



Hyundai i30 1.0 T-GDI 48V-Mildhybrid Trend

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW/120 PS)

Zur Mitte des Modellzyklus hat Hyundai den i30 überarbeitet und aufgehübscht. Äußerlich ist der kompakte Koreaner an der schärfer gezeichneten Front mit dem V-förmigen LED-Tagfahrlicht zu erkennen. Im Innenraum erwartet den Fahrer ein neues Infotainmentsystem, das nicht nur einen größeren Touchscreen, sondern nun 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. Der bereits bekannte 1,0-Liter-Turbobenziner leistet nach wie vor 120 PS, wird nun allerdings dank des zusätzlichen 48-V-Systems von einem 12-kW-Startergenerator unterstützt. Eine Neuheit im Automobilbau ist das iMT-Getriebe mit elektronisch gesteuerter Kupplung. Diese trennt im Schubetrieb 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 ist der i30 1.0 T-GDI trotz des hohen technischen Aufwands nicht ganz so sparsam wie erwartet. Im ADAC Ecotest kommt der Fünftürer auf einen Verbrauch von 6,2 l/100 km und genehmigt sich damit rund einen halben Liter mehr als die effizientesten Konkurrenten. An den vorhandenen Stärken des Koreaners hat sich mit dem Facelift nichts geändert: Die Bedienung erschließt sich einem erfreulich einfach, und die Fahreigenschaften sind sicher. Zudem punktet der i30 mit fünf Jahren Garantie auf das Fahrzeug und einer umfangreichen Serienausstattung. Das Ganze gibt es für 24.490 Euro – der i30 ist also nicht nur optisch ein attraktives Angebot. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus, KIA Ceed, Opel Astra, Renault Mégane, Toyota Corolla, VW Golf.

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

⊖ hohe Ladekante, trotz Mildhybrid-System nicht sonderlich sparsam, viele Optionen an Pakete gebunden

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

2,8 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 11,4 m und einer Fahrzeugbreite von 2,04 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der i30 durchschnittliche City-Eigenschaften. Die zulässige Zuladung fällt mit 480 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast von 80 kg. Mit einer Tankfüllung von 50 l kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund 805 km weit. Als Zugfahrzeug tut sich der Koreaner nicht hervor: Die Anhängelast mit gebremstem Hänger beträgt bescheidene 1.200 kg, ungebremste Hänger dürfen bis zu 600 kg wiegen.

2,6 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.

⊕ Der i30 Trend erhellt die Fahrbahn nachts mit Halogenscheinwerfern, der Testwagen hat die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord. 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 Hauptscheinwerfer 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 Trend sind ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera verbaut. Ein Parkassistent ist ebenso wenig erhältlich wie ein 360-Grad-Kamerasystem.

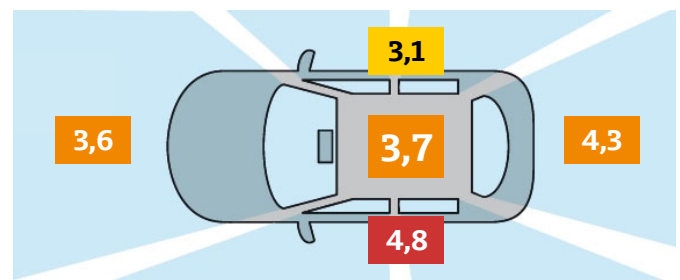
Volkswagen-Konzern kann der Koreaner allerdings hinter sich lassen. So bestehen die hinteren Türverkleidungen zumindest teilweise aus geschäumtem Kunststoff, und die A-Säulen sind mit Stoff bezogen.

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

⊖ 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.

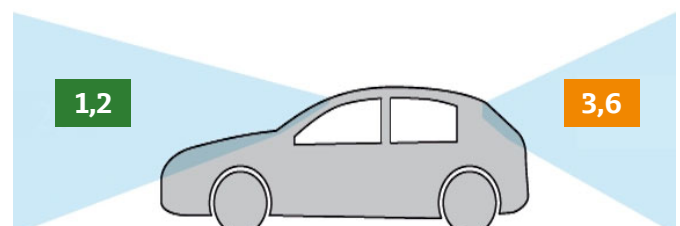
Rundumsicht

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,

3,0 Kofferraum-Volumen

Im Vergleich zum Vorfacelift-Modell fällt das Kofferraumvolumen 20 Liter geringer aus. Das liegt an der zusätzlichen 48-Volt-Batterie des Mild-Hybriden, die unter dem Ladeboden in der Reserveradmulde sitzt. Bis zur Kofferraumabdeckung finden im Kofferraum 310 Liter Platz und bis unter das Dach können

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

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

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich von vorn ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Bei Unachtsamkeit



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

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

⊖ Das optionale 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.

bei aufgestellter Rückbank 460 Liter verstaut werden. Das entspricht sieben Getränkeboxen. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen bis zur Scheibenkante gemessen auf 695 und bis unter das Dach auf 1.195 Liter.



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

können dabei allerdings die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Kleine Utensilien können entweder unter dem

Kofferraumboden oder in je einer Mulde links und rechts im Kofferraum untergebracht werden. 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 Rücksitzlehne, diese fällt aber klein aus.

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

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 großes 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 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.



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

2,7 Multimedia/Konnektivität

Als Trend 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

Navigationsystem 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.

2,3 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. Das Raumempfinden fällt

dennoch aufgrund der durchschnittlichen Innenbreite und der wuchtigen Mittelkonsole nur mittelpträchtig aus.

3,2 Raumangebot hinten

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

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. 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

2,8 Federung

Bis auf die Modelle 1.5 DPI Pure und 1.0 T-GDI Select, die beide eine Verbundlenkerachse haben, sind alle i30 mit einer Mehrlenkerkonstruktion an der Hinterachse ausgestattet. Optionen wie adaptive Dämpfer sind für den Koreaner nicht zu haben. 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

Beim Trend 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 sowie Sitzlüftung sind der Top-Ausstattung Prime 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.

3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel von 67,8 dB(A) ist nur ein durchschnittliches Ergebnis. Wahrgenommen werden vor allem die bei höheren Geschwindigkeiten dominierenden Wind-

geräusche. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten fällt hingegen vorrangig das deutlich vernehmbare Dröhnen des Dreizylinder-Benziners unterhalb von 2.000 Touren auf.

2,4 Klimatisierung

⊕ Der i30 Trend 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. Abgedunkelte Scheiben im Fond sind dem i30 N Line und Prime vorbehalten.

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

2,9 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der 120 PS starke Dreizylinder-Turbobenziner sorgt im 1,3 t schweren i30 für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Koreaner 7,6 s. Dank der zur Motorcharakteristik passenden Getriebeübersetzung und des mit 172 Nm ordentlichen Drehmoments schneidet der i30 trotz des kleinen Hubraums (998 ccm)

bei den Elastizitätsmessungen ebenfalls ordentlich ab. Nicht optimal ist das Anfahrverhalten, das von 15 auf 30 km/h im zweiten Gang ermittelt wird. Bei sehr niedrigen Drehzahlen entwickelt der Turbo-Direkteinspritzer seine Leistung mit spürbarer Verzögerung.

3,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Bei der Laufkultur kann sich der Dreizylinder-Benziner nicht sonderlich gut in Szene setzen. Er kann bei keiner der drei Teildisziplinen überzeugen. Im Innenraum und am Lenkrad sind die Vibrationen des Direkteinspritzers deutlich zu spüren, das kann mancher Konkurrenz-Motor merklich besser. Gleiches gilt für die Akustik des Motors: Das bei Dreizylinder-Motoren oftmals vorhandene Dröhnen bei niedrigen Drehzahlen ist

beim i30 1.0 T-GDI deutlich zu hören und verschwindet erst oberhalb von 2.000 Touren. Die Leistungsentfaltung kann – wie oftmals bei kleinvolumigen und kräftig aufgeladenen Motoren – nicht recht überzeugen. Gibt man Gas, dauert es besonders bei niedrigen Motordrehzahlen recht lange, ehe der Benzinmotor das Drehmoment aufbaut – unterhalb von 2.000 Touren entwickelt der Motor nur wenig Durchzugskraft.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der i30 1.0 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 1.0 T-GDI iMT ein 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des i30 überzeugen weitgehend, etwas Kritik gibt es aber: So beeinflussen Fahrbahnverwerfungen und Einzelhindernisse die Richtungsstabilität etwas und die Traktionskontrolle regelt grob. Im Falle eines Eingriffs wird die Antriebskraft lange zurückgehalten, ehe der i30 wieder beschleunigt.

⊕ 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 durch den Parcours fahren.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und zentriert auch ordentlich, allerdings fühlt sich die Lenkung etwas teigig an, wodurch gelegentlich die Linie korrigiert werden muss. Das Lenkmoment dürfte besonders aus der Mittellage heraus etwas höher liegen, der Momentenverlauf ist aber angenehm gleichmäßig. Der Agilität kommt auch die direkte Übersetzung zugute: Von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen.

2,5 Bremse
























⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. In ihrer Wirkung zeigt sie sich überzeugend: Der i30 kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 35,1 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Bremsungen).

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

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

Notbremsassistent mit Kollisionswarnung und Fußgängererkennung. Ordert man das optionale Assistenz-Paket, reagiert das Notbremsystem auch auf Radfahrer. Es beinhaltet zudem einen Totwinkelassistenten samt Querverkehrswarnung. Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist an das optionale Navigationssystem gebunden. Im Falle einer

2,1 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 zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie

Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit hoher Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert.

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

insgesamt gut 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.

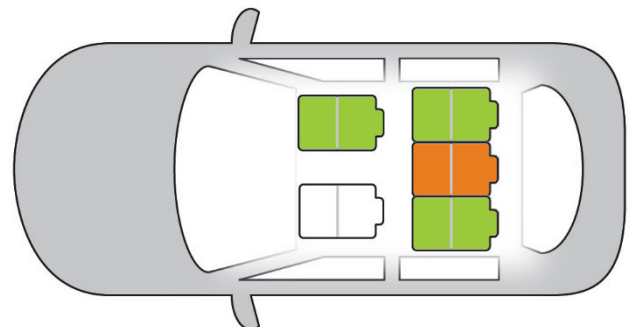
2,4 Kindersicherheit

⊕ 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.

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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des i30 1.0 T-GDI liegt im Ecotest bei 6,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 172 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür spärliche 26 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,9 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,4 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 halben Liter weniger.

1,5 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 1.0 T-GDI im Bereich Schadstoffe 45 von 50 Zählern. Zusammen mit den 26 Punkten für den CO₂-Ausstoß sammelt der Hyundai somit 71 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest. Auch bei der Messung auf der Straße konnte der i30 die niedrigen Emissionswerte unter Beweis stellen.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 24.490 Euro ist der Hyundai i30 1.0 T-GDI Trend preislich durchaus attraktiv. Die Serienausstattung ist recht umfangreich, Annehmlichkeiten wie Sitz- und Lenkradheizung, 16-Zoll-Alufelgen, Rückfahrkamera und eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones sind beim i30 Trend bereits an Bord. Die Kfz-Steuer beträgt 109 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Während die HaftpflichtEinstufung (KH: 16) recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 22, VK: 20) dem Kunden recht teuer. Hyundai gewährt eine Fahrzeuggarantie von fünf Jahren, ebenfalls fünf Jahre auf den Lack und 12 Jahre gegen Durchrostung.

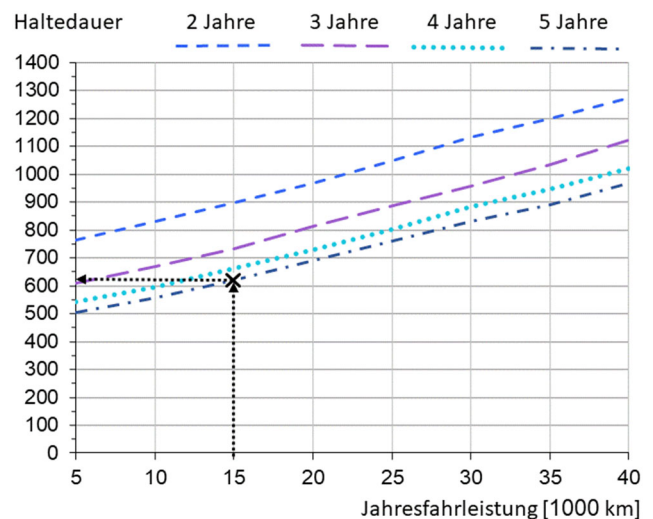
Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	59	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 620 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	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/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]	12,3	11,4	8,4	10,9	10,2
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	5,7/6,2 S	4,3/5,1 D	4,1/5,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	136/153	115/137	128/142	112/135	103/138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/22	16/20/22	16/20/22	18/20/22	18/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	159	109	131	236	243
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	520	555	638	570	660
Preis [Euro]	18.990	21.690	25.790	23.640	28.140

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

3-Zylinder-Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	172 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,0/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	115/137 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,23 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.340/1.795/1.455 mm
Leergewicht/Zuladung	1.321/489 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.301 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nošovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,3/12,1/16,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,5/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	146 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.330/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/695/1.195 l

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

Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	104 Euro	Wertverlust	332 Euro
Monatliche Gesamtkosten	620 Euro		
Steuer pro Jahr	109 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/22		
Basispreis i30 1.0 T-GDI 48V-Mildhybrid Trend	24.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.100 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	-/700 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	800 Euro° (Paket)/-
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	800 Euro° (Paket)

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° (Paket)

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	800 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör)	-
Metalllackierung	600 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: März 2021

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