



Hyundai i30 Fastback 1.4 T-GDI Premium DCT

Fünftüriges Coupé der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Hyundai beweist Mut und bringt mit dem i30 Fastback ein fünftüriges Coupé auf den Markt. Damit sind die Koreaner in der Kompaktklasse allein auf weiter Flur. Dass beim Fastback die schöne Linie und nicht der Nutzwert im Vordergrund stand, wird beim ersten Blick klar. Die stark abfallende Dachlinie schränkt die Kopffreiheit für die Fondpassagiere merklich ein und einem mühelosen Ein- und Ausladen steht die hohe Ladekante im Weg.

Abgesehen davon überzeugt der i30 auch als Fastback mit den bekannten Tugenden. Die Bedienung gibt keinerlei Rätsel auf, die Verarbeitungsqualität befindet sich auf dem Niveau der deutschen Konkurrenz und die sicheren Fahreigenschaften sorgen für Vertrauen in das harmonisch abgestimmte Fahrwerk.

Hinter der dezent veränderten Frontschürze steckt im Testwagen der 1,4-Liter-Turbobenziner, den man aus dem Schrägheck- und Kombimodellen kennt. Der Vierzylinder leistet 140 PS und gibt in Kombination mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe eine harmonische Antriebseinheit ab. Die Fahrleistungen sind ausreichend, der Verbrauch von 6,7 l/100 km im ADAC EcoTest dürfte aber ebenso wie die erhöhten Partikel- und CO-Emissionen etwas niedriger ausfallen.

Während die meisten Hersteller für die Coupé-Modelle kräftig hinlängen, hält sich der Aufpreis gegenüber dem Schrägheck-i30 mit 600 Euro in Grenzen. Mit einem Grundpreis von 29.350 Euro ist der i30 Fastback 1.4 T-GDI Premium ein preislich wie optisch attraktives Angebot. **Konkurrenten:** Mercedes CLA.

- ⊕ sichere Fahreigenschaften, einfache Bedienung, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ erhöhter Kraftstoffverbrauch, eingeschränktes Platzangebot im Fond, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------------|
| | Familie | 3,3 |
| | Stadtverkehr | 3,3 |
| | Senioren | 3,0 |
| | Langstrecke | 2,9 |
| | Transport | 3,3 |
| | Fahrspaß | 2,7 |
| | Preis/Leistung | 2,3 |

EcoTest ★★☆☆☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Hyundai hat sowohl die Karosserie als auch den Innenraum des i30 Fastback 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. Während sich das Interieur optisch

ansprechend präsentiert, bestehen einige Verkleidungen aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff - vor allem wenn sie nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen.

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

3,2 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von 11,3 m und einer Fahrzeugbreite von 2,04 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der i30 Fastback durchschnittliche City-Eigenschaften. Die zulässige Zuladung fällt mit 475 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast von 80 kg. Eine Dachreling gibt es für den Fastback allerdings nicht. Mit einer Tankfüllung von 50 l können auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Strecken bis 745 km zurückgelegt werden.

⊖ Der i30 kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen fehlt. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Ein Reserverad sowie Bordwerkzeug und Wagenheber sind auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

3,3 Licht und Sicht

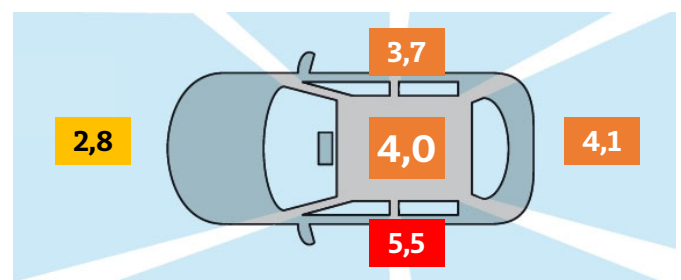
Aufgrund der tendenziell niedrigen Sitzposition lässt sich das umliegende Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich überblicken.

⊕ Während zwei der drei Ausstattungsvarianten serienmäßig nur mit Halogenscheinwerfern ausgestattet sind, sind beim getesteten Premium ab Werk Voll-LED-Scheinwerfer verbaut. Diese besitzen ein zusätzliches Abbiegelicht und einen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht auf- und abblendet, nicht aber die anderen Verkehrsteilnehmer ausschattiert.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Beim Premium sind ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera verbaut.

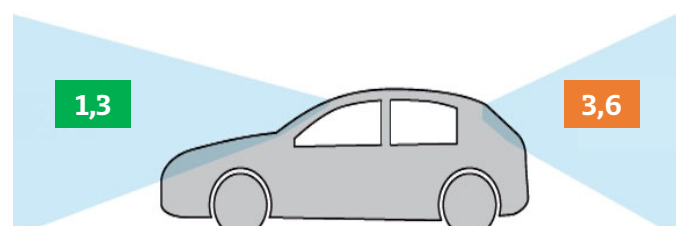
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Aufgrund breiter Dachsäulen, der hoch angesetzten Heckscheibe und nicht vollständig versenkbarer Kopfstützen ist die Sicht nach hinten stark eingeschränkt.

⊖ Das schicke Design des fünftürigen Coupés bleibt nicht ohne Folgen für die Rundumsicht. Besonders beim Blick nach schräg hinten sind die breiten D-Säulen im Weg. Die Sicht durch den Innenspiegel nach hinten ist wegen der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht. Gegenstände oder Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aus diesem Grund erst in größerer Entfernung zu sehen und das hintere Fahrzeugende lässt sich nur schwerlich

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Premium ist ab Werk mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Die Türen öffnen weit und die Schweller sind angenehm niedrig positioniert, dennoch wird der Einstiegskomfort durch die Breite des Schwellers sowie die schräg verlaufende A-Säule vorn etwas geschmälert. Hinten stören vor allem der geringe Platzbedarf im Fußraum sowie die nach hinten abfallende Dachlinie. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz.

3,3 Kofferraum-Volumen

Der i30 Fastback bietet etwas weniger Kofferraumvolumen als die Schrägheckvariante. Bis zur Kofferraumabdeckung finden im Kofferraum 295 Liter Platz und bis unter das Dach können bei aufgestellter Rückbank 390 Liter verstaut werden. Das entspricht etwa sieben Getränkeboxen. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen bis zur Scheibenkante gemessen auf 645 und bis unter das Dach auf 1.050 Liter.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich nur manuell öffnen, eine elektrische Heckklappenöffnung ist nicht erhältlich. Die Ladeöffnung selbst ist angenehm groß. Baut man die Laderaumabdeckung aus, gibt es dafür keine Verstaumöglichkeit unter im Kofferraum.

⊖ Störend beim Be- und Entladen ist die hohe Ladekante. Sie liegt satte 80 cm über der Fahrbahn. Zudem muss eine

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich von vorn und ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Bei Unachtsamkeit können dabei allerdings die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Leider mangelt es an Ab-

abschätzen. Vorn gelingt dies etwas besser, auch wenn das Ende der Motoraube nicht einsehbar ist.

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 295 l Volumen ist der Kofferraum des i30 Fastback von klassenüblicher Größe.

18 Zentimeter hohe Stufe zwischen Ladeboden und -kante überwunden werden. Das Ladeabteil wird mit einer Lampe nur spärlich beleuchtet.

lagemöglichkeiten im Gepäckraum. Praktische Seitenfächer sucht man leider vergebens, immerhin finden sich Taschenhaken sowie ein Fach unterm Ladeboden. Für langes Ladegut gibt es zwar eine Luke in der Rücksitzlehne, diese fällt aber klein aus.

2,7 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 Schutz an der Unterseite des Bremspedals, damit man nicht daran hängen bleibt. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist.

Das Kombiinstrument ist klar gezeichnet und der Hauptbildschirm liegt weit oben, gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Hyundai denkt an die Fahrsicherheit: 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.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Ein DAB-Radio mit fünf Zoll großem Touchscreen, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und sowohl eine USB- als auch AUX-Schnittstelle gibt es beim Premium serienmäßig. Genauso eine kabellose Lademöglichkeit des Smartphones (induktiv) und eine 12-Volt-Steckdose im

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 Innen-

3,8 Raumangebot hinten

Im Fond muss der i30 der eleganten, nach hinten abfallenden Dachlinie Tribut zollen. Die Kopffreiheit fällt im Vergleich zum Schrägheck-i30 um zehn Zentimeter knapper aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Bein- und Kopffreiheit für bis zu 1,80 m große Insassen. Hinten wird das Raumempfinden durch die hohe Seitenlinie und die schmalen Seitenfenster eingeschränkt. Zudem befindet sich der Kopf direkt neben der C-Säule.

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.

Kofferraum. Ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsdaten, DAB+ und Android Auto bzw. Apple Carplay bekommt man gegen Aufpreis.

⊖ Ein CD-Player ist für den i30 Fastback nicht lieferbar.

breite und der schmalen Seitenscheiben nur mittelprechtig aus.



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

3,4 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden wie bei kompakten Limousinen üblich nicht angeboten, die Rückbank ist starr verbaut. 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.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Für den i30 Fastback sind keine Fahrwerksoptionen wie etwa adaptive Dämpfer erhältlich. Allerdings verbauen die Koreaner an der Hinterachse eine aufwändige Mehrlenkerkonstruktion anstatt einer einfachen Verbundlenkerachse, die in der Kompaktklasse eine immer größere Verbreitung findet.

Das i30-Fahrwerk wurde für den Fastback etwas straffer abgestimmt, bietet aber dennoch einen recht ausgewogenen Federungskomfort. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten

spricht die Federung allerdings etwas hölzern an, was zum Teil auch an der serienmäßigen 18-Zoll-Bereifung liegt. So dringt auch beispielsweise Kopfsteinpflaster deutlich zu den Insassen durch. Bei Überlandgeschwindigkeiten ist zwar auch leichtes Stuckern spürbar, insgesamt spricht das Fahrwerk aber sensibler als bei niedrigen Geschwindigkeiten. Auf der Autobahn hält der i30 Fastback die meisten Unebenheiten von den Insassen fern.

2,6 Sitze

Beim i30 Fastback Premium verfügen die beiden Vordersitze ab Werk über eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Ordert man das Leder-Paket, gibt es für den Fahrersitz eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion. Die Rückbank ist auf den Außenplätzen nur durchschnittlich geformt. Die harte Lehne drückt etwas im Lendenbereich und besitzt wenig Kontur, weshalb der Seitenhalt nur akzeptabel ist. Die Sitzfläche zeigt sich zufriedenstellend

ausgeformt. Dank des angenehmen Kniewinkels geht die Sitzposition in Ordnung.

⊕ Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten dank guter Kontur auch einen festen Seitenhalt. Die Sitzposition ist vorn angenehm, allerdings lässt sich die Mittelarmlehne nur längs- und nicht zusätzlich noch in der Höhe einstellen.

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

3,3 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel von 69,7 dB(A) bestätigt das Empfinden: Im Innenraum des i30 geht es nicht sonderlich leise zu. Wahrgenommen werden vor allem bei höheren

Geschwindigkeiten die deutlich vernehmbaren Abrollgeräusche. Der Motor fällt nicht negativ auf und wird nur bei hohen Drehzahlen wirklich laut.

1,9 Klimatisierung

⊕ Der i30 Fastback ist in der Premium-Variante 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 Mittel- ausströmer und Düsen unter den Vordersitzen.

Zu den weiteren Annehmlichkeiten gehören die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung - beides gibt es aber nur ab der Ausstattungsvariante Style serienmäßig. Ordert man die optionalen Ledersitze, sind die Vordersitze sogar belüftet.

Abgedunkelte Scheiben im Fond gibt es ab dem Style.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Hat der 140 PS starke Motor erstmal den Ladedruck aufgebaut, schiebt der Turbobenziner mit bis zu 242 Nm ordentlich an. Den Sprint von 60 auf Tempo 100 absolviert der Fastback in 5,6 Sekunden.

Hyundai gibt den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 mit 9,5 Sekunden ab, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 203 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des aufgeladenen Benziners kann sich sehen lassen. Es werden nur wenige Vibrationen in den

Innenraum übertragen und der Motor erzeugt auch kaum Störfrequenzen.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Serienmäßig ist der 1,4-Liter-Turbobenziner an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt. Der Testwagen war mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe (DCT) ausgestattet. Das Getriebe bietet bei normaler Fahrweise einen guten Schaltkomfort. Bewegt man den i30 Fastback sportlicher, sind mitunter Schaltrucke zu spüren. Der Wählhebel lässt sich einwandfrei bedienen, beim Einlegen des Rückwärtsgangs dauert es allerdings einen Moment, ehe der Kraftschluss erfolgt ist. Das Anfahrverhalten ist ebenfalls noch verbesserungswürdig. Der Wagen setzt sich beim Gasgeben erst mit einer kurzen Verzögerung in

Bewegung. Möchte der Fahrer den Schaltvorgang manuell einleiten, kann er dies entweder über den Wählhebel oder die Schaltwippen am Lenkrad machen.

Die sieben Gänge sind passend gestuft, die Übersetzung des siebten Gangs ist nicht zu lang gewählt. Bei Tempo 130 km/h dreht der Motor mit knapp 2.600 Umdrehungen pro Minute.

Neben einer elektrischen Handbremse verfügt der i30 Fastback auch über eine Autohold-Funktion, die den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der i30 Fastback fährt sich dank der direkt ansprechenden Vorderachse recht 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 recht hoch. Auch an der Richtungsstabilität gibt es kaum etwas auszusetzen. Trotz der großen 18-Zoll-Bereifung lässt sich der Hyundai auch von Spurrinnen kaum aus der Ruhe bringen, der Geradeauslauf ist auch bei hohen Geschwindigkeit gut.

Die Traktion ist auch dank der serienmäßigen 18-Zöller tadellos. Der 140 PS starke Turbobenziner bringt die Vorderräder nur selten an ihre Traktionsgrenzen.

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 Drive Mode, der eine in drei Modi einstellbare

Lenkungscharakteristik erlaubt, ist nur bei Fahrzeugen mit Doppelkupplungsgetriebe an Bord (außer Basisvariante). Der Agilität kommt auch die direkte Übersetzung zugute: Von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. In ihrer Wirkung zeigt sie sich überzeugend: Der i30 Fastback kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 34,2 m zum Stehen.

2,0 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen trumpft der i30 Fastback mit zahlreichen weiteren Assistenten auf - beim Premium sind viele sogar serienmäßig an Bord. So sind etwa ein City-Notbremssystem ebenso ab Werk an Bord wie ein Spurwechselassistent sowie eine Querverkehrserkennung. Ist der i30 Fastback wie im Falle des Testwagens mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, verfügt der Koreaner sogar über eine adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Notbremssystem. Zum Serienumfang gehören auch der aktive Spurhalteassistent sowie ein Müdigkeitswarner, der den Fahrer bei Bedarf zu einer Pause auffordert. Im Falle einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit hoher Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert.

Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung kann optional erworben werden.



Abstandsregeltempomat

Das System verfügt über eine Stopp- sowie Anfahrfunktion und arbeitet im Bereich von 0 bis 180 km/h.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest 2017 erreicht die Schräghecklimousine beim Insassenschutz 88 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne - der Fastback 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.

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

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 |
| | 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 |

2,8 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 Gurtanklenkpunkte ungünstig unter dem Polster verbaut sind. Hohe Kindersitze lassen sich dort wegen der flachen und seitlich eingezogenen Dachlinie nicht installieren.

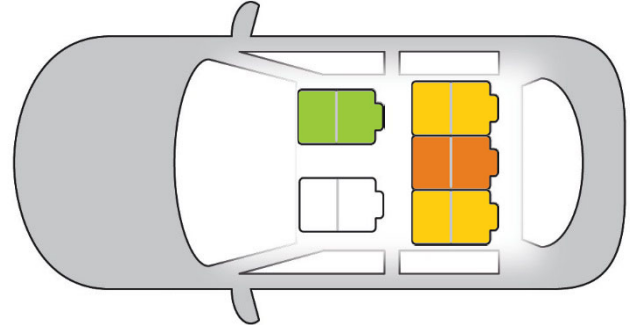
⊕ Dank Beifahrerairbagdeaktivierung können auch vorn rechts Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten lagestabil befestigt werden - Isofix ist hier nicht erhältlich. Mit Isofix (samt Ankerhaken und i-Size-Kennung) ist eine problemlose und lagestabile Kindersitzmontage auch auf den Fondaußenplätzen möglich.

⊖ Der Fondmittelpplatz eignet sich wegen des zu engen Abstands zwischen Gurtschloss und Hilfgurtschloss nicht zur Kindersitzmontage mit den Gurten. Verwendet man hinten eine platznehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach

hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

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)

3,1 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.

3,3 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Mit einer CO₂-Bilanz von 184 g/km kann der Hyundai in diesem Kapitel keine Glanzpunkte setzen - er erhält nur 22 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 Litern auf 100 Kilometer. Trotz des Start-Stopp-Systems konsumiert der i30 innerorts 6,9 l/100 km. Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 5,9 l/100 km und auf der Autobahn bei 7,9 l/100 km.

2,7 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel gibt der i30 Fastback mit dem 1,4-Liter-Turbomotor insgesamt ein ordentliches Bild ab und erhält 33 Punkte. Etwas erhöht ist allerdings die Partikelanzahl und der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Zusammen mit den Punkten aus dem Verbrauchskapitel bringt es der Hyundai auf 55 von 110 möglichen Punkten und damit zu drei Sternen.

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,9 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 5,9 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 7,9 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,7 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Hyundai verlangt für den i30 Fastback 1.4 T-GDI in der Topausstattung Premium mit dem stärksten Benziner unter der Haube 29.350 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 einer nahezu Vollausstattung. Neben einem Notbremssystem, Spurhalteassistent, Totwinkelwarner und den LED-

Scheinwerfern 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 | 1.0 T-GDI Trend | 1.4 T-GDI Trend |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/998 | 4/1353 |
| Leistung [kW (PS)] | 88 (120) | 103 (140) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 171/1500 | 242/1500 |
| 0-100 km/h [s] | 11,5 | 9,2 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 188 | 208 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,2 S | 5,5 S |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 120 | 129 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/21/20 | 16/21/20 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 70 | 96 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 562 | 580 |
| Preis [Euro] | 22.200 | 23.100 |

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 (Reihe), Turbo, Euro 6b | |
| Hubraum | 1.353 ccm |
| Leistung | 103 kW/140 PS bei 6.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 242 Nm bei 1.500 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 203 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,5 s |
| Verbrauch pro 100 km | 5,6 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 129 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,23 m²/0,3 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 225/40 R18 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.455/1.795/1.425 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.362/498 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 450/1351 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 600/1.400 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 | 2.550 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,2 m |
| Reifengröße Testwagen | 225/40 ZR18 92Y |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Pilot Sport 4 |
| Wendekreis links/rechts | 11,2/11,3 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,7 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,9/5,9/7,9 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 155 g/km (WTW* 184 g/km) |
| Reichweite | 745 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 69,7 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.040 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.385/475 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 295/645/1.050 l |

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

| | | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 118 Euro | Werkstattkosten | 72 Euro |
| Fixkosten | 105 Euro | Wertverlust | 346 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 641 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 96 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/21/20 | | |
| Basispreis i30 Fastback 1.4 T-GDI Premium DCT | 29.350 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 02.01.2018 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 30.690 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 5.389 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| Adaptives Fahrwerk | - |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | Serie/- |
| Regen-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | -/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | Serie/- |
| Head-Up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung (im Paket) | 750 Euro° |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

SICHERHEIT

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

INNEN

| | |
|--|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB (750 Euro für DAB+) | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem (im Paket) | 750 Euro° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/- |
| Lenkradheizung | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|------------|
| Anhängerkupplung | - |
| Metalliclackierung | 590 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.100 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Mai 2018

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