



Hyundai i30 Kombi 1.6 CRDi Premium DCT

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

Mit dem aktuellen i30 hat Hyundai endgültig zu den deutschen Herstellern aufgeschlossen. Der 2017 präsentierte Kompaktwagen kann mit seiner gefällig designten Karosserie nicht nur optisch überzeugen, auch technisch ist der Koreaner auf der Höhe der Zeit. Seit dem Modelljahr 2019 sind die Benzinern mit einem Partikelfilter ausgestattet, die Diesel haben ein SCR-System zur Senkung der NOx-Emissionen an Bord. Letzteres arbeitet sehr wirkungsvoll und beschert dem i30 1.6 CRDi ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest. Der Selbstzünder geht zudem recht sparsam mit dem Kraftstoff um (Testverbrauch 5,2 l/100 km) und sorgt mit seinen 136 Pferdestärken für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Der Testwagen hatte das optionale Doppelkupplungsgetriebe an Bord, das seine Arbeit angenehm unauffällig verrichtet. Der Innenraum gefällt mit klassenüblicher Verarbeitungs- und Materialqualität, die Bedienung ist erfreulich intuitiv. Für vier Personen samt Gepäck bietet der Kombi ordentlich Platz und dürfte für eine vierköpfige Familie in den allermeisten Fällen ausreichen. Bei den Fahreigenschaften und dem Federungskomfort hat der i30 noch etwas Luft nach oben, hier schneiden die Besten in dieser Fahrzeugklasse etwas besser ab. Wen das nicht stört, kann besten Gewissens zum i30 Kombi greifen und sich nicht nur über die opulente Komfort- und Sicherheitsausstattung, sondern auch die fünfjährige Fahrzeuggarantie freuen. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus Turnier, KIA Ceed Sportswagon, Peugeot 308 SW, SEAT Leon ST, Toyota Corolla Touring Sports, VW Golf Variant.

⊕ einfache Bedienung, umfangreiche Komfortausstattung, viele Assistenzsysteme Serie, kurzer Bremsweg, geringe Schadstoffemissionen

⊖ kein Fehlbetankungsschutz, kleiner AdBlue-Tank

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

Familie 2,6

City 3,3

60+ Senioren 3,0

Langstrecke 2,8

Transport 2,6

Fahrspaß 2,8

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.

3,3 Alltagstauglichkeit

Im i30 Kombi ist ein 50 Liter großer Tank verbaut - auf Basis des Ecotest-Verbrauchs sind mit dem Diesel Reichweiten von rund 960 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 465 kg ebenso praxistauglich aus wie die zulässige Dachlast von 80 kg - beim Kombi gibt es eine Reling serienmäßig. Die Stützlast beträgt ebenfalls 80 kg - somit lassen sich auch zwei Pedelecs auf einem Fahrradträger transportieren. Die zulässige Anhängelast liegt bei gebremsten Hängern bei 1,5

Tonnen. Hat der Hänger keine Bremse, darf die Anhängelast maximal 650 kg betragen.

⊖ Der i30 kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen fehlt. Der AdBlue-Tank ist mit 14 Liter nicht sonderlich groß. Immerhin ist der Füllstutzen direkt neben dem Tankstutzen gut erreichbar. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Ein Reserverad sowie Bordwerkzeug und Wagenheber sind auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

2,6 Licht und Sicht

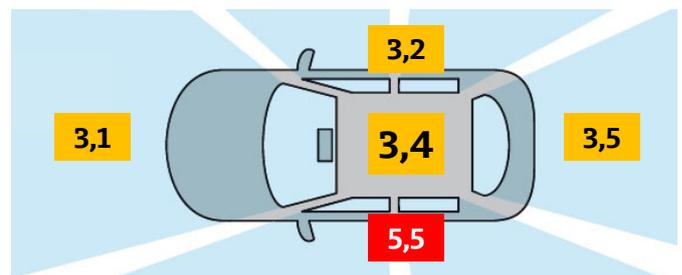
Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Kombi im Vergleich zum Kompakten etwas besser ab. Dafür maßgeblich sind die größeren Fensterflächen am Heck. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug dennoch nur akzeptabel wahrnehmen.

⊕ Während vier der fünf Ausstattungsvarianten serienmäßig nur mit Halogenscheinwerfern ausgestattet sind, sind beim getesteten i30 Premium ab Werk Voll-LED-Scheinwerfer verbaut. Diese erhellen die Fahrbahn zwar recht gut, die Ausleuchtung ist aber etwas inhomogen. Ein zusätzliches

Abbiegelicht und ein simpler Fernlichtassistent, der das Fernlicht auf- und abblendet, sind Serie. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen

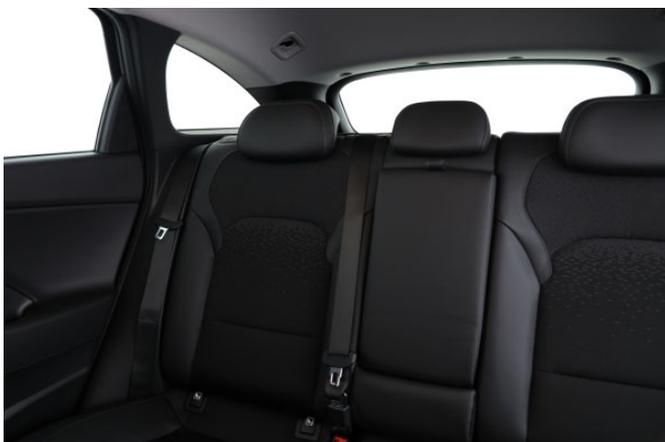
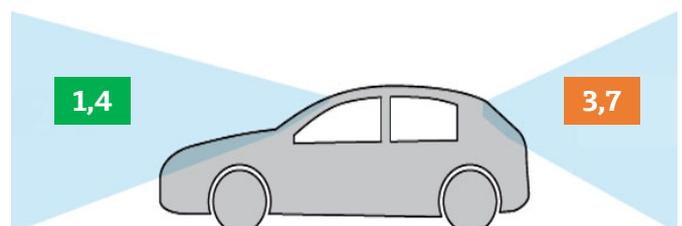
Rundumsicht

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.



Breite Dachstützen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

Beim Premium sind ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera verbaut. Eine 360-Grad-Kamera oder ein Parkassistent ist für den i30 nicht erhältlich.

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 Einstiegscomfort durch die Breite des Schwellers sowie die schräg verlaufende A-Säule vorn etwas geschmälert. Hinten stört vor allem der geringe Platzbedarf im Fußraum. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz.

2,3 Kofferraum-Volumen

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

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

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

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich von vorn und ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Entriegelung vom Kofferraum aus, wie sie einige Konkurrenten zu bieten haben, gibt es beim i30 Kombi nicht. Bei Unachtsamkeit können die Gurte beim Zurückklappen eingeklemmt und beschädigt werden.

⊕ Zur Ladungssicherung gibt es optional ein verschiebbares Schienensystem. Kleinere Gegenstände können unter dem Kofferraumboden sowie in einem kleineren Fach links und

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

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

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



Mit 405 l Kofferraumvolumen bietet der Hyundai ordentlich Platz für das Gepäck.

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

rechts am Boden verstaut werden. Zudem gibt es Taschenhaken. Den Transport langer Gegenstände erleichtert die serienmäßige Durchladelupe, sie fällt allerdings recht klein aus.

Vorbildlich: Hyundai nimmt das Thema Ladungssicherung sehr ernst. Ein Sicherheitsnetz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt, gibt es beim Kombi ab Werk. Es lässt sich sowohl hinter den Fondsitzen als auch hinter den Vordersitzen einhängen. Zudem gibt Zurrösen nicht nur im Kofferraum, sondern auch im Fußraum des Fondgastrums.

2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

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

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

2,8 Multimedia/Konnektivität

Ein DAB-Radio mit acht Zoll großem Touchscreen, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB- und AUX-Schnittstelle, Android Auto bzw. Apple CarPlay gibt es beim Premium serienmäßig. Genauso eine kabellose Lademöglichkeit des Smartphones (induktiv) und eine 12-Volt-Steckdose im Kofferraum.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe nehmen sich die Schräghecklimousine und der Kombi nichts, sowohl die Kopf- als auch die Beinfreiheit sind enorm: Fahrer bis zu einer Größe von knapp zwei Meter Größe finden Platz. Das Raumempfinden fällt dennoch aufgrund der durchschnittlichen Innenbreite und der breiten Mittelkonsole nur mittelpträchtig aus.

3,1 Raumangebot hinten

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

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



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.

Ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsdaten (sieben Jahre kostenfrei) 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 Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

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

Ablagen gibt es vorn in ausreichender Anzahl. Die Becherhalter sind aber nicht optimal nutzbar, da die Auflage der Mittelarmlehne einen davon verdeckt, wenn sie nach vorn geschoben ist.

Das Handschuhfach fällt klein aus und ist weder abschließbar noch klimatisiert.

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

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Für den i30 ist im Gegensatz zu zahlreichen Konkurrenten keine adaptive Dämpferregelung zu haben. Dafür verbaut Hyundai bei allen Motorvarianten eine aufwändige Mehrlenkerkonstruktion an der Hinterachse.

Der Federungskomfort ist insgesamt zufriedenstellend, das

Fahrwerk spricht aber vor allem bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas hölzern und poltrig an. Bei höheren Geschwindigkeiten ist das Federungsansprechen etwas ausgewogener, eine gewisse Stuckerneigung aber bleibt.

2,5 Sitze

Beim i30 Kombi Premium verfügen beide Vordersitze über eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe sowie eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Ordert man das Leder-Paket, gibt es für den Fahrersitz eine elektrische Sitzverstellung samt 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. Auch die Sitzposition vorn ist 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.

3,2 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im i30 Kombi ist insgesamt durchschnittlich. Der bei Tempo 130 gemessene Geräuschpegel beträgt 68,9 dB(A). Die Abrollgeräusche sind auf rauem Fahrbahnbelag

deutlich zu hören. Der Dieselmotor dominiert die Klangkulisse, ehe sich auf der Autobahn die Windgeräusche in den Vordergrund drängen.

2,2 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 ab der Ausstattungsvariante Style serienmäßig. Ordert man die optionalen Ledersitze, sind die Vordersitze sogar belüftet. Abgedunkelte Scheiben im Fond gibt es ebenfalls ab dem Style.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

Ist der 136 PS starke Diesel an das optionale Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt, entwickelt der Selbstzünder 320 anstatt 280 Nm.

⊕ Dementsprechend fallen die Fahrleistungen mit dem Doppelkupplungsgetriebe etwas besser aus. Den simulierten

Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Koreaner in zügigen 5,6 s, auch beim Anfahrverhalten (15 bis 30 km/h) schneidet der Koreaner gut ab.

Hyundai gibt den Sprint auf 100 km/h mit 10,1 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 200 km/h an.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

Der Motor entwickelt oberhalb von 1.500 Umdrehungen ordentlich Schub und gibt seine Leistung harmonisch ab. Hat die Drehzahlmessernadel die 3.500er-Markierung überschritten,

geht im allerdings allmählich die Puste aus. Während der Motor in Kombination mit dem Schaltgetriebe durch störendes Dröhnen unterhalb von 1.500 Umdrehungen negativ auffiel, bleibt die Variante mit dem Doppelkupplungsgetriebe hier unauffällig. Der Grund: Die Automatik verhindert, dass der Motor mit sehr niedrigen Drehzahlen läuft.

1,7 Schaltung/Getriebe

Neben dem serienmäßigen manuellen Sechsgang-Getriebe ist der i30 Kombi 1.6 CDRi auch mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe überzeugt mit komfortablen Schaltvorgängen und einer harmonischen Schaltstrategie. Auch bei stärker durchgetretenem Gaspedal hält es nach Möglichkeit den Gang und lässt den kräftigen Diesel das Drehmoment nutzen. Somit wirkt die Motor-Getriebe-Einheit angenehm souverän. Möchte man die volle Leistung abrufen und tritt das Gaspedal voll durch, dauert es einen Tick zu lange, ehe das Getriebe den passenden Gang gefunden hat.

Für ein Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung ist das Kriechverhalten gut gelungen, so lässt sich beispielsweise präzise rangieren.

Trotz den sieben Gängen ist die höchste Fahrstufe nicht sonderlich lang übersetzt - bei Tempo 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit 2.350 Umdrehungen pro Minute. Möchte der Fahrer den Schaltzeitpunkt selbst bestimmen, kann er dies entweder über die linke Schaltgasse mit dem Wählhebel oder die Schaltpaddles am Lenkrad machen. Neben einer Berganfahrhilfe verfügt der i30 Kombi zudem über eine Autohold-Funktion, die den Wagen zeitlich unbegrenzt festbremst.

2,3 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 Ausweichtest

drängt das Heck des Kombis nach dem ersten Anlenken und auch beim Gegenlenken nach außen. 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 nervös und sorgt im Grenzbereich für eine gewisse Unruhe im Fahrzeug.

2,6 Lenkung

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

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

1,8 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Bremswirkung ist gut, der i30 kommt nach einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 33,1 m zum Stehen.

2,1 SICHERHEIT

1,0 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 adaptiven Geschwindigkeitsregelung (nur in Verbindung mit Doppelkupplungsgetriebe) samt -begrenzer und Tempomat ist auch ein Notbremsassistent mit City-Funktion ab Werk an Bord. Im Falle einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit hoher Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Zum Serienumfang gehören auch der aktive Spurhalteassistent, ein Müdigkeitswarner, sowie ein Totwinkelassistent samt Querverkehrserkennung, die beim Rückwärtsfahren warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich nähern und ein Zusammenstoß droht. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist optional zu haben. Das Reifendruckkontrollsystem zeigt die Drücke der Reifen einzeln im Kombiinstrument an.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest 2017 erreicht die Schräghecklimousine beim Insassenschutz 88 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne - der Kombi sollte ähnlich abschneiden. Sieben Airbags sowie Gurtstraffer und -kraftbegrenzer vorn und auf den äußeren Fondplätzen sorgen für einen guten Schutz. Vorn lassen sich die Kopfstützen für den Fahrer bis zu einer Größe von über 1,90 m herausziehen.

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 | nicht erhältlich |
|  | Abstandsregeltempomat | Serie |
|  | 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 |

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,70 m guten Schutz - speziell beim Kombi sollten sich diese weiter herausziehen lassen. Der

Verbandkasten und das Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dadurch bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar.

2,6 Kindersicherheit

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

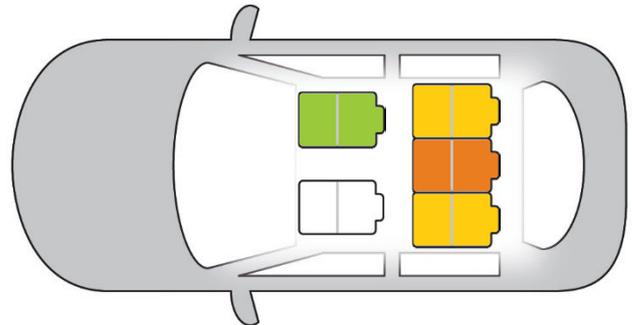
Auf den Fondaußenplätzen können Kindersitze mit den Gurten nur umständlich montiert werden, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig unter dem Polster verbaut sind.

⊕ Dank Beifahrerairbag-Deaktivierung können auch rechts vorne 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 Fondmittelpplatz eignet sich nicht zur Kindersitzmontage mit den Gurten. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

Kindersitze

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



Notenskala

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

3,5 Fußgängerschutz

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

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

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest schneidet der Vierzylinder-Turbodiesel mit einer CO₂-Bilanz von 163 g/km durchschnittlich ab - er erhält dafür 29 von 60 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Litern auf 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der i30 Kombi 5,0 l/100 km. Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 4,7 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,1 l/100 km.

Verbrauch

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

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

1,0 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel schneidet der i30 Kombi 1.6 CRDi mit aktueller Abgasnorm Euro 6d-TEMP sehr gut ab - 50 von 50 Punkten sind der Lohn dafür. Damit hat sich der i30 zum zuletzt getesteten Modell mit Abgasnorm Euro 6b und Schaltgetriebe stark verbessert. Die ehemals erhöhten NO-Emissionen blei-

ben nun in allen Prüfzyklen deutlich unter dem vorgeschriebenen Grenzwert. Auch bei der PEMS-Messung auf der Straße hält der Koreaner die Grenzwerte locker ein. Zusammen mit den Punkten aus dem Verbrauchskapitel bringt es der Hyundai auf 79 von 110 möglichen Punkten und damit zu vier Sternen.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Hyundai verlangt für den i30 Kombi in der Topausstattung Premium mit dem stärksten Diesel unter der Haube und dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe 32.680 Euro. Von einem Billiganbieter ist Hyundai damit inzwischen weit entfernt, allerdings ist die Qualität der Fahrzeuge mittlerweile auf Augenhöhe mit der deutschen Konkurrenz. Und im Gegensatz zu den heimischen Herstellern verwöhnen die Koreaner mit nahezu Vollausrüstung. Neben einem Notbremsystem, Spurhalteassistent, Totwinkelwarner und den LED-Schein-

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

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.4 Pure | 1.0 T-GDI Select | 1.4 T-GDI Trend | 1.6 CRDi Select | 1.6 CRDi Trend |
|---------------------------------------|----------|------------------|-----------------|-----------------|----------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1368 | 3/998 | 4/1353 | 4/1582 | 4/1582 |
| Leistung [kW (PS)] | 73 (100) | 88 (120) | 103 (140) | 85 (115) | 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 | 11,3 | 9,1 | 11,1 | 10,4 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 181 | 188 | 208 | 192 | 200 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | n.b. | n.b. | n.b. | n.b. | n.b. |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller | 143 | 126 | 134 | 112 | 116 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/23/20 | 16/23/20 | 16/23/20 | 16/23/21 | 16/23/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 162 | 118 | 150 | 232 | 232 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Preis [Euro] | 18.450 | 21.000 | 23.650 | 23.510 | 26.260 |

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|--------------------------------|
| 4-Zylinder-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF | |
| Hubraum | 1.582 ccm |
| Leistung | 100 kW/136 PS bei 4.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 320 Nm bei 2.000 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,1 s |
| Verbrauch pro 100 km | 4,3 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 113 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,33 m ² /0,3 |
| Klimaanlage Kältemittel | n.b. |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 225/45 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.585/1.795/1.465 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.415/525 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 602/1.650 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 650/1.500 kg |
| Stützlast/Dachlast | 80/80 kg |
| Tankinhalt | 50 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 5 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Tschechien, Nošovice |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 5,6 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.350 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 33,1 m |
| Reifengröße Testwagen | 225/45 R17 91W |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Primacy 3 |
| Wendekreis links/rechts | 11,2/10,9 m |
| EcoTest-Verbrauch | 5,2 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 5,0/4,7/6,1 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 136 g/km (WTW* 163 g/km) |
| Reichweite | 960 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,9 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.040 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.475/465 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 405/795/1.325 l |

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

| | | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 112 Euro | Werkstattkosten | 66 Euro |
| Fixkosten | 126 Euro | Wertverlust | 369 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 673 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹ | 232 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/23/21 | | |
| Basispreis i30 Kombi 1.6 CRDi Premium DCT | 32.680 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 24.09.2018 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 33.870 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 5.890 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 01.09.2018 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. ¹ 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-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | Serie/- |
| Head-Up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung (im Paket) | 600 Euro° |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

SICHERHEIT

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

INNEN

| | |
|--|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem (im Paket) | 600 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)

2,3

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: März 2019

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