

Der leer 1.470 Kilogramm wiegende Hyundai i30 1.6 CRDi darf bis zu 1.400 Kilogramm schwere Anhänger ziehen

Fahrschule
Test



Das Fahrwerk ist gut abgestimmt und weder zu weich noch zu hart



Das Navigationssystem lässt sich gut bedienen



Inspiriert von Europäern

Der Hyundai i30 wurde weitgehend in Europa entwickelt und könnte mit seiner guten Ausstattung auch Fahrlehrer ansprechen.

TEXT: DIETMAR FUND

Mit viel Elan hat die koreanische Marke Hyundai den deutschen Markt angegangen. Anfangs konnte man das noch aus Namen wie Elantra herauslesen, aber heute möchten die Marketing-Fachleute mit dem Kürzel „i“ in der Modellbezeichnung zeigen, dass sie mit Inspiration, Intelligenz und Integrität Fahrzeuge bauen, die auch die hohen Ansprüche deutscher Käufer berücksichtigen.

Als erstes Modell durfte der i30 den Beweis für diese Behauptung antreten. Er wurde hauptsächlich im Rüsselsheimer Technikzent-

rum von Hyundai Motor Europe entwickelt, bietet unter anderem einen neuen, hierzulande entwickelten Common-Rail-Dieselmotor mit 1,6 Litern Hubraum und wird seit 2009 in Tschechien gebaut. „Fahrschule“ prüfte anhand des i30 1,6 CRDi mit 85 kW/116 PS und „Comfort“-Ausstattung, inwieweit der Koreaner auch Fahrlehrern gefallen könnte.

DIE MOTORHAUBE IST GUT EINSEHBAR

Sein etwas bieder wirkendes Blechkleid hat für Fahrlehrer einen großen Vorteil: Anders bei

Die Stärken des Hyundai i30



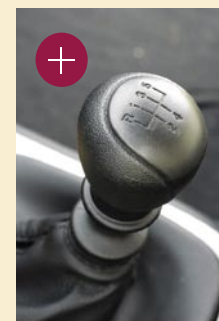
Lenkrad-Bedientasten für das CD-Radio hat schon der „Comfort“



Viele Getränkehalter freuen Fahrlehrer wie Fahrschüler



Vor einer Ablage hat der i30 eine 12-Volt-Steckdose



Die fünf Gänge lassen sich gut wechseln



FAHRSCHUL-CHECK HYUNDAI I30 1.6 CRDI COMFORT

Fahrlehrer-Arbeitsplatz	Guter Fußraum, viele Ablagen, gekühltes und beleuchtetes Handschuhfach, gute Leseleuchten vorn
Fahrlehrer-Sicht auf den Tacho	Je nach Sitzposition bis etwa 80-100 km/h, Blinkerleuchten einsehbar
Qualität der Vordersitze	Gute Polsterung, großer Längsverstellbereich, Höhenverstellung und Lendenwirbelstütze nicht für Beifahrer zu haben
Ergonomie des Cockpits	Tadellose Bedienung, gut ablesbare Armaturen
Übersichtlichkeit der Karosserie	Nach vorn prima, große Außenspiegel und großes Heckfenster, aber breite C-Säule
Kupplung	Gutmütig und präzise
Schaltung	Fünf Gänge werden recht exakt geführt, Rückwärtsgang hakelt bisweilen
Motorcharakteristik	Leiser Motor, dreht gleichmäßig hoch, mag keine Drehzahlen unter 1.500/min
Federungskomfort	Sehr ausgewogen auch mit optionalen 16-Zoll-Alufelgen
Prüferplatz	Guter Einstieg, viel Kopf- und Beinfreiheit
Prüfungstauglichkeit	Auch mit Schiebedach ohne Einschränkungen prüfungstauglich
Typklassen-Einstufung	KH 18, VK 21, TK 22
Werksgarantie	Drei Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Fahrschulnachlass	Hyundai empfiehlt 17 Prozent
Typ/Preis des besten Fahrschulautos (ohne MwSt.)	Hyundai i30 1.6 CRDi (85 kW/116 PS) Comfort: 16.504 Euro (ohne MwSt.)

den meisten Wettbewerbern können die Fahrschüler von ihrem höhenverstellbaren Sitz aus die Motorhaube gut einsehen. Beim Blick nach hinten helfen große Außenspiegel, die großflächige seitliche Verglasung macht herannahende Radfahrer beim Abbiegen sichtbar. Nur beim Einparken rückwärts stört die unten breit auslaufende C-Säule, während das Heckfenster schön groß ist. Bei Schmuttelwetter setzt es nur langsam zu, und der Heckwischer hält einen großen Bereich der Scheibe frei.

Anders als manche sportlich angehauchte Designer in Rüsselsheim und Oberursel haben die Schöpfer des i30 auf gute Raumausnutzung geachtet. Über die vier weit öffnenden Türen kann man prima einsteigen und genießt selbst bei voller Besetzung vorn wie hinten eine für die Kompaktklasse gute Beinfreiheit. Selbst wenn der Fahrlehrer seinen Sitz ganz nach hinten geschoben hat, berühren die Knie großer Prüfer nur dann die harte Sitzlehne, wenn der Fahrlehrer seine Lehne ungesund weit nach hinten geneigt hat.

DER I30 IST PROBLEMLOS BEDIENBAR

Mit einem höhenverstellbaren Lenkrad und zwei gut bestückten Lenkstockhebeln folgt der Hyundai dem Muster vieler Importeure. Lediglich eine Antippfunktion für den Blinker sucht man vergebens. Die Armaturen sind einwandfrei ablesbar, nur spiegelt sich das blaue Licht nachts leicht in der

Windschutzscheibe. Auf jeden Fall ist der i30 problemlos bedienbar.

Die gutmütige, gut spürbar greifende Kupplung macht den Fahrschülern das Anfahren leicht. Sie können mit Standgas rangieren. Der Schalthebel der Fünfgang-schaltung wird gut geführt.

Der neu entwickelte Vierzylinder mit Common-Rail-Direkteinspritzung hat einen Turbolader mit variabler Geometrie. Er bringt die stärkere Variante des 1.6 CRDi schön gleichmäßig auf Trab. Mit 85 kW/116 PS bei 4.000/min ist der i30 1.6 CRDi fahrschulgerecht motorisiert. Allerdings merkt man es ihm an, dass sein maximales Drehmoment von 255 Newtonmetern erst zwischen

TIPP !

Ausführliche Testnotizen und eine Bildergalerie mit vielen weiteren Detail-Fotos stehen im Internet.
www.fahrschule-online.de

stellkräfte um die Mittellage gewöhnungsbedürftig.

Auf mehr als 2.000 Test-Kilometern verbrauchte der i30 1.6 CRDi zwischen 5,3 und 6,4 Liter und über die gesamte Distanz 5,7 Liter auf 100 Kilometer. Damit kann man ebenso zufrieden sein wie mit der Werksgarantie, die drei Jahre gilt und nur für Taxis eine Kilometergrenze kennt.

KLIMAAUTOMATIK ERST AB AUSSTATTUNGSSTUFE PREMIUM

Wie die anderen Importeure bietet Hyundai bei der zweiten von vier Ausstattungsvarianten schon fast alles, was Fahrlehrer wichtig finden. Die Palette reicht von der manuellen Klimaanlage über das CD-Radio und die Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung bis hin zu Nebelscheinwerfern. Der Fahrersitz ist höhenverstellbar und bietet eine Lendenwirbelstütze.

Leider können Fahrlehrer diese Sitzkonfiguration in keiner Ausstattungsstufe für sich bestellen. Wer eine Sitzheizung möchte, muss schon den „Style“ nehmen, und die in der Golf-Klasse für den Wiederverkauf wichtige Klimaautomatik gibt es nur im „Premium“, die mit dem 2-l-Dieselmotor zwangsgekoppelt ist. ❌

1.900 und 2.750/min anliegt. Knapp unterhalb von 1.500/min ist es mit dem ruhigen Lauf vorbei. So beginnt sich der Motor schon bei 60 km/h im fünften Gang bei etwa 1.300/min zu schütteln. Bei Überlandfahrten muss man wegen der lang übersetzten Gänge vier und fünf häufig schalten. Immerhin trübt das den guten Geräuschkomfort nicht, den der i30 selbst bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit bietet. Speziell seine Abrollgeräusche sind angenehm niedrig. Sehr ausgewogen ist auch die Federungsabstimmung ausgefallen, obwohl der Testwagen optionale 16-Zoll-Bereifung trug. Lediglich auf kurzen Querfugen rollen wenige Wettbewerber noch einen Tick gediegener ab. Die elektromechanische Servolenkung macht ihre Sache ebenfalls gut. Für Umsteiger sind nur ihre hohen Rück-

Die Schwächen



Die C-Säule behindert die Sicht beim Einparken



Die Klima-Drehregler fühlen sich gut an, die harten Kunststoffe im Cockpit nicht