sich mit der Funkfernbedienung jedoch weder öffnen noch schließen. Die Türfeststeller sind zufriedenstellend kräftig dimensioniert und halten die Türen an Steigungen meist zuverlässig offen. Vorn besitzen sie drei, hinten nur zwei Haltepositionen. Beim Aufschließen und Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer und in die Außenspiegel integrierte Lampen für eine kurze Zeit das Fahrzeugumfeld aus.

**-** Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless)



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.

## 3,2 Kofferraum-Volumen\*

Das gemessene Ladevolumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 290 Liter. Baut man diese aus, können bis unter das Dach 405 Liter verstaut werden. Dann lassen sich bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzfläche und -lehne um, passen bis zur Fensterunterkante 740 Liter in das Fahrzeug. Nutzt man das gesamte Volumen bis unter das Dach, stehen 1.180 Liter zur Verfügung.



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

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischem Taster entriegeln und leicht anheben. Zum Schließen gibt es zwei Griffmulden in der Innenverkleidung. Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,85 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, die Breite ist durchschnittlich. Das Ladegut muss zum Einladen recht weit angehoben werden, da die Ladekante knapp 74 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Beim Ausladen stört eine fast 16 Zentimeter hohe Stufe. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe sind an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichbar. Nach dem Umlegen der Rücksitzflächen und -lehnen ist der Ladeboden eben. Die Kofferraumbreite und -höhe fallen durchschnittlich aus.

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

## 3,4 Kofferraum-Variabilität

Der i30 weist mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzbank eine übliche Kofferraum-Variabilität auf. Allerdings ist der Klappmechanismus 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 zur Ladungssicherung stabile Zurrösen am Kofferraumboden verbaut.

– Damit nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen ein ebener Ladeboden entsteht, muss zuerst die Sitzfläche umgeklappt werden. Anschließend muss man, je nach Position der Vordersitze, die Kopfstützen abziehen (Halterungen in der Sitzfläche) und erst dann kann die Lehne umgeklappt werden.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Das Cockpit besitzt viele Bedienelemente, wodurch eine gewisse Orientierung nötig ist. Da die meisten Schalter aber benutzerfreundlich angeordnet sind, geht die Bedienung nach kurzer Eingewöhnungsphase recht leicht von der Hand. Die Sitze lassen sich mittels gut erreichbarer Einsteller manuell justieren, die fahrerseitige Lordosenstütze ist elektrisch einstellbar. Das Licht wird im Blinkerhebel und nicht über einen Drehschalter im Kombiinstrument aktiviert. Alternativ kann man die Steuerung aber auch dem beim Style serienmäßigen Lichtsensor überlassen.

Die Nebelleuchtschalter befinden sich ebenfalls im Lenkstockhebel - der Status wird deutlich im Kombiinstrument angezeigt. Die Schalterbeleuchtung fällt zufriedenstellend aus. Während alle Lenkradtasten und die Tasten in der Armaturentafel beleuchtet sind, müssen die Bedienelemente am Himmel, der Spiegeleinsteller und die Luftdüsen ohne Beleuchtung auskommen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, der Bereich dürfte aber etwas größer ausfallen. Die Pedale sind optimal positioniert, es fehlt aber ein Schutz am Bremspedal, um mit der Schuhsohle nicht darunter hängen zu bleiben. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher und damit näher am Lenkrad sein. Der Motorstart erfolgt über den beleuchteten Start/Stop-Knopf. 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 digital angezeigt. Der Fahrer wird gewarnt, wenn Türen oder die Heckklappe offen sind. Der Style ist ab Werk mit einem in der Intensität einstellbaren Regensensor ausgestattet, eine einstellbare Intervallschaltung gibt es aber nicht. Der Heckwischer besitzt 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. Alternativ lässt sich das Audiosystem auch mittels Lenkradtasten steuern. Die Position der serienmäßigen Klimaautomatik hat Hyundai gut gewählt. Die Bedieneinheit ist logisch aufgebaut und dadurch einfach zu steuern, weist aber zu viele Bedienelemente auf. Außerdem wären Drehräder zur Temperatureinstellung anstatt der Tippschalter die bessere Alternative. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit abgeschaltet, dies wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus. Und auch die Umluftfunktion wird automatisch abgeschaltet und ein Beschlagsensor verhindert Scheibenbeschlag. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über Lenkradtasten aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und einen früh eingreifenden Einklemmschutz. 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 in der Armablage 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.



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

---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Platzangebot fällt großzügig aus. Vorn finden Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,95 m genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit fällt dabei deutlich großzügiger aus. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich sehr üppig bemessen. Das Raumempfinden ist vorn angenehm.

---

## 2,1 Raumangebot hinten\*

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite fällt auch in der zweiten Sitzreihe großzügig aus - das Raumempfinden ist angenehm.

4,0

---

## Innenraum-Variabilität

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

2,3

---

## KOMFORT

2,3

---

### Federung

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung des i30 ist Hyundai gut gelungen. Unbeladen stellen lange Fahrbahnwellen den i30 vor keine großen Herausforderungen, wenn auch bei hohen Geschwindigkeiten eine Nachschwingtendenz erkennbar ist. Diese verstärkt sich bei voll beladenem Fahrzeug. Einzelne kurzweilige Unebenheiten filtert die Federung ordentlich. Mehrere aufeinanderfolgende Wellen regen den Hyundai zu leichtem Stuckern an - zu unbequem wird es nicht. Kleinere Einzelhindernisse und Querfugen werden ordentlich absorbiert, gröbere sind deutlicher im Innenraum spürbar. Kopfsteinpflaster überträgt sich bis auf das Lenkrad und lässt dieses deutlich vibrieren. Darüber hinaus macht es auch durch Wummern auf sich aufmerksam. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven zeigen sich nicht zu stark ausgeprägt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten wird ebenfalls ein guter Federungskomfort geboten.

2,2

---

### Sitze

Der Hyundai i30 Style ist serienmäßig mit Stoffpolsterung, manuell einstellbaren Sitzen und einer elektrisch in der Intensität justierbaren Lordosenstütze auf der Fahrerseite ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es Ledersitze und einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz (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 wenig 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.

2,4

---

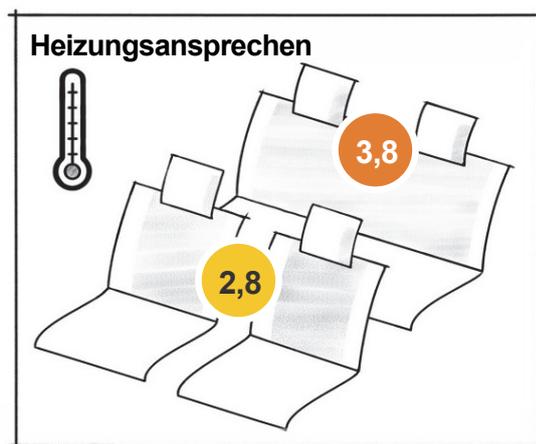
### Innengeräusch

⊕ Das Innenraumgeräusch fällt insgesamt nicht zu hoch aus. Der bei 130 km/h gemessene Pegel beträgt 68,9 dB(A). Wenn auch auf schlechten Untergründen gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen ist und die Karosserie auf Kopfsteinpflaster zum Dröhnen angeregt wird, fallen Fahrgeräusche insgesamt nicht zu negativ auf. Windgeräusche dringen nicht zu stark in den Innenraum, steigen jedoch mit höheren Geschwindigkeiten 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 mit einer Klimaautomatik ausgestattet. 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. Das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden, da man sich wohler fühlt, wenn die Füße warm sind. 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 dabei einzeln einstellbar. Die Umluftfunktion wird bei drohendem Scheibenbeschlag automatisch abgeschaltet. Neben den Vordersitzen ist auch das Lederlenkrad serienmäßig beheizbar, was im Winter sehr angenehm ist.



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

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen\*

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen schneidet der i30 1.6 CRDi blue in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe gut ab. Der 1,6-l-Turbodiesel leistet nun 100 kW/136 PS (bei 4.000 1/min), und das maximale Drehmoment von 300 Nm liegt bereits bei 1.750 1/min an. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Kompaktwagen in 6,1 Sekunden.

## 2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders ist insgesamt zufriedenstellend. Nach einem Kaltstart läuft der Motor recht rau. Es werden zwar nur recht feine Vibrationen bis auf das Lenkrad und die Pedale übertragen, diese sind aber über den gesamten Drehzahlbereich spürbar. Störendes Motorbrummen ist kaum wahrnehmbar, da die Automatik die Drehzahlbereiche, in denen dieses wahrnehmbar ist, weitgehend meidet. Wenn man den Motor ausdreht, neigt er zum Dröhnen.

## 1,6 Schaltung

Neben dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe ist optional das im Testwagen verbaute Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT) erhältlich.

⊕ Beim Losfahren reagiert das Getriebe etwas träge, ermöglicht dafür aber sanftes Anfahren. Auch beim Rangieren dauert es etwas, bis der Fahrstufenwechsel vollzogen ist, die Kriechfunktion ist aber feinfühlig. Während der Fahrt werden die Gänge schnell gewechselt, der Schaltvorgang könnte von der Elektronik allerdings zum Teil früher eingeleitet werden. Alternativ lassen sich die Gänge auch manuell am Wählhebel wechseln. Die aktuell eingelegte Fahrstufe wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Die Berganfahrhilfe vermeidet für kurze Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

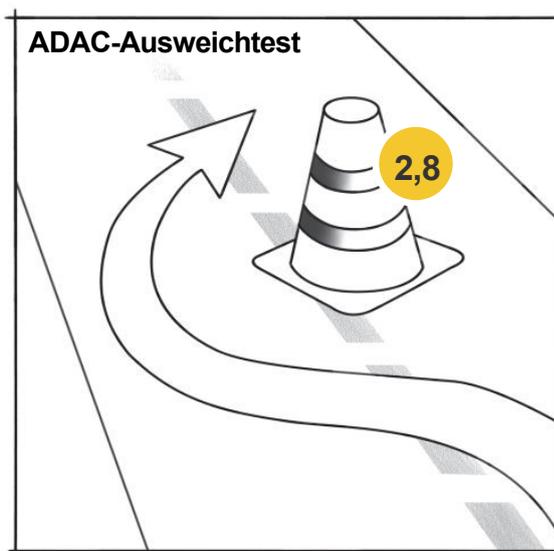
## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Gänge sind gut abgestuft, für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer der richtige Gang zur Verfügung. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen fallen gleichmäßig aus und passen zum Motor. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs recht lang gewählt. Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit rund 2.400 1/min.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Der i30 reagiert spontan auf plötzliche Lenkimpulse und stabilisiert sich bei Überlandgeschwindigkeiten schnell wieder. Bei höheren Geschwindigkeiten pendelt das Heck leicht nach, das Fahrzeug bleibt aber gut kontrollierbar. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt der i30 ein durchschnittliches Ergebnis ein. Durchfährt man den Parcours mit sanften Lenkmanövern, zeigt der Kompaktwagen ein tendenziell untersteuerndes Verhalten beim An- und Zurücklenken. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht aber ein Gegenpendler. Muss man ruckartig ausweichen, drängt der i30 bereits beim Anlenken 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 recht früh an. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Hyundai zwar mit dem Heck nach, bleibt aber auch dank des elektronischen Stabilitätsprogramms gut beherrschbar. Auf weniger griffiger Fahrbahn hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren.



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.

### 2,4 Lenkung\*

Der i30 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. Die Lenkübersetzung hat Hyundai zufriedenstellend direkt gewählt. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, braucht es rund drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m im Klassenvergleich recht groß aus.

⊕ Die Lenkung spricht gut auf Lenkbefehle an, beide Achsen bauen zügig Seitenführungskräfte auf. Obwohl der Hyundai mit der variablen Lenkunterstützung ausgestattet ist, wünscht man sich besonders um die Mittellage etwas mehr Rückmeldung - der Nullpunkt ist nicht optimal erfüllbar. Bei größeren Lenkwinkeln und höheren Geschwindigkeiten ist die Lenkpräzision gut. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig, besonders leichtgängig ist die Lenkung im Comfort-Modus.

## 1,7 Bremse

⊕ Bei den Bremswegmessungen kann der Hyundai überzeugen. Der Bremsweg beträgt aus 100 km/h 35,3 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact 5, der Größe 205/55 R16 91H). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist zufriedenstellend - der i30 drängt jedoch etwas mit dem Heck.

## 1,8 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

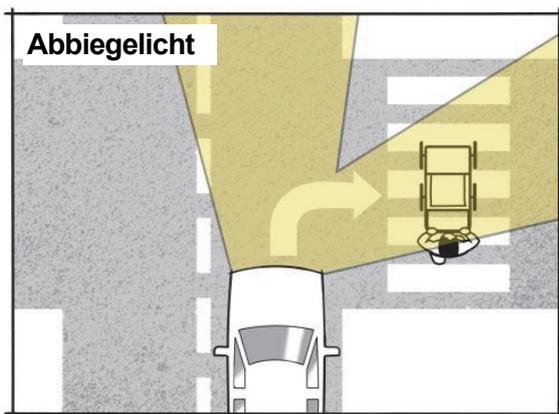
⊕ Der Hyundai ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet, der dem Fahrer hilft, das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Zum Serienumfang gehört auch das Abbiegelicht, das jedoch nicht mit dem optionalen Xenonlicht kombinierbar ist. Ordert man die Bi-Xenonscheinwerfer, schwenkt das Licht in Kurven mit. Reaktionsschnelles LED-Bremslicht gibt es ab der getesteten Ausstattungsvariante ab Werk. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord, es warnt den Fahrer, wenn ein Rad Luft verliert. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer gehört ab der Trend-Ausstattung zum Serienumfang. In den Vordertüren sind Rückstrahler, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer auf den offenen Zustand der Türen hinweisen. Ordert man das optionale Navigationssystem, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Hauptdisplay (Kartendarstellung) angezeigt. Das funktioniert aber nur auf Hauptverkehrswegen.

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

### 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

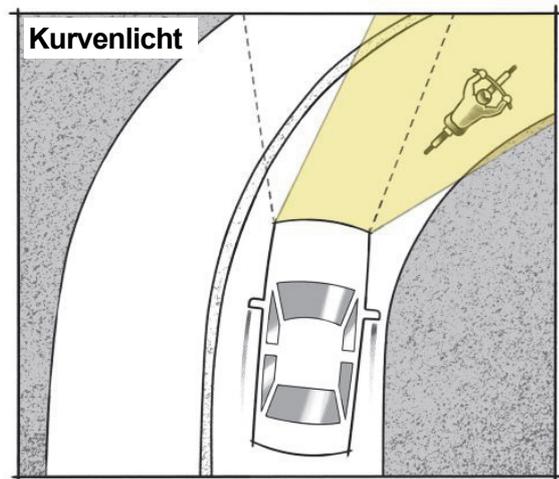
⊕ Im ADAC Crashtest (Test 05/2012) erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und insgesamt volle fünf Sterne. Serienmäßig gibt es Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn, durchgängige Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer. Darüber hinaus besitzen die Gurte vorn Gurtstraffer und Kraftbegrenzer. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen mit einer Körpergröße von knapp 1,95 m. Sie können in der Neigung eingestellt werden und liegen nah am Kopf, dadurch können sie optimal wirken. Im Fond reichen die Kopfstützen für Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m Größe.

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.**

Der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend. 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.

## 1,9 Kindersicherheit

**+** Im ADAC Crashtest erreicht der i30 90 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. 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. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber greift früh ein, wodurch das Verletzungsrisiko gering ist.

**-** Auf der Rückbank sind die Gurtranlenkpunkte ungünstig positioniert und durch das weiche Sitzpolster lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil montieren. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

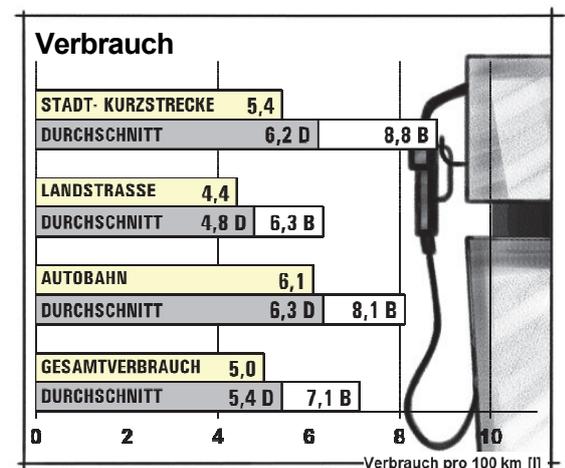
## 2,4 Fußgängerschutz

**+** Im 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.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

In diesem Kapitel schneidet der i30 1.6 CRDi blue Style DCT zufriedenstellend ab. Er erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 161 g/km 29 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,0 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Hyundai 5,4 l/100 km und außerorts 4,4 l/100 km. Auf der Autobahn konsumiert der Kompaktwagen 6,1 l/100 km.



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

## 1,5 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 1.6 CRDI blue DCT 45 von 50 Punkten. Zusammen mit dem Ergebnis aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel bringt es der Hyundai auf 74 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

---

## 3,4 AUTOKOSTEN

---

### 2,3 Betriebskosten\*

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

---

### 3,7 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.

---

### 4,4 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Grundpreis des Hyundai i30 1.6 CRDi blue Style DCT liegt im Klassenvergleich mit 25.750 Euro hoch. Die Serienausstattung hat dabei einen zufriedenstellenden Umfang. Für das adaptive Bi-Xenonlicht oder ein Navigationssystem samt Rückfahrkamera verlangt Hyundai jedoch Aufpreis. Sicherheitssteigernde Systeme wie eine Kollisionswarnung oder ein Notbremssystem sind für den Kompaktwagen erst gar nicht erhältlich.

---

### 3,9 Fixkosten\*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich eher hoch aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer beträgt 180 Euro. Zu dieser gesellen sich aufgrund ungünstiger Einstufungen (KH: 18; TK: 21; VK: 20) hohe Versicherungskosten.

---

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich 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 blue | 1.6 GDI blue Trend | 1.6 T GDI Turbo | 1.6 CRDi blue Classic | 1.6 CRDi blue Trend |
|-------------------------------------|----------|--------------------|-----------------|-----------------------|---------------------|
| Aufbau/Türen                        | SR/5     | SR/5               | SR/5            | SR/5                  | SR/5                |
| Zylinder/Hubraum [ccm]              | 4/1368   | 4/1591             | 4/1591          | 4/1582                | 4/1582              |
| Leistung [kW (PS)]                  | 74 (100) | 99 (135)           | 137 (186)       | 81 (110)              | 100 (136)           |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min      | 134/3500 | 164/4850           | 265/1500        | 280/1500              | 280/1500            |
| 0-100 km/h[s]                       | 12,7     | 9,9                | 8,0             | 10,6                  | 10,2                |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]        | 183      | 195                | 219             | 189                   | 197                 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,6   S  | 5,3   S            | 7,3   S         | 3,6   D               | 3,8   D             |
| CO2 [g/km]                          | 129      | 123                | 169             | 94                    | 99                  |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK       | 17/20/17 | 18/22/17           | 18/24/21        | 18/19/21              | 18/20/21            |
| Steuer pro Jahr [Euro]              | 96       | 88                 | 180             | 152                   | 160                 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]      | 465      | 566                | 675             | 478                   | 540                 |
| Preis [Euro]                        | 16.130   | 20.880             | 24.350          | 19.350                | 22.280              |

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 GR = Van

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 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 Euro6         |
| Hubraum  | 1582 ccm                       |
| Leistung                                       | 100 kW (136 PS)                |
| bei  | 4000 1/min                     |
| Maximales Drehmoment                           | 300 Nm                         |
| bei  | 1750 1/min                     |
| Kraftübertragung                               | Frontantrieb                   |
| Getriebe                                       | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Reifengröße (Serie)                            | 205/55R16                      |
| Reifengröße (Testwagen)                        | <b>205/55R16H</b>              |
| Bremsen vorne/hinten                           | Scheibe/Scheibe                |
| Wendekreis links/rechts                        | <b>11,35/11,4 m</b>            |
| Höchstgeschwindigkeit                          | 200 km/h                       |
| Beschleunigung 0-100 km/h                      | 10,6 s                         |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)    | <b>6,1 s</b>                   |
| Bremsweg aus 100 km/h                          | <b>35,3 m</b>                  |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe          | 4,2 l                          |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)      | <b>5,0 l</b>                   |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB        | <b>5,4/4,4/6,1 l</b>           |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe      | 109 g/km                       |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)            | <b>161 g/km</b>                |
| Innengeräusch 130 km/h                         | <b>68,9 dB(A)</b>              |
| Länge/Breite/Höhe                              | 4300/1780/1465 mm              |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | <b>2045 mm</b>                 |
| Leergewicht/Zuladung                           | <b>1415 kg/525 kg</b>          |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt              | <b>290 l/740 l</b>             |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                | 650 kg/1500 kg                 |
| Dachlast                                       | 80 kg                          |
| Tankinhalt                                     | 53 l                           |
| Reichweite                                     | <b>1060 km</b>                 |
| Garantie                                       | 5 Jahre                        |
| Rostgarantie                                   | 12 Jahre                       |
| ADAC-Testwerte fett                            |                                |

## KOSTEN

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten             | <b>80 Euro</b>  |
| Monatliche Werkstattkosten            | <b>61 Euro</b>  |
| Monatliche Fixkosten                  | <b>111 Euro</b> |
| Monatlicher Wertverlust               | <b>356 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten               | <b>608 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK     | 18/20/21        |
| Grundpreis                            | 25.750 Euro     |

## NOTENSKALA

|  |           |   |           |
|--|-----------|---|-----------|
| <span style="color: green;">●</span> Sehr gut      | 0,6 – 1,5 | <span style="color: orange;">●</span> Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
| <span style="color: lightgreen;">●</span> Gut      | 1,6 – 2,5 | <span style="color: red;">●</span> Mangelhaft     | 4,6 – 5,5 |
| <span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend | 2,6 – 3,5 |   |           |

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Abbieglicht (entfällt mit Bi-Xenon)    | Serie                   |
| Automatikgetriebe (DCT)                | 1.750 Euro <sup>o</sup> |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie                   |
| Knieairbag (Fahrer)                    | Serie                   |
| Kollisionswarnung                      | nicht erhältlich        |
| Kurvenlicht (Bi-Xenonscheinwerfer)     | 1.150 Euro <sup>o</sup> |
| LED-Bremsleuchten                      | Serie                   |
| Regen- und Lichtsensor                 | Serie                   |
| Reifendruckkontrolle                   | Serie                   |
| Spurassistent                          | nicht erhältlich        |
| Tempomat (inkl. Speedlimiter)          | Serie                   |
| Totwinkelassistent                     | nicht erhältlich        |
| Xenonlicht                             | 1.150 Euro <sup>o</sup> |

### INNEN

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten               | Serie/nicht erhältlich  |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten         | Serie                   |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten    | Serie                   |
| Innenspiegel, automatisch abblendend     | Serie                   |
| Klimaautomatik                           | Serie                   |
| Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera) | 1.300 Euro <sup>o</sup> |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar       | Serie                   |

### AUSSEN

|                                      |                       |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung                     | nicht erhältlich      |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie                 |
| Einparkhilfe hinten                  | Serie                 |
| Einparkhilfe vorne                   | nicht erhältlich      |
| Lackierung Metallic                  | 590 Euro <sup>o</sup> |
| Panorama-Glasedach                   | 1.200 Euro            |

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen