



Hyundai i30 1.4 T-GDI Premium

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Der neue i30 - der Hersteller bewirbt selbstbewusst die dritte Generation seines Kompaktwagens als den "kompletesten Hyundai aller Zeiten". Der neue i30 zeigt sich akkurat verarbeitet, und das Interieur erstrahlt in neuer und optisch ansprechender Form - wenn auch die verwendeten Kunststoffe teilweise billig wirken. Das Cockpit besitzt nun einen "aufgesetzten" berührungsempfindlichen Hauptbildschirm und die einzelnen Bedieneinheiten sind klar getrennt und übersichtlich aufgebaut - ein deutliches Plus an Ergonomie im Vergleich zum Vorgänger. Zugelegt hat der i30 auch bei der Sicherheitsausstattung. Bereits ab Werk sind ein City-Notbremssystem, ein Müdigkeits- und Spurhalteassistent verbaut. Entscheidet man sich für die höchste Ausstattungsvariante, gehören sogar ein Notbremssystem samt Fußgängererkennung sowie Voll-LED-Scheinwerfer zum Serienumfang. Darüber hinaus spendiert Hyundai dem i30 einen neu entwickelten 1,4-l-Turbobenziner, der im EcoTest durchschnittlich 6,6 Liter Super auf 100 km konsumiert. Bei den Fahrleistungsmessungen gibt das Aggregat ein gutes Bild ab, kann insgesamt mit seinem trägen Ansprechverhalten aber nicht überzeugen. Motor- und Kupplungsabstimmung sind nicht gut gelungen, der Motor neigt beim Anfahren oft zum Absterben. Davon abgesehen sind die Fahreigenschaften, sowohl was Fahrsicherheit als auch -dynamik angeht, gut gelungen. Allerdings hat das runde Gesamtpaket auch einen stolzen Preis: für den Testwagen verlangt Hyundai mindestens 26.450 Euro. **Konkurrenten:** u. a.: Alfa Romeo Giulietta, Audi A3, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, VW Golf.

- + gutes Platzangebot vorn, sichere Fahreigenschaften, kurze Bremswege, viele Assistenzsysteme Serie
- mäßiges Motoransprechverhalten, recht hoher Kraftstoffverbrauch, hohes Innenengeräusch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

⊕ Hyundai hat sowohl die Karosserie als auch den Innenraum des neuen i30 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. Während sich das Interieur optisch

ansprechend präsentiert, bestehen einige Verkleidungen 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.

3,2 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von 11,2 m und einer Fahrzeugbreite von 2,04 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der i30 durchschnittliche City-Eigenschaften. Die zulässige Zuladung fällt mit 475 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast von 80 kg. Mit einer Tankfüllung von 50 l können auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Strecken bis 755 kg zurückgelegt werden.

⊖ 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

Aufgrund der tendenziell niedrigen Sitzposition lässt sich das umliegende Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich überblicken. Den Blick nach draußen schränken vor allem die breiten C-/D-Säulen stark ein - das kleine Dreiecksfenster dazwischen bringt kaum Vorteile. Zudem lassen sich

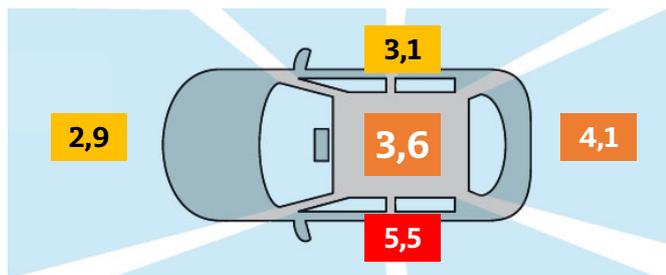
niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schlecht erkennen, da die Heckpartie hoch gestaltet ist.

⊕ Während vier der fünf Ausstattungsvarianten serienmäßig nur mit Halogenscheinwerfern ausgestattet sind, sind beim getesteten Premium ab Werk Voll-LED-Scheinwerfer verbaut. Diese besitzen ein zusätzliches Abbiegelicht und einen simplen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht auf- und abblendet und nicht die anderen Verkehrsteilnehmer ausschattiert.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

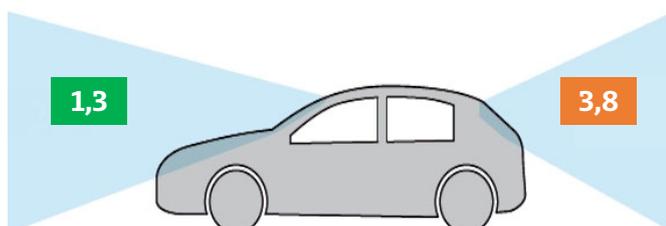
Rundumsicht

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 breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Immerhin sind die Kopfstützen im Fond teilversenkbar.

Beim Premium sind ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera verbaut.

⊖ Die Fahrriichtungsanzeige lässt sich bei eingeschalteter Warnblinkanlage nicht aktivieren, dazu muss

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 Fuß-

raum. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz.

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

3,0 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung finden im Kofferraum 330 Liter Platz und bis unter das Dach können bei aufgestellter Rückbank 405 Liter verstaut werden, wenn der variable Kofferraumboden sich in unterer Stellung befindet. Das entspricht etwa sieben Getränkeboxen. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen bis zur Scheibenkante gemessen auf 685 und bis unter das Dach auf 1.100 Liter.



Mit 330 l Volumen befindet sich die Größe des Kofferraums auf Klassenniveau.

über diesem. Befindet sich der Boden in unterer Position, steigt die Stufe sogar auf knapp 20 cm an.

⊖ Großgewachsene können sich bei Unachtsamkeit den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen. Das Ladeabteil wird mit einer Lampe nur spärlich beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich nur manuell öffnen, eine elektrische Heckklappenöffnung 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.

Störend beim Be- und Entladen ist die hohe Ladekante. Sie liegt 75 cm über der Fahrbahn und trotz des verstellbaren Kofferraumbodens noch mindestens zehn Zentimeter

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich von vorn und ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Bei Unachtsamkeit können dabei allerdings die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Kleine Utensilien können entweder unter dem Kofferraumboden oder in je einer

Mulde links und rechts im Kofferraum untergebracht werden. Für langes Ladegut gibt es zwar eine Luke in der Rücksitzlehne, diese fällt aber klein aus.

⊖ Ein Sicherungsnetz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt, ist für den i30 nicht erhältlich.

2,5 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 Schutz an der Unterseite des Bremspedals, damit man nicht daran hängen bleibt. 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 Radio mit 5 Zoll 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 V-Steckdose im Kofferraum. Ein

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Sowohl die Kopf- als auch die Beinfreiheit fallen in der ersten Sitzreihe enorm aus - Fahrer bis zu einer Größe von 2,0 m finden problemlos Platz. Das Raumempfinden fällt dennoch aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite und der wuchtigen Mittelkonsole nur mittelpträchtig aus.

3,2 Raumangebot hinten

Im Fond ist das Platzangebot deutlich eingeschränkter. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit nur noch für Passagiere bis zu einer Körpergröße von rund 1,80 m. Die Kopffreiheit würde für Mitfahrer bis 1,90 m ausreichen. Hinten wird das Raumempfinden durch die hohe Seitenlinie und die schmalen Seitenfenster eingeschränkt.

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



Das Verarbeitungsniveau im Innenraum passt, die verwendeten Materialien machen aber nicht immer einen wertigen Eindruck. Die Bedienung des Fahrerplatzes gibt keine Rätsel auf, lediglich die zu tiefe Anordnung der Klimaanlage trübt den sonst guten Eindruck.

Navigationssystem samt Live Services, digitalem Empfang (DAB) und Android Auto bzw. Apple Car-Play bekommt man gegen Aufpreis.

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



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 starr verbaut.

Ablagen gibt es vorn in ausreichender Anzahl. Die Becherhalter sind aber nicht optimal nutzbar, da die Abdeckung 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 gibt es anstatt geschlossener Taschen nur Netze.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Das Fahrwerk des neuen i30 präsentiert sich ausgewogen, spricht aber vor allem bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas hölzern und poltrig an. So dringt auch beispielsweise Kopfsteinpflaster deutlich zu den Insassen durch.

Bei Überlandgeschwindigkeiten ist zwar auch leichtes Stuckern spürbar, insgesamt wirkt das Fahrwerksansprechen aber souveräner als bei niedrigen Geschwindigkeiten. Auf der Autobahn liegt der i30 angenehm ruhig, ohne stößig zu wirken.

2,6 Sitze

Beim Premium ist der Fahrersitz ab Werk in Höhe und Sitzneigung elektrisch einstellbar und besitzt zudem eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Beifahrersitz lässt sich nur manuell in der Höhe justieren. Ordert man wie im Falle des Testwagens das Leder-Paket, gibt es für den Fahrersitz sogar eine 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.

3,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel von 70,7 dB(A) bestätigt das Empfinden: Im Innenraum des i30 geht es laut zu. Wahrgenommen werden vor allem bei höheren Geschwindigkeiten die lauten Abrollgeräusche. Bei niedrigeren Ge-

schwindigkeiten hingegen stören eher Fahrwerksgeräusche bzw. Karosseriewummern. Der Motor fällt nicht negativ auf und neigt nur in einem kleinen Drehzahlbereich zum Brummen.

1,7 Klimatisierung

⊕ Der i30 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 Mittelausströmer 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.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

Das Anfahrverhalten kann beim 1.4 T-GDi als Manko bezeichnet werden. Lässt man die Kupplung bei niedrigen Drehzahlen kommen, stirbt der Motor oft ab. Möchte man in niedrigen Gängen in den fließenden Verkehr einfädeln, braucht der Motor lange, bis der Ladedruck aufgebaut ist und die Zugkraft dem entspricht, wie man es gern direkt nach der Leistungsforderung hätte.

⊕ Hat der 140 PS starke Motor erstmal den Ladedruck aufgebaut, schiebt das Drehmoment von 242 Nm ordentlich an. Dann überzeugen sowohl die Elastizitätswerte als auch das Durchzugsvermögen. Den Sprint von 60 auf Tempo 100 absolviert der i30 in 5,6 Sekunden.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des aufgeladenen 1,4 l-Ottomotors kann sich sehen lassen. Es werden nur wenige Vibrationen in den Innenraum übertragen und der Motor erzeugt auch

kaum Störfrequenzen. Er neigt nur im unteren Drehzahlbereich unter Last zu leichtem Brummen.

2,7 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. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert. Das heißt: Legt man ihn ein, solange das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Die Ganganschlüsse passen, Hyundai hat aber zugunsten der Fahrleistungen die Gesamtübersetzung eher kurz gewählt: Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit rund 3.000 1/min.

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

Als Alternative zum Schaltgetriebe bietet Hyundai ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an.

⊖ Die Kupplung bzw. das Kupplungs-/Motor-Zusammenspiel sind verbesserungswürdig. Beim Anfahren ist viel Gefühl im Kupplungsfuß nötig, da der Motor sonst oft aufgrund seiner Anfahrschwäche abstirbt.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des i30 überzeugen weitgehend, etwas Kritik gibt es aber: So beeinflussen Fahrbahnverwerfungen und Einzelhindernisse die Richtungsstabilität etwas 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.

eingeleitete Richtungsänderung zwar nicht ganz so spontan umsetzen und baut leicht verzögert Seitenführung auf, dann geht der Hyundai aber gut und sicher ums Eck. Das beweist er auch im Ausweichtest. Das Heck drängt beim Lenken zwar etwas, dank des effektiv regelnden elektronischen Stabilitätsprogramms lässt sich der i30 aber weitgehend neutral durch den Parcours fahren - die Durchfahrgeschwindigkeit liegt dabei hoch.

⊕ Der neue i30 zeigt sich dank der direkt ansprechenden Vorderachse agil. Die Hinterachse kann die vorn

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und zentriert auch ordentlich, allerdings fühlt sich die Lenkung etwas teigig an, wodurch gelegentlich die Linie korrigiert werden muss. 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 (außer Basisvariante). Der Agilität kommt auch die direkte Übersetzung zugute: Von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. In ihrer Wirkung zeigt sie sich überzeugend: Der i30 kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 34,3 m zum Stehen.

2,3 SICHERHEIT

1,7 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 sowie ein Müdigkeitswarner, der den Fahrer bei Bedarf zu einer Pause auffordert.

Das gegen Aufpreis erhältliche Alert-Paket beinhaltet einen Totwinkelassistenten und eine Querverkehrserkennung, die beim Rückwärtsfahren warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich nähern und ein Zusammenstoß droht. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung kann ebenfalls optional erworben werden.

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

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	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	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

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis vom neuen i30 liegt derzeit nicht vor, dennoch wird aufgrund zahlreicher Airbags sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern vorn und auf den äußeren Fondplätzen ein gutes Testergebnis erwartet. Hinten reichen die Kopfstützen in der Höhe allerdings nur für Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m.

- ⊕ Vorn lassen sich die Kopfstützen für den Fahrer bis zu einer Größe von über 1,90 m herausziehen.
- ⊖ Der Verbandkasten und das Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dadurch bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar.

2,7 Kindersicherheit

Ein Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor.

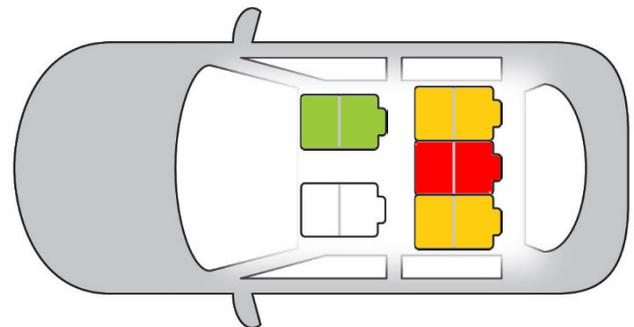
Auf den Fondaußenplätzen können Kindersitze mit den Gurten nur umständlich montiert werden, da die Gurtankpunkte ungünstig unter dem Polster verbaut sind.

⊕ 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 auch 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 wäre vor dem Kauf 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)

2,6 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor. Da die Front weitgehend glattflächig ist, wird ein durchschnittlicher Fußgä-

gerschutz erwartet. Der Hyundai ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem Notbremssystem samt Fußgängererkennung ausgestattet.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Mit einer CO₂-Bilanz von 180 g/km kann der Hyundai in diesem Kapitel keine Glanzpunkte setzen - er erhält nur 23 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 Litern auf 100 Kilometer. Auch trotz des Start-Stopp-Systems konsumiert der i30 innerorts 6,6 l/100 km. Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 5,9 l/100 km und auf der Autobahn bei 7,6 l/100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,4 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel gibt der i30 mit dem 1,4 l Turbomotor insgesamt ein gutes Bild ab und erhält 36 Punkte. Etwas erhöht ist allerdings die Partikelanzahl und der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus.

Zusammen mit den Punkten aus dem Verbrauchskapitel bringt es der Hyundai auf 59 von 110 möglichen Punkten und damit zu drei Sternen.

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die Preise beginnen beim i30 mit der getesteten Motorisierung bei 22.350 Euro. Bestellt man die Topausstattung Premium, müssen mindestens 26.450 Euro an Hyundai gezahlt werden - das ist für einen Kompaktwagen schon ein stolzer Preis. Immerhin hat man dann ein Fahrzeug mit einer umfangreichen Serienausstattung, zu der neben einem Notbremssystem und den LED-Scheinwerfern auch Annehmlichkeiten wie ein Tempomat

gehören. Dennoch, ein Navigationssystem samt Verkehrszeichenerkennung und Ledersitze mit Sitzlüftung müssen extra bezahlt werden.

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	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 CRDi	1.6 CRDi	Coupe 1.6 CRDi blue
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	3/998	4/1353	4/1582	4/1582	4/1582
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	88 (120)	103 (140)	70 (95)	81 (110)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	134/4000	171/1500	242/1500	280/1500	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	12,6	11,1	8,9	12,2	11,0	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	210	186	190	197
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	4,9 S	5,4 S	3,6 D	3,7 D	3,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	126	112	124	95	96	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/19	16/21/19	16/21/19	17/21/22	17/21/22	18/22/18
Steuer pro Jahr [Euro]	90	54	86	152	154	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	457	488	554	483	488	525
Preis [Euro]	17.450	19.700	22.350	21.300	22.000	21.580

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.353 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	242 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	124 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,23 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.340/1.795/1.455 mm
Leergewicht/Zuladung	1.279/541 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.301 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nosovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,3/9,5/12,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy ³
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,9/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	70,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.345/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/685/1.100 l

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

Betriebskosten	112 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	104 Euro	Wertverlust	302 Euro
Monatliche Gesamtkosten	587 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/19		
Basispreis i30 1.4 T-GDI Premium	26.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.01.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.540 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.654 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 (ACC nur mit Doppelkupplungsgetriebe)	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	750 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Kniesairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	300 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB (im Paket)	Serie/-/Serie/750 Euro°
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)

2,6

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Mai 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand