



Überhol Manöver

Mehr Fahrdynamik, vielfältige Assistenzsystemen und ein aufgewerteter Innenraum samt moderner Konnektivität: Die dritte Generation des Hyundai i30 soll alles besser können als der Vorgänger. Zieht der Koreaner damit an der Konkurrenz vorbei?

[TEXT Marcel Kühler FOTOS Daniela Loof]

Hyundai gibt weiter kräftig Gas. Nach den bereits erfolgreich erneuerten Baureihen i20 und Tucson, die sich vom Start weg in zahlreichen Vergleichstests im Spitzenfeld ihres jeweiligen Segmentes festsetzen konnten, steht nun für das wich-

tige Kompaktmodell i30 der Neustart an. Der hierzulande entwickelte Fünftürer soll unter anderem mit gestrafftem Design und sogenanntem Kaskaden-Kühlergrill, erweiterter Sicherheitsausstattung sowie deutlich agilerem Handling auf Kundenjagd

gehen. Doch bereits im ersten Test warten anspruchsvolle Gegner auf den Koreaner. So stellt sich der jüngst modellgepflegte Seat Leon dem Neuling in die Quere. Mit seinen bekannt ausgewogenen Fahreigenschaften, ausgeprägter Effizienz und reno-

viertem Interieur will der flotte Spanier einen Durchmarsch des Hyundai vereiteln. Außerdem steigen noch die Routiniers Opel Astra und Ford Focus gegen den Hyundai in den Ring. Unter den Hauben der vier kompakten Bestseller: spritzige und sparsame

1,0-Liter-Dreizylinder-Benziner mit 105 bis 125 PS.

Karosserie

Im Vergleich zu seinem Vorgänger ist der neue Hyundai i30 nur moderat gewachsen. In der Länge legte der Asiate 40 Millimeter und in >

Autos im Test

FORD Focus 1.0 EcoBoost 125 PS, 193 km/h, 6,5 l S/100 km, 21.400 Euro
HYUNDAI i30 blue 1.0 T-GDI 120 PS, 190 km/h, 7,1 l S/100 km, 19.700 Euro
OPEL Astra 1.0 Ecotec DI Turbo 105 PS, 195 km/h, 6,4 l S/100 km, 18.400 Euro
SEAT Leon 1.0 TSI Ecomotive 115 PS, 202 km/h, 6,0 l S/100 km, 20.290 Euro



Der neue Hyundai i30 offenbart auf dem Handlingkurs ein sehr agiles Naturell



Klare Gliederung, einfache Bedienung, gute Verarbeitung: das neue i30-Cockpit



Ordentliches, aber keineswegs Loft-artiges Raumangebot in Reihe zwei



Hyundai hat im Bereich Assistenzsysteme massiv aufgerüstet



Die Media-Eingänge sowie die Induktiv-Ladestation sind im i30 gut erreichbar

Fassungsvermögen können dem i30 sogar etwas anspruchsvollere Transportaufgaben zugemutet werden.

Das komplett neu gestaltete, klar gegliederte Cockpit stellt derweil auch Marken-Neueinsteiger nicht vor Rätsel. Sämtliche Tasten sind eindeutig beschriftet und die Menüs logisch strukturiert. Diesbezüglich dürften sich der Ford Focus und der Opel Astra, deren Bedienung im direkten Vergleich aufgrund leicht verschachtelter Menüstrukturen anfänglich nicht so intuitiv von der Hand geht, gern eine Scheibe vom Hyundai abschneiden.

der Breite lediglich zehn Millimeter zu. Somit bleiben große Sprünge beim Platzangebot aus. Vorn bietet der Koreaner ähnlich viel Raum wie die Konkurrenz. Das bedeutet, dass sich auch große und/oder breit gebaute Menschen nicht eingengt fühlen. Gleiches gilt für den Fond, wenngleich der Opel hier gerade in Bezug auf die Beinfreiheit einen Vorteil für sich verbuchen kann. Dafür weist der Hyundai den größten Gepäckraum vor. Mit 395 bis 1301 Liter

Auf einem ähnlich hohen Niveau wie der Seat Leon bewegt sich der Hyundai i30, was die Qualitätsanmutung im Innenraum angeht. Dessen Verarbeitung zeigt im Detail kaum Schwächen, und der Armaturenräger wirkt mit seinen zahlreichen Rähmchen in Alu-Optik insgesamt recht wertig. Erfreulich umfangreich ist darüber hinaus die Sicherheitsausstattung des Koreaners. So gehören unter anderem ein aktiver Spurhalteassistent, eine Fernlicht-

automatik, eine Pausenempfehlung und eine City-Notbremsfunktion, die bis 75 km/h aktiv ist, bereits in der Basis-Ausstattung zum Auslieferungsstandard. Ein autonomer Notbremsassistent, der bis 64 km/h auch Fußgänger erkennt, ein Querverkehrswarner für das Heck, ein Spurwechselassistent oder eine Abstandsregelanlage sind zusätzlich gegen Aufpreis verfügbar. Viele dieser Systeme gibt es allerdings in ähnlicher Form auch für den Ford Focus und den Opel Astra. Allein der Seat Leon fällt in dieser Disziplin etwas ab. Mit der von uns getesteten Ecomotive-Motorisierung sind beispielsweise weder ein Frontradar für die Abstandsüberwachung und -regelung noch eine City-Notbremsfunktion zu bekommen.

Fahrkomfort

Trotz seines fortgeschrittenen Alters gehört der bereits seit dem Jahr 2010 angebotene Ford Focus in Sachen Federungskomfort immer noch zu den absolut Besten im Segment. Selbst ohne adaptive Dämpfer verarbeitet der Kölner

feine wie grobe Unebenheiten stets souverän. Vor allem das sensible Anfedern beeindruckt jedes Mal aufs Neue. Gleichwohl liegt der Focus satt auf der Straße und zeigt auch bei schneller Kurvenfahrt nur wenig Seitenneigung. Allerdings sind seine zur Top-Ausstattung Titanium gehörenden Sportsitze nicht ganz so bequem wie die Sitzgelegenheiten der Konkurrenz. In diesem Punkt hat der Opel Astra seine Nase vorn – jedenfalls >



Das geringe Leergewicht fördert den querdynamischen Tatendrang des Spaniers



Das funktionale Cockpit hat sich im Zuge des Facelifts kaum verändert



Hinten bietet der Seat auch größeren Personen ausreichend Kopf- und Kniefreiheit



Seit dem Facelift können im Leon compatible Smartphones induktiv geladen werden



Das neue Infotainment kommt mit nur noch zwei Tasten aus

CONNECTIVITY

Ford: neue Einfachheit



Das neue Multimedia-Flaggschiff SYNC 3 (1075 Euro) stellt einen großen Fortschritt zu den bisherigen Ford-Multimedia-Systemen dar. Vor allem die einfache Bedienung inklusive gut funktionierender Sprachsteuerung und die merklich vergrößerten Symbole wissen zu gefallen. Darüber hinaus reagiert der hochauflösende Bildschirm nun wesentlich sensibler auf Berührungen.

Hyundai: moderne Zeiten



Mit dem neuen Multimedia-Modul halten endlich auch moderne Konnektivitätslösungen Einzug in die koreanische Kompaktklasse. So beinhaltet das Navigationssystem nicht nur digitalen Radioempfang, sondern auch Android Auto und Apple CarPlay zur Integration entsprechender Smartphones. Allerdings ist das 1300 Euro teure Navi erst ab der gehobenen Ausstattung Trend verfügbar.

Opel: voll integriert



Bereits ab dem Radio R 4.0 IntelliLink (800 Euro) ist es möglich, Android- und Apple-Smartphones zu integrieren. Ausgewählte Apps, wie beispielsweise Glympse (zum Teilen des eigenen Standorts) oder Spotify, lassen sich dann über den Bordmonitor steuern. Eine Opel-Spezialität ist zudem der Online- und Service-Assistent OnStar (490 Euro), der auch einen WLAN-Hotspot enthält.

Seat: adrett gemacht



Das neue Navigationssystem Plus (1525 Euro, ab Ausstattung Style) verfügt über einen größeren Bildschirm mit einer Diagonale von acht Zoll. Dafür entfallen die klassischen Funktionstasten. Nun gibt es lediglich einen Home-Button, der zu den hübsch gestalteten Funktions-Icons führt, und eine weitere Taste zur direkten Anwahl der über ein gekoppeltes Smartphone integrierten Apps.

Opel



Der Astra bereitet dank seines agilen Einlenkverhaltens viel Fahrfreude



Sportlich eingerichteter Opel-Arbeitsplatz mit angenehm tiefer Sitzposition



Hinten glänzt der Opel Astra mit dem üppigsten Raumangebot im Test



Hübsche Temperaturregler mit Anzeigen



Der Spurassistent kostet im Paket 650 Euro

Ford



Der Ford Focus federt immer noch ungemein kompetent und geht dennoch agil ums Eck



Der wuchtige Armaturenräger schränkt das Raumgefühl und -angebot ein



Knie- und Kopffreiheit sind im Ford eher knapp bemessen



Die Lenkradheizung kostet 200 Euro



Recht fummelige Steuerung der Assistenten

wenn, wie im Fall unseres Testwagens, die herausragenden Ergonomiesitze mit an Bord sind. Sie begeistern gleichermaßen durch gute Seitenabstützung und langstreckentaugliche Polsterung. Der Federungskomfort gehört hingegen nicht unbedingt zu den Stärken des Rüsselsheimers. Im Gegenteil, bereits sanftere Anregungen wie kleine Querfugen sind im Innenraum deutlich spürbar. Und auch auf der Autobahn ist die Karosserie des Opel stets mehr in Bewegung als die seiner Wettstreiter.

Ob leer oder beladen: Der neue Hyundai i30 erweist sich als komfortabler Reisepartner, der weder mit übertriebener Härte nervt, noch mit übermäßiger Geräuschentwicklung das Gehör seiner Fahrgäste strapaziert. Außerdem glänzt sein sachlich gestaltetes Cockpit mit tadelloser Ergonomie. So liegen der hochgesetzte Touchscreen sowie sämtliche übrigen Bedienelemente sehr gut zur Hand. Und auch die zentral im Armaturenräger hinter einer Klappe untergebrachten Multimedia-Anschlüsse lassen sich – im Gegensatz zu manchem Wettbewerber – ohne große Verrenkung erreichen.

Unter dem Strich sichert sich dennoch der Seat Leon knapp den Kapitelsieg. Ausschlaggebend dafür sind vor allem seine wirkungsvolle Geräuschisolierung sowie die bequemen Sitzgelegenheiten. Der Federungskomfort bei voller Beladung folgt eher der harten Linie des Opel.

Motor / Getriebe

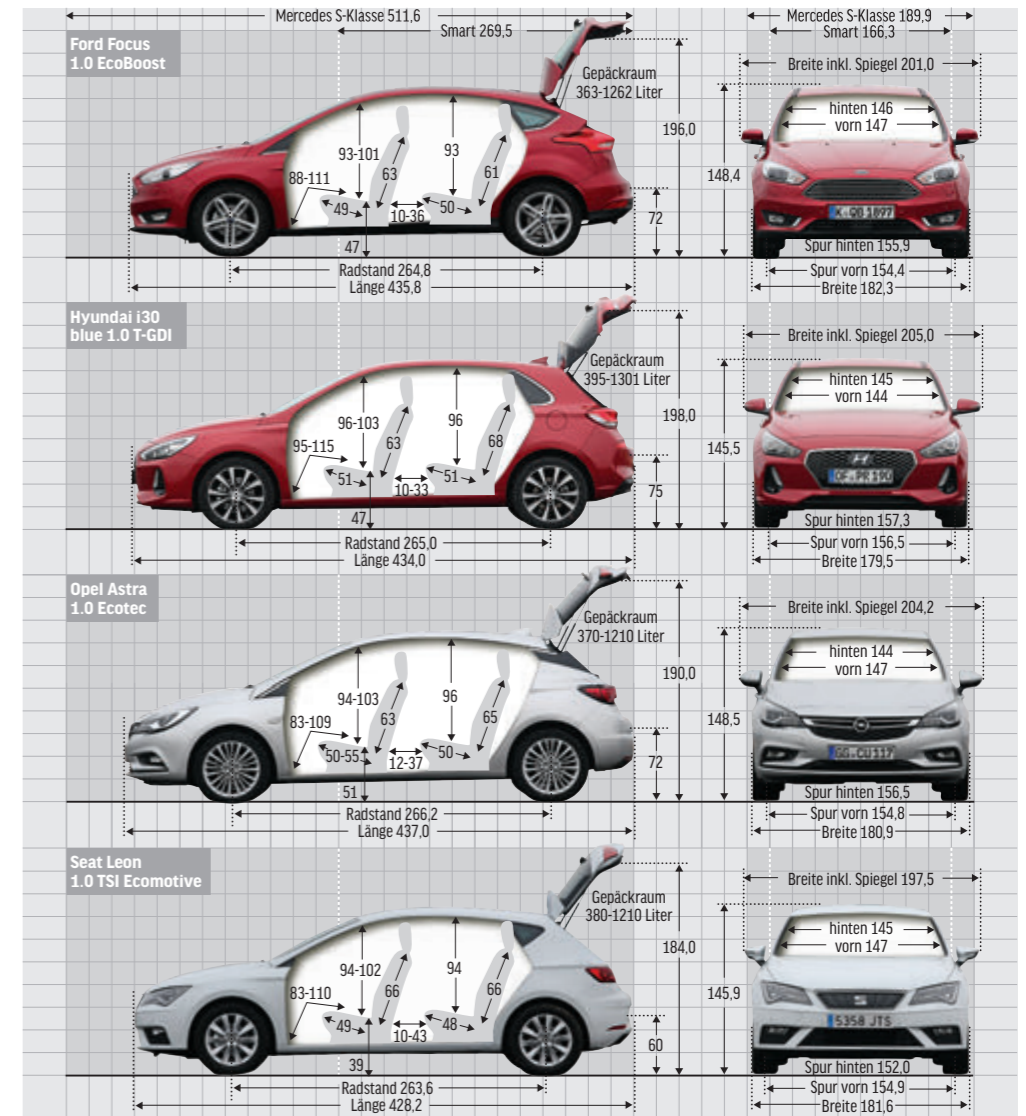
Dass moderne Dreizylinder-Turbobenziner mit gerade einmal einem Liter Hubraum auch im Kompaktsegment eine adäquate Antriebsquelle darstellen, beweisen die vier Testkandidaten recht eindrucksvoll. Vor allem das 115 PS starke Triebwerk des Seat Leon glänzt mit seinem nachhaltigen Vorwärtsdrang. Bereits bei niedrigen Drehzahlen legt sich der muntere TSI mächtig in Zeug. Die 100-km/h-Marke lässt der mit 1203 Kilogramm Leergewicht sehr leichte Spanier, der zudem über die knackigste Schaltung verfügt, nach nur 9,8 Sekunden hinter sich.

Dicht dahinter folgt der Hyundai i30, dessen kernig klingendes 120-PS-Triebwerk den 1316 schweren Koreaner in 10,3 Sekunden auf Landstraßentempo beschleunigt und ebenfalls nur selten den Wunsch nach mehr Leistung aufkommen lässt. Das dazugehörige Sechsgang-Getriebe lässt sich dabei ähnlich präzise bedienen wie das des Seat Leon. Das vielfach preisgekrönte, 125 PS starke Aggregat des Ford Focus hat seine Talente bereits in vielen Tests unter Beweis gestellt. Und auch dieses Mal macht es einen guten Job. Der EcoBoost-Dreizylinder hängt spontan am Gas und arbeitet sich gleichmäßig durchs

Der Seat Leon ist mit einem Verbrauch von nur 6,0 Litern der Sparsamste im Test

Drehzahlband. Mit 10,8 Sekunden beschleunigt der Kölner allerdings eine glatte Sekunde langsamer auf 100 km/h als der Seat. Noch etwas mehr Zeit lässt sich der 105 PS starke Opel Astra, der als Einziger mit einem lang übersetzten Fünfgang-Getriebe auskommen muss und für den Standardsprint glatte elf Sekunden benötigt. Allerdings sorgt sein kultiviert agierender Turbobenziner für die zweithöchste Endgeschwindigkeit. Mit 195 km/h ist der Rüsselsheimer nur sieben km/h langsamer als der Schnellste im Test, der Seat Leon. Der Spanier entscheidet zudem die Effizienzwertung klar für sich. >

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK Alle Maße in cm





Technik

| | FORD FOCUS 1.0 EcoBoost | HYUNDAI i30 blue 1.0 T-GDI | OPEL ASTRA 1.0 Ecotec Direct Injection Turbo | SEAT LEON 1.0 TSI Ecomotive |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zylinder/Ventile pro Zylind. | 3/4; Turbo | 3/4; Turbo | 3/4; Turbo | 3/4; Turbo |
| Nockenwellenantrieb | Zahnriemen | Kette | Kette | Zahnriemen |
| Bohrung/Hub | 71,9 / 82,0 mm | 71,0 / 84,0 mm | 74,0 / 77,4 mm | 74,5 / 76,4 mm |
| Hubraum | 998 cm ³ | 998 cm ³ | 999 cm ³ | 999 cm ³ |
| Leistung bei | 92 kW/125 PS, 6000 /min | 88 kW/120 PS, 6000 /min | 77 kW/105 PS, 5500 /min | 85 kW/115 PS, 5000 - 5500 /min |
| Max. Drehmoment bei | 170 Nm, 1400 - 4500 /min | 171 Nm, 1500 - 4000 /min | 170 Nm, 1800 - 4250 /min | 200 Nm, 2000 - 3500 /min |
| Getriebe / Antrieb | 6-Gang, manuell/ Vorderrad | 6-Gang, manuell/ Vorderrad | 5-Gang, manuell/ Vorderrad | 6-Gang, manuell/ Vorderrad |
| Fahrwerk | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP) | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Wattgestänge, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP) |
| Wendekreis l/r | 11,0/11,1 m | 11,2/11,2 m | 11,4/11,2 m | 11,2/11,2 m |
| Bremsen | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent |
| Serienbereifung | rundum: 205/55 R 16 | rundum: 195/65 R 15 | rundum: 195/65 R 15 | rundum: 205/55 R 16 |
| Testbereifung | rundum: 215/50 R 17 W | rundum: 225/45 R 17 W | rundum: 225/45 R 17 V | rundum: 205/55 R 16 V |
| Reifenmarke | Conti Sport Contact 5 | Michelin Primacy 3 | Michelin Primacy 3 | Michelin Energy Saver |

Messwerte

| GEWICHTE | | | | |
|------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Leergewicht Werk/Testwert | 1220/1331 kg | 1194/1316 kg | 1198/1250 kg | 1105/1203 kg |
| Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul. | 1900/569 kg | 1800/484 kg | 1780/530 kg | 1710/507 kg |
| Anhängelast gebr./ungebr. | 1200/660 kg | 1200/600 kg | 1220/610 kg | 1300/600 kg |
| Dachlast/Stützlast | 75/75 kg | 80/80 kg | 75/75 kg | 75/80 kg |
| FAHRLEISTUNGEN | | | | |
| 0 - 50 km/h | 3,8 s | 3,4 s | 3,6 s | 3,5 s |
| 0 - 100 km/h | 10,8 s | 10,3 s | 11,0 s | 9,8 s |
| 0 - 150 km/h | 24,4 s | 24,4 s | 26,4 s | 22,1 s |
| 60 - 100 km/h | 11,4 s (5. Gang) | 10,3 s (5. Gang) | 11,4 s (4. Gang) | 10,8 s (5. Gang) |
| 80 - 120 km/h | 14,7 s (6. Gang) | 15,4 s (6. Gang) | 15,6 s (5. Gang) | 14,1 s (6. Gang) |
| Höchstgeschwindigkeit ¹ | 193 km/h | 190 km/h | 195 km/h | 202 km/h |
| Handling | 1 : 52,5 min | 1 : 50,3 min | 1 : 52,4 min | 1 : 51,9 min |
| Slalom Pylonenabst. 18 m | 66,2 km/h | 67,5 km/h | 66,1 km/h | 66,1 km/h |
| BREMSWEG | | | | |
| aus 50 / 100 / 150 km/h kalt | 9,2 m / 35,4 m / 79,0 m | 8,8 m / 33,8 m / 76,2 m | 9,3 m / 35,6 m / 79,5 m | 9,1 m / 35,5 m / 80,5 m |
| aus 100 km/h warm | 35,0 m | 33,1 m | 34,8 m | 35,3 m |
| INNENGERÄUSCHE | | | | |
| Standgeräusch | 37 dB(A) | 36 dB(A) | 38 dB(A) | 40 dB(A) |
| bei 50 km/h 3. Gang | 58 dB(A) | 59 dB(A) | 57 dB(A) | 57 dB(A) |
| bei 100 / 130 km/h höchst. G. | 66 / 70 dB(A) | 66 / 70 dB(A) | 66 / 70 dB(A) | 63 / 67 dB(A) |
| VERBRÄUCHE | | | | |
| Test / EU | 6,5 l / 4,7 l S / 100 km | 7,1 l / 4,9 l S / 100 km | 6,4 l / 4,5 l S / 100 km | 6,0 l / 4,4 l S / 100 km |
| Sparfuchs / Maximal | 5,0 l / 12,7 l S / 100 km | 5,5 l / 13,0 l S / 100 km | 4,8 l / 12,6 l S / 100 km | 4,5 l / 11,5 l S / 100 km |
| CO ₂ (lt. Test / EU) | 154 / 108 g/km | 168 / 112 g/km | 152 / 104 g/km | 142 / 102 g/km |
| Tankinhalt / Reichweite | 55 l / 846 km | 50 l / 704 km | 48 l / 750 km | 50 l / 833 km |

Ausstattung / Preise

| Grundpreis | 21.400 € | 19.700 € | 18.400 € | 20.290 € |
|--------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| TESTWAGEN-OPTIONEN | | | | |
| Antrieb | - | - | - | - |
| Bremsen (Karbon-Keramik) | - | - | - | - |
| Fahrwerk | - | - | - | - |
| Lenkung | - | - | - | - |
| Reifen | 500 € ¹ | 1750 € ³ | 1000 € ¹ | - |
| Sitze | 2900 € ² | - | 295 € ⁴ | - |
| AUFPREIS | 3400 € | 1750 € | 1295 € | 0 € |
| BEWERTETER PREIS | 24.800 € | 21.450 € | 19.695 € | 20.290 € |

¹ 17-Zoll-Bereifung; ² Sportsitze, Bestandt. Ausstattung Titanium (2900 €); ³ 17-Zoll-Bereifung, Bestandt. Ausstattung Trend (1750 €); ⁴ Ergonomie-Sitz

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

| | | | | |
|-----------------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| Werkstattkosten ¹ | 500 € | 500 € | 608 € | 383 € |
| Rabatt ² | 28,0 % / 5990 € | 21,8 % / 4292 € | 24,0 % / 4406 € | 26,0 % / 5275 € |
| WV nach 4 Jahren / 20.000 km p.a. | 66,0 % / 14.124 € | k.A. | 62,4 % / 11.482 € | 62,2 % / 12.620 € |

¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² Quelle: www.meinauto.de

Versicherung / Steuern pro Jahr

| | | | | |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| KH / VK / TK Typklassen | 17 / 19 / 19 | 16 / 19 / 21 | 17 / 20 / 20 | 18 / 20 / 19 |
| KH / VK / TK Kosten | 441 / 624 / 152 € | 413 / 624 / 189 € | 441 / 691 / 170 € | 472 / 691 / 152 € |
| Abgasnorm / Steuer | Euro 6 / 46 € | Euro 6 / 54 € | Euro 6 / 38 € | Euro 6 / 34 € |

Durchschnittlich sechs Liter genügen dem Iberer, um 100 Kilometer weit zu fahren. Der Hyundai i30 gönnt sich hingegen am meisten Kraftstoff und knackt als Einziger die Sieben-Liter-Marke, während die Kontrahenten von Ford und Opel 6,4 beziehungsweise 6,5 Liter Super je 100 Kilometer verbrennen.

Fahrdynamik

Eine eklatante Verbesserung gegenüber dem eher betulichen Vorgänger zeigt der Hyundai i30 in den fahrdynamischen Disziplinen. Vor allem die Bremsperformance beeindruckt nachhaltig. Mit kalter Anlage benötigt der Koreaner nur 33,8 Meter, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen.



Der **Hyundai i30** bremsst top. Schon nach **33,8 Metern (kalt)** kommt er aus 100 km/h zum Stehen

Überdies verleiten die verbindliche Fahrwerksabstimmung und die präzise Lenkung dazu, dem leichtfüßigen i30 in Kurven die Sporen zu geben. Dann zeigt sich, dass der Asiate sehr schön spontan einlenkt und auch im Grenzbereich mit hoher Neutralität glänzt. Die Zeiten auf dem Handlingkurs belegen das subjektiv Empfundene: Der Hyundai dreht hier mit großem Vorsprung die schnellste Runde.

Erst mit einem Respektabstand von 1,6 Sekunden folgt ihm der Seat Leon, der wegen seines geringen Gewichts gleichfalls sehr lebendig einlenkt und mit einer top Traktion gesegnet ist.

Von der gefahrenen Zeit her nahezu gleichauf liegen auf dem Handlingkurs der Ford Focus und der Opel Astra. Während der Kölner >

jederzeit auf seine mitteilsame Lenkung und den immens hohen Grip seiner Reifen vom Typ Conti Sport Contact 5 vertrauen kann, ist es beim Rüsselsheimer das geringe Gewicht von 1250 Kilogramm, das seine Agilität positiv beeinflusst. Allerdings fehlt es dem Astra beim Herausbeschleunigen aus Spitzkehren zuweilen etwas an Traktion.

Umwelt / Kosten

Ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis inklusive fünf Jahren Herstellergarantie gehört quasi zur DNA der Marke Hyundai. Der neue i30 stellt diesbezüglich keine Ausnahme dar. Die von uns getestete Ausführung Trend beinhaltet für 21.450 Euro bereits Annehmlichkeiten wie eine Heck-Einparkhilfe, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Lenkradheizung. Dennoch: Der Preisschlagler dieses Vergleichstests ist eindeutig der Opel Astra, dessen bewerteter Preis gerade mal 19.695 Euro beträgt. Dass er das Kostenkapitel trotzdem nicht gewinnt, liegt an den mageren Garantieleistungen des Herstellers, die beispielsweise nur eine einjährige Mobilitätsgarantie umfasst. Nur unwesentlich teurer ist der Seat Leon, der die 20.000-Euro-Marke knapp durchbricht. Weitere Punkte sammelt der Spanier durch die geringen Aufwendungen für Kraftstoff sowie seine niedrigen Werkstattkosten. Am anderen Ende der Preisspirale bewegt sich der Focus, der mit den testrelevanten Extras auf 24.800 Euro kommt und damit das teuerste Angebot im Vergleich ist. ■

FAZIT
Marcel Kühler



Volltreffer, der neue Hyundai i30 meistert seine erste Bewährungsprobe mit Bravour. Das Erfolgsrezept des Koreaners: die umfangreiche Sicherheitsausstattung, das temperamentvolle Handling, die brachial verzögernde Bremsanlage und die volksnahen Preise. Zweiter wird der frisch gelieferte Seat Leon. Das beherzt zur Sache gehende wie sparsame Triebwerk und das agile Handling inklusive feiner Lenkung sind seine größten Vorzüge. Auf Platz drei landet der Opel Astra, der dank seiner geräumigen Karosserie und der sportlichen Fahreigenschaften positiv auffällt. Der Federungskomfort gehört aber nicht zu seinen Stärken. Ganz im Gegensatz dazu der Ford Focus, der in dieser Disziplin immer noch zu den Besten im Segment gehört und in der Eigenschaftswertung sogar noch knapp vor dem Opel liegt. Allerdings wirft ihn sein hoher bewerteter Preis in der Endabrechnung hinter den Rüsselsheimer zurück.

AUTO TEST VERBRÄUCHE

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 Kilometer langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU-, Sparfuchs- und Maximalverbräuche dienen lediglich als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

| EU-Verbrauch | 4,7 | 4,9 | 4,5 | 4,4 |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Sparfuchs | 5,0 | 5,5 | 4,8 | 4,5 |
| Maximal | 12,7 | 13,0 | 12,6 | 11,5 |
| Testverbrauch | 6,5 l S | 7,1 l S | 6,4 l S | 6,0 l S |

Gesamtbewertung

| KAROSSERIE | | | | |
|-----------------------|------------------|------------|------------|------------|
| Raumangebot vorn | 100 ¹ | 68 | 69 | 71 |
| Raumangebot hinten | 100 | 55 | 56 | 58 |
| Übersichtlichkeit | 70 | 37 | 36 | 33 |
| Bedienung/Funktion | 100 | 84 | 86 | 85 |
| Kofferraumvolumen | 100 | 31 | 35 | 31 |
| Variabilität | 100 | 27 | 33 | 31 |
| Zuladung/Anhängel. | 50/30 | 37 | 31 | 35 |
| Sicherheitsausstatt. | 150 | 47 | 55 | 50 |
| Qualität/Verarbeitg. | 100/100 | 145 | 148 | 146 |
| KAPITELWERTUNG | 1000 | 531 | 549 | 540 |

FAHRKOMFORT

| | | | | |
|-----------------------|-------------|------------|------------|------------|
| Sitzkomfort vorn | 150 | 128 | 130 | 136 |
| Sitzkomfort hinten | 100 | 68 | 69 | 71 |
| Ergonomie | 150 | 124 | 128 | 124 |
| Innengeräusche | 50 | 35 | 34 | 36 |
| Geräuscheindruck | 100 | 62 | 62 | 60 |
| Klimatisierung | 50 | 34 | 33 | 35 |
| Federung leer | 200 | 139 | 135 | 130 |
| Federung beladen | 200 | 134 | 133 | 129 |
| KAPITELWERTUNG | 1000 | 724 | 724 | 721 |

MOTOR / GETRIEBE

| | | | | |
|-----------------------------|-------------|------------|------------|------------|
| Beschleunigung | 150 | 92 | 96 | 90 |
| Elastizität | 100 | 68 | 68 | 66 |
| Höchstgeschwindigk. | 150 | 48 | 46 | 49 |
| Getriebeabstufung Schaltung | 100 | 82 | 83 | 81 |
| Kraftentfaltung | 50 | 31 | 32 | 32 |
| Laufkultur | 100 | 62 | 60 | 60 |
| Verbrauch | 325 | 258 | 247 | 260 |
| Reichweite | 25 | 16 | 13 | 14 |
| KAPITELWERTUNG | 1000 | 657 | 645 | 652 |

FAHRDYNAMIK

| | | | | |
|--------------------------|-------------|------------|------------|------------|
| Handling | 150 | 66 | 74 | 66 |
| Slalom | 100 | 71 | 78 | 71 |
| Lenkung | 100 | 81 | 80 | 80 |
| Geradeauslauf | 50 | 39 | 41 | 41 |
| Dosierbarkeit der Bremse | 30 | 19 | 20 | 18 |
| Bremsweg kalt | 150 | 96 | 112 | 94 |
| Bremsweg warm | 150 | 100 | 119 | 102 |
| Traktion | 100 | 50 | 47 | 45 |
| Fahrsicherheit | 150 | 132 | 133 | 133 |
| Wendekreis | 20 | 13 | 12 | 12 |
| KAPITELWERTUNG | 1000 | 667 | 716 | 662 |

EIGENSCHAFTSWERTUNG

| | | | | |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| EIGENSCHAFTSWERTUNG | 4000 | 2579 | 2634 | 2575 |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|

KOSTEN / UMWELT

| | | | | |
|-------------------------------|-------------|------------|------------|------------|
| Bewerteter Preis ² | 675 | 233 | 260 | 277 |
| Wertverlust ³ | 50 | - | - | - |
| Ausstattung | 25 | 15 | 15 | 15 |
| Multimedia | 50 | 20 | 22 | 21 |
| Garantie/Gewährst. | 50 | 42 | 43 | 18 |
| Werkstattkosten ⁴ | 20 | 15 | 15 | 14 |
| Steuer | 10 | 10 | 9 | 10 |
| Versicherung | 40 | 34 | 35 | 34 |
| Kraftstoff | 55 | 42 | 40 | 42 |
| Emissionen | 25 | 21 | 23 | 22 |
| KAPITELWERTUNG | 1000 | 432 | 462 | 453 |

| | | | | |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| GESAMTWERTUNG | 5000 | 3011 | 3096 | 3028 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|

| | | | | |
|--------------------|----------|----------|----------|----------|
| PLATZIERUNG | 4 | 1 | 3 | 2 |
|--------------------|----------|----------|----------|----------|

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ Bepunktung nicht möglich, da für den Hyundai i30 zum Testzeitpunkt noch keine Daten vorlagen, ⁴ ermittelt durch den ADAC