

vergleichstest



Fiat Tipo – Hyundai i30

Fiat Tipo Kombi 1.6 Multijet Lounge DCT vs.
Hyundai i30 Kombi 1.6 CRDi Premium DCT








Kombimodelle der unteren Mittelklasse sind für Pragmatiker wie geschaffen. Sie erfüllen alle wesentlichen Anforderungen, die an ein vernünftiges Auto gestellt werden. Sie bieten Platz für fünf Personen, haben einen großen Kofferraum und eignen sich als Reisefahrzeuge auch mal für längere Strecken. Außerdem halten sich die Preise dafür im Rahmen. Das trifft im Besondern auch auf die beiden hier zum Vergleichstest angetretenen Modelle zu. Luxuskarossen sind weder der Fiat Tipo noch der Hyundai i30, doch beide Autos bieten viel Platz zum moderaten Preis und eine stimmige Optik.

Fazit: Der Fiat Tipo bietet sehr viel Auto für einen günstigen Preis. Einen Sieg gegen den durchdachten Hyundai i30 kann er allerdings nicht einfahren. Vor allem im Kapitel Sicherheit hat der Koreaner deutlich mehr zu bieten als der Italiener. Erfreulich ist die gute Bilanz bei den Schadstoffen der modernen Dieselmotoren. Mit aufwendiger Abgasreinigung erreichen sie Bestnoten und zeigen, dass der Diesel noch lange nicht zum alten Eisen gehört.

ADAC-Urteil

	Fiat	Hyundai
AUTOTEST	2,7	2,3
AUTOKOSTEN	1,9	2,3

Zielgruppencheck

 Familie	3,0	2,6
 Stadtverkehr	3,4	3,3
 Senioren	2,9	3,0
 Langstrecke	3,1	2,8
 Transport	2,3	2,6
 Fahrspaß	3,2	2,8
 Preis/Leistung	2,3	2,3

Ecotest:

Fiat Tipo: ★★★★★☆

Hyundai i30: ★★★★★☆

2,8
Tipo

2,6
i30

KAROSSERIE / KOFFERRAUM



Gut nutzbarer Kofferraum mit niedriger Ladekante im Fiat (470 l)

Der in der Türkei gefertigte Fiat ist ordentlich verarbeitet, die verwendeten Materialien wirken aber billig. Im Vergleich machen die Bauteile im Hyundai einen hochwertigeren Eindruck, auch die Verarbeitung ist dort etwas besser. Dessen Kofferraum fällt mit 405 l Normvolumen zwar angemessen groß aus, der Fiat schluckt aber nochmals 65 l mehr Gepäck. Für die untere Mittelklasse sind beide Gepäckabteile aber großzügig dimensioniert. Die Nutzbarkeit wiederum ist im i30 mit der serienmäßigen Durchlade und der niedrigeren Ladekante etwas besser. Bonuspunkte sammelt dieser weiter durch das serienmäßige Sicherheitsnetz auf Höhe der Rücksitzlehne. Für den Tipo ist ein solches Ausstattungsmerkmal dagegen auch nicht gegen Aufpreis lieferbar. Weil beide Kandidaten über einen 50 l

großen Tank verfügen und sich die Verbräuche auf ähnlichem Niveau bewegen, liegen die Reichweiten mit 925 km (Fiat) und 960 km (Hyundai) eng beieinander. Erfreulich hoch sind sie allemal. Mit 530 kg Zuladung darf der Fiat viel Gewicht schleppen, der Wert des Rivalen fällt mit 465 kg geringer aus. Die Rundumsicht ist in den beiden gefällig gestalteten Karosserien nur mäßig. Gegen die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer des i30 hat der mit einfachen Halogenleuchten ausgestattete Tipo im Bereich Scheinwerfer keine Chance. In Summe holt sich der in Tschechien gefertigte Koreaner mit besserer Variabilität, modernerem Lichtsystem und den hochwertigeren Materialien im Innenraum den ersten Kapitelsieg.



Mit 405 l Kofferraumvolumen bietet der Hyundai viel Platz für das Gepäck

2,6
Tipo

2,5
i30

INNENRAUM

Im Fiat findet man schnell eine passende Sitzposition. Die Tachoeinheit ist zwar nicht ideal ablesbar, dafür befindet sich aber der Touchscreen des Infotainments in angenehmer Höhe. Zudem hält sich der Gewöhnungsaufwand dafür in Grenzen. Leider stört die träge Reaktion des Systems

im Alltag. Im Hyundai liegt der Bildschirm ebenfalls weit oben, gut im Sichtfeld des Fahrers positioniert. Die Menüstruktur des Infotainments ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Im Gegensatz zum Tipo bringt der i30 serienmäßig einen Licht- und Regensensor sowie elektrisch



Hochwertiges und übersichtliches Cockpit im Hyundai



Einfache Materialien im Fiat

sche Fensterheber samt Antippautomatik mit. Die Klima-Bedieneinheiten sind hier wie dort verständlich gestaltet, liegen aber relativ tief. In Sachen Konnektivität erfüllen die beiden Systeme alle Erwartungen von heute. Es gibt jeweils Digital-Radio und Anbindung für Smartphones serienmäßig. Der Fiat wartet sogar mit einem serienmäßigen Navigationsgerät, Internetradio sowie Echtzeit-Verkehrsmeldungen auf und erfüllt so höhere Ansprüche. Beim Raumangebot in der ersten Reihe schenken sich die Kontrahenten nicht viel. Hier wie dort finden selbst groß gewachsene Personen bequem Platz. Das Raumempfinden ist im Fiat

wegen des weniger wuchtigen Armaturenbretts aber geringfügig besser. Auch hinten gibt es dort wegen der großen Fensterflächen im direkten Vergleich ein angenehmeres Raumgefühl. Auch die Messwerte bescheinigen dem Italiener vor allem mehr Beinfreiheit als dem Koreaner. Bei der Innenraum-Variabilität schenken sich die beiden Kombis nicht viel. Ablagen gibt es jeweils in ausreichender Anzahl, Sitzvarianten sind nicht zu haben – üblich bei Kombis. Abschließbare und klimatisierte Handschuhfächer haben beide Autos nicht.

3,2
Tipo**2,6**
i30

KOMFORT

Das Fahrwerk des Fiat ist recht straff abgestimmt und spricht gerade auf Gullideckeln oder Straßenschäden trocken an. Man merkt die einfache Verbundlenker-Konstruktion an der Hinterachse. Die aufwendigere Mehrlenkerachse in seinem Rivalen verhilft diesem zu einem etwas besseren Federungskomfort. Bei höheren Geschwindigkeiten ist das Federungsansprechen hier wie dort ausgewogener. Die Sitze im Tipo sind tendenziell straff, aber angenehm gepolstert und passend konturiert. Die Lehnen erweisen sich für große Menschen aber unpassend geformt. Im i30 ist das Gestühl körpergerechter gestaltet und bietet dank guter Kontur einen festen Seitenhalt. Zudem sind die Kopfstützen hier passender positioniert und die Einstellmöglichkeiten der Sitze viel besser. Die zwei Kombis erweisen sich nicht als Leisetreter. Mit 69 dB(A) liegt der Schalldruck im Fiat relativ hoch. Der Hyundai ist mit 68,9 dB(A) nicht merklich besser gedämmt. Während in diesem eher der Motor das Geräuschniveau dominiert, sind es im Fiat eher Windgeräusche. Dort gibt es serienmäßig eine

einfach bedienbare Klimaanlage. Der Hyundai hingegen hat ab Werk eine Zweizonen-Klimaanlage an Bord, außerdem sogar eine Sitz- und Lenkradheizung serienmäßig. Somit hat in diesem Kapitel der italienische Kombi keine Chance gegen seinen Widersacher.



Angenehme Sitzposition bei akzeptablem Seitenhalt im Hyundai i30

2,3
Tipo**2,0**
i30

MOTOR/ANTRIEB

Obwohl der Fiat-Diesel mit 120 PS genau 16 weniger leistet als der Diesel des Koreaners, liegen die Fahrleistungen auf sehr ähnlichem Niveau. Den Standardsprint erledigt der Tipo in 10,3 s, der i30 braucht mit 10,1 s nur unwesentlich kürzer. Auch bei den Werten für den Durchzug von 60 auf 100 km/h unterscheiden sich die beiden kaum (Fiat: 6,3 s, Hyundai: 5,6 s). Trotz des rauen Motorlaufs ist die Laufkultur des Motors im Fiat für diese Fahrzeugklasse gut. Nur bei höheren Drehzahlen neigt der Motor zum Dröhnen. Ab 1.750 Umdrehungen sorgt er für satten Durchzug dank 320 Nm. Das gleiche Drehmoment erreicht auch der Hyundai-Motor, der trotz leichter Vibrationen ordentlich entkoppelt ist, schon bei niedrigeren



i30: Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit harmonischer Schaltstrategie

Drehzahlen. Er zieht schon ab 1.500 Umdrehungen kräftig durch. Das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe nutzt diesen satten Durchzug gerne und sorgt ansonsten für komfortable Schaltvorgänge und gutes Kriechverhalten, obwohl eine trockene Kupplung verbaut ist. Auch das Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe im Fiat schaltet

meist komfortabel und recht sanft, im kalten Zustand ruckelt es aber manchmal leicht.

Das Drehzahlniveau liegt wegen der geringeren Spreizung leicht über dem Niveau der Hyundai-Automatik. Beim Anfahren an Steigungen macht sich die Autohold-Funktion im i30 positiv bemerkbar, der Tipo hat dieses Extra nicht zu bieten.

2,8
Tipo

2,3
i30

FAHREIGENSCHAFTEN

Die Vorderachse des Tipo ist deutlich untersteuernd ausgelegt, was die zu Heckschwenks neigende, einfache Hinterachskonstruktion notwendig macht. Damit bleibt er jederzeit lenkbar, wenn auch diese Auslegung nicht als besonders sportlich gilt. Der Geradeauslauf ist gut - im Gegensatz zum i30, der sich in der Richtungsstabilität von Fugen und Einzelhindernissen beeinträchtigen lässt, obwohl dessen Fahreigenschaften ansonsten weitgehend überzeugend sind. Im ADAC Ausweichtest stören dessen nach außen drängendes Heck und die grob regelnde Traktionskontrolle. Die Lenkung des Italieners kann hingegen nicht

überzeugen. Sie fühlt sich teigig an und vermittelt dem Fahrer wenig Fahrbahnkontakt. Obwohl auch die Lenkung des Koreaners etwas teigig ist, spricht sie spontaner auf Lenkbefehle an und zentriert ordentlich. Die Zielgenauigkeit ist prinzipiell gut. Mit einem Bremsweg von 36,4 m aus 100 km/h kann sich der Tipo nicht gerade mit Ruhm bekleckern. Sein Konkurrent steht im Schnitt bereits 3,3 m früher, was letztendlich auch ausschlaggebend für diesen Kapitelsieg ist.

3,2
Tipo

2,1
i30

SICHERHEIT

Im Vergleich mit dem Hyundai i30 zeigen sich beim Fiat Tipo Lücken bei der aktiven Sicherheit. Lediglich ein Tempomat ist serienmäßig an Bord. Für alles andere muss zusätzlich bezahlt werden - sofern überhaupt bestellbar. Ein Spurhalteassistent ist beispielsweise nicht verfügbar. Um Klassen besser ist der i30 aufgestellt, denn er hat alle heute üblichen Systeme serienmäßig an Bord, darunter auch einen Abstandsregeltempomat und einen Spurhalte-Assistenten. Beim Punkt passive Sicherheit erreicht der Tipo mit 82 Prozent der erreichbaren Punkte im Crashtest immerhin vier Sterne. Mit 88 Prozent und fünf Sternen schneidet der i30 aber nochmals besser ab. In beiden Kombis reichen die Kopfstützen vorn bis zu einer Körpergröße von etwa 1,90 m, Insassen in der zweiten Reihe werden jeweils bis 1,70 m gut geschützt. Für die Befestigung von Kindersitzen sind die Gurtenlenkpunkte im Fiat nicht optimal platziert und die Fensterheber haben keinen Einklemmschutz. Als Alternative steht Isofix hinten außen zur Verfügung. Insgesamt führt dies unter anderem zu nur 60 Prozent der erreichbaren Punkte bei der Kindersicherheit. Das Konkurrenzprodukt kann in diesem Test immerhin 24 Prozent mehr erreichen als der Italiener, obwohl auch hier die Gurtenlenkpunkte ungünstig platziert sind. Jedoch ist der Beifahrerairbag hier abschaltbar und die hinteren Außenplätze haben serienmäßig Isofix samt i-Size-Kennung. Auch beim Fußgängerschutz erreicht der i30 mit 64 Prozent der möglichen Punkte zwei mehr als der Tipo. Bei Letzterem fällt vor allem der Frontscheibenrahmen zu hart aus.



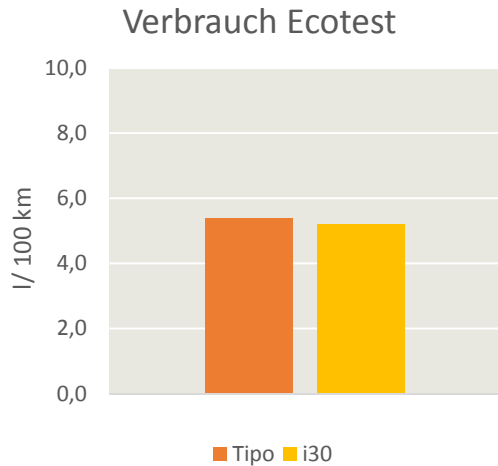
Griffiges, aber etwas überfrachtetes Lenkrad im Tipo

ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Tipo	i30
ESP	Serie	Serie
Abstandswarnung	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Option	Serie
City-Notbremssystem	Option	Serie
vorausschauendes Notbremssystem	Option	Serie
vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich	Serie
Geschwindigkeitsbegrenzer	Option	Serie
Tempomat	Serie	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	Option	Serie
Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich	Option
Spurassistent	nicht erhältlich	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich	Serie
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	nicht erhältlich	Serie
Head Up Display	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie	Serie

2,2
62,1
i30

UMWELT/ECOTEST



Beim Verbrauch liegen die zwei ähnlich großen und ähnlich motorisierten Kompaktkombis sehr eng beieinander. Während der Fiat im ADAC Ecotest 5,4 l/100 km verbraucht, kommt der Hyundai mit 0,2 l/100 km weniger aus. Vor allem im Stadtbetrieb ist der i30 sparsamer, während im Überlandbereich kaum ein Unterschied besteht. Erfreulich ist das gute Abschneiden im Bereich Schadstoffe. Mit jeweils 50 Punkten schneiden die zwei Diesel in diesem Test hervorragend ab. Beide nutzen zur Reduzierung von Schadstoffen ein SCR-System, der Hyundai zusätzlich einen NOx-Speicherkat. Mit insgesamt 77 Punkten für den Fiat und 79 für den Hyundai kommen beide auf respektable vier Sterne im ADAC Ecotest.

1,9
Tipo2,3
i30

AUTOKOSTEN

Der Preis ist eines der größten Kaufargumente für den Fiat Tipo. Er gilt in seiner Fahrzeugklasse als eines der günstigsten Angebote überhaupt. Der Testwagen kommt auf einen Preis von 26.750 Euro. Da können selbst die preisbewussten Koreaner nicht mithalten, obwohl der i30 in Testwagenausstattung mit 32.680 Euro immer noch nicht übertrieben teuer ist. Dieses Preisverhalten spiegelt sich auch in den monatlichen Kosten wider, die bei 614 Euro für den Fiat Tipo und 673 Euro für den Hyundai i30 liegen. Wäh-

rend die Betriebs-, Werkstatt- und Fixkosten beider Fahrzeuge auf ähnlichem Niveau liegen, macht sich hauptsächlich der höhere Wertverlust des i30 in den monatlichen Gesamtkosten bemerkbar. Bei den Versicherungseinstufungen sind die Unterschiede relativ gering. Der Fiat (KH: 18; TK: 21, VK: 22) ist bei der Vollkasko etwas günstiger als der Hyundai (KH: 16; TK: 23, VK: 21). Über alles gerechnet ist damit der Fiat Tipo spürbar günstiger zu bewegen als der Hyundai i30.

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.

TECHNISCHE DATEN / KOSTEN

Herstellerangaben	Fiat Tipo 1.6 Multijet Lounge DCT	Hyundai i30 1.6 CRDi DCT
Motorbauart	4-Zylinder, Turbodiesel, SCR-Kat mit DPF, Euro 6d-TEMP (WLTP)	4-Zylinder, Turbodiesel, SCR- und NOx-Speicherkat mit DPF, Euro 6d-TEMP (WLTP)
Hubraum	1.598 ccm	1.582 ccm
Leistung	188 kW/120 PS bei 3.750 1/min	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.750 1/min	320 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s	10,1 s
Verbrauch pro 100 km	4,5 l	4,3 l
CO ₂ -Ausstoß	118 g/km	113 g/km
Reifengröße (Serie)	205/55 R16 V	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.571/1.792/1.512 mm	4.585/1.795/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.475/475 kg	1.415/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/- l	602/1.650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.300 kg	650/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	60/75 kg	80/80 kg
Tankinhalt	50 l	50 l
Garantie allgemein/Rost	2 Jahre, 40.000 km/8 Jahre	5 Jahre / 12 Jahre
Produktion	Türkei, Bursa	Tschechien, Nosovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,3 s	5,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min	2.350 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m	33,1 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 94V XL	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m	11,2/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,4 l/100 km	5,2 l/100 km
Stadt/Land/Autobahn	5,6/4,6/6,2 l/100 km	5,0/4,7/6,1 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	141 g/km (WTW 169 g/km)	136 g/km (WTW 163 g/km)
Reichweite	925 km	960 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)	68,9 dB(A)
Fahrzeugbr. (inkl. Außenspg.)	2.005 mm	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.420/530 kg	1.475 / 465 kg
Kofferr. normal/geklappt/dachhoch	470/945/1.450 l	405 / 795 / 1.325 l

Kosten

Betriebskosten	124 Euro	112 Euro
Werkstattkosten	56 Euro	66 Euro
Fixkosten	148 Euro	126 Euro
Wertverlust	286 Euro	369 Euro
monatliche Gesamtkosten	614 Euro	673 Euro
Steuer pro Jahr	258 Euro	232 Euro
Vers.-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22	16/23/21
Basispreis	24.790 Euro	32.680 Euro
Testwagenpreis inkl. SA	26.570 Euro	33.870 Euro

TESTURTEIL

	Fiat Tipo	Hyundai i30
Karosserie/ Kofferraum	2,8	2,6
Verarbeitung	3,2	2,6
Alltagstauglichkeit	3,0	3,3
Licht und Sicht	3,3	2,6
Ein-/Ausstieg	2,7	2,6
Kofferraum-Volumen	1,8	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,4	2,7
Innenraum	2,6	2,5
Bedienung	2,8	2,2
Multimedia/Konnektivität	2,2	2,8
Raumangebot vorn	2,0	2,1
Raumangebot hinten	2,7	3,1
Innenraum-Variabilität	3,5	3,3
Komfort	3,2	2,6
Federung	3,0	2,7
Sitze	3,5	2,5
Innengeräusch	3,3	3,2
Klimatisierung	3,2	2,2
Motor/Antrieb	2,3	2,0
Fahrleistungen	2,4	2,0
Laufkultur/ Leistungsentfaltung	2,9	2,8
Schaltung/Getriebe	2,0	1,7
Fahreigenschaften	2,8	2,3
Fahrstabilität	2,5	2,7
Lenkung	2,9	2,6
Bremse	2,9	1,8
Sicherheit	3,2	2,1
Aktive Sicherheit/ Assistenzsysteme	3,3	1,0
Passive Sicherheit/ Insassen	2,8	2,5
Kindersicherheit	3,4	2,6
Fußgängerschutz	4,0	3,5
Umwelt/Ecotest	2,2	2,1
Verbrauch/CO2	3,3	3,1
Schadstoffe	1,0	1,0
Autotest	2,7	2,3
Autokosten	1,9	2,3

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)
 Stand: April 2019
 Text: M. Bauer



1. Der gefällig gestaltete Hyundai i30 überzeugt durchaus und steht den deutschen Produkten in kaum etwas nach. Mit guter Verarbeitung, angenehmen Komfort und zeitgemäßer Sicherheitsausstattung gewinnt er diesen Vergleich.



2. Der Fiat Tipo ist in den Gesamtkosten deutlich günstiger als sein Konkurrent. Er bietet viel Platz und einen gelungenen Antrieb. Teils deutliche Abstriche müssen Interessenten beim Komfort, den Fahreigenschaften und leider auch bei der Sicherheit hinnehmen.

Ecotest:

Fiat Tipo: ★★★★★☆

Hyundai i30: ★★★★★☆

Zielgruppencheck

Fiat Tipo / Hyundai i30

Familie	3,0	2,6
Stadtverkehr	3,4	3,3
Senioren	2,9	3,0
Langstrecke	3,1	2,8
Transport	2,3	2,6
Fahrspaß	3,2	2,8
Preis/Leistung	2,3	2,3