



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]

Hundai 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



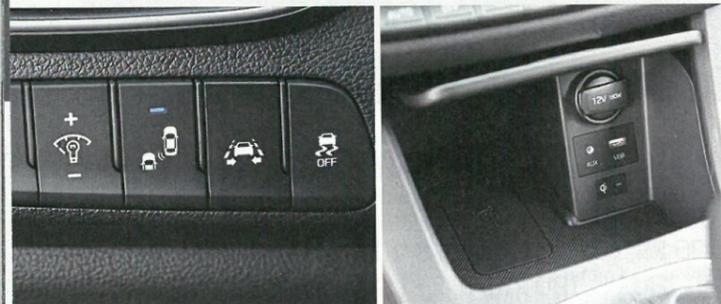
Der neue Hyundai i30 offenbart auf dem Handlingkurs ein sehr agiles Naturell



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 Induktivladestation 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.

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.

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 >

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



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



Sportlich eingerichteter Opel-Arbeitsplatz mit angenehmer tiefer Sitzposition

Der Astra bereitet dank seines agilen Einlenkverhaltens viel Fahrfreude



Hübsche Temperaturregler mit Anzeigen

Der Spurassistent kostet im Paket 650 Euro



Hinten glänzt der Opel Astra mit dem üppigsten Raumangebot im Test

Ford



Der wuchtige Armaturenräger schränkt das Raumgefühl und -angebot ein

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



Die Lenkradheizung kostet 200 Euro

Recht fummelige Steuerung der Assistenten



Knie- und Kopffreiheit sind im Ford eher knapp bemessen

wenn, wie im Fall unseres Testwagens, die herausragenden Ergonomiestühle 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 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 Geräuschkulisse 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 Sitzmöglichkeiten. 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.

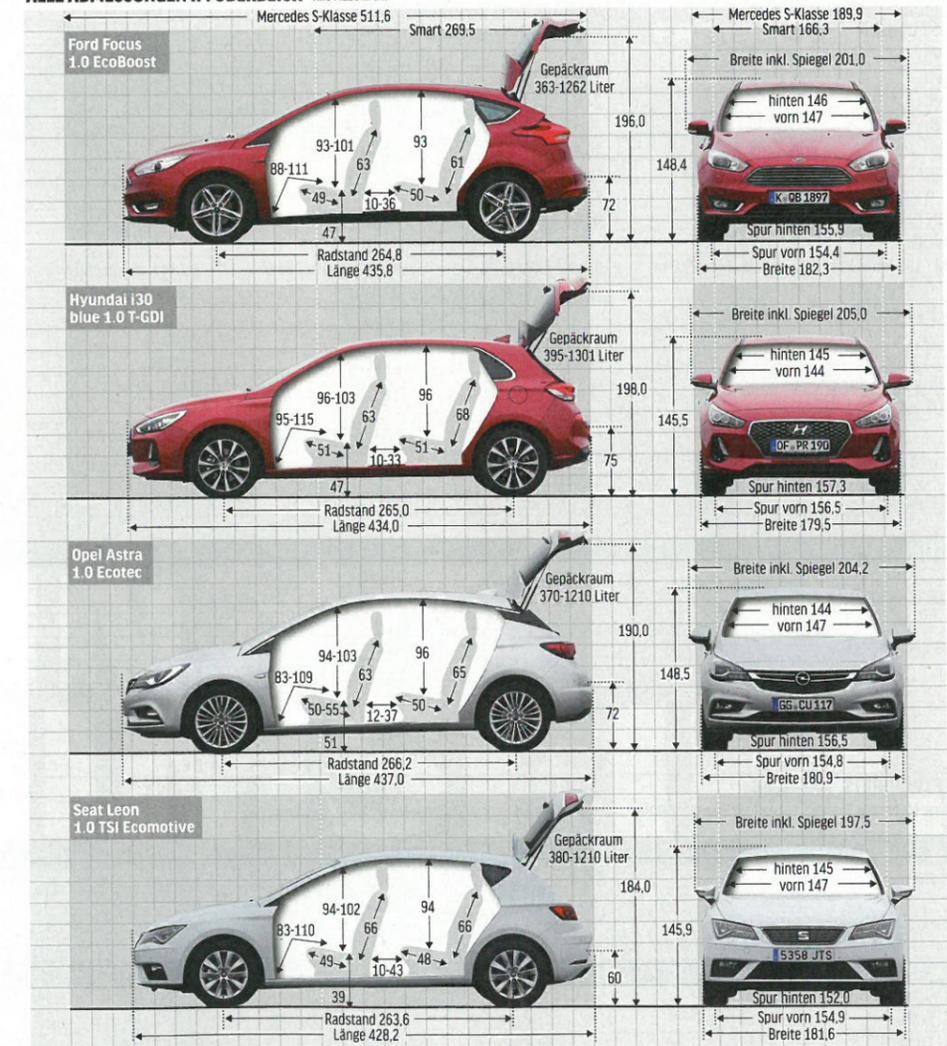
Dicht dahinter folgt der Hyundai i30, dessen kernig klingendes 120-PS-Triebwerk den 1316 schweren Koreaner in 10,3 Sekunden auf Landstraßentempo beschleunigt und ebenfalls nur selten den Wunsch nach mehr Leistung aufkommen lässt. Das dazugehörige Sechsgang-Getriebe lässt sich dabei ähnlich präzise bedienen 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





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 Zyl.	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

¹ Werksangabe

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 mittelsame 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 Bravur. 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.

	Ford	HYUNDAI	SEAT	SEAT
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	Ford	HYUNDAI	SEAT	SEAT	
Raumangebot vorn	100 ¹	68	69	71	68
Raumangebot hinten	100	55	56	58	57
Übersichtlichkeit	70	37	36	33	36
Bedienung/Funktion	100	84	86	85	87
Kofferraumvolumen	100	31	35	31	33
Variabilität	100	27	33	31	32
Zuladung/Anhängel.	50/30	37	31	35	34
Sicherheitsausstatt.	150	47	55	50	35
Qualität/Verarbeitg.	100/100	145	148	146	149
KAPITELWERTUNG	1000	531	549	540	531

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	128	130	136	131
Sitzkomfort hinten	100	68	69	71	72
Ergonomie	150	124	128	124	126
Innengeräusche	50	35	34	36	41
Geräuscheindruck	100	62	62	60	63
Klimatisierung	50	34	33	35	31
Federung leer	200	139	135	130	132
Federung beladen	200	134	133	129	129
KAPITELWERTUNG	1000	724	724	721	725

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	92	96	90	99
Elastizität	100	68	68	66	70
Höchstgeschwindigk.	150	48	46	49	54
Getriebeabstufung Schaltung	100	82	83	81	85
Kraftentfaltung	50	31	32	32	34
Laufkultur	100	62	60	60	62
Verbrauch	325	258	247	260	268
Reichweite	25	16	13	14	16
KAPITELWERTUNG	1000	657	645	652	688

FAHRDYNAMIK

Handling	150	66	74	66	68
Slalom	100	71	78	71	71
Lenkung	100	81	80	80	83
Geradeauslauf	50	39	41	41	42
Dosierbarkeit der Bremse	30	19	20	18	20
Bremsweg kalt	150	96	112	94	95
Bremsweg warm	150	100	119	102	98
Traktion	100	50	47	45	48
Fahrsicherheit	150	132	133	133	133
Wendekreis	20	13	12	12	12
KAPITELWERTUNG	1000	667	716	662	670

EIGENSCHAFTSWERTUNG	4000	2579	2634	2575	2614
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	233	260	277	271
Wertverlust ³	50	-	-	-	-
Ausstattung	25	15	15	15	15
Multimedia	50	20	22	21	22
Garantie/Gewährst.	50	42	43	18	28
Werkstattkosten ⁴	20	15	15	14	16
Steuer	10	10	9	10	10
Versicherung	40	34	35	34	33
Kraftstoff	55	42	40	42	43
Emissionen	25	21	23	22	22
KAPITELWERTUNG	1000	432	462	453	460

GESAMTWERTUNG	5000	3011	3096	3028	3074
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

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