



## Hyundai i30 Kombi 1.5 T-GDI 48V-Mildhybrid N Line

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (117 kW/159 PS)

Zur Mitte des Modellzyklus hat Hyundai den i30 überarbeitet und etwas aufgehübscht. Äußerlich ist der kompakte Koreaner an der schärfer gezeichneten Front zu erkennen, gerade als N Line sieht der i30 durchaus dynamisch aus. Im Innenraum erwartet den Fahrer ein neues Infotainmentsystem, das nicht nur einen größeren Touchscreen, sondern endlich auch Online-Dienste bietet. Ebenfalls neu ist das teildigitale Kombiinstrument – ohne scheint es inzwischen selbst in der Kompaktklasse nicht mehr zu gehen. Doch auch unterm Blech hat sich einiges getan, vor allem unter der Motorhaube. Dort befindet sich ein neu entwickelter 1,5-Liter-Turbobenziner, der dank des zusätzlichen 48-V-Systems von einem 12-kW-Startergenerator unterstützt wird. Eine Neuheit im Automobilbau ist das iMT-Getriebe mit elektronisch gesteuerter Kupplung. Diese trennt im Schubtrieb automatisch den Motor von den Antriebsrädern und macht das von Fahrzeugen mit Automatikgetriebe bekannte „Segeln“ erstmals auch in Kombination mit einem manuellen Getriebe möglich. Leider zahlen die Spritspartechniken nicht im erwarteten Maße auf die Effizienz des i30 ein. Im ADAC Ecotest verbraucht der i30 Kombi 7,1 l/100 km und damit rund einen Liter mehr als die sparsamsten Konkurrenten. An den bestehenden Stärken des Koreaners hat sich mit dem Facelift nichts geändert: Besonders als Kombi bietet er viel Platz für vier Personen samt Gepäck, die Bedienung erschließt sich einem erfreulich einfach, und die Fahreigenschaften sind nicht nur dank der sehr gut zupackenden Bremsen sicher. Zudem punktet der i30 mit fünf Jahren Garantie auf das Fahrzeug und einer umfangreichen Serienausstattung. Das Ganze gibt es für 28.890 Euro – nicht nur die Optik des Hyundai i30 Kombi ist attraktiv. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus Turnier, KIA Ceed Sportswagon, Toyota Corolla Touring Sports, VW Golf Variant.

- +** gute Bedienbarkeit, sichere Fahreigenschaften, kurze Bremswege, viele Assistenzsysteme Serie, lange Fahrzeuggarantie
- trotz Mildhybridsystem nicht sonderlich sparsam, viele Optionen an Pakete gebunden

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,6</b>
	Stadtverkehr	<b>4,5</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>3,0</b>
	Transport	<b>2,6</b>
	Fahrspaß	<b>3,1</b>
	Preis/Leistung	<b>1,2</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

Hyundai hat sowohl die Karosserie als auch den Innenraum des neuen i30 sorgfältig gefertigt und die Verarbeitung im Vergleich zum Vorgänger verbessert. So sind die Türen beispielsweise einteilig und die Fensterrahmen nicht mehr an den Ecken unschön geschweißt. Insgesamt erlaubt sich Hyundai nur kleine Schwächen. Auch das Interieur hinterlässt einen ordentlichen Eindruck. Die Materialauswahl kann zwar nicht mit den besten der Klasse mithalten, die Konkurrenten aus dem

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von 11,2 m und einer Fahrzeugbreite von 2,04 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der i30 Kombi durchschnittliche City-Eigenschaften. Die zulässige Zuladung fällt mit 455 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast von 80 kg. Eine praktische Dachreling ist beim Kombi Serie. Als Zugfahrzeug tut sich der Koreaner nicht hervor: Die Anhängelast mit gebremstem Hänger beträgt 1.420 kg, ungebremste Hänger dürfen bis zu 600 kg wiegen. Mit einer Tankfüllung von 50 l

### 2,6 Licht und Sicht

Aufgrund der tendenziell niedrigen Sitzposition lässt sich das umliegende Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich überblicken. Die Rundumsicht fällt im Vergleich zum 5-türigen i30 etwas besser aus, was der Kombi den beiden zusätzliche Seitenfenstern zwischen C- und D-Säule zu verdanken hat.

⊕ Der i30 N Line ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgerüstet. Diese hat Hyundai im Zuge des Facelifts von einem Linsen- (Projektionsscheinwerfer) auf ein Reflexionssystem umgestellt. Die Scheinwerfer sorgen für eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, können allerdings nicht mit den High-End-Systemen etwa von Mercedes oder VW 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 bei allen Ausstattungsreihen serienmäßig ist. Das in den Hauptscheinwerfern integrierte LED-Abbiegelicht leuchtet den Bereich seitlich des Fahrzeugs gut aus. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Beim i30 N Line sind ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera verbaut. Ein Parkassistent ist

Volkswagen-Konzern kann der Koreaner allerdings hinter sich lassen. So bestehen die hinteren Türverkleidungen zumindest teilweise aus geschäumtem Kunststoff, und die A-Säulen sind mit Stoff bezogen.

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

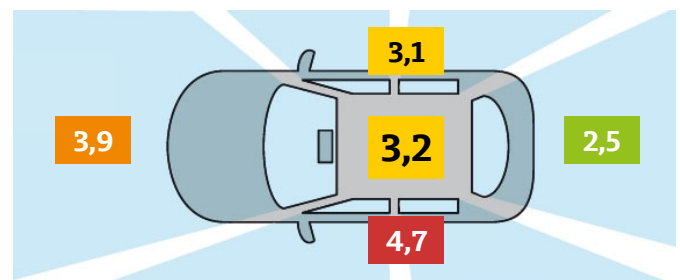
kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund 700 km weit.

⊖ 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 gegen Aufpreis nicht erhältlich.

allerdings ebenso wenig erhältlich wie ein 360-Grad-Kamerasystem.

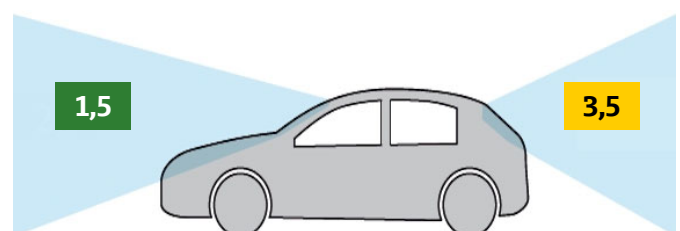
### Rundumsicht

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.



⊖ Der i30 verfügt trotz der serienmäßigen LED-Scheinwerfer lediglich über eine manuelle Leuchtweitenregulierung. Vergisst der Fahrer diese zu verwenden, wenn die Rücksitze und/oder der Kofferraum stärker beladen sind, kann dies zu einer Blendung des Gegenverkehrs führen. 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.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Die Türen öffnen weit, und die Schweller sind angenehm niedrig positioniert, dennoch wird der Einstiegskomfort vorn durch die breiten Schweller sowie die schräg verlaufenden A-Säulen 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 erhellen die Leuchten vorn und hinten das Fahrzeugumfeld. Ordert man das Komfort-Paket,

## 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

## 2,4 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 knapp 1,90 m können aufrecht darunter stehen.

⊕ Das Ein- bzw. Ausladen gelingt beim Kombi gut, da sich die Ladekante nur 62 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.

⊖ Großgewachsene können sich bei Unachtsamkeit den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen.

## 2,3 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

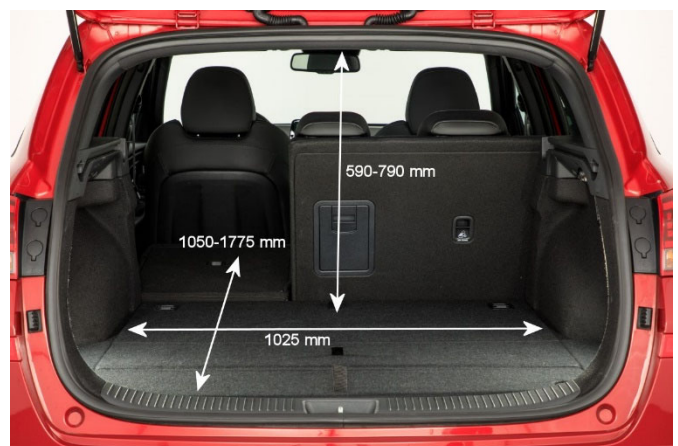


Teilversenkbare Kopfstützen und das zusätzliche Seitenfenster erleichtern die Sicht nach hinten. Zusätzlich unterstützen Parksensoren und eine Rückfahrkamera.

beleuchtet der i30 mit Spots in den Außenspiegeln auch den Bereich der vorderen Türen.

⊖ Das serienmäßige 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](http://www.adac.de/keyless).

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.



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

die Gurte beim Zurückklappen eingeklemmt und beschädigt werden.

⊕ Kleinere Gegenstände können unter dem Kofferraumboden sowie in einem kleineren Fach links und rechts am Boden verstaut werden. Zudem gibt es zwei Taschenhaken. Den Transport langer Gegenstände erleichtert die serienmäßige Durchladeluke, sie fällt allerdings recht klein aus.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Insgesamt punktet der i30 mit einer guten, weil eingängigen Bedienbarkeit. Die Koreaner haben bislang dem Trend widerstanden, alle Funktionen in einem Touchscreen zu bündeln und für die Bedienung des Fahrzeugs wichtige Tasten und Regler aus dem Cockpit zu verbannen. So bietet der i30 erfreulicherweise eine separate Klimabedieneinheit und einen Drehregler für die Lautstärkeregelung. Dieser befindet sich auf der Unterseite des 10,25 Zoll großen Touchscreens (Serie: 8 Zoll) des Testwagens. Ebenfalls hilfreich im Umgang mit dem Fahrzeug sind die praktischen Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen (Radio, Telefon, Navi, etc.), die im Zuge des Facelifts von „echten“ Tasten auf berührungssensitive Tastfelder umgestellt wurden. Vermisst wird allerdings ein zusätzlicher Drehregler, um etwa durch Senderlisten zu scrollen oder den Maßstab der Navigationskarte zu ändern. Das ständige Wischen auf dem Touchscreen führt doch zu einer nicht unerheblichen Ablenkung des Fahrers. Der i30 informiert den Fahrer ab Werk mit einem analogen und sehr gut ablesbaren Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten über Fahrzeuggeschwindigkeit und Motordrehzahl. Der Testwagen ist mit dem optionalen teildigitalen Kombiinstrument ausgestattet, das Bestandteil des Komfort-Pakets ist. Auf einem 7 Zoll großen Farbdisplay werden der Tacho als Rundinstrument digital, Motordrehzahl, Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur weiterhin analog dargestellt. Die Ansicht ändert sich (geringfügig) in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus, die Ablesbarkeit ist bei allen Ansichten einwandfrei. Ansonsten blieb fast alles, an der Ergonomie gibt es kaum etwas auszusetzen. Das Lenkrad

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

kann manuell in Höhe und Weite justiert werden und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es fehlt aber ein Schutz an der Unterseite des Bremspedals, damit man nicht daran hängen bleiben kann. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik an allen Fenstern.



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.

### 2,7 Multimedia/Konnektivität

Als N Line ist der i30 ab Werk mit einem Audiosystem inklusive sechs Lautsprechern, digitalem Radioempfang (DAB+) und Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming ausgestattet. Leider belässt es Hyundai bei lediglich einem USB-Anschluss, das ist heutzutage nicht mehr zeitgemäß. Der Koreaner verfügt zudem über die Smartphone-Schnittstellen Apple CarPlay und Android Auto, um das Mobiltelefon auf dem serienmäßigen Touchscreen zu spiegeln. Eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone ist ebenso Serie wie ein

12-Volt-Anschluss im Kofferraum. Optional ist für den i30 ein Navigationssystem erhältlich. Dann wächst das Display des Touchscreens von 8 auf 10,25 Zoll, zudem bietet das Infotainmentsystem dann diverse Online-Dienste wie Echtzeitverkehrsinformationen, Online-Radio, Wettervorhersage oder Remote-Funktionen.

⊖ Ein CD-Player ist für den i30 ebenso wenig lieferbar wie ein höherwertiges Audiosystem mit mehr als sechs Lautsprechern.



## 2,4 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. Das Raumempfinden fällt

dennoch aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite, der wuchtigen Mittelkonsole und dem beim N Line dunklen Dachhimmel nur mittelprächtigt aus.

## 3,2 Raumangebot hinten

Im Fond ist das Platzangebot deutlich eingeschränkter. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit nur noch für Insassen bis zu einer Körpergröße von rund 1,80 m. Die Kopffreiheit würde für Mitfahrer bis 1,95

m ausreichen. Hinten wird das Raumempfinden durch die hohe Seitenlinie, die schmalen Seitenfenster und den dunklen Dachhimmel eingeschränkt.

## 3,4 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen. Eine verstellbare Lehnenneigung oder gar zusätzliche Sitze sind wie in dieser Klasse üblich nicht zu haben. 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.



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

## 2,7 KOMFORT

### 3,0 Federung

Der i30 verfügt über ein konventionelles Fahrwerk mit einer aufwändigeren und damit gegenüber einer Verbundlenkerachse auch teureren Mehrlenkerkonstruktion. Adaptive Dämpfer sind für den Koreaner nicht erhältlich. Als N Line besitzt der i30 eine sportlichere Fahrwerksabstimmung, allerdings ist diese dem 5-Türer und dem Fastback vorbehalten. Das Fahrwerk i30 ist ausgewogen abgestimmt, der Federungskomfort leidet allerdings spürbar unter den beim N Line

serienmäßigen 18-Zoll-Niederquerschnittsreifen. Gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten dringen Fahrbahnunebenheiten deutlich zu den Insassen durch. Bei Überlandgeschwindigkeiten ist zwar auch leichtes Stuckern spürbar, insgesamt wirkt das Fahrwerksansprechen aber souveräner als bei niedrigen Geschwindigkeiten. Auf der Autobahn liegt der i30 angenehm ruhig, ohne stößig zu wirken.

### 2,6 Sitze

Der i30 N Line ist serienmäßig mit gut konturierten Sportsitzen ausgestattet, die nicht nur einen guten Seitenhalt, sondern gleichzeitig auch einen angenehmen Sitzkomfort bieten. Die Sitzposition ist vorn bequem, auch wenn sich die Mittelarmlehne nur längs und nicht zusätzlich noch in der Höhe einstellen lässt. Allerdings sind die Sitze recht schmal geschnitten und dürften für manchen daher etwas zu eng sein. Der Fahrersitz besitzt serienmäßig eine in Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstütze sowie eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe. Für den Beifahrersitz muss man dafür das Sitz-Paket N Line ordern. Dann sind die Sitze zudem mit einer

Stoff-Leder-Kombination bezogen. Eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion ist der Top-Ausstattung Prime vorbehalten. 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.

### 3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel von 68,9 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 verknüpft sich der Hyundai hingegen weitestgehend. Der Motor fällt nicht negativ auf und neigt nur bei sehr niedrigen Drehzahlen zu leichtem Brummen.

### 2,2 Klimatisierung

⊕ Der i30 N Line ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dank Feuchtigkeitssensor deaktiviert die Anlage automatisch die Umluftfunktion, wenn Scheibenbeschlag droht. Bei tiefen Temperaturen freut man sich über die Sitzheizung vorn sowie das beheizbare Lenkrad. Beheizbare Fondsitze sowie eine Standheizung sind für den

Koreaner allerdings nicht zu haben. Als N Line ist der i30 mit getönten Scheiben ab der B-Säule ausgestattet.

⊖ Unverständlich ist, weshalb die Lüftungsdüsen für die Fondinsassen an das optionale Assistenz-Paket gekoppelt sind.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Der neue 1.5 Liter große Turbobenziner entwickelt 159 PS und ein maximales Drehmoment von 253 Nm. Der Vierzylinder-Direkteinspritzer hat mit dem 1,4 t schweren Kombi leichtes Spiel und sorgt für flotte Fahrleistungen. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Koreaner zügig – 5,2 s stehen auf dem GPS-Messsystem. Auch die Elastizitätsmessungen in den Gängen vier bis sechs, die

ebenfalls von 60 bis 100 km/h ermittelt werden, sind im Handumdrehen absolviert. Hier wirkt sich die recht kurze Getriebeübersetzung positiv auf das Temperament aus. Der Hersteller gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h.

### 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1,5-Liter-Vierzylinder bietet eine gute Laufkultur, lediglich leichte Vibrationen sind im Innenraum zu spüren. Auch akustisch gibt es wenig zu beanstanden. 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. Drehfreude und Ansprechverhalten sind auf dem bei Vierzylinder-Turbobenzinern üblichen Niveau.

### 2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der i30 1.5 T-GDI iMT ist mit einer Weltneuheit im Bereich der Getriebetechnik ausgerüstet. Der Clou des iMT-Getriebes ist die elektronisch gesteuerte Kupplung, die es ermöglicht, im Schubtrieb automatisch auszukuppeln. Dadurch kann der i30 ohne Einfluss der Motorbremswirkung dahinrollen („segeln“), baut damit weniger Geschwindigkeit ab und spart Sprit. Bei Geschwindigkeiten bis etwa 125 km/h wird der Motor abgestellt, darüber wird ausgekuppelt und der Motor fällt in den Leerlauf. Das System arbeitet unauffällig und problemlos, es funktioniert allerdings nur bei aktiviertem Eco-Modus. Ungewohnt: Um den Hyundai zu starten, muss sich das Getriebe in Neutralstellung befinden. Die Dosierbarkeit der Kupplung ist nicht optimal, das Gefühl etwas synthetisch. Besonders das Anfahren erfordert daher einen sensiblen Kupplungsfuß. Abgesehen davon fährt sich der i30 1.5 T-GDI

iMT wie jedes andere Auto mit Schaltgetriebe. Die Gangwechsel gehen leicht von der Hand, das Getriebe ist präzise geführt. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert. Das heißt: Legt man ihn ein, solange das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Die Anschlüsse der sechs Gänge passen, Hyundai hat aber zugunsten der Fahrleistungen die Gesamtübersetzung eher kurz gewählt: Bei Tempo 130 dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 3.000 1/min. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, eine elektrische Handbremse samt Auto-hold-Funktion ist Bestandteil des optionalen Assistenz-Pakets. Die lastabhängige Schaltpunktempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Fahrzustand einen möglichst sparsamen Gang zu wählen.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des i30 überzeugen weitgehend, etwas Kritik gibt es aber: 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. Die 18-Zöller beeinträchtigen den Geradeauslauf spürbar: Besonders anfällig ist der Kombi hier bei Spurrinnen.

⊕ Der neue 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 durch den Parcours fahren – die Durchfahrgeschwindigkeit liegt dabei hoch.

### 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 2,5 Lenkradumdrehungen.

### 1,7 Bremse
























⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Bremswirkung ist ebenfalls überzeugend: Der i30 Kombi kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 32,8 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Bremsungen). Die kurzen Bremswege gehen zumindest teilweise auf das Konto der sportlichen Bereifung des i30 N Line (Michelin Pilot Sport 4 der Dimension 225/40 ZR18 92Y).

## 2,2 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen trumpft der i30 mit zahlreichen weiteren Assistenten auf. Neben der Geschwindigkeitsregelung samt -begrenzer sind ein Spurhalteassistent sowie ein Müdigkeitswarner serienmäßig an Bord. Zum Serienumfang gehört auch ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung und Fußgängererkennung.

### DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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

Ordert man das optionale Assistenz-Paket, reagiert das Notbremssystem auch auf Radfahrer. Es beinhaltet zudem einen Totwinkelassistenten samt Querverkehrswarnung. Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist an das optionale Navigationssystem gebunden. Im Falle einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit hoher

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Hyundai i30 88 Prozent der möglichen Punkte für die gute Insassensicherheit und erzielt insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 07/2017). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Koreaner immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer gibt es in Verbindung mit dem optionalen Assistenz-Paket. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut

## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Hyundai i30 84 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. 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. Die Airbags lassen 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 die Polsterung einen sicheren Stand verhindert, keine Isofixbefestigungen 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.

Frequenz, und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert.

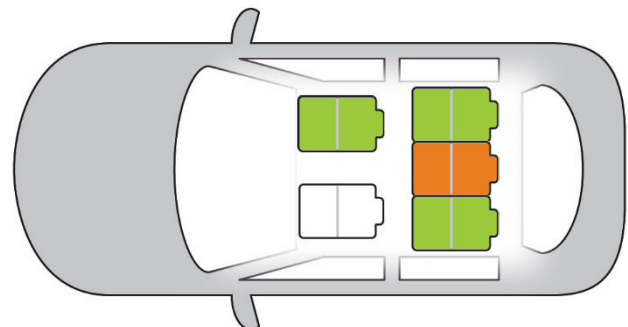
⊖ Die adaptive Geschwindigkeitsregelung ist nur in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Ab der Ausstattungslinie Trend verfügt der i30 über ein Notrufsystem, das mithilfe der eingebauten SIM-Karte bei einem Unfall automatisch einen Notruf absetzen kann.

⊖ 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)



## 3,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der i30 76 Prozent der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz erzielen – ein mäßiges Ergebnis. Die Front ist gut entschärft, der Bereich um die Windschutzscheibe birgt jedoch ein

erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig. Ist das optionale Assistenz-Paket an Bord, reagiert das System auch auf Radfahrer.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des i30 Kombi 1.5 T-GDI liegt im Ecotest bei 7,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 198 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür spärliche 17 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 7,1 l, außerorts bei 6,4 l und auf der Autobahn bei 8,2 l Super pro 100 km. Das ist in Anbetracht des hohen technischen Aufwands mit dem 48-Volt-Mildhybridsystem und dem innovativen iMT-Getriebe ein recht hoher

Wert. Die sparsamsten Konkurrenten genehmigen sich rund einen Liter weniger.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich bei dem Direkteinspritzer erfolgreich um die Partikelemissionen. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen liegen auf niedrigem Niveau, allein der CO-Ausstoß steigt im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus etwas an. So erhält der i30 Kombi 1.5 T-GDI im Bereich Schadstoffe 46 von 50 Zählern. Zusammen mit den 17 Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sammelt der Hyundai somit 63 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

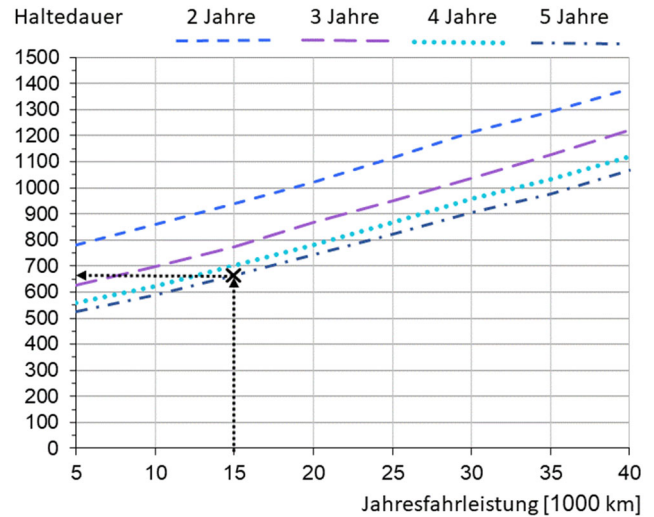
## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 28.890 Euro ist der Hyundai i30 Kombi 1.5 T-GDI N Line zwar kein Schnäppchen, in Anbetracht der umfangreichen Serienausstattung aber dennoch auch preislich ein attraktives Angebot. Annehmlichkeiten wie Sitz- und Lenkradheizung, 18-Zoll-Alufelgen, LED-Scheinwerfer und schlüsselloses Zugangssystem sind beim i30 N Line bereits an Bord. Die Kfz-Steuer beträgt 146 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Während die HaftpflichtEinstufung (KH: 15) recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 20, VK: 19) dem Kunden etwas teurer. Hyundai gewährt eine Fahrzeuggarantie von fünf Jahren, ebenfalls fünf Jahre auf den Lack und 12 Jahre gegen Durchrostung.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 662 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5	1.0 T-GDI 48V-Mildhybrid	1.5 T-GDI 48V-Mildhybrid	1.6 CRDi	1.6 CRDi 48V-Mildhybrid
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	3/998	4/1482	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	88 (120)	117 (159)	85 (115)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	144/3500	172/1500	253/1500	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	12,6	11,4	8,6	11,1	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	196	210	192	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,9/6,7   S	5,0/6,0   S	5,4/6,5   S	4,3/5,1   D	4,1/5,3   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	136/153	115/137	124/148	112/135	103/138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/20	15/19/20	15/19/20	16/22/21	16/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	159	109	146	236	243
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	526	561	650	586	676
Preis [Euro]	19.990	22.690	26.790	24.640	29.140

#### 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-Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.482 ccm
Leistung	117 kW/159 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	253 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,4/6,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	124/148 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.585/1.795/1.475 mm
Leergewicht/Zuladung	1.376/504 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	602/1.650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.420 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)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,5/9,8/11,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,8 m
Reifengröße Testwagen	225/40 ZR18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/6,4/8,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	169 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.415/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/795/1.325 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>133 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>71 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>102 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>356 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	662 Euro		
Steuer pro Jahr	146 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/20		
Basispreis i30 Kombi 1.5 T-GDI 48V-Mildhybrid N Line	28.890 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.430 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe 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	600 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.200 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	900 Euro° (Paket)
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	900 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.200 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	600 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör)	-
Metalliclackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: März 2021

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