



Hyundai i30 1.5 T-GDI 48V-Mildhybrid Advantage DCT

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

Und Hyundai machts nochmal. Nachdem der 2017 eingeführte i30 der Baureihe "PD" schon 2020 einem Facelift unterzogen wurde, aktualisieren die Koreaner den Kompakten nun ein weiteres Mal. Die Änderungen fallen jedoch weit weniger umfangreich aus, als man erwarten möchte. Die Front wird dezent aufgefrischt, das Cockpit mit einem voll digitalen Instrumentendisplay ausgestattet und die Fahrsistenzfunktionen aufgewertet. Im Test tritt der i30 mit dem stärkeren der beiden Benzinern samt Doppelkupplungsgetriebe an. Er überzeugt mit einem guten Platzangebot in der ersten Reihe und einer umfangreichen Sicherheitsausstattung. Im Kapitel Bedienung wird das Alter des i30 sogar zum Trumpf: Trotz Touchdisplay gibt es viele haptische Tasten und eine separate sowie gut bedienbare Klima-Einheit. Schade: Obwohl das Facelift einige Verbesserungen mit sich bringt, setzen die Koreaner gleichermaßen den Rotstift an. So entfällt beispielsweise der automatisch abblendende Innenspiegel in der getesteten Basis-Version. Im Konkurrenzvergleich muss sich der i30 zudem bei der Ausstattungstiefe geschlagen geben. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer funktionieren ordentlich, allerdings gibt es auch gegen Aufpreis kein System mit besserer Lichtleistung. Annehmlichkeiten wie automatisch abblendende Spiegel, eine elektrische Heckklappe oder einen Einparkassistenten sucht man in der Aufpreisliste vergeblich. All diejenigen, die das nicht stört, können sich über einen attraktiven Preis freuen. Der i30 Advantage hat ab 32.790 Euro alles an Bord, was der gewöhnliche Autofahreralltag so erfordert. Der Verbrauch fällt im ADAC Ecotest mit 6,5 l/100 noch ordentlich aus. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3, BMW 1er, KIA Ceed, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, Skoda Scala, VW Golf.

⊕ gutes Platzangebot vorn, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Sicherheitsausstattung, lange Fahrzeuggarantie

⊖ Sparmaßnahmen zum Facelift, keine große Ausstattungstiefe, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Karosserie des Hyundai ist gut verarbeitet und erfüllt die Erwartungen an ein Modell der unteren Mittelklasse. Typisch für diese Klasse ist auch, dass die Türrahmen nicht verkleidet sind und damit der Lack in den Innenraum durchscheint. Der Motorraum wirkt grundsätzlich aufgeräumt, allerdings sind nicht alle Steckverbindungen durchgängig gegen Spritzwasser geschützt, wie es beispielsweise bei einer Motorwäsche vorkommen kann. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich ist er offen. Im Innenraum überzeugt die Verarbeitung weitgehend, einzig der Mittelkonsole ist im Alltag ein Knarzen zu entlocken. Die Materialqualität hingegen

fällt nur befriedigend aus. Die oberen Bereiche von Instrumententafel und Türverkleidungen sind weich geschäumt. An den Dachsäulen hat sich Hyundai gegen wertigen Stoffüberzug entschieden, was die Qualitätsanmutung senkt - vor allem an der A-Säule, die sich ständig im Blickfeld befindet.

⊖ Die Motorhaube wird nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder würde das Öffnen der schweren Klappe erleichtern, was zum Beispiel das Nachfüllen des Scheibenwischwassers komfortabler gestaltet.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der ausschließlich als Fünftürer erhältliche i30 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des mit 1.380 kg Leergewicht gemessenen Testwagens beträgt 490 kg, was für vier Personen mitsamt Gepäck locker ausreicht. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 80 kg transportieren, eine Reling bietet der i30 aber nicht. Die Anhängelast der optionalen Anhängerkupplung darf bei gebremsten Anhängern 1.210 kg betragen, bei ungebremsten 610 kg. Die zulässige Stützlast ist mit 80 kg angegeben und reicht damit auch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Die Abmessungen des i30 bewegen sich auf klassenüblichem Niveau.

Mit 4,34 m Länge und 2,04 m Breite (inkl. der Außenspiegel) fällt er noch recht handlich aus. Der Wendekreis beträgt 11,4 m. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,5 l/100 km liegt die theoretische Reichweite mit dem 50 l großen Tank bei etwa 765 km. Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt. Ein Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich.

⊖ Einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Befüllen des Tanks mit dem falschen Kraftstoff verhindern kann, bietet der i30 nicht.

2,9 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 D-Säulen stark ein. Ab Werk sind Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera verbaut. Ein Parkassistent ist ebenso wenig erhältlich wie ein 360-Grad-Kamerasystem. Der i30 erhellt die Fahrbahn serienmäßig mit LED-Scheinwerfern in kostenorientierter Reflexionsbauweise. Die Scheinwerfer sorgen für eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, können allerdings nicht mit den teils optionalen Systemen anderer Hersteller in der Kompaktklasse mithalten. Dafür fehlen dem Hyundai-Licht nicht nur Funktionen wie Kurvenlicht oder ein dynamischer Fernlichtassistent, sondern auch eine hellere und homogenere Fahrbahnausleuchtung. Positiv zu erwähnen ist, dass der zuverlässig funktionierende statische Fernlichtassistent serienmäßig ist. Das in den Hauptscheinwerfer integrierte LED-Abbiegelicht leuchtet den Bereich seitlich des Fahrzeugs gut aus und die Nebelscheinwerfer sind zudem standardmäßig verbaut.



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

⊖ Im Zuge des Facelifts gibt es den automatisch abblendenden Innenspiegel nur noch für das Modell N-Line. In der Variante Advantage muss der Innenspiegel manuell abgeblendet werden, was in der Kompaktklasse nur noch selten der Fall ist. Hier hat Hyundai an der falschen Stelle gespart, zumal die Funktion nicht nur unter Komfort-, sondern auch Sicherheitsaspekten sinnvoll ist. Die Außenspiegel sind weiterhin nicht automatisch abblendend verfügbar. Immerhin besitzt der linke Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Weiteres: Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Spurwechsel kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht mehr angezeigt werden, was sich zum Beispiel beim Auffahren auf ein Stauende oder beim Abschleppen als hinderlich erweist.

2,7 Ein-/Ausstieg

Die Türen öffnen weit und die Schweller sind angenehm niedrig. Dennoch wird der Einstiegskomfort vorn durch die breiten Schweller sowie die schräg verlaufenden A-Säulen etwas geschmälert. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich 41 cm über der Straße und damit eher niedrig. Hinten stört vor allem der beengte Fußraum. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz. Beim Auf-/Abschließen mittels serienmäßiger

3,0 Kofferraum-Volumen

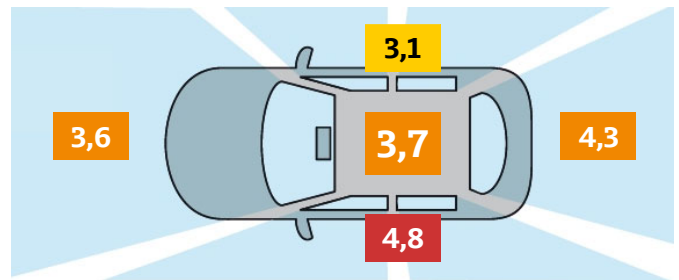
Der Kofferraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 310 l - ein ordentlicher Wert. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 460 l zur Verfügung. Alternativ können bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 695 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.195 l Volumen verfügbar. Unter dem Ladeboden gibt es weitere 20 l Stauraum.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich nur manuell öffnen, eine elektrische Heckklappenöffnung ist nicht erhältlich. Sie könnte etwas weiter öffnen, denn nur Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m können aufrecht darunter stehen. Die Ladeöffnung selbst ist recht großzügig dimensioniert.

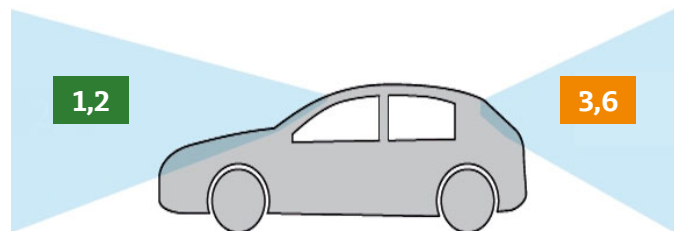
Rundumsicht

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

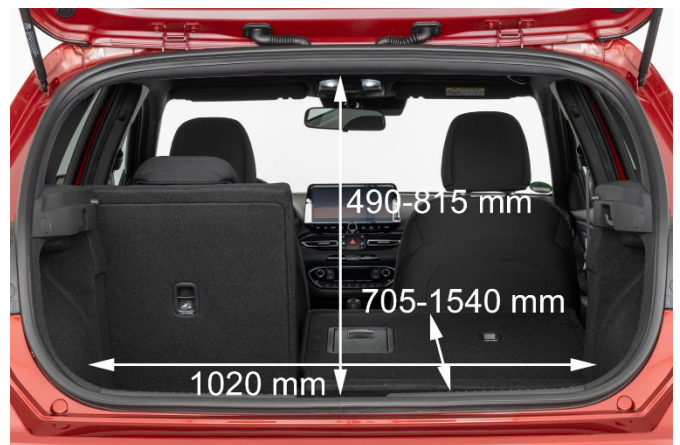


Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Funkfernbedienung erhellen die Frontscheinwerfer und Rückleuchten das Fahrzeugumfeld. Ordert man das Plus-Paket, beleuchtet der i30 mit Spots in den Außenspiegeln auch den Bereich der vorderen Türen.



Die 48V-Batterie unter dem Ladeboden reduziert die Kofferraumgröße um 20 l auf immer noch akzeptable 310 l Volumen.

⊖ Störend beim Be- und Entladen ist die hohe Ladekante. Sie liegt 75 cm über der Fahrbahn und 16 cm über dem Ladeboden. Beim Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Ladefläche. Großgewachsene können sich bei Unachtsamkeit den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen. Das Ladeabteil wird mit einer Lampe nur spärlich beleuchtet.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich von vorn ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Stellt man die Lehnen wieder auf, können bei Unachtsamkeit die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Kleine Utensilien finden entweder unter dem Kofferraumboden oder in je einer Mulde links und rechts im Kofferraum Platz. Zudem gibt es zwei praktische Taschenhaken. Das linke Seitenfach mit zwei Spanngurten ist bereits von der Verbandtasche inklusive Warndreieck und -weste belegt. Für langes Ladegut gibt es zwar eine Luke in der Rück Sitzlehne, diese fällt aber klein aus.

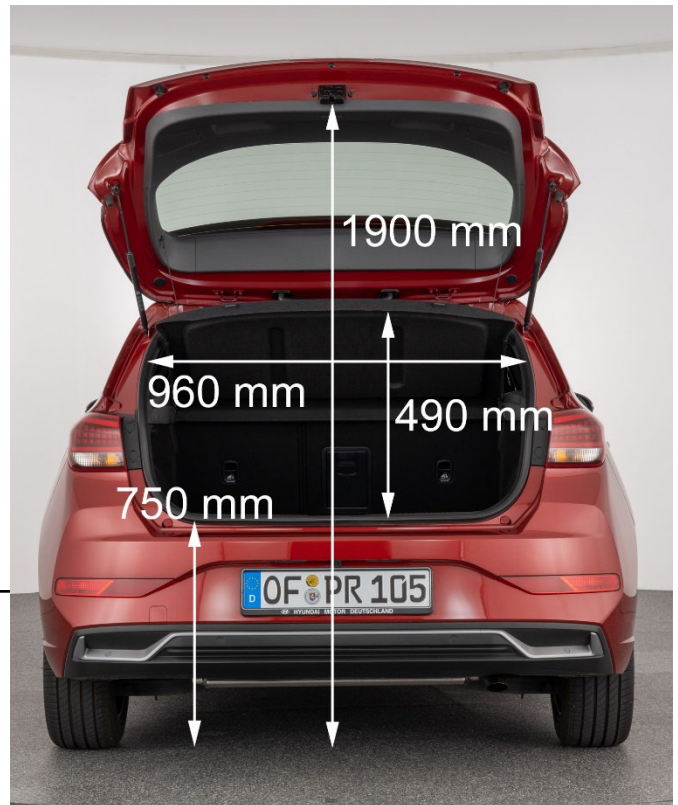
2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Dass der i30 keine Neuentwicklung ist, zeigt der Blick auf sein Bedienkonzept. Der Koreaner bietet - entgegen des Trends - zahlreiche haptische Tasten (inklusive eines Drehreglers für die Lautstärke) und erfreulicherweise eine separate Klimabedieneinheit. Letztere ist zwar etwas tief positioniert, lässt sich im Alltag aber intuitiv und mühelos bedienen. Darüber befindet sich der 10,3 Zoll große Touchscreen, welcher in einer passenden Höhe und gut erreichbar montiert ist. Der Funktionsumfang des Infotainmentsystems ist groß, doch der Gewöhnungsaufwand wird mit Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen (Radio, Telefon, Navi, etc.) erleichtert. Während der i30 bisher mit einem analogen bzw. teildigitalen Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten ausgestattet wurde, laufen die Faceliftmodelle immer mit einer gut ablesbaren volldigitalen Instrumentenkombination vom Band. Die grundsätzliche Ergonomie ist wie bereits 2017 zur Einführung des i30 gut. Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind prinzipiell passend angeordnet, es fehlt aber ein Schutz an der Unterseite des Bremspedals, damit man nicht daran hängen bleiben kann. Dass der i30 schon einige Zeit auf dem Markt ist, bemerkt man beim Fahrzeugstart: Der Start erfolgt klassisch per Schlüsseldreh. Ein Starten per Knopfdruck gibt es mit dem optionalen Plus-Paket.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Advantage ist der i30 ab Werk mit einem Audiosystem inklusive sechs Lautsprechern, digitalem Radioempfang (DAB+) und Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt - Audiostreaming ausgestattet. Der Koreaner verfügt zudem über die Smartphone-Schnittstellen Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), um das Mobiltelefon auf dem 10,3 Zoll großen Touchscreen zu spiegeln. Eine induktive



Die mit 75 cm recht hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

Komfortsteigernd und serienmäßig sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik an allen Fenstern.



Das Verarbeitungsniveau im Innenraum ist in Ordnung, die verwendeten Materialien machen aber nicht immer einen wertigen Eindruck. Die Bedienung des Fahrerplatzes ist gut.

Lademöglichkeit für das Smartphone ist ebenso Serie wie USB-C-Ladeanschlüsse in der ersten und zweiten Sitzreihe. Erfreulich: Mit dem Facelift ist der i30 serienmäßig mit einer Onlineverbindung ausgestattet. Damit lassen sich sowohl die Karten für das serienmäßige Navigationssystem permanent auf Stand halten sowie Echtzeitverkehrsdaten anzeigen und auch Softwareupdates können ohne Besuch beim Händler

durchgeführt werden. Darüber hinaus können mit der zugehörigen Smartphone-App Fahrzeuginformationen abgerufen werden (u.a. Tankfüllstand, Zentralverriegelung,

Standort) sowie Befehle gesendet werden (z.B. Navigationsziele, Licht an).

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Sowohl die Kopf- als auch die Beinfreiheit fallen in der ersten Sitzreihe großzügig aus. Fahrer bis zu einer Größe von 1,95 m finden problemlos Platz und haben dann noch reichlich Platz nach oben. Das Raumempfinden fällt dennoch aufgrund

der durchschnittlichen Innenbreite und der wuchtigen Mittelkonsole nur mittelpträchtig aus, dazu kommt der serienmäßig schwarze Himmel.

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 Insassen bis zu einer Körpergröße von rund 1,85 m. Die Kopffreiheit würde für Mitfahrer bis 1,95 m ausreichen. Hinten wird das Raumempfinden durch die hohe Seitenlinie, die schmalen Seitenfenster sowie den schwarzen Himmel eingeschränkt.

3,4 Innenraum-Variabilität

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, aber immerhin beleuchtet. Im Fond gibt es kleine Türfächer und an den Lehnen der Vordersitze praktische Taschen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Der i30 wird mit einem konventionellen Stahlfederfahrwerk ausgeliefert, weitere Optionen gibt es nicht. Das Fahrwerk ist insgesamt recht ausgewogen, ohne an die Souveränität einiger Konkurrenten mit adaptiver Dämpferregelung heranzureichen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten dürfte die Federung Unebenheiten besser verdauen, mit zunehmender

Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten. 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.

2,8 Sitze

In der Variante Advantage verfügt der Fahrersitz neben der Höhen- und Längsverstellung ab Werk zudem über eine in Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstütze - für den Beifahrersitz ist diese Einstellmöglichkeit nicht erhältlich. Er lässt sich nur manuell in der Höhe justieren. Die Sitzposition ist bequem, allerdings lässt sich die Mittelarmlehne nur längs- und nicht zusätzlich noch in der Höhe einstellen. Eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion ist der Top-Ausstattung N-Line vorbehalten. Die Vordersitze sind

körpergerecht gestaltet und bieten dank guter Kontur auch einen festen Seitenhalt. 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.

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

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel von 67,9 dB(A) ist nur ein durchschnittliches Ergebnis. Wahrgenommen werden vor allem die bei höheren Geschwindigkeiten dominierenden Windgeräusche. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten hingegen fallen eher

die Abrollgeräusche der Reifen auf, Fahrwerkspoltern verkneift sich der Hyundai hingegen weitestgehend. Der Motor fällt nicht negativ auf und hält sich akustisch die meiste Zeit im Hintergrund.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der i30 Advantage ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, welche mittels zusätzlicher Drehrädchen an den Ausströmern gut feinjustiert werden kann. Zudem gibt es serienmäßig Ausströmer für die zweite Sitzreihe. Dank Feuchtigkeitssensor deaktiviert die Anlage automatisch die Umluftfunktion, wenn Scheibenbeschlag

droht. Bei tiefen Temperaturen freut man sich über die serienmäßig verbaute Sitzheizung vorn sowie das beheizbare Lenkrad. Die ab Werk getönten Scheiben ab der B-Säule verlangsamen das Aufheizen bei Sonneneinstrahlung. Beheizbare Fondsitze sowie eine Standheizung sind für den Koreaner nicht zu haben.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-l-Turbobenziner entwickelt 103 kW/140 PS und ein maximales Drehmoment von 253 Nm. Der Vierzylinder-Direkteinspritzer sorgt in dem 1,4 t schweren Kompakten für angemessene Fahrleistungen - freudvolle Emotionen weckt der Antrieb allerdings nicht. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 5,3 s erledigt, von 80 auf 120 km/h, z.B. auf dem

Autobahn-Beschleunigungsstreifen, geht es in 7,0 s. Auch innerorts ist man nicht untermotorisiert, beispielsweise beschleunigt der i30 in rund 1,3 s von 15 auf 30 km/h. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Hyundai 9,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 197 km/h beziffert.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder bietet eine gute Laufkultur, lediglich leichte Vibrationen sind im Innenraum zu spüren. Nur knapp über der Leerlaufdrehzahl neigt der Benziner etwas zum Dröhnen. Der Turbobenziner baut bei Leistungsabforderung nach kurzer Verzögerung Druck auf und zieht ab 2.000 Touren

recht gleichmäßig und nachdrücklich durch. Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten sind ordentlich - so richtig agil und drehfreudig wirkt der 1,5er aber nicht. Daher ist ein merklicher Vorteil in diesem Bereich durch die Mildhybridisierung schwerlich auszumachen.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Testwagen liefert Hyundai mit dem optionalen, auf Komfort getrimmten siebenstufigen Doppelkupplungsgetriebe an. Alternativ steht auch noch ein Schaltgetriebe zur Verfügung. Die Abstimmung der Automatik ist den Entwicklern gut gelungen, im Alltag spürt man die Schaltvorgänge kaum. Insgesamt bietet die Automatik ein hohes Komfortniveau, das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren weitgehend einwandfrei. Die Bedienung der Schaltstufen gestaltet sich mittels klassischem Gangwahlhebel einfach. In die

Schaltvorgänge der Automatik kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum erforderlich. Die Abstufung der sieben Vorwärtsgänge passt zum Antrieb, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet dank Riemen-Startergenerator geschmeidig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der i30 zeigt sich dank der direkt ansprechenden Vorderachse agil. Die Hinterachse kann die vorn 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 und ohne große Wankbewegungen durch den Parcours fahren. Der Geradeauslauf ist ordentlich und gibt keinen Anlass zur Kritik, das Eigenlenkverhalten ist unkritisch. Die Traktion ist trotz des Vorderradantriebs ebenfalls gut.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und zentriert auch ordentlich, allerdings fühlt sie sich 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 Agilität kommt auch die direkte Übersetzung zugute: Von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund 2,6 Lenkradumdrehungen.

2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Bremswirkung ist ebenfalls überzeugend: Der i30 kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 33,7 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Bremsungen) - ein gutes Ergebnis.

2,0 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der i30 Advantage bietet in der Basis eine Grundausstattung an aktiven Sicherheitsfunktionen. Mit dem Facelift sind sowohl die serienmäßigen als auch optionalen Umfänge erweitert worden. Neben der Geschwindigkeitsregelung samt -begrenzer sind ein Spurhalte- und Folgeassistent sowie ein Müdigkeitswarner serienmäßig an Bord. Des Weiteren verfügt der Hyundai über einen Notbremsassistenten mit Kollisionswarnung, der sowohl Fußgänger- als auch Fahrradfahrer (neu) erkennen kann. Das optionale Plus-Paket beinhaltet neben dem

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Totwinkelassistenten samt Ausstiegswarner und Querverkehrerkennung auch einen Autobahnassistenten. Der i30 kann dann zeitweise selbst die Spur und den Abstand zum Vordermann halten. Zusätzlich lassen sich die gültigen Tempolimits automatisch in die Geschwindigkeitsregelung

übernehmen und auch der Streckenverlauf wird berücksichtigt. Im Falle einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit hoher Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Zum Testzeitpunkt lagen für den i30 keine aktuellen Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. Da der aktuelle i30 aber grundsätzlich noch auf dem 2017 getesteten Modell der Baureihe "PD" basiert, behält das Testergebnis noch eine ausreichende Aussagekraft - auch wenn es mittlerweile durch Euro NCAP als ausgelaufen eingestuft wird und somit nicht mehr mit aktuell getesteten Modellen verglichen werden kann. Der i30 erreichte damals 88 Prozent der möglichen Punkte für die passive Sicherheit - ein gutes Ergebnis. Die Ausstattung an Airbags umfasst Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Einen Knieairbag verbaut Hyundai genauso wenig wie einen Airbag zwischen den beiden vorderen Insassen - letzteren bieten immer mehr Fahrzeuge. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu

zwei Metern Körpergröße guten Schutz, hinten reichen sie nur bis 1,70 m. Da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt dennoch eine ordentliche Schutzwirkung entfalten. Um Folgekollisionen zu vermeiden, bremst der Hyundai nach einem Zusammenstoß selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab. Nach einem Unfall setzt der i30 über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab (E-Call) und stellt nach Möglichkeit eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

⊖ Ein Sicherungsnetz, das den Koffer- vom Innenraum trennt, ist für den i30 nicht erhältlich. Zudem sind die Verzurösen nicht stabil genug, um schwereres Ladegut zu sichern.

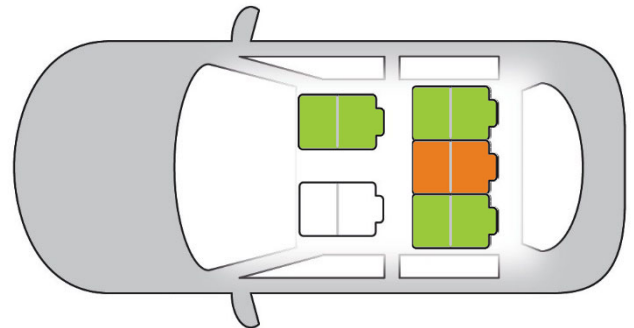
2,4 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Hyundai i30 84 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit (Ergebnis nicht aktuell aber aussagekräftig, s. passive Sicherheit). Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen ordentlich befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix und Ankerhaken - eine i-Size-Freigabe ist ebenfalls vorhanden. Der Beifahrersitz ist trotz der fehlenden Isofix-Vorrichtung gut für Kindersitze geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich mithilfe eines Schlüsselschalters im Handschuhfach deaktivieren. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da keine Isofix-Befestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben.

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)

3,3 Fußgängerschutz

Im 2017 durchgeführten Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielte der Hyundai i30 64 Prozent der maximal möglichen Punkte im Bereich Fußgängerschutz. Da es deutliche Änderungen in den Anforderungen an den Fußgängerschutz gab, wird dieses Ergebnis aus heutiger Sicht nicht mehr zutreffend

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des i30 1,5 T-GDI liegt im Ecotest bei 6,5 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 172 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür max. 26 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,3 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei 7,7 l Super pro 100 km. Bezüglich der Effizienz hält sich der Vorteil durch das Mildhybrid-Modul in Grenzen - hauptsächlich durch das geschmeidige Starten kann der riemengetriebene Startergenerator punkten.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung funktioniert einwandfrei, in allen Zyklen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die strengerer Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich absolut verdient.

2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

In der Ausstattungsvariante Advantage startet der i30 mit dem 1,5-l-Benziner und Automatikgetriebe ab 32.790 Euro. Der Koreaner hat dann schon die für den Alltag wichtigsten Ausstattungsmerkmale an Bord, recht viel mehr muss man also gar nicht investieren, um ein modernes Auto sein Eigen zu nennen. Auch die Unterhaltskosten fallen moderat aus: Die Kfz-Steuer beträgt 105 Euro pro Jahr und die Versicherungseinstufungen halten keine teuren Überraschungen bereit. Hyundai gewährt eine Fahrzeuggarantie von großzügigen fünf Jahren ohne Kilometerbegrenzung.

sein. Der Notbremsassistent des i30 erkennt nun neben Fußgängern auch Fahrradfahrer. Die Front ist gut entschärft, der Bereich um die Windschutzscheibe birgt jedoch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

Verbrauch

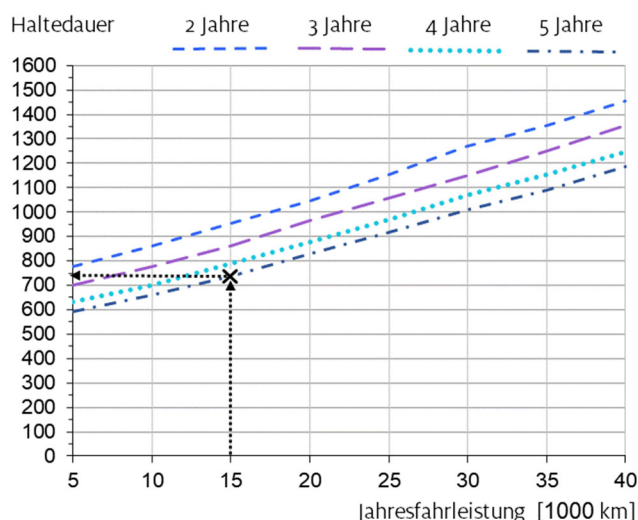
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

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

Zusammen mit den CO₂-Punkten schafft der i30 insgesamt 76 Zähler und erzielt damit vier Sterne. Die niedrigen Emissionen konnten bei den Straßenmessungen bestätigt werden.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 737 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i30 1.0 T-GDI	i30 1.5 T-GDI 48V-Mildhybrid
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1482
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	253/1500
0-100 km/h [s]	13,1	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	197
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,7 l S	5,9 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	130/130	134/134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/21	17/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	84	109
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	698	716
Preis [Euro]	27.990	30.490

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,3 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	225/504/866
• Dachlast/Anhängelast [kg]	58/877
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,79
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	80,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	200

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbobenziner, Mild-Hybrid, Euro 6e 36EA, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.482 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	253 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	131 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.340/1.795/1.455 mm
Leergewicht/Zuladung	1.387/483 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.301 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610/1.210 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 (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,8/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/695/1.195 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	142 Euro	Wertverlust	372 Euro
Monatliche Gesamtkosten		737 Euro	
Steuer pro Jahr		105 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		17/19/21	
Basispreis i30 1.5 T-GDI 48V-Mildhybrid Advantage DCT		32.490 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.08.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.090 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.734 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.190 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.190 Euro (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.190 Euro (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	459 Euro
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: August 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutät