

Testnotizen zum Hyundai i30 1.6 CR i Comfort mit 85 kW/116 PS und Fünfganggetriebe

Im Test vom 24. Juni bis zum 8. Juli 2009.
Kennzeichen: HN – HP 445

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der Bug des i30 lässt sich vom **höhenverstellbaren Fahrersitz** aus schön einsehen. Die **Außenspiegel** sind **angenehm groß**, der linke ist asphärisch gekrümmt. Die Vogel-Zusatzspiegel lassen sich einwandfrei festschrauben, ohne den Verstellweg der elektrisch einstellbaren Außenspiegel einzuschränken.

Die **Sicht zur Seite ist gut**. Beim Einparken rückwärts und beim Zurückstoßen von einer Einfahrt in die Fahrbahn **stört die sehr breit auslaufende C-Säule** sehr. Gut ist dagegen das gute Sichtfeld des Heckfensters, das bei Regen nur langsam zusetzt. Der **Heckwischer** hält eine sehr große Fläche frei. Auch am Scheibenwischer vorn gibt es aus Fahrlehrer-Sicht nichts auszusetzen.

Unter der weit öffnenden Heckklappe können bis zu 1,90 Meter große Personen gut stehen. Das Schloss gefährdet den Kopf nicht. An zwei Innengriffschalen kann man die Heckklappe bequem zuwerfen, ohne sich außen schmutzige Finger zu holen.

Die **Tankklappe** ist in der linken C-Säule angesiedelt. Geöffnet wird sie per Seilzug von einem Hebel in der Fahrertüre aus. Der **Tank** ist offenbar **sehr zerklüftet**, seine Entlüftung nicht sonderlich gut. Wenn man ihn zur Ermittlung korrekter Verbrauchswerte ganz füllen möchte, gehen am Schluss noch bis zu zehn Liter in kleinen Mengen rein.

Beim Ein- und Aussteigen in engen Parklücken ist es unpraktisch, dass der Wagen keine seitlichen Schutzleisten gegen kleinere Rempeler hat.

Innenraum

Der Hyundai i30 bietet einen für die Kompaktklasse **guten Innenraum**. Selbst wenn der Fahrlehrer seinen nicht höhenverstellbaren Sitz ganz nach hinten geschoben hat, stößt ein großer Prüfer hinter ihm erst dann an die harte Schale der Lehne, wenn der Fahrlehrer die Lehne so weit nach hinten geneigt hat, wie ein Vielfahrer sie mit Rücksicht auf seinen Rücken nicht neigen sollte. Bei ganz nach hinten geschobenem Beifahrersitz kann der Fahrlehrer seine Beine weit ausstrecken. Eine Doppelbedienung könnte ihn aber zwingen, die Beine stark anzuwinkeln. Vorn wie hinten ist die Kopffreiheit gut. Auch ein- und aussteigen kann man bequem. Die Fußmatte des Fahrlehrers ist nur eingelegt, die des Fahrschülers nur mit einem Klettband fixiert.

Der **Fußraum** und der Ein- und Ausstieg des **Prüfers** sind gut. Er sieht einwandfrei auf den ganzen Tacho und die Blinkeranzeigen. Kleine Fahrlehrer dagegen sehen nur Geschwindigkeiten bis 80 km/h, große bis 100 km/h – in jedem Falle aber sehen sie auch beide Blinkeranzeigen.

Der **Fahrersitz ist höhenverstellbar**. Seine Lehnenneigung lässt sich nur mit einem Entlastungshebel einstellen. Im Gegensatz zum Beifahrersitz hat der Fahrersitz der Comfort-Version eine **Lendenwirbelstütze**. Die Polsterung und der Zuschnitt der Vordersitze sind auch auf langen Strecken bequem, der Seitenhalt ist befriedigend bis gut. Eine Fahrerin klagte allerdings über Probleme im Schulterbereich. Einen höhenverstellbaren Beifahrersitz bietet Hyundai nicht an.

Das **Lenkrad ist in der Höhe und in der Entfernung verstellbar**. Beim Testwagen hatte es **Tasten zur Bedienung des CD-Radios**. Es gibt am Markt zwar Tasten, die sich besser anfühlen, aber die Anfühl-Qualität der Tasten und der Lenkstockhebel geht dennoch in Ordnung. Wie von Importeuren gewohnt, sind alle Lichtfunktionen am linken und alle Wischerfunktionen am rechten Hebel vereint. Leider hat der i30 **keine Antippfunktion für die Blinker**. Bei den elektrischen vier Fensterhebern hat nur der des Fahrers eine Automatik-Funktion, die auch nur für das Absenken gilt.

Die **Armaturen** sind klar gezeichnet und **gut ablesbar**. Nacht sind sie blau beleuchtet. Die Angaben des Bordcomputers im zentralen kleinen Display sind aufgrund der blauen, in der Helligkeit nicht einstellbaren Beleuchtung tagsüber bei eingeschaltetem Abblendlicht schlecht ablesbar. Es mangelt dann am Kontrast.

Außer einer zentralen Innenleuchten auf Höhe der Vordersitzlehnen hat der i30 zwei Leseleuchten im Dach oberhalb eines Brillenfachs mit gedämpft aufschwingendem Deckel. Fahrer und Beifahrer haben beleuchtete Schminkspiegel.

In den **Vordertüren** kann man **1-l-Flaschen gerade noch unterbringen**, kleinere auf jeden Fall gut und dazu noch fünf CD. In der **Mittelkonsole** hat der i30 **zwei Becherhalter**, von denen einer so groß ist, dass auch eine 1-l-Flasche reinpasst. Sie stört nicht beim Schalten. Unter der **Armlehne zwischen den Vordersitzen**, die ebenfalls weder beim Schalten noch beim Bedienen der Handbremse stört, hat der i30 eine brauchbare Ablage. Das **beleuchtete und kühlbare Handschuhfach** ist mit den Fahrzeugunterlagen im Format DIN A5 schon fast gefüllt.

Auf der **Armaturentafel** hat der Hyundai noch ein **Fach mit Klappdeckel**, in das zwei Päckchen Papiertaschentücher passen. Weitere zwei Päckchen, Pfefferminz oder Kaugummi kann man in einem kleinen Klappfach in der Mittelkonsole unterbringen. Vor dem Schalthebel hat der i30 einen Zigarettenanzünder und einen 12-Volt-Anschluss samt einer kleinen Ablage, die für ein kompaktes Funkgerät ausreichen könnte.

Die **Armaturentafel ist sauber verarbeitet**. Die verwendeten Kunststoffe wirken wegen ihrer glatten Oberflächen nicht so hochwertig wie genarbte Oberflächen, dürften aber gut zu reinigen sein. Tagsüber spiegelt sich die Armaturentafel in der Windschutzscheibe, nachts der blau beleuchtete Tacho. Die Drehregler der ab dem Comfort serienmäßigen **manuellen Klimaanlage** sind gut verarbeitet und fühlen sich gut an. Die Klimaanlage funktioniert tadellos. Wenn man nicht direkt angeblasen

werden möchten, muss man die Luftverteilung auch auf den Fußraum stellen. Die Tasten für die Luftverteilung geben keine Rätsel auf. Überhaupt ist die **problemlose Bedienung** eine der Stärken des i30. Eine Klimaautomatik bietet nur die Top-Ausstattung, bei der man dann auch gleich Ledersitze nehmen muss.

Der Testwagen hatte ein **einfaches Navigationssystem** mit monochromer Anzeige. Es lässt sich mit einem Dreh-/Drücksteller einfach bedienen. Die Ansagen kamen zuverlässig und rechtzeitig.

Der **Bordcomputer** zeigt nur den Durchschnittsverbrauch an, nicht den Momentanverbrauch. Fahrlehrer können deshalb die Wirkung der Schubabschaltung nicht demonstrieren.

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich zu einer ebenen Ladefläche umlegen, sofern der Vordersitz nicht in der ganz hintersten Stellung ist. Man klappt dazu erst die Sitzfläche hoch und um und legt dann die Lehne um, deren Kopfstützen man zuvor abgesenkt hat. Dass die Kopfstützen absenkbar sind, hilft den Fahrschülern bei ihren Einparkübungen. Der breitere Teil der Bank befindet sich rechts. Beim Hochklappen der Lehnen und der Sitze bleiben die Gurte und die Gurtschlösser an ihrem Platz, es gibt kein lästiges Gefummel.

Motor und Antriebsstrang

Der Motorraum ist nach unten abgedeckt. Der Vierzylinder mit Common-Rail-Direkteinspritzung **läuft sehr leise und geschmeidig**. Die **gutmütige Kupplung**, die gut fühlbar greift, erlaubt Rangieren vor- wie rückwärts mit Standgas. Im zweiten Gang macht der Turbolader erst dann starken Druck, wenn man sehr lange auf dem Gaspedal bleibt. So eignet sich die Charakteristik des 1.6 CRDi gut für Stadtfahrten. Im dritten Gang ist der Einsatz des Turboladers kaum mehr zu spüren. Der vierte Gang ist schon recht lang übersetzt und sollte bis deutlich mehr als 60 km/h eingelegt bleiben. Schaltet man zu früh in den fünften Gang hoch, schüttelt sich der Motor bei 60 km/h und etwa 1.350/min – und nicht erst, nachdem er wie bei den meisten Wettbewerbern auf 1.000/min abgefallen ist.

Schalten lässt sich das **Fünfganggetriebe** leicht. Der Rückwärtsgang lässt sich nach dem Anheben eines Rings gut nach links vorn einlegen. Lediglich beim Wechsel vom Rückwärts- in den Vorwärtsgang nach dem Zurückstoßen hakelt das Getriebe bisweilen. Der fünfte Gang will recht genau geführt werden. Mit den **langen Übersetzungen der Gänge vier und fünf** lässt sich der Hyundai i30 1.6 CRDi zwar recht schaltfaul fahren, bietet aber beim Überholen wenig Durchzugskraft und legt beispielsweise auf Landstraßen das Herunterschalten in den dritten Gang nahe.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Kumho Solus KH 15 in der Dimension 205/55 R 16 bestückt. Auf ihnen rollt der i30 komfortabel über langgezogene Bodenwellen, ohne sich aufzuschaukeln. **Kurze Querfugen** nimmt er dagegen **nicht ganz so geschmeidig** – hier rollt ein Golf VI etwas gediegener ab.

Die **elektromechanische Servolenkung** vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt, irritiert Umsteiger aber durch **hohe Rückstellkräfte**. Fahrschüler werden das

Lenkrad also insbesondere bei Stadtfahrten und bei Einparkübungen gut halten müssen.

Der i30 gefällt durch **niedrige Abrollgeräusche** und durch **niedrige Windgeräusche** bis hin zur Autobahn-Richtgeschwindigkeit 130 km/h. Die Motorgeräusche sind ebenfalls niedrig.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.091 Test-Kilometern verbrauchte der Hyundai i30 1.6 CRDi zwischen 5,3 Litern und 6,4 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 5,7 Liter**.