



Hyundai i30 Kombi 1.0 T-GDI Premium

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

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. Laut Messung fasst dieses mindestens 405 und maximal 1.325 Liter – das sind 75 bzw. 225 l mehr, als in die Schräghecklimousine passen. 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 obligatorisch.

Für die Premium-Ausstattung werden ein Dieselmotor mit zwei Leistungsstärken und zwei aufgeladene Benzinmotoren angeboten. Im Testwagen war der 1.0 Liter große Dreizylinder-Turbobenziner mit einer Leistung von 120 PS verbaut, der die Basismotorisierung darstellt. Der kleine Ottomotor besitzt zwar eine ausgeprägte Anfahrschwäche, reicht für das urbane Gebiet aber aus. Speziell auf der Autobahn kommt er aber, womöglich noch bei voll beladenem Fahrzeug, an seine Grenzen. Wird der Motor mit höherer Last betrieben, steigt der Verbrauch verhältnismäßig stark an. Das zeigt sich auch im Eco-Test. Während der Stadtverbrauch mit 6,5 l/100 km noch akzeptabel ist, liegt dieser im Autobahnzyklus bei 8,1 l/100 km. Zum Vergleich: Die Schräghecklimousine verbrauchte mit dem 1.4 T-GDI im Autobahnzyklus 7,6 l/100 km. Wer also öfter mit höherer Last unterwegs ist wird mit dem 1.4 Liter großen Turbobenziner besser bedient sein.

Darüber hinaus bietet der Testwagen eine umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung. Bereits ab Werk sind ein Notbremssystem samt City-Funktion und Fußgängererkennung, ein Müdigkeits- und Spurhalteassistent sowie Voll-LED-Scheinwerfer verbaut. Des Weiteren zählen nun der Totwinkelassistent sowie die Querverkehrerkennung beim Ausparken zum Serienumfang. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Tipo Kombi, Ford Focus Turnier, KIA cee'd Sportswagon, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, Renault Mégane Grandtour, SEAT Leon ST, VW Golf Variant.

- + gutes Platzangebot vorn, großer Kofferraum, viele Assistenzsysteme Serie
- mäßiges Motoransprechverhalten, recht hoher Kraftstoffverbrauch, recht hohes Innengeräusch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

 **Familie** 2,6

 **Stadtverkehr** 3,3

 **Senioren** 3,0

 **Langstrecke** 2,9

 **Transport** 2,6

 **Fahrspaß** 3,7

 **Preis/Leistung** 2,3

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.

3,2 Alltagstauglichkeit

Im i30 Kombi ist ein 50 l Tank verbaut - auf Basis des Eco-Test-Verbrauchs sind mit dem 1.0-l-Turbobenziner damit Reichweiten von rund 735 km möglich. Mit einem Wendekreis von 11,2 m und einer Fahrzeugbreite von 2,04 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der i30 Kombi durchschnittliche City-Eigenschaften. Die erlaubte Zuladung fällt mit 480 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

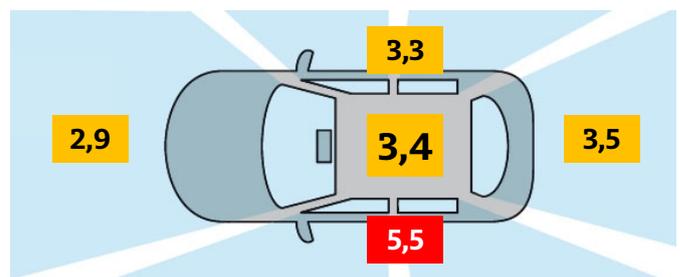
Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Kombi im Vergleich zum Kompakten etwas besser ab. Dafür maßgeblich sind die größeren Fensterflächen am Heck. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug dennoch nur akzeptabel wahrnehmen.

⊕ Während vier der fünf Ausstattungsvarianten serienmäßig nur mit Halogenscheinwerfern ausgestattet sind, sind beim getesteten Premium ab Werk Voll-LED-Scheinwerfer verbaut. Diese leuchten die Fahrbahn zwar insgesamt gut aus, ist aber nicht sehr homogen. 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. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

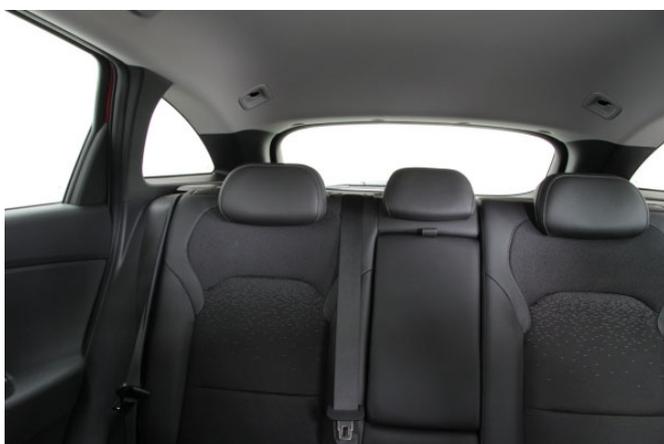
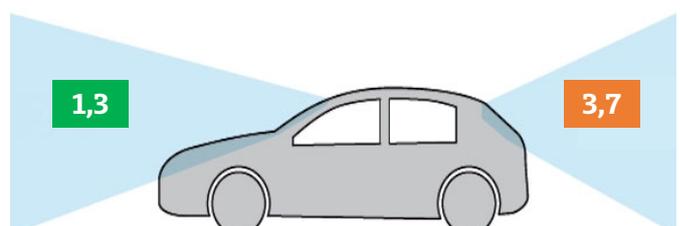
Rundumsicht

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.



Aufgrund breiter Dachsäulen und nicht vollständig versenkbarer Kopfstützen ist die Sicht nach hinten gerade noch akzeptabel.

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

⊖ Die Fahrtrichtungsanzeige lässt sich bei eingeschalteter Warnblinkanlage nicht aktivieren, dazu

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.

⊕ 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 Reichweiten-

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

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.

2,3 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.

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

muss der Warnblinker erst ausgeschaltet werden. Bei hohen Geschwindigkeiten rubbeln die Scheibenwischer und der rechte obere Teil der Windschutzscheibe bleibt ungewischt.

verlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit 405 l Kofferraumvolumen bietet der i30 Kombi viel Platz für das Gepäck.

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.

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

2,2 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 m finden problemlos Platz. Das Raumempfinden fällt dennoch aufgrund der nur 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 Passagiere 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.



Die Verarbeitungsqualität überzeugt und auch die Materialanmutung gefällt bis auf wenige Ausnahmen. Die Funktionalität ist gut, lediglich das Bedienteil der Klimaanlage ist zu tief positioniert.

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.

schnittlichen Innenbreite und der wuchtigen Mittelkonsole nur mittelprächtigt aus.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m 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 gibt es anstatt geschlossener Taschen nur Netze.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Der i30 Kombi zeigt ein ähnliches Federungsverhalten wie der Kompaktwagen. Insgesamt ist der Federungskomfort zufriedenstellend, der Hyundai 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.

2,6 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 das optionale Leder-Paket (nicht im Testwagen), 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.

3,0 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im i30 Kombi ist insgesamt durchschnittlich. Der 3-Zylindermotor neigt im unteren Drehzahlbereich zum Brummen, die Räder erzeugen bei höheren Geschwindigkeiten gut vernehmbare Abrollgeräusche

und die Achsen neigen gelegentlich zum Poltern. Der bei Tempo 130 gemessene Geräuschpegel beträgt 67,8 dB(A).

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 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.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Im Testwagen war die für diese Ausstattungsvariante erhältliche Basismotorisierung verbaut: Ein Einliter-Dreizylinder-Turbomotor mit einer Maximalleistung von 120 PS. Der rund 1,4 t schwere Kombi zeigt sich damit zufriedenstellend motorisiert - für den Sprint von 60 auf Tempo 100 braucht der Koreaner 7,4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit gibt der Hersteller mit 188 km/h an.

Während die Elastizitätswerte für den gleichen Geschwindigkeitsbereich im vierten und fünften Gang noch befriedigend sind, zeigt sich der Kombi im sechsten Gang träge -

wer öfter auf der Autobahn unterwegs ist, sollte zu einer stärkeren Motorvariante greifen.

⊖ 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.

3,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder mit einem Liter Hubraum vibriert merklich und neigt unterhalb von rund 2.000 1/min auch zu kräftigem Brummen - darüber hinaus arbeitet das Aggregat mit einem für einen Dreizylinder typisch kernigen Geräusch.

Das Ansprechverhalten verdient Kritik: Der Motor spricht verzögert an und nach dem Kaltstart leistet er sich zudem Ruckler.

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. Beim Anfahren ist viel Gefühl im Kupplungsfuß nötig, da sich der Druckpunkt nicht optimal erfüllen lässt, was in Verbindung mit der Anfahrchwäche ein Manko ist.

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 Kombi zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen und öffnet die Bremse beim erneuten Anfahren wieder automatisch.

2,6 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 Seitenführungskräfte vollständig übertragen werden. Im Aus-

weichtest 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, durch das agile und etwas verspätete Heck sind aber gelegentlich 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 (außer Basisvariante).

Der Agilität kommt auch die direkte Übersetzung zugute: Von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen.

2,5 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Bremswirkung geht in Ordnung, der i30 kommt nach einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 35,1 m zum Stehen.

2,2 SICHERHEIT

1,5 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. Laut der Preisliste vom Juni 2017 gehören nun auch ein Totwinkelassistent sowie die Querverkehrserkennung, die beim Rückwärtsfahren warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich nähern und ein Zusammenstoß droht, zum Serienumfang. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung kann 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	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

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. Zahlreiche Airbags sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern 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.

2,6 Kindersicherheit

Im Crashtest erreicht der i30 84 Prozent der möglichen Punkte.

Auf den Fondaußenplätzen können Kindersitze mit den Gurten nur umständlich montiert werden, da die Gurtanklenkpunkte 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.

3,5 Fußgängerschutz

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

3,4 UMWELT/ECOTEST

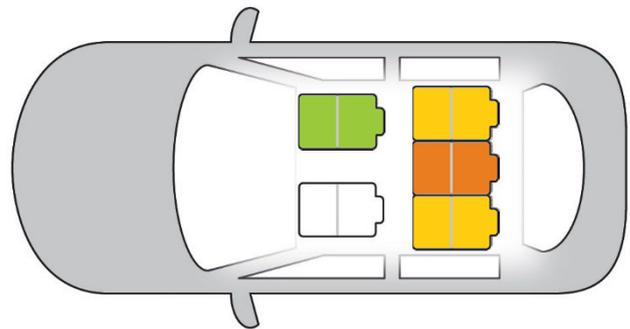
3,8 Verbrauch/CO₂

Im EcoTest liefert der Dreizylinder-Turbobenziner mit einer CO₂-Bilanz von 184 g/km kein überzeugendes Ergebnis ab - er erhält nur 22 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 Litern auf 100 Kilometer. Auch trotz des Start-Stopp-Systems konsumiert der i30 Kombi innerorts 6,5 l/100 km. Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 6,2 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,1 l/100 km. Wer also auch öfter außerhalb der Stadt unterwegs ist, wird wohl mit dem 1.4 T-GDI besser bedient sein.

⊖ 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.

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)

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,0 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel erreicht der i30 Kombi befriedigende 30 Punkte. Die Partikelanzahl ist allerdings in allen Messbereichen leicht und der CO-Ausstoß im anspruchsvollen

Autobahnzyklus stark erhöht. Zusammen mit den Punkten aus dem Verbrauchskapitel bringt es der Hyundai auf 52 von 110 möglichen Punkten und damit nur zu drei Sternen.

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die Preise beginnen beim i30 Kombi mit der getesteten Motorisierung bei 20.700 Euro. Bestellt man die Topausstattung Premium, müssen mindestens 26.850 Euro an Hyundai gezahlt werden - das ist grundsätzlich nicht gerade günstig. 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 Pure	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 CRDi	1.6 CRDi
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)]	74 (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]	480	507	574	512	570
Preis [Euro]	18.450	20.700	23.350	23.000	25.750

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-Haftpl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	171 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Verbrauch pro 100 km	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	120 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	1.320/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	602/1.650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.200 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 (2.+3.Gang)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,6/14,0/18,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/6,2/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.360/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/795/1.325 l

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

Betriebskosten	109 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	110 Euro	Wertverlust	306 Euro
Monatliche Gesamtkosten	591 Euro		
Steuer pro Jahr	70 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/20		
Basispreis i30 Kombi 1.0 T-GDI Premium	26.850 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.550 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-/Lichtsensoren	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 (750 Euro für 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	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: September 2017
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand