



Hyundai i30 Kombi 1.6 CRDi Premium

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (100kW / 136PS)

Auch in der dritten Generation bietet Hyundai den i30 als praktischen Kombi an. Dieser besitzt den gleichen Radstand wie der Kompakte, ist aber rund 25 cm länger. Dieses Plus an Länge kommt dem Ladeabteil zugute, das bis zu 1.325 Liter fasst. Um den Nutzen des Abteils zu steigern, sollte man zudem das optionale Gepäckraumordnungssystem ordern. Es beinhaltet einen Teleskopträger samt Fixierungsbändern, der dank des Schienensystems verschiebbar ist und zur Ladungssicherung dient. Ein Gepäckraumtrennnetz und eine Dachreling sind bei der getesteten Ausstattungsvariante Premium serienmäßig an Bord. Unter der Haube des Testwagens steckte der stärkere der beiden erhältlichen 1.6er-Diesels. Der Vierzylinder leistet 136 PS und sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Der Verbrauch im ADAC EcoTest liegt bei 5,4 l/100 km, die Schadstoffe sind mit Ausnahme der erhöhten NOx-Emissionen im Autobahnzyklus im grünen Bereich. Ein wirksames SCR-System könnte für ein noch besseres Ergebnis sorgen. Unbedingt nachbessern sollte Hyundai bei der Geräuschdämmung des Selbstzünders. Unterhalb von 1.500 Umdrehungen pro Minute entwickelt der Motor ein unangenehmes Dröhngeräusch, das von den Insassen als sehr störend empfunden wird. Abgesehen davon kann der i30 Kombi mit einer soliden Verarbeitungsqualität, einfacher Bedienbarkeit, fünfjähriger Fahrzeuggarantie und der umfangreichen Serienausstattung punkten. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Tipo Kombi, Ford Focus Turnier, KIA Ceed Sportswagon, Peugeot 308 SW, SEAT Leon ST, VW Golf Variant.








- + großer Kofferraum, umfangreiche Komfortausstattung, viele Assistenzsysteme Serie, einfache Bedienbarkeit
- starkes Motordröhnen bei niedrigen Touren, kein Fehlbetankungsschutz, ACC nicht erhältlich für Schalter

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,1
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

⊕ Hyundai hat sowohl die Karosserie als auch den Innenraum des neuen i30 Kombi sorgfältig gefertigt und die Verarbeitung im Vergleich zum Vorgänger verbessert. So sind die Türen beispielsweise einteilig und die Fensterrahmen nicht mehr an den Ecken unschön geschweißt. Insgesamt erlaubt sich Hyundai nur kleine Schwächen. Zwar präsentiert sich das Interieur optisch

ansprechend, einige Verkleidungen bestehen aber aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff - vor allem wenn sie nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen.

⊖ Der Verzicht auf eine Gasdruckfeder für die Motorhaube passt nicht zum guten Gesamteindruck.

3,1 Alltagstauglichkeit

Im i30 Kombi ist ein 50 l Tank verbaut - auf Basis des Eco-Test-Verbrauchs sind mit dem Diesellaggregat damit Reichweiten von rund 925 km möglich. Mit einem Wendekreis von 11,3 m und einer Fahrzeugbreite von 2,04 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der i30 Kombi durchschnittliche City-Eigenschaften. Die erlaubte Zuladung fällt mit 465 kg ebenso praxistauglich aus wie die zulässige Dachlast von 80 kg - beim Kombi gibt es eine Reling serienmäßig.

⊖ Der i30 kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen fehlt. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Ein Reserverad sowie Bordwerkzeug und Wagenheber sind auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

2,7 Licht und Sicht

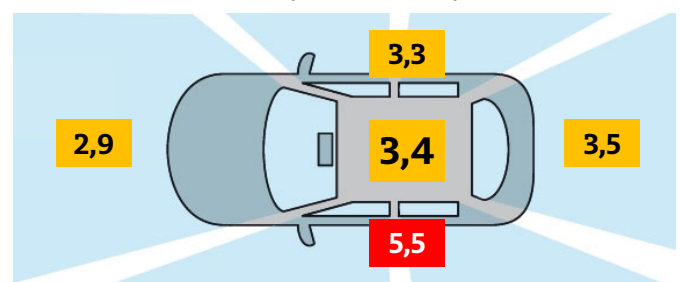
Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Kombi im Vergleich zum Kompakten etwas besser ab. Dafür maßgeblich sind die größeren Fensterflächen am Heck. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug dennoch nur akzeptabel wahrnehmen.

⊕ Während vier der fünf Ausstattungsvarianten serienmäßig nur mit Halogenscheinwerfern ausgestattet sind, sind beim getesteten Premium ab Werk Voll-LED-Scheinwerfer verbaut. Diese erhellen die Fahrbahn zwar recht gut, die Ausleuchtung ist aber etwas inhomogen. Ein

zusätzliches Abbiegelicht und ein simpler Fernlicht-assistent, der das Fernlicht auf- und abblendet und nicht die anderen Verkehrsteilnehmer ausschattiert, sind wiederum bei allen Ausstattungsvarianten Serie. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab.

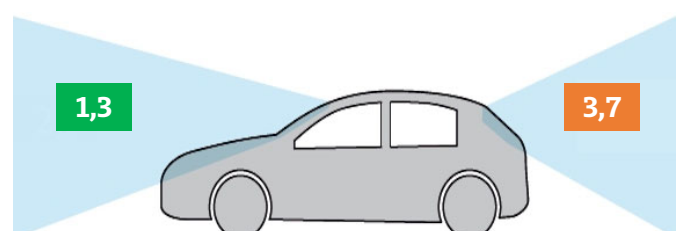
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sichtverhältnisse nach hinten sind zwar besser als bei der Limousine, trotzdem schränken die breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen die Sicht erheblich ein.

Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Beim Premium sind ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera verbaut.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Premium ist ab Werk mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Die Türen öffnen weit und die Schweller sind angenehm niedrig positioniert, dennoch wird der Einstiegskomfort durch die Breite des Schwellers sowie die schräg verlaufende A-Säule vorn etwas geschmälert. Hinten stört vor allem der geringe Platzbedarf im Fußraum. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz.

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Die Karosserie des Kombis gleicht fast bis zur C-Säule der des Kompakten und spielt erst dahinter seine Vorteile aus. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung beträgt das Ladevolumen 405 Liter und bis unter das Dach lassen sich bei aufgestellter Rückbank 575 Liter verstauen. Das entspricht etwa elf Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen bis zur Scheibenkante gemessen auf 795 und bis unter das Dach auf 1.325 Liter.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich nur manuell öffnen, eine elektrische Öffnung ist nicht erhältlich. Die Heckklappe könnte etwas weiter öffnen, nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m können aufrecht darunter stehen. Die Ladeöffnung selbst ist recht großzügig dimensioniert.

⊕ Das Ein- bzw. Ausladen gelingt beim Kombi gut, da sich die Ladekante nur 63 cm über der Fahrbahn befindet

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich von vorn und ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Bei Unachtsamkeit können dabei allerdings die Gurte beim Zurückklappen eingeklemmt und beschädigt werden.

⊕ Zur Ladungssicherung gibt es optional ein verschiebbares Schienensystem sowie serienmäßige Zurrösen am Kofferraumboden. Kleinere Gegenstände

⊖ Die Fahrtrichtungsanzeige lässt sich bei eingeschalteter Warnblinkanlage nicht aktivieren, dazu muss der Warnblinker erst ausgeschaltet werden. Bei hohen Geschwindigkeiten rubbeln die Scheibenwischer und der rechte obere Teil der Windschutzscheibe bleibt ungewischt.

⊕ Beim Auf-/Abschließen beleuchten serienmäßig die Hauptscheinwerfer sowie Lampen in den Türgriffen und den Außenspiegeln das Fahrzeugumfeld.

⊖ Das Keyless-System ist nicht deaktivierbar und verfügt darüber hinaus über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann per simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit 405 l Volumen bietet der Kofferraum des Hyundai ordentlich Platz für das Gepäck.

und eben zum Ladeboden innen ist. Die Ladeöffnung selbst ist praxistauglich dimensioniert. Zudem ist das Ladeabteil beim Kombi mit zwei Lampen ausreichend beleuchtet.

können unter dem Kofferraumboden sowie je in einem kleineren Fach links und rechts am Boden verstaut werden. Zudem gibt es Taschenhaken. Den Transport langer Gegenstände erleichtert die serienmäßige Durchladelupe, auch wenn diese klein ausfällt. Ein Sicherheitsnetz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt, gibt es beim Kombi ab Werk.

2,6 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden und der Schalthebel liegt gut zur Hand, wenn auch etwas tief. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es fehlt aber ein Unterrutschschutz an der rechten Seite des Bremspedals. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist.

Das Kombiinstrument ist klar gezeichnet und der Hauptbildschirm liegt weit oben, gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Hyundai denkt an die Fahrsicherheit: Fahrzeugeinstellungen im Menü sind während der Fahrt nicht möglich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik an allen Fenstern.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Ein DAB-Radio mit fünf Zoll großem Touchscreen, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und sowohl eine USB- als auch AUX-Schnittstelle gibt es beim Premium serienmäßig. Genauso eine kabellose Lademöglichkeit des Smartphones (induktiv) und eine 12-Volt-Steckdose im

2,2 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe schenken sich die Schräghecklimousine und der Kombi nichts, sowohl die Kopf- als auch die Beinfreiheit sind enorm: Fahrer bis zu einer Größe von 2,0 Meter finden problemlos Platz. Das Raumempfinden fällt dennoch aufgrund der durch-

3,1 Raumangebot hinten

Im Fond bietet der Kombi einen Hauch mehr Kopffreiheit als der Kompakte. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit aber auch hier nur noch für Insassen bis zu einer Körpergröße von rund 1,80 m. Hinten wird das Raumempfinden durch die hohe Seitenlinie und die schmalen Seitenfenster etwas eingeschränkt.

Das Klimabedienteil ist tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weit von der Fahrbahn abgewendet werden muss.



Der i30 gefällt durch eine ordentliche Verarbeitung und weitgehend funktionelle Handhabung. Lediglich die zu tiefe Anordnung des Bedienteils der Klimaanlage und einige kratzempfindliche Kunststoffteile trüben etwas den sonst guten Eindruck.

Kofferraum. Ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsdaten, DAB+ und Android Auto bzw. Apple Carplay bekommt man gegen Aufpreis.

⊖ Ein CD-Player ist für den i30 nicht lieferbar.

schnittlichen Innenbreite und der breiten Mittelkonsole nur mittelprächtig aus.



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

3,4 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden nicht angeboten und die Rückbank ist fest verbaut. Sie lässt sich weder verschieben noch ist die Lehnenneigung justierbar.

Ablagen gibt es vorn in ausreichender Anzahl. Die Becherhalter sind aber nicht optimal nutzbar, da die Auflage der

Mittelarmlehne einen davon verdeckt, wenn sie nach vorn geschoben ist. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist weder abschließbar noch klimatisiert.

Im Fond gibt es nur kleine Türfächer und an den Lehnen der Vordersitze anstatt geschlossener Taschen nur Netze.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Der Federungskomfort ist insgesamt zufriedenstellend, das Fahrwerk spricht aber vor allem bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas hölzern und poltrig an. Kopfsteinpflaster dringt deutlich in den Innenraum durch und

bringt auch das Lenkrad zum Schütteln. Bei höheren Geschwindigkeiten ist das Federungsansprechen etwas ausgewogener, eine gewisse Stuckerneigung aber bleibt.

2,5 Sitze

Beim i30 Kombi Premium verfügen beide Vordersitze über eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Ordert man das Leder-Paket, gibt es für den Fahrersitz eine elektrische Sitzverstellung samt einer Memory-Funktion.

Die Rückbank ist auf den Außenplätzen nur durchschnittlich geformt. Die harte Lehne drückt etwas im Lendenbereich und besitzt wenig Kontur, weshalb der Seitenhalt nur akzeptabel ist. Die Sitzfläche zeigt sich zufriedenstellend

ausgeformt. Dank des angenehmen Kniewinkels geht die Sitzposition in Ordnung.

⊕ Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten dank guter Kontur auch einen festen Seitenhalt. Die Sitzposition ist vorn angenehm, allerdings lässt sich die Mittelarmlehne nur längs- und nicht zusätzlich noch in der Höhe einstellen.

⊖ Der Fondmittelsitz ist unbequem und nur für kurze Strecken zumutbar.

3,7 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im i30 Kombi ist insgesamt durchschnittlich. Der bei Tempo 130 gemessene Geräuschpegel beträgt 69,7 dB(A).

⊖ Der Dieselmotor neigt im Drehzahlbereich unterhalb von 1.500 Touren zum starken Dröhnen - der Bereich, in

dem man sich mit einem Diesel leider oftmals aufhält. Die Räder erzeugen bei höheren Geschwindigkeiten gut vernehmbare Abrollgeräusche und die Achsen neigen gelegentlich zum Poltern.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der i30 Kombi Premium ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dank Feuchtigkeitssensor deaktiviert die Anlage automatisch die Umluftfunktion, wenn Scheibenbeschlag droht. Zur besseren Klimatisierung des Fonds gibt es Mittel- ausströmer und Düsen unter den Vordersitzen.

Zu den weiteren Annehmlichkeiten gehören die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung - beides gibt es aber nur ab der Ausstattungsvariante Style serienmäßig. Ordert man die optionalen Ledersitze, sind die Vordersitze sogar belüftet. Abgedunkelte Scheiben im Fond gibt es ab dem Style.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der 136 PS starke Vierzylinderdiesel sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Im Vergleich zu den meisten Konkurrenzmotoren ist das Hyundai-Aggregat mit einem maximalen Drehmoment von 280 Nm allerdings etwas schwach auf der Brust.

Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Koreaner in zügigen 6,3 s, bei den Elastizitätsmessungen schneidet der i30 ebenfalls gut ab.

Hyundai gibt den Sprint auf 100 km/h mit 10,5 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 198 km/h an.

⊖ Schwächen zeigt der Motor beim Anfahrverhalten. Der gewünschte Gasbefehl wird verzögert angenommen und bei niedrigen Drehzahlen der Ladedruck spät aufgebaut. Folge: Die Beschleunigung im zweiten Gang von 15 auf 30 km/h dauert 3,1 Sekunden, das macht das Einfädeln in den fließenden Verkehr unentspannt.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Vibrationen des Vierzylinder-Selbstzünders sind ordentlich entkoppelt, im Lenkrad und Fußraum aber dennoch spürbar.

Der Motor entwickelt oberhalb von 1.500 Umdrehungen ordentlich Schub und gibt seine Leistung harmonisch ab. Oberhalb von 3.500 Umdrehungen geht im allerdings allmählich die Puste aus und man schaltet besser einen Gang hoch.

⊖ Der Diesel entwickelt unterhalb von 1.500 Umdrehungen pro Minute ein störendes Dröhnen. Dies hat zur Folge, dass man den Motor oftmals einen Gang niedriger fährt als es die Ganganzeige vorgibt.

2,3 Schaltung/Getriebe

Die Schaltwege fallen durchschnittlich aus, allerdings könnten sich die Gänge etwas geschmeidiger einlegen lassen. Besonders wenn es schnell gehen soll, haken die Gänge leicht.

Die Ganganschlüsse passen, Hyundai hat aber zugunsten der Fahrleistungen die Gesamtübersetzung für einen Diesel recht kurz gewählt: Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit rund 2.500 1/min.

⊕ Die lastabhängige Schaltpunktempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Fahrzustand einen möglichst sparsamen Gang zu wählen. Die aktivierte Autohold-Funktion hindert den i30 Kombi zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen und öffnet die Bremse beim erneuten Anfahren wieder automatisch.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des i30 Kombi überzeugen weitgehend, etwas Kritik gibt es aber: So beeinflussen Fahrbahnverwerfungen und Einzelhindernisse die Richtungsstabilität leicht und die Traktionskontrolle regelt sehr grob. Im Falle eines Eingriffs wird die Antriebskraft lange zurückgehalten, ehe der i30 wieder beschleunigt - das fühlt sich unsensibel und wenig souverän an.

Während die Vorderachse spontan den Lenkwunsch des Fahrers umsetzt, braucht die Hinterachse etwas, ehe Sei-

tenführungskräfte vollständig übertragen werden. Im Ausweichtest drängt das Heck des Kombis stark nach dem ersten Anlenken und auch beim Gegenlenken besitzt der Hyundai ordentlich Schwimmwinkel. Das ESP regelt zwar im Bedarfsfall, sodass ein Schleudern vermieden wird, der Koreaner lässt sich aber nicht sehr präzise durch den Parcours manövrieren. Auch zeigt sich das Heck bei Lastwechseln und Bremsimpulsen in Kurven agil und sorgt im Grenzbereich für eine gewisse Unruhe im Fahrzeug.

2,6 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und zentriert auch ordentlich, allerdings fühlt sich die Lenkung etwas teigig an. Die Zielgenauigkeit ist prinzipiell gut, gelegentlich sind aber Lenkkorrekturen nötig. Das Lenkmoment dürfte besonders aus der Mittellage heraus etwas höher liegen, der Momentenverlauf ist aber angenehm gleichmäßig. Der Drive Mode, der eine in drei Modi einstellbare Lenkungscharakteristik erlaubt, ist nur bei Fahrzeugen mit Doppelkupplungsgetriebe an Bord. Der Agilität kommt auch die direkte Übersetzung zugute: Von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen.

2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Bremswirkung ist gut, der i30 kommt nach einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 33,8 m zum Stehen.

2,1 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen trumpft der i30 mit zahlreichen weiteren Assistenten auf - beim Premium sind viele sogar serienmäßig an Bord. Neben der Geschwindigkeitsregelung samt -begrenzer ist auch ein Notbremsassistent mit City-Funktion ab Werk an Bord. Im Falle einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit hoher Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Zum Serienumfang gehören auch der aktive Spurhalteassistent, ein Müdigkeitswarner, sowie ein Totwinkelassistent samt Querverkehrserkennung, die beim Rückwärtsfahren warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich nähern und ein Zusammenstoß droht. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist optional zu haben. Das Reifendruckkontrollsystem zeigt die Drücke der Reifen einzeln im Kombiinstrument an.

⊖ Die adaptive Geschwindigkeitsregelung ist nur in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest 2017 erreicht die Schräghecklimousine beim Insassenschutz 88 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne - der Kombi sollte ähnlich abschneiden. Sieben Airbags

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

sowie Gurtstraffer und -kraftbegrenzer vorn und auf den äußeren Fondplätzen sorgen für einen guten Schutz. Vorn lassen sich die Kopfstützen für den Fahrer bis zu einer Größe von über 1,90 m herausziehen.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,70 m guten Schutz - speziell beim Kombi sollten sich diese weiter herausziehen lassen. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dadurch bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar.

2,6 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erreicht der i30 84 Prozent der möglichen Punkte.

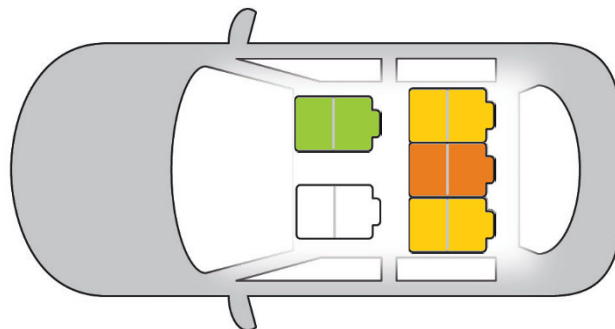
Auf den Fondaußenplätzen können Kindersitze mit den Gurten nur umständlich montiert werden, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig unter dem Polster verbaut sind.

⊕ Dank Beifahrerairbagdeaktivierung können auch vorn rechts Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten lagestabil befestigt werden - Isofix ist hier nicht erhältlich. Mit Isofix (samt Ankerhaken und i-Size-Kennung) ist eine problemlose und lagestabile Kindersitzmontage auf den Fondaußenplätzen möglich.

⊖ Der Fondmittelplatz eignet sich nicht zur Kindersitzmontage mit den Gurten. Verwendet man hinten eine platznehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,5 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest kommt der i30 nur auf 64 Prozent der möglichen Punkte. Vor allem der Scheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Der Hyundai ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem Notbremssystem samt Fußgängererkennung ausgestattet, das das Risiko eines Zusammenstoßes reduziert.

3,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2

Im EcoTest schneidet der Vierzylinder-Turbodiesel mit einer CO₂-Bilanz von 171 g/km durchschnittlich ab - er erhält nur 26 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Litern auf 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der i30 Kombi 5,1 l/100 km. Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 5,0 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,3 l/100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,5 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel erreicht der i30 Kombi befriedigende 25 Punkte. Während die übrigen Schadstoffe niedrig sind, steigt der NOx-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus

stark an. Zusammen mit den Punkten aus dem Verbrauchskapitel bringt es der Hyundai auf 51 von 110 möglichen Punkten und damit zu drei Sternen.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Hyundai verlangt für den i30 Kombi in der Topausstattung Premium mit dem stärksten Diesel unter der Haube 30.250 Euro. Von einem Billiganbieter ist Hyundai damit inzwischen weit entfernt, allerdings ist die Qualität der Fahrzeuge mittlerweile auf Augenhöhe mit der deutschen Konkurrenz. Und im Gegensatz zu den heimischen Herstellern verwöhnen die Koreaner mit einer nahezu Vollausrüstung. Neben einem Notbremsystem, Spurhalteassistent, Totwinkelwarner und den LED-

Scheinwerfern sind auch Annehmlichkeiten wie Sitz- und Lenkradheizung, Rückfahrkamera, DAB-Empfang und schlüsselloses Zugangssystem serienmäßig an Bord. Zum Service muss der Hyundai alle 15.000 km oder zwölf Monate. Das zeitliche Intervall ist vor allem für Wenigfahrer von Nachteil. Hyundai gewährt eine Fahrzeuggarantie von fünf Jahren, ebenfalls fünf Jahre auf den Lack und 12 Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 Pure	1.0 T-GDI Select	1.4 T-GDI Trend	1.6 CRDi Select	1.6 CRDi Trend
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	3/998	4/1353	4/1582	4/1582
Leistung [kW (PS)]	73 (100)	88 (120)	103 (140)	81 (110)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	134/4000	171/1500	242/1500	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	12,9	11,4	9,2	11,3	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	188	208	188	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 S	4,9 S	5,5 S	3,7 D	3,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	131	115	129	96	102
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/20	16/23/20	16/23/20	16/23/21	16/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	100	60	96	154	166
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	492	522	588	519	577
Preis [Euro]	18.450	20.850	23.500	23.150	25.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	1.582 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Verbrauch pro 100 km	3,9 l
CO ₂ -Ausstoß	102 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,23 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.585/1.795/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.385/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	602/1.650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nošovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3. Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,9/11,9/17,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,9/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,1/5,0/6,3 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	143 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.435/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/795/1.325 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	80 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	351 Euro
Monatliche Gesamtkosten	613 Euro		
Steuer pro Jahr	166 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/21		
Basispreis i30 Kombi 1.6 CRDi Premium	30.250 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.881 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	750 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (im Paket)	750 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: April 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl