



Hyundai i30 N Performance

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (202 kW / 275 PS)

Sie sind praktisch, weil weitgehend alltagstauglich, und bieten dennoch für das Motorsportherz das ersehnte Adrenalin: kompakte Sportautos. Aber vor allem sind sie für einkommenstechnisch "normalsterbliche" Menschen noch erschwinglich. Diese Klasse bedient auch Hyundai schon ein paar Jahre, aktuell erhält man mit dem i30 N Performance 275 PS und reichlich Drehmoment zu einem fairen Tarif. Für 33.100 Euro kommt nicht einfach nur ein i30 mit sportlichen Ornaten innen und außen sowie guter Ausstattung daher, sondern ein auch technisch reichlich modifizierter Kompakter. Als bisher einziger i30 bietet er adaptive Dämpfer, die dem Sportfahrwerk im Alltag ein Mindestmaß an Komfort abtrotzen. Die elektronische Differenzialsperre hilft, die Kraft des potenten Zweiliter-Vierzylinders auf die Straße zu bringen. Und nicht zuletzt gefällt der Motor mit gutem Ansprechverhalten und gleichmäßiger Leistungsabgabe, die auch akustisch angemessen untermalt wird - Soundgenerator innen und Klappenauspuff außen verfehlen ihre Wirkung nicht. Getriebe und Lenkung wurden ebenso optimiert und machen selbst auf der Rennstrecke eine gute Figur. Der i30 N Performance kann pfeilschnell unterwegs sein, dass es eine wahre Freude ist. Die wird nur von der dann knappen Reichweite getrübt. Denn der Motor lässt sich seine Spontanität und Leistung üppig entlohnen, der 50 Liter Tank wird im Zeitraffer leergeaugt. Selbst moderat bewegt, wird der Sport-Hyundai nicht wirklich sparsam, im Ecotest gönnt er sich immer noch 8,4 l pro 100 km. Einerseits eine Menge Sprit, andererseits bekommt man auch wirklich was geboten. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus ST, Honda Civic Type R, Seat Leon Cupra, VW Golf GTI.

+ sehr gute Fahrleistungen, kräftiger, souveräner Motor, sportlich abgestimmtes Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern, alltagstaugliche Karosserie mit angemessenen Platz, fünf Jahre Garantie ohne km-Begrenzung

- hoher Verbrauch, teure Versicherung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,1
	Fahrspaß	1,3
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht wie häufig bei asiatischen Marken aus mehreren Einzelteilen zusammengeschweißt. Den Unterboden hat Hyundai in weiten Teilen verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um den Auspuff sowie der hintere Bereich sind offen, hier brauchen abgasführende Bauteile Kühlluft. Im Innenraum bemüht sich Hyundai um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere

3,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 8,4 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem serienmäßigen 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 595 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 475 kg – das ist recht großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Eine Reling fürs Dach gibt es nicht, Lasten darf der i30 N trotzdem bis 80 kg oben drauf tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn man einen Anhänger ziehen will, darf er bis zu 1.600 kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (700 kg bei ungebremsten Anhängern) – ein ausgewiesener Zugwagen ist der Kompakt-Koreaner damit zwar nicht, aber für kleinere Wohnwägen beispielsweise reicht es. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet Hyundai nicht an. Mit 4,34 m Länge ist der i30 N für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 2,04 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich – der große Wendekreis von 12,5 m aber schon.

⊖ Der Tankstutzen ist recht groß und ohne effektiven Fehlbetankungsschutz gestaltet, so dass versehentlich auch Diesel getankt werden kann.

2,7 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Es gibt in der getesteten Sportausstattung serienmäßig eine Rückfahrkamera, die für präzises Rangieren von Vorteil ist. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind

Teil aller vier Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet, das fühlt sich angenehm an, auch wenn der durchgehend anthrazite Kunststoff etwas trist wirkt. Der Dachhimmel ist hochwertig, jedoch nur die A-Säulenverkleidungen zusätzlich mit Stoff überzogen – und sogar unterpolstert wie in einer Mercedes S-Klasse. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

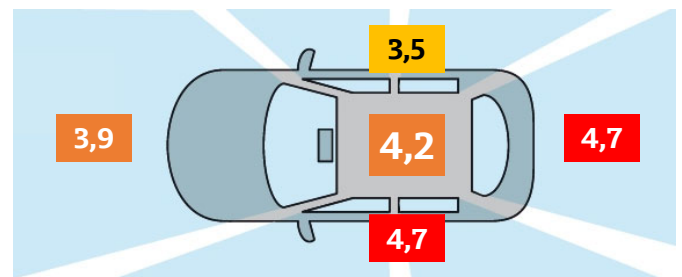
⊖ Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Immerhin sind die Kopfstützen im Fond teilversenkbar.

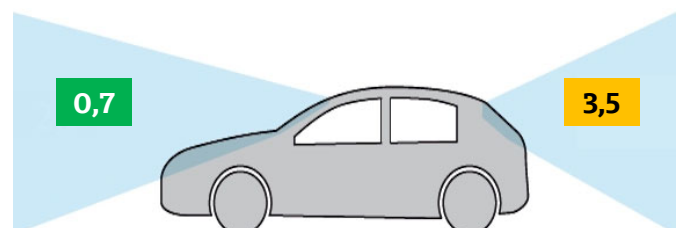
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Parkensoren an Front und Heck; ein Parkassistent ist nicht verfügbar. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man nicht so gut raus - das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem i30 N ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die breite C-Säule. Die Sicht in den Außenspiegeln - auf der Fahrerseite mit asphärischem Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, der Innenspiegel deckt die Sicht durch die Heckscheibe komplett ab. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst ordentlich, die ungewischene Bereiche halten sich in Grenzen. Bei den Scheinwerfern setzt Hyundai auf ein LED-System mit zwei Projektionslinsen pro Seite. Damit realisieren sie eine ordentliche Straßenausleuchtung durch das Abblendlicht, das Halogen-

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitze befinden sich in eher niedriger, aber noch zufriedenstellender Höhe (vorn 42 cm über der Straße, Sitz ganz nach unten gestellt). Der Schweller an sich ist weder zu breit noch zu hoch, allerdings sind die zusätzlichen unteren Schwellererweiterungen des Sport-Stylings nicht so günstig. Auch die ausgeprägten Sitzwangen der serienmäßigen Sportsitze behindern mehr als bei den Komfortsitzen der "zivilen"

3,0 Kofferraum-Volumen

Die Kofferraumgröße ist für die Kompaktklasse durchaus angemessen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 330 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 405 l oder alternativ sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 685 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.100 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Befindet sich der variable Kofferraumboden in der unteren Position, findet in den Fächern darunter etwa 15 l Kleingepäck Platz. Setzt man den variablen Kofferraumboden in die obere Position, trennt man damit 45 l des Standardstauraums nach unten ab.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffmulden an der Innenseite der Klappe sind jedoch sehr praktisch. Erst ab etwa 1,90 m Größe sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der Klappe und dem abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Die Ladekante liegt hohe 73 cm über

Fernlicht wirft aber nur einen schmalen Spot in die Mitte, ist nicht besonders hell und hat eine andere Farbtemperatur als das Abblendlicht. Beim Abbiegen von Vorteil sind die LED-Abbiegelichter. Die Steuerung des Fernlichts kann dem Assistenten überlassen werden, der automatisch auf- und abblendet. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen sowie reaktionsschnell.

⊖ Bei Beladung - und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank - bleibt es dem Fahrer überlassen, ober in nötiger Weise den Lichtkegel der Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet. Es wäre sehr wichtig, dass der Hersteller zumindest eine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzt.

i30-Versionen. Im Fond behindern der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank - ansonsten kann man dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden vorn an drei, hinten nur an zwei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest. Haltegriffe gibt es für den Beifahrer und die beiden hinten außen Sitzenden, der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.



Mit 330 l Volumen befindet sich die Größe des Kofferraums auf Klassenniveau.

der Straße und damit nicht gerade günstig. Auch innen stört die Stufe mit 19 Zentimetern beim Be- und Entladen, wenn der Kofferraumboden in der unteren Position ist. In die obere gebracht, reduziert sich die Kante innen auf zehn Zentimeter - allerdings gilt zu beachten, dass Hyundai auf dem variablen Boden nur eine Last bis 60 kg erlaubt. Optional verbauen die

Koreaner eine Strebe zwischen den Radkästen (im Testwagen), um die Verwindungssteifigkeit zu optimieren. Diese stört kaum, solange man nicht die Rücksitzlehnen umklappt und

das gesamte Ladeabteil nutzen möchte. Die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich ist ungünstig.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es zwar, die fällt aber sehr klein aus. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Es gibt zwei

Fächer seitlich links und rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen - da die Ösen jedoch am variablen und herausnehmbaren Boden montiert sind, können sie keine schweren Gegenstände halten.

2,6 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Der i30 N verfügt über eine mechanische Handbremse - was mancher Fahrer als Komfortnachteil empfinden mag, ist dem sportlich orientierten sehr wichtig, von daher ist der Verzicht auf die elektrische Handbremse bei der Sportvariante nur konsequent.

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es ist sogar ein stehendes Gaspedal verbaut. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen und beleuchteten Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Das Kombiinstrument ist grundsätzlich klar gezeichnet, allerdings kann das dreidimensional gestaltete Ziffernblatt bei ungünstigem seitlichen Lichteinfall stellenweise schlecht erkennbar sein; einwandfrei dagegen ist der Monitor zwischen den Rundinstrumenten ablesbar. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamentü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Hyundai denkt an die Fahrsicherheit: Fahrzeugeinstellungen im Menü sind während der Fahrt nicht möglich, nur die Einstellungen zu den Fahrerassistenzsystemen sind freigegeben. Das

Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik und Einklemmschutz - vorbildlich für alle vier Scheiben.



Das Verarbeitungsniveau im Innenraum passt, die verwendeten Materialien machen aber nicht immer einen wertigen Eindruck. Die Bedienung des Fahrerplatzes gibt keine Rätsel auf, lediglich die tiefe Anordnung der Klimaanlage trübt den sonst guten Eindruck.

2,8 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot im i30 N ist recht ordentlich, einiges verbaut Hyundai sogar serienmäßig. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung über ein kompatibles, gekoppeltes Smartphone. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen über TomTom Live Services kostet Aufpreis, ist mit 600 Euro aber nicht teuer, zumal dann auch

die Verkehrszeichenerkennung dabei ist. Für die Live Services wird allerdings ein Handy benötigt, dessen Datenvolumen genutzt wird - hier sollte man also den Datenverbrauch im Auge behalten oder gleich eine Flat nutzen. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich auch möglich (Serie). Es gibt einen USB-Anschluss serienmäßig, weitere gegen Aufpreis. 12-V-Steckdosen vorn und im

Kofferraum sowie ein AUX-Anschluss und ein SD-Karten-Slot für die Navigationskarten sind ebenfalls vorhanden. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der i30 N vorn reichlich Platz, denn selbst knapp zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,10 m Körpergröße reichen. Breit genug ist der Innenraum vorn ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Der dunkle Dachhimmel wirkt etwas einengend, optional gibt es ein Panorama-Glas-Schiebedach über den vorderen Plätzen.

3,2 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben etwas über 1,80 m große Personen Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind; begrenzend wirkt auch hier wieder die Beinfreiheit, die Kopffreiheit endet erst bei über 1,90 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig

3,1 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der i30 N bei asymmetrisch geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, wie die meisten Kompaktfahrzeuge. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur

2,7 KOMFORT

3,1 Federung

Bisher ist die Sportversion der einzige i30, der mit adaptiven Dämpfern ausgeliefert wird - und das sogar serienmäßig. Am grundsätzlich sehr straffen Sportfahrwerk des i30 N ändern sie wenig, jedoch zieht damit ein angemessener Restkomfort ein. So lange die Straßen keinen allzu schlechten Zustand haben, kann man mit dem Setup im Comfort-Modus auch auf langen Strecken durchaus leben; an seine Grenzen stößt das Fahrwerk dann, wenn von den Federn viel Hub beispielsweise durch ausgeprägte Bodenwellen gefordert wird, denn aufgrund der Tieferlegung ist der Federweg schnell ausgeschöpft. Vor allem

2,3 Sitze

⊕ Als N Performance verfügt der i30 serienmäßig über Sportsitze vorn, die u.a. in der Höhe einstellbar sind. Beim Fahrersitz lässt sich zusätzlich die Flächenlänge variieren



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist noch gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet und der dunkle Dachhimmel weniger großzügig wirkt als ein heller.

Verfügung. Die hinteren Türfächer sind knapper als vorn bemessen, fassen aber immer noch 1-Liter-Flaschen; darüber hinaus gibt es noch Lehnennetze an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

innerorts ist der Komfort daher überschaubar, schlechte Straßen schütteln den i30 N recht deutlich durch; gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen ohne adaptive Dämpfer spürt man aber den Komfortgewinn. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird der Komfort besser, Landstraßen pariert der Kompakte recht ordentlich. Auf der Autobahn ergibt sich kaum Stuckerneigung, der i30 N liegt sicher und direkt auf der Straße und teilt nur schlechte Fahrbahnoberflächen an die Insassen mit.

(Beifahrersitz optional). Links ist die Lendenwirbelstütze Serie, rechts kostet sie extra. Gegen Aufpreis kann man beide Vordersitze elektrisch einstellen, die Fahrereinstellungen

können auf zwei Speicherplätzen abgelegt werden. Die ausgeprägten Konturen der vorderen Sitze, auch im Schulterbereich, sorgen für guten Seitenhalt und werden damit den sportlichen Ansprüchen gerecht. Die vorderen Kopfstützen kann man in Höhe und Reichweite einstellen, die Mittelarmlehne dagegen ist unflexibel, einzig aufklappen zur Nutzung des Fachs darunter ist möglich. Auf der nur mäßig

konturierten Rückbank sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Immerhin gibt der Sitzbezug in Wildlederoptik an sich etwas Halt. Der Fondmittelsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

3,3 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im i30 N bei 130 km/h liegt bei 69,3 dB(A) - nicht gerade leise, aber auch auf längeren Strecken noch erträglich. Der Motor ist mit seinem kernigen Geräusch durchaus zu vernehmen, gerade unter Last, er wird aber nicht zu aufdringlich und bietet damit auch auf langen Strecken einen moderaten Kompromiss - sofern man den Sportsound

nicht aktiviert. Denn dann kommen Motorsportfans auf ihre Kosten, aus dem Klappenauspuff rumort es vernehmlich bis infernalisch und der Soundgenerator beschallt den Innenraum im Einklang mit dem Motor zusätzlich. Die recht deutlichen Abrollgeräusche fallen spätestens dann nicht mehr auf, ebenso die moderaten Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten.

2,3 Klimatisierung

⊕ Als N Performance verfügt der i30 serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagsensor. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und damit auch keine Umluftautomatik. Getönte Scheiben im Fond sind Serie. Die vorderen Sitze sowie das Lenkrad lassen sich ab Werk

beheizen, eine Sitzheizung für die äußeren Fondsitze sowie allgemein Sitzlüftung sind nicht lieferbar. Eine Standheizung wird in der Optionsliste des Herstellers ebenso wenig aufgeführt.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Vierzylinder wird von einem Turbolader mächtig unter Druck gesetzt - so stehen zwischen 1.450 und 4.700 1/min maximal 353 Nm bereit, mit Overboost sogar 378 Nm für bis zu sieben Sekunden. Als höchste Leistung liefert der Motor 275 PS bei 6.000 1/min. Der Motor liefert seine Kraft praktisch über den gesamten Drehzahlbereich nachdrücklich und schnell reagierend, den Ingenieuren und Technikern ist hier ein feines Triebwerk gelungen. So kann man von 60 auf 100 km/h in dreieinhalb Sekunden beschleunigen (2. Und

3. Gang). Aber auch die Elastizität ist ausgezeichnet, für den gleichen Geschwindigkeitszuwachs vergehen im vierten Gang nur 4,9 Sekunden, im fünften Gang 6,3 Sekunden und selbst im sechsten Gang dauert es nur 8,4 Sekunden. Gut zu sehen hieran: bei jeder Drehzahl steht reichlich Kraft zur Verfügung. Für den Sprint von null auf 100 km/h verspricht Hyundai 6,1 Sekunden, bei 250 km/h wird abgeriegelt. Dieser i30 kann zweifelsohne für eine Menge Fahrspaß sorgen.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder läuft durchaus kultiviert, Vibrationen dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Akustisch ist er dagegen schon präsenter, wobei das sonore Brummen und energische, potente Dröhnen nicht störend wirken - schließlich ist man hier in einer Sportvariante unterwegs, die auf akustische Untermalung ihrer Leistungsbereitstellung ausgelegt ist. Dazu verfügt der i30 N Performance über einen Klappenauspuff und einen Soundgenerator für den Innenraum. Die akustischen Unterschiede zwischen Comfort- und Sport-Einstellungen sind deutlich, von

Langstreckentauglichkeit bis Rennstrecke können unterschiedliche Ansprüche erfüllt werden. Das Ansprechverhalten des Motors ist einwandfrei, er zieht praktisch ab 1.000 1/min selbst im sechsten Gang spürbar los, um dann bei etwa 2.000 1/min nochmal eine Schippe Vehemenz drauf zu legen. Seine Leistung gibt der aufgeladene Vierzylinder weitgehend gleichmäßig und sehr nachdrücklich bis 6.000 1/min ab, auf Gasbefehle reagiert er mit nur kurzer Verzögerung.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Hyundai hat das Sechsganggetriebe für die Sportvariante optimiert, es lässt sich weniger leichtgängig schalten als die Getriebe der schwächeren Motorisierungen, ist jedoch angemessen präzise und verbindlich geführt. Die Wege sind dabei nicht zu lang, aber auch nicht knackig kurz wie beispielsweise bei einem Mazda MX-5. Der Rückwärtsgang ist über einen Ring am Schaltknäuf abgesichert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang und einer automatischen leichten Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt gut. Die Gangwechsel gelingen auch dann gut, wenn man nicht so konzentriert die Gänge wechselt; Motor, Kupplung und Getriebe hat Hyundai hier gut

aufeinander abgestimmt, zusätzlich kann man eine Drehzahlanhebung beim Zurückschalten aktivieren (Rev-Matching-Zwischengas-Funktion). Insgesamt ist das Getriebe kurz übersetzt, um die Leistung des Motors besser in Szene zu setzen; die Kurbelwelle dreht bei 130 km/h im sechsten Gang mit 3.000 1/min. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion wirft den Motor kultiviert wieder an; diese Funktion wie auch die Schaltpunktanzeige arbeiten einwandfrei und praxistauglich. Eine Berganfahrhilfe ist vorhanden, durch kurzzeitiges automatisches Halten der Bremse kann man an Steigungen ohne Zurückrollen anfahren.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der i30 N bringt ein Sportfahrwerk mit straffer Abstimmung mit, dies begünstigt auch die Fahrstabilität bei hektischen Fahrmanövern. So beruhigt er sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder und bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des kompakten Hyundai nur wenig. Aufbaubewegungen sind allgemein gering. Lupft man das Gaspedal in Kurven, zeigt der i30 N zwar leichte Lastwechselreaktionen, wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Kompakte gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Die elektronisch geregelte Differenzialsperre hilft, die enorme Kraft des Motors

über die Vorderräder auf die Straße zu bringen. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Koreaner seine sportliche Ausrichtung. Das bewusst leichte Heck beim Durchfahren des Parcours ist für die Fahrsicherheit nicht optimal, die effektiven ESP-Eingriffe verhindern aber gefährliche Situationen. Andererseits ist der ambitionierte Fahrer begeistert, wenn moderates Übersteuern das Umrunden der Pylonen begünstigt und das gezielte Gieren des Fahrzeugs für höheren Geschwindigkeiten genutzt werden kann. Es ist eine wahre Freude, mit welchem hohem Tempo der i30 N gut beherrschbar durch die Kurven fährt, wobei das ESP zurückhaltend, aber effektiv sicher agiert.

1,6 Lenkung

⊕ Hyundai hat die Lenkung im i30 N erfreulich direkt ausgelegt. Beim Rangieren sind von Anschlag zu Anschlag nur 2,2 Lenkradumdrehungen nötig. Aber auch unterwegs kann die Lenkung überzeugen, sie zentriert angemessen und vermittelt dem Fahrer ein gutes Lenkgefühl. Die Rückmeldung ist einwandfrei und wirkt nicht nervös. Die Lenkkräfte sind

passend, mit zunehmendem Lenkwinkel oder mit höherem Tempo steigert sich das Lenkmoment, ohne dabei zu viel Kraft zu verlangen. Der i30 N lässt sich dank der direkten Übersetzung mit angemessenem Lenkaufwand präzise durch Kurven dirigieren. Über die Fahrmodi kann die Servounterstützung variiert werden.

2,4 Bremse

⊕ Für die Sportvariante des i30 gibt es eine leistungsfähigere Bremsanlage. Diese leistet gute Arbeit und hält auch hohen Beanspruchungen problemlos stand. Dabei sind Ansprechverhalten und Dosierbarkeit einwandfrei. Der i30 N

wird bei einer Notbremsung in durchschnittlich 34,8 m aus 100 km/h zum Stillstand verzögert (Mittel aus zehn Einzelmessungen).

2,4 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Auswahl an Assistenten ist beim i30 N solide, aber nicht besonders umfangreich. Weil das meiste Serie ist, erhält er dennoch eine gute Bewertung. So gibts eine Kollisionswarnung und ein Notbremssystem serienmäßig, ebenso den Spurhalteassistenten, die Müdigkeitserkennung, den Tempomat und den Geschwindigkeitsbegrenzer. Bei Notbremsungen machen blinkende Bremslichter und der Warnblinker auf die gefährliche Situation aufmerksam. Das Reifendrucksystem misst die Drücke in den Reifen direkt und beschränkt sich nicht auf das Detektieren der Raddrehzahlen über die ABS-Sensoren.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Mit einem Ergebnis von 88 Prozent für den Insassenschutz erreicht der i30 beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ein gutes Ergebnis (Test Juli 2017). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis wird der Fahrer zusätzlich von einem Knieairbag geschützt. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,95 m Größe. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der i30 im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 84 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal. Vorbildlich: Alle Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,5 Fußgängerschutz

64 Prozent der Punkte bekommt der Kompakte für den Fußgängerschutz - gerade die Motorhaube Richtung Frontscheibe und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

3,9 UMWELT/ECOTEST

5,3 Verbrauch/CO₂

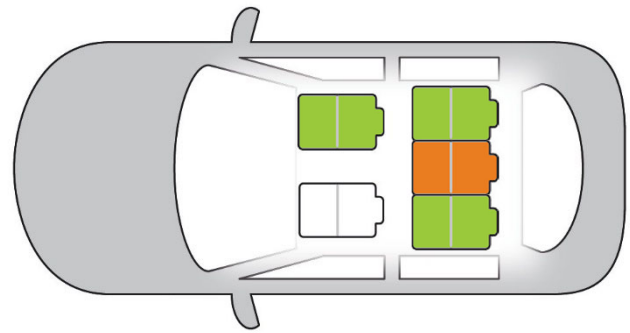
⊖ Bei allem Lob für das Ansprechverhalten und die gute Durchzugskraft des Motors, einen Haken hat er schon: den Verbrauch. Denn dieser fällt üppig aus, selbst bei zurückhaltender Fahrweise. Im Ecotest kommt der i30 N mit dem Zweiliter-Turbobenziner auf 8,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine hohe CO₂-Bilanz von 228 g pro km. Im CO₂-

2,4 Schadstoffe

⊕ Die Benziner mit Direkteinspritzung haben seit der Umstellung auf Euro 6d-TEMP serienmäßig einen Partikelfilter an Bord. Aber gerade die Partikelemissionen liegen nur im durchschnittlichen Bereich - da wäre ein besseres Ergebnis zu erwarten gewesen. Sie sind zwar deutlich geringer als zuvor ohne den Filter, aber manche Konkurrenten zeigen, dass auch noch deutlich niedrigere Ergebnisse möglich wären. Weil zusätzlich der CO-Ausstoß bei hoher Last messbar ansteigt, reicht es am Ende im Bereich der Schadstoffemissionen nur für 36 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der i30 N Performance 43 Punkte und damit zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Kapitel gibt es dafür nur noch 7 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Hyundai 9,0 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn hohe 9,6 l alle 100 km.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	9,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

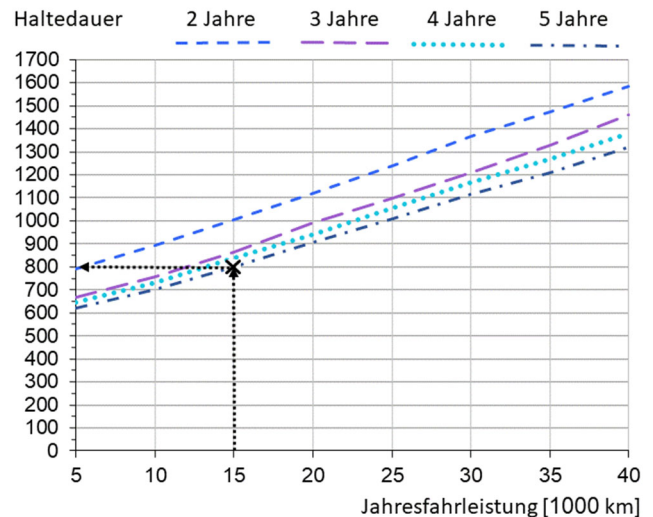
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Für einen Kompaktwagen ist ein Anschaffungspreis von 33.100 Euro nicht gerade günstig. Für einen potenten Sportler mit reichlich Serienausstattung aber eigentlich schon. Denn man bekommt mit dem Hyundai i30 N Performance eine Menge Leistung, 275 PS und 353 Nm sind eine Ansage. Die Optionsmöglichkeiten sind überschaubar, Schiebedach, Komfort-Paket (u.a. elektrische Sitze) und Navigationssystem stehen in der Liste, neben dem üblichen Aufpreis für Metallic und einer kleinen Besonderheit für den i30 N: eine Querstrebe im Kofferraum, um die Karosseriesteifigkeit zu verbessern. Auch mit allen Extras kommt man nicht über die 40.000 Euro Marke, hat aber einen umfassend ausgestatteten Kompaktsportler mit ausreichenden Alltagsqualitäten. Nicht so günstig sind allerdings die laufenden Kosten, denn neben einer für einen Benziner recht hohen Steuer (226 Euro) kommen saftige Versicherungsbeiträge auf den Besitzer zu (Haftpflicht 14, Teilkasko 25, Vollkasko 26) und überdies erhebliche Aufwendungen für den Sprit, denn dieser Hyundai ist alles andere als sparsam unterwegs. Für den Koreaner spricht aber seine lange Garantie, fünf Jahre ohne Kilometerbegrenzung gibts serienmäßig nur bei Hyundai.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 798 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 CRDi	1.6 CRDi	1.6 CRDi	N Performance
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	3/998	4/1353	4/1582	4/1582	4/1582	4/1998
Leistung [kW (PS)]	73 (100)	88 (120)	103 (140)	70 (95)	85 (115)	100 (136)	202 (275)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	134/4000	171/1500	242/1500	280/1500	280/1500	280/1500	353/1750
0-100 km/h [s]	12,6	11,1	8,9	12,2	11,0	10,2	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	210	186	190	200	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	162	144	156	133	135	135	188
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/21	16/20/21	18/22/22	18/22/22	18/22/22	17/21/21	14/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	162	118	150	228	232	232	226
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	490	521	607	523	537	591	798
Preis [Euro]	17.450	20.100	23.550	21.910	22.610	26.160	33.100

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	202 kW/275 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	353 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	7,8/n.b. l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	178/188 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,23 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.335/1.795/1.447 mm
Leergewicht/Zuladung	1.504/446 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1301 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nošovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	4,9/6,3/8,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	235/35 R19 91Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,5/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	8,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/7,4/9,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	193 g/km (WTW* 228 g/km)
Reichweite	595 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.475/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/685/1.100 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	163 Euro	Werkstattkosten	92 Euro
Fixkosten	146 Euro	Wertverlust	397 Euro
Monatliche Gesamtkosten	798 Euro		
Steuer pro Jahr	226 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/26/25		
Basispreis i30 N Performance	33.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.170 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.210 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	600 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	1.700 Euro° (Paket)/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	600 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	539 Euro
Metalllackierung	590 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,4
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,4
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/Ecotest	3,9
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	5,3
Federung	3,1	Schadstoffe	2,4
Sitze	2,3		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Dezember 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer