

Testnotizen zum Hyundai i30 1.4 CRDi Trend Intro Edition

Im Test vom 26. Juni bis zum 10. Juli 2012.
Kennzeichen: HN – HP 153

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die Motorhaube lässt sich gut einschätzen. Die C-Säule wird zwar nach unten breiter, doch **hilft** das kleine **Dreiecksfenster** vor ihr **beim Blick nach hinten**, zum Beispiel beim Ein- oder Ausparken. Der Testwagen hatte eine **Rückfahrkamera**, die tagsüber und bei trockenem Wetter ein scharfes Bild bietet und mit ihren Hilfslinien eine große Hilfe ist. Nachts und bei Regenwetter ist das Bild flau, obwohl die Kamera erst beim Einlegen des Rückwärtsganges ausklappt und nicht dauernd verschmutzen kann. Die **Einstiege** sind dank der weit öffnenden Türen **vorne wie hinten bequem**.

Die **Tankentlüftung ist schlecht**. Man muss viel Geduld aufbringen, um wirklich vergleichbare Verbrauchswerte zustande zu bringen. Bei Spritsparwettbewerben zwischen wechselnden Fahrlehrern ist also Vorsicht geboten. Eine Fernentriegelung für die Tankklappe, die bei den meisten Asiaten üblich ist, hat der i30 übrigens nicht.

Die **Heckklappe** öffnet schön weit, sodass auch große Menschen nicht mit dem Kopf anstoßen. An zwei innenliegenden Griffschalen kann man sie bequem zuwerfen, ohne sich schmutzige Finger zu holen

Innenraum

Der Testwagen hatte einen **elektrisch einstellbaren Fahrersitz mit Lendenwirbelstütze**, der sich sehr fein gerastert einstellen lässt. Bis auf die ausziehbare Sitzauflage für Langbeinige lässt er nichts vermissen. Die **Polsterung** ist **auch für Langstrecken angenehm straff** geraten, die Seitenführung durchaus befriedigend. Der **Fahrlehrersitz** war im Testwagen manuell in vielen Stufen mit einem Ratschenhebel **höhenverstellbar**, den man auch von Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns her kennt. Wie bei denen wird der **Knieraum im Fond umso knapper, je tiefer man sitzt**. Beide Vordersitze des i30 haben Rändelräder, mit denen man die Lehnenneigung auch unterwegs fein nachjustieren kann.

Wenn der **Fahrlehrer** seinen ganz nach hinten geschobenen Sitz auf die **halbe Höhe** bringt, stoßen **große Prüfer** nicht mehr an die Vordersitzlehne. In der ganz untersten Stellung wäre dies der Fall. Auch in diesem schlechtesten aller Fälle ist der **Fußraum noch ordentlich**. Auch die **Kopffreiheit** und die weit ausziehbaren Kopfstützen im Fond werden großen Prüfern gefallen.

Der Fahrlehrer sieht in der hintersten Stellung seines Sitzes alle Geschwindigkeiten zwischen 0 und 120 km/h im rechts liegenden **Tacho**, ohne den Kopf zu neigen.

Wenn er weit vorn sitzt, reicht der Blick nur bis 120 km/h. Der Prüfer sieht alle für ihn relevanten Geschwindigkeiten.

Unterhalb der Mittelkonsole hat der i30 eine feine **Ablage** mit Unterteilung. Direkt über ihr gibt es einen 12-Volt-Anschluss, der hier abgelegte Funkgeräte speisen könnte. Vor dem Schalthebel kann man Papiertaschentücher und Ähnliches ablegen, dahinter passt eine quer eingelegte 0,5-l-Flasche. Hinter dem Schalthebel gibt es zwei weitere **Getränkehalter**. In die **Türablagen** passen Thermoskannen, 1,5-l-Mineralwasserflaschen und dazu ein Stapel Musik-CD oder Ähnliches. Dem Prüfer und mitfahrenden Fahrschülern kann man 0,5-l-Flaschen in die Türablagen oder zwei davon in die Getränkehalter der Armlehne stellen.

Das beleuchtete und kühlbare **Handschuhfach** fasst die sehr dicken Fahrzeugunterlagen und allgemein Unterlagen im Format DIN A5. Unter der **Armauflage zwischen den Vordersitzen** könnte man vier 0,5-l-Flaschen mitführen.

Die **Armaturentafel ist sauber verarbeitet** und besteht aus **Oberflächen, die sich so angenehm wie in einem Golf anfühlen**. Die **Bedienung** ist logisch und selbsterklärend. Im **Lenkrad** werden mit Tasten links die Radiolautstärke und das Telefon bedient, mit Tasten rechts der Sendersuchlauf und der Bordcomputer. Die Taste für die Einstellung der Charakteristik der elektromechanischen Servolenkung findet sich rechts.

Ein **Handy** konnte man im Testwagen **via Bluetooth leicht anbinden**. Mit der Taste für die Sprachbedienung links im Lenkrad kann man das Telefonmenü aufrufen und bei Bedarf **ganze Rufnummern diktieren**. Sie werden zuverlässig erfasst. Die Suche im Telefonbuch des gekoppelten Handys ist ebenfalls leicht möglich, indem man entweder den Anfangsbuchstaben oder den ganzen Namen des Gesprächsteilnehmers eingibt. **Per Touchscreen** kann man unter seinem Eintrag die richtige von mehreren Nummer heraussuchen und den Anruf einleiten.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor ist **gut gedämmt und laufruhig**. Rangieren kann man mit Standgas alleine. Leider weist der Vierzylinder ein **deutlich spürbares Turboloch** auf. Unterhalb von 1.800/min ist er schlapp, um dann um 2.000/min herum rasch auf Touren zu kommen. Dadurch und wegen der **offenbar recht langen Gesamtübersetzung** landet man beim Hochschalten **häufig im Drehzahlkeller**. Wenn man sich an diese Charakteristik gewöhnt hat, kann man mit dem 1.4 CRDi gut auskommen. Die **Kupplung ist gutmütig**, die **sechs Vorwärtsgänge** und der über eine Sperre zum Hochziehen einzulegende Rückwärtsgang vorne links **lassen sich sehr präzise einlegen**. Der Schalthebel wird so exakt geführt, dass die Fahrschüler immer eine gute Rückmeldung über den eingelegten Gang bekommen.

Bei Tempo 50 empfiehlt die **Schaltanzeige** den vierten Gang, was auch hör- und spürbar die bessere Alternative zum fünften ist. Erst ab 60 km/h passt der fünfte richtig. Der sechste Gang sollte erst ab 80 km/h eingelegt werden, mit 70 km/h zu rollen, geht gerade noch. Die **Schaltanzeige ist keine große Hilfe** – sie kann in der Ebene bei 60 km/h schon mal zum Hochschalten in den sechsten Gang auffordern, andererseits aber auch knapp unter 80 km/h schon zum Herunterschalten in den fünften. Ein Start-Stopp-System bietet der i30 1.4 CRDi nicht.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Hankook Ventus Prime2 in der Dimension 205/55 R 16 91 H bestückt. Mit ihnen ist das **Fahrwerk sehr ausgewogen abgestimmt**. Auf langgezogenen Bodenwellen schaukelt sich der i30 nicht auf, über Querfugen rollt er geschmeidig ab. Die Abrollgeräusche sind angenehm niedrig.

Die Charakteristik der **elektromechanischen Servolenkung** lässt sich zwischen den Stufen Comfort, Normal und Sport **verstellen**. Die Unterschiede zwischen ihnen sind minimal. Am ehesten sorgt noch Sport für direkten Fahrbahnkontakt.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.404 Test-Kilometern verbrauchte der Hyundai i30 1.4 CRDi zwischen 5,0 Litern und 5,6 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 5,3 Liter**. Das ist ein guter Mittelwert für die Kompaktklasse.