



Hyundai i30 N Performance DCT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (206 kW / 280 PS)

Hot Hatch - dieser Begriff ist auch im deutschsprachigen Raum mittlerweile verbreitet. Zu den klassischen Vertretern wie Golf GTI oder Civic Type R gesellte sich 2017 der heiß gemachte Hyundai i30 N und schlug aus dem Stand ein wie eine Bombe. Zu einem konkurrenzfähigen bis günstigen Preis bekommt man seitdem keinen Blender, sondern einen wirklich kompetenten Kurvenräuber, der den Spagat zwischen Wocheneinkauf und Track Day möglich macht. Kein Wunder, zeichnete doch damals Albert Biermann verantwortlich für das Fahrzeug - zuvor war er Entwicklungschef der M GmbH und machte den Autos mit blau-weißem Emblem Beine. 2021 bekam der i30 ein Facelift und mit ihm auch der i30 N. Als N Performance holt er nunmehr 280 PS aus dem Standardmotor dieser Klasse: Einem zwangsbeatmeten Vierylinder mit zwei Litern Hubraum. Wundervoll, welche Drehmomentplateaus heutzutage aus diesen Motoren zu zaubern sind. Druck ist einfach immer und überall vorhanden. Aber ein starker Motor ist nur die halbe Miete, wenn überhaupt. Wirkliche Sportmodelle müssen in der Kurve brillieren und hier zeigt der Hyundai, wozu ein Otto-Normalo-Auto fähig ist, wenn man an den richtigen Schrauben dreht. Die elektronisch geregelte Differenzialsperre an der Vorderachse bringt die Leistung zur Geltung und das Fahrwerk ermöglicht es, den i30 über Be- und Entlastung des rechten Pedals mehr oder weniger spurtreu durch die Kurve zu scheuchen, bedeutet: Lastwechsel sorgen für deutliche, aber dosierbare Quersteher. Damit dies alles aber auch wirklich zum Brötchenholen und die Urlaubsfahrt taugt, kann man im Touchscreen-Menü an allerhand Schrauben drehen. Und wenn man dann das ESP an hat, die Vorderachssperre zahm eingestellt ist, das adaptive Fahrwerk straff, aber mit gutem Restkomfort daherkommt und nicht zuletzt der brutal laute Klappenauspuff im Leisetretermodus zugeknottet ist, dann ist bis auf die Tuning-Optik alles soweit zivilisiert, dass man eine jede Schwiegermutter ohne Imageverlust mitnehmen kann. Möchte man auf diese Kompromisse verzichten, kann man übrigens im Hyundai-Zubehör blättern und dort Gewindefahrwerke, Überrollbügel, Sportluftfilter und mehr entdecken. Es gibt dort aber auch eine Anhängerkupplung, denn der i30 N Performance darf sogar mehr Anhängelast ziehen als ein VW Caddy: 1,6 Tonnen können es gerne sein. Gerade diese Vielseitigkeit macht den i30 N so beliebt. Ein bisschen Kleingeld muss man aber mitbringen, denn Hyundai hat an der Preisschraube gedreht. Der getestete Performance kostet inklusive des neuen, überzeugenden Doppelkupplungsgetriebes fast genau 40.000 Euro, als Handschalter 3.000 weniger. Spätestens bei der Fahrzeuganmeldung merkt man dann, dass ein Hot Hatch bei den Versicherungen die Alarmglocken schrillen lässt - zumindest wenn man eine Kaskoversicherung abschließen möchte. Auch der Tankwart möchte regelmäßig ziemlich viel Geld sehen, denn der starke Motor ist mit einem Ecotest-Verbrauch von 8,1 l Super auf 100 km kein Kostverächter. Aber so war es schon immer: Kraft kostet. **Konkurrenten:** u.a.: Cupra Leon, Honda Civic Type R, Ford Focus ST, Renault Mégane RS, VW Golf GTI Clubsport.

+ potenter Motor, überaus agiles Fahrverhalten, reichhaltige Serienausstattung

- hoher Verbrauch, keine adaptiven Scheinwerfer erhältlich, teurer Unterhalt

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **3,4**

Zielgruppencheck

Familie **2,9**

Stadtverkehr **3,6**

Senioren **3,0**

Langstrecke **3,1**

Transport **2,9**

Fahrspaß **1,1**

Preis/Leistung **3,0**

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Hyundai hat die Karosserie des i30 sorgfältig gefertigt, insgesamt erlaubt sich Hyundai nur kleine Schwächen. Auch das Interieur hinterlässt einen ordentlichen Eindruck. Die Materialauswahl kann zwar nicht mit den besten der Klasse mithalten, die Konkurrenten aus dem Volkswagen-Konzern kann der Koreaner allerdings hinter sich lassen. So bestehen die hinteren Türverkleidungen zumindest teilweise aus geschäumtem Kunststoff und die A-Säulenverkleidungen sind zusätzlich mit Stoff überzogen - und sogar unterpolstert wie in einer Mercedes S-Klasse. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts. N-spezifische Designelemente

findet man innen nur wenige, am augenfälligsten sind noch die hellblauen Tasten am Lenkrad, mit denen man die Sinne des Kompaktportlers scharf stellen kann. Gibt man aber 1.400 Euro zusätzlich aus, bekommt man wie bei unserem Testwagen Sportschalensitze mit N-Logo, das sogar beleuchtet ist. So kommt dann doch noch etwas Show&Shine in den im Konkurrenzumfeld der Hot Hatches optisch eher zurückhaltenden i30 N.

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 8,1 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50-l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 615 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 470 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 einen normalen Wohnwagen beispielsweise reicht es. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften oder ein Ersatz-/Notrad 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. Jeder i30 N hat serienmäßig eine Rückfahrkamera, die für präzises Rangieren von Vorteil ist. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind Parksensoren an Front und Heck; ein Parkassistent ist aber 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 zusätzlichem asphärischem Bereich für einen verringerten toten Winkel - ist zufriedenstellend, der Innenspiegel deckt die Sicht durch die Heckscheibe komplett ab. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst ordentlich, die ungewaschenen Bereiche halten sich in Grenzen. Der i30 N ist

serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgerüstet. Diese hat Hyundai im Zuge des Facelifts 2020 von einem Linsen- (Projektionsscheinwerfer) auf ein Reflexionssystem umgestellt.



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

Die Scheinwerfer sorgen für eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, können allerdings nicht mit den High-End-Systemen etwa von Mercedes oder VW mithalten. Dafür fehlen dem Hyundai-Licht nicht nur Funktionen wie Kurvenlicht oder ein dynamischer Fernlichtassistent, sondern auch eine hellere und homogenere Fahrbahnausleuchtung. Positiv zu erwähnen ist, dass der zuverlässig funktionierende statische Fernlichtassistent bei allen Ausstattungsreihen serienmäßig ist. Das in den Hauptscheinwerfern integrierte LED-Abbiegelicht leuchtet den Bereich seitlich des Fahrzeugs gut aus. 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, ob er 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.

2,6 Ein-/Ausstieg

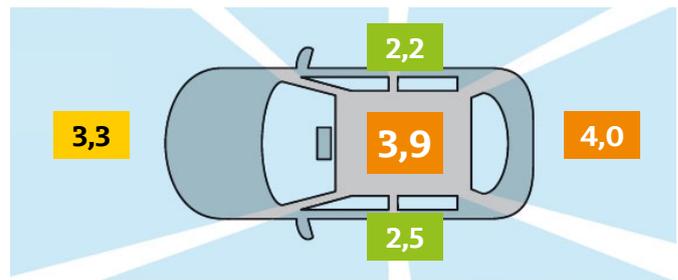
Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitze befinden sich in eher niedriger, aber noch zufriedenstellender Höhe (vorn 42 cm über der Straße, Sitz ganz nach unten gestellt). Die ausgeprägten Sitzwangen der Testwagen-Schalensitze behindern mehr als bei den Komfortsitzen der "zivilen" i30-Versionen. Im Fond stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht

2,8 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 480 l oder alternativ sieben handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 730 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.230 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. Interessant: Durch die optionalen Schalensitze erhöht sich das Kofferraumvolumen bei umgelegter Rückbank um einige Liter, denn die Lehnen sind dünner.

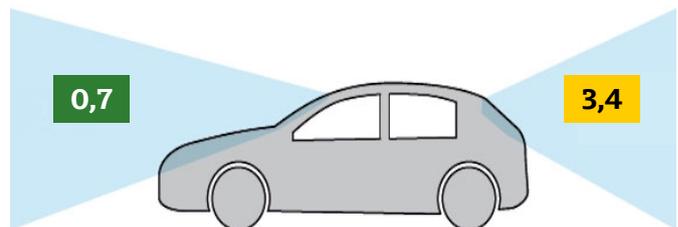
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



niedrig positionierte Rückbank - ansonsten kann man dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden vorn an drei, hinten nur an zwei Positionen sicher offengehalten, 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 erhellen Spots in den Außenspiegeln das Szenario um den Hyundai.



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des i30 von klassenüblicher Größe.

3,1 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 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. Dann hat man nämlich eine Schranke im Ladeabteil, die auf dem Ikea-Parkplatz für Schweißperlen sorgt. Die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich ist oft einfach ungenügend.

2,5 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

2,4 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.

⊕ Insgesamt punktet der i30 auch in seiner schärfsten Variante mit einer guten, weil eingängigen Bedienbarkeit. Die Koreaner haben bislang dem Trend widerstanden, alle Funktionen in einem Touchscreen zu bündeln und für die Bedienung des Fahrzeugs wichtige Tasten und Regler aus dem Cockpit zu verbannen. So bietet der i30 erfreulicherweise eine separate Klimabedieneinheit und einen Drehregler für die Lautstärkeregelung, den man im Menü sogar seiner Lautstärkefunktion berauben kann - dann nutzt man der Regler, um in der Navikarte zu zoomen und durch Listen zu scrollen. Dieser befindet sich auf der Unterseite des beim i30 N



Die mit 73 cm recht hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Es gibt zwei Fächer seitlich links und rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen.



Das Verarbeitungsniveau im Innenraum ist in Ordnung, die verwendeten Materialien machen aber nicht immer einen wertigen Eindruck. Die Bedienung des Fahrerplatzes ist gut.

stets 10,25 Zoll großen Touchscreens. Ebenfalls hilfreich im Umgang mit dem Fahrzeug sind die praktischen Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen (Radio, Navi, etc.), die im Zuge des Facelifts von „echten“ Tasten auf berührungssensitive Tastfelder umgestellt wurden. Leider fehlt eine Direktwahltaste für die Telefonie. Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden. Der große, konventionelle Wählhebel der Automatik liegt gut zur Hand. Die Pedale sind gut angeordnet, ein stehendes Gaspedal fehlt dem Sportler aber. 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. Bei Bedarf kann man sich viele N-spezifische Infos anzeigen lassen, wie Öl- und Wassertemperatur, Ladedruck, G-Kräfte und vieles mehr. Neben den bekannten Fahrmodi Normal, Sport und Eco bietet der i30 N zusätzlich noch einen N-Modus, der alle Sinne des Fahrzeugs scharf stellt und die Fahrassistenten deaktiviert. Zusätzlich kann man noch einen individuellen N-Modus einspeichern, in dem man viele Parameter je nach Gusto festlegen kann: Schaltgeschwindigkeit, Gasannahme, Auspuffklang sowie Steuerung des aktiven Sperrdifferenzials, um nur einige zu nennen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

Als N Performance ist der i30 ab Werk mit einem Audiosystem inklusive sechs Lautsprechern, digitalem Radioempfang (DAB+) und Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audio-streaming ausgestattet. Leider belässt es Hyundai bei lediglich einem USB-Anschluss, das ist heutzutage nicht mehr zeitgemäß. Dafür gibt es zwei 12-V-Steckdosen vorn neben dem USB-Anschluss. Der Koreaner verfügt zudem über die Smartphone-Schnittstellen Apple CarPlay und Android Auto, um das

Mobiltelefon auf dem serienmäßigen Touchscreen zu spiegeln. Kabellos funktioniert es aber nicht. Eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone ist ebenso Serie wie ein 12-Volt-Anschluss im Kofferraum. Serienmäßig ist auch das Navigationssystem. Zudem bietet das Infotainmentsystem diverse Online-Dienste wie Echtzeitverkehrsinformationen, Online-Radio, Wettervorhersage oder Remote-Funktionen.

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 der N-Variante wirkt je nach Geschmack sportlich oder einengend, optional gibt es ein Panorama-Glas-Schiebedach über den vorderen Plätzen.

2,5 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. Möchte man öfter noch größere Personen zur Mitfahrt einladen, sollte man sich die optionalen Schalensitze bestellen, die den Platz für die Beine im Fond deutlich vergrößern. Im Testwagen mit den Schalensitzen stößt man laut unseren Messungen hinten erst ab einer Körpergröße von rund 1,95 m am Vordersitz an - wohlgermerkt auch hier, wenn vorn ein 1,85 m großer Mensch sitzt. Auch die Kopffreiheit endet erst bei über 1,90 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig 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. Das optionale Panorama-Glasdach spannt sich aber bis über die Rücksitze und sorgt bei geöffneter Jalousie für viel Licht im Auto, auch im Fond.



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

3,4 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. Auch ein Brillenhalter ist im i30 N zu finden. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur 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 - außer, man ordert die Schalensitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,7 KOMFORT

3,2 Federung

Die Sportversion ist der einzige i30, der mit adaptiven Dämpfern samt verschiedener, wählbarer Kennfelder 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 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.

Wenn allerdings Flicker und stärkere Bodenwellen auftauchen, kommt der i30 N hier ordentlich in Bewegung. Spätestens auf der Autobahn erkennt man aber, dass der i30 N Performance nicht einfach nur ein straffes, sondern ein gut abgestimmtes Sportfahrwerk hat. Klappern einige Konkurrenten aus der Sportabteilung über harte Kanten oder schütteln sich bei kurz aufeinanderfolgenden Wellen wie ein nasser Hund, ergibt sich beim Hyundai kaum Stuckerneigung, der i30 N liegt sicher und direkt auf der Straße. Die beiden sportlicheren Stufen des Fahrwerks sind aber nur noch mit sehr wenig Komfort gesegnet, gerade die straffste Einstellung macht die Dämpfer derart hart, dass dieser Modus nur noch für topfebene Rennstrecken zu empfehlen ist. Auf nur etwas ungepflegteren Landstraßen versetzt es den i30 mangels Arbeitseifer der Dämpfer dann bei jeder Kante oder stärkeren Bodenwelle.

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 (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. Reicht der Seitenhalt der serienmäßigen Sitze nicht aus und möchte man auch optisch mehr Würze im Innenraum, kann man sich noch

Schalensitze für die erste Reihe bestellen. Eigentlich sind es Halbschalen, denn die Rückenlehne ist erfreulicherweise einstellbar. Es entfällt aber die einstellbare Lendenwirbelstütze genauso wie die ausziehbare Oberschenkelauflage. Wem es damit immer noch zu wenig sportlich ist, der bekommt im Hyundai-Zubehör echte Schalensitze, die den ohnehin fantastischen Seitenhalt der Halbschalensitze nochmals toppen dürften. 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.

3,5 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im i30 N bei 130 km/h liegt bei 70,0 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. Braucht man keinen Kompromiss, kann man die Lautstärke der Klappenabgasanlage in zwei Stufen lauter stellen. Die lauteste Stellung ist was für Hardcore-

Fans, weil immer laut trompetend und im Schubbetrieb laut brabbelnd. Man sollte aber auch sicher gehen, dass man gerade innerorts auch nur Fans des sportlichen Klangs um sich hat, sonst macht man sich unbeliebt. Die recht deutlichen Abrollgeräusche fallen spätestens bei offenen Abgasklappen nicht mehr auf, ebenso die moderaten Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der i30 N Line ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dank Feuchtigkeitssensor deaktiviert die Anlage automatisch die Umluftfunktion, wenn Scheibenbeschlag droht. Bei tiefen Temperaturen freut man sich über die Sitzheizung vorn (auch in Verbindung mit den

Halbschalensitzen) sowie das beheizbare Lenkrad. Beheizbare Fondsitze, Sitzlüftung oder eine Standheizung sind für den Koreaner allerdings nicht zu haben. Als N Performance ist der i30 serienmäßig mit getönten Scheiben ab der B-Säule ausgestattet.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Vierzylinder im i30 N Performance wird von einem Turbolader mächtig unter Druck gesetzt, zum Facelift hat Hyundai noch ein bisschen Kraft gefunden in den Brennräumen des quadratischen Motors - so stehen unter Volllast nun zwischen 2.100 und 4.700 1/min 392 Nm bereit. Als höchste Leistung liefert der Motor 280 PS von 5.500 bis 6.000 1/min. Man erkennt: Da wäre schon noch mehr gegangen, wenn die Koreaner sogar ein Drehmoment- und Leistungsplateau einrichten konnten. Der Fahrbarkeit hilft der

Verzicht auf den letzten Leistungs-Peak aber, denn wegen des Drehmoment-Plateaus liefert der Motor seine Kraft praktisch über den gesamten Drehzahlbereich nachdrücklich und schnell reagierend, den Ingenieuren und Technikern ist hier ein feines Triebwerk gelungen. So konnten wir unseren Tests mit dem Doppelkuppler in 2,8 s von 60 auf 100 km/h beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,4 s. Für den Sprint von null auf 100 km/h verspricht Hyundai 5,4 Sekunden, bei 250 km/h wird abgeriegelt.

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 Untermauerung 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 Gang spürbar los, um dann bei etwa 2.000 1/min nochmal eine ordentliche Schippe Vehemenz drauf zu legen. Seine Leistung gibt der aufgeladene Vierzylinder weitgehend gleichmäßig und sehr nachdrücklich bis etwas 6.000 1/min ab, auf Gasbefehle reagiert er mit nur kurzer Verzögerung.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Seit dem Facelift gibt es für die Performance-Variante des i30 N auch ein Doppelkupplungsgetriebe mit gleich acht Gängen. Auf dem Mittelunnel steht ein handelsüblicher, problemlos bedienbarer Wählhebel zur Verfügung, wie man

ihn etwa auch aus dem Hyundai Kona kennt. Kleiner, aber feiner Unterschied: In der manuellen Gasse des i30 N Performance muss man den Hebel nach hinten ziehen, um hochzuschalten. Heruntergeschaltet wird per Druck nach vorn.

Dieses Schema kennt man von sequentiellen Getrieben aus dem Rennsport. Außerdem verdient beim scharfen i30 der manuelle Modus seinen Namen auch, denn selbst wenn der kraftvolle Motor in den Begrenzer hämmert, wird nicht automatisch hochgeschaltet. Nur, wenn man zu langsam für die jeweilige Getriebewelle wird, schaltet die Getriebesteuerung kurz vor Leerlauf automatisch einen Gang herunter. So will das der Sportfahrer. Ehrensache, dass sich die Gänge auch per Schaltwippen hinter dem Lenkrad sortieren lassen. Eine der acht Schaltstufen passt eigentlich immer zur jeweiligen Situation, zudem senkt der lange achte Gang das Drehzahlniveau bei höheren Geschwindigkeiten: Bei 130 km/h liegen in der letzten Welle nur 2.100 Touren an. Die

Schaltcharakteristik kann man in drei Stufen einstellen, im schärfsten Modus wird mit Drehmomentüberhöhung geschaltet, man spürt also einen Ruck, wenn die nächste Welle eingelegt wird. Im Normalmodus dagegen schaltet das Getriebe geschmeidig bis unmerklich und zeigt, wo der Komfortvorteil eines guten Doppelkupplungsgetriebes liegt. Auch das Anfahren an der Kreuzung gelingt dosiert und spontan, einzig beim zentimetergenauen Rangieren tut sich die Steuerung schwer. Am besten nutzt man hier die spät, aber sanft einsetzende Kriechfunktion, denn mit einem noch so sanften Gasstoß kann man schnell über das Ziel hinaus schießen.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Der i30 N macht Ernst, das zeigt vor allem die Abstimmung des Fahrwerks. Um ein so starkes Auto mit Frontantrieb auch in Kurven wirklich schnell zu machen, braucht es zwei Zutaten: Eine Differenzialsperre an der Antriebsachse und eine Hinterachse, die man bei Bedarf per Lastwechsel zum Sidestep laden kann, Stichwort: Lastwechselübersteuern. Der i30 N Performance hat beides, kann sich aber auch im Alltag benehmen. Die Sperre ist elektronisch geregelt, kann also auch lammfromm agieren und nicht weiter auffallen. Das Lastwechselübersteuern kann man aber nicht wegdiskutieren, der Hyundai wirft das Heck grundsätzlich sehr, wirklich sehr eifrig - wird aber bei aktiviertem ESP an die kurze Leine genommen. Mit jeder Eskalationsstufe des in zwei Ebenen deaktivierbaren ESP

aber zeigt sich der Wolf im (dünnen) Schafspelz. Im wie immer mit aktiviertem ESP gefahrenen ADAC Ausweichtest ist der Koreaner beim simulierten, ruckartigen Ausweichvorgang sicher unterwegs. Die Vorderachse folgt jedem Lenkbefehl überaus eifrig, zudem bremst das ESP bei solch abrupten Lenkmanövern den Wagen kurz ein, was Geschwindigkeit abbaut. In Folge rollt der i30 N Performance sicher durch den Ausweichtest-Parcours. Lenkt man aber nicht so ruckartig an und fährt eher sportlich, erlaubt der Koreaner sehr hohe Geschwindigkeiten und zeigt seine Abstimmung: Präzise Vorderachse, je nach ESP-Stellung mehr oder weniger loses Heck und viel, viel Fahrspaß.

1,5 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. Zudem hat das einstellbare, elektronisch geregelte Sperrdifferenzial einigen Einfluss auf die Lenkkräfte. Merkt man es in der zahmen Einstellung kaum, muss man im Sportmodus schon ordentlich zupacken, wenn man aus Kurven herausbeschleunigt oder Spurrinnen den Weg des ungestümen i30 kreuzen.

3,0 Bremse

Die Einstiegsvariante des i30 N mit 250 PS fährt vorn noch mit 330 mm großen Brems Scheiben vor, während der N Performance vorn nochmal 3 cm Durchmesser drauf packt und auch hinten auf größere und vor allem belüftete Scheiben setzt. Die Bremsanlage ist gut zu dosieren, man würde sich aber einen

noch knackigeren Druckpunkt erwarten. Auch die Messwerte ließen uns nicht gerade jubeln: Der i30 N Performance wird bei einer Notbremsung in durchschnittlich 36,4 m aus 100 km/h zum Stillstand verzögert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das schaffen auch Normalo-Autos seit vielen Jahren.

2,7 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Auswahl an Assistenten ist beim i30 N umfasst bis auf einen Abstandtempomaten alles, was man in der Fahrzeugklasse erwartet. Weil das meiste Serie ist, erhält der i30 N eine gute Bewertung. So gibts eine Kollisionswarnung und ein Notbremsystem serienmäßig, ebenso den Spurhalteassistenten, die Müdigkeitserkennung, den Tempomat mit manuellem Geschwindigkeitsbegrenzer sowie eine Verkehrszeichenerkennung. Der aktive Totwinkelwarner samt Ausparkassistent (warnt und bremst bei Querverkehr) und Ausstiegswarnung kostet Aufpreis. 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.

2,8 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 bei den serienmäßigen Sitzen für Personen bis 1,95 m Größe, die optionalen Schalensitze mit integrierter und nicht verschiebbarer Kopfstütze reicht nur für Personen bis gut 1,80 m aus. Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. 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.

⊖ 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. 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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. Da bei den optionalen Schalsensitzen die Kopfstütze nicht demontier- oder einstellbar ist, kann es bei besonders hohen Kindersitzen auf dem Beifahrersitz hier schwierig werden. Vorbildlich: Alle Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz.

3,7 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

3,4 UMWELT/ECOTEST

5,1 Verbrauch/CO₂

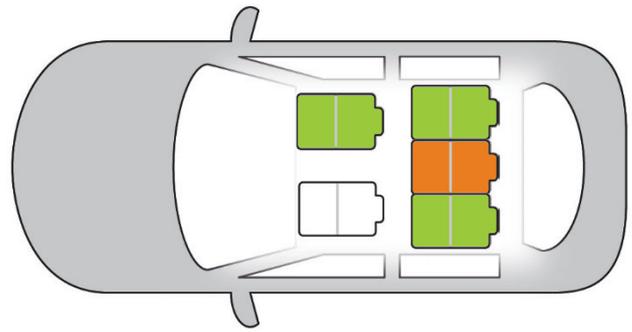
⊖ Bei allem Lob für das Ansprechverhalten und die gute Durchzugskraft des Motors, einen Haken hat er schon: den Verbrauch. Denn dieser fällt üppig aus, selbst bei zurückhaltender Fahrweise. Im Ecotest kommt der i30 N mit dem Zweiliter-Turbobenziner auf 8,1 Super pro 100 km. Damit

1,7 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 - das ist jetzt mit Euro 6d auch nicht wirklich besser geworden. Sie sind zwar deutlich geringer als zuvor ohne den Filter, aber manche Konkurrenten zeigen, dass auch noch deutlich niedrigere Ergebnisse möglich wären. Der CO-Ausstoß steigt unter hoher Last auch messbar an, allerdings nicht mehr so viel wie im Vor-Facelift-Modell. So reicht es am Ende im Bereich der Schadstoffemissionen nur für 43 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der i30 N Performance mit Automatikgetriebe 52 Punkte und damit immerhin drei 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)

serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

verbunden ist eine hohe CO₂-Bilanz von 222 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur noch 9 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Hyundai 8,8 l, außerorts 7,1 l und auf der Autobahn hohe 9,1 l alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,4 AUTOKOSTEN

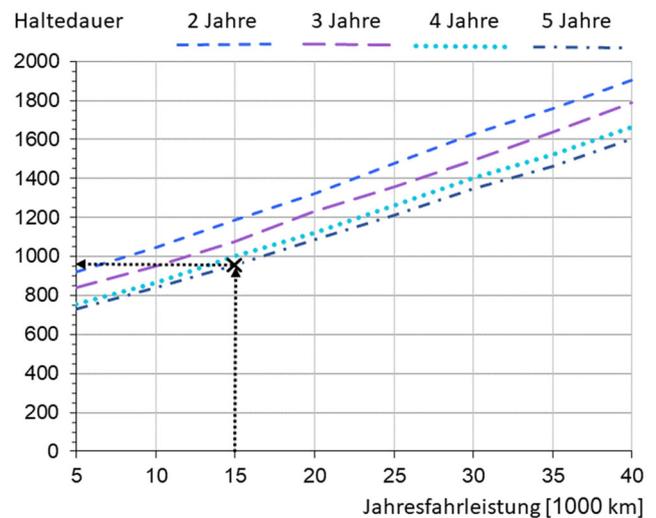
3,4 Monatliche Gesamtkosten

Für einen Kompaktwagen ist ein Anschaffungspreis von 40.050 Euro nicht gerade günstig. Soviel kostet der i30 N Performance inklusive Doppelkupplungsgetriebe. Wer die Gänge lieber von Hand sortiert, spart im Vergleich 3.000 Euro und kann über sechs Getriebestufen verfügen. Trotz der deutlichen Preissteigerung im Vergleich zum Vorfacelift-Modell ist der Preis für einen ernsthaft potenten Sportler mit reichlich Serienausstattung aber immer noch im Rahmen. Denn man bekommt mit dem Hyundai i30 N Performance eine Menge Leistung und nicht nur Marketing-Sportlichkeit, sondern auch wirkliche Kurven-Kompetenz. Die Optionsmöglichkeiten sind überschaubar: Totwinkelwarner, Panoramashiebedach, Komfortpaket (u.a. elektrische Sitze) und Schalensitz 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. Mit allen Extras liegt man um die 44.000 Euro, hat aber einen umfassend ausgestatteten Kompaktsporler mit ausreichenden Alltagsqualitäten. Nicht so günstig sind allerdings die laufenden Kosten, denn neben einer für einen Benziner recht hohen Steuer (286 Euro) kommen saftige Versicherungsbeiträge auf den Besitzer zu (Haftpflicht 14, Teilkasko 26, Vollkasko 25) 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 sorgen für einen entspannten Alltag. Ölwechsel braucht der Sportmotor alle 10.000 km oder nach einem Jahr. Zum Fahrzeugservice muss man zum ersten Mal nach einem Jahr oder 10.000 km, danach alle 30.000 km oder jedes zweite Jahr.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 956 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI 48V-Mildhybrid	1.5 T-GDI 48V-Mildhybrid	i30 N	i30 N Performance
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1482	4/1998	4/1998
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	118 (160)	184 (250)	206 (280)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	253/1500	353/2100	392/2100
0-100 km/h [s]	11,4	8,4	6,4	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	210	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0 S	6,5 S	7,7 S	8,0 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	137	148	175	182
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/22	17/19/22	17/25/26	17/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	109	146	232	255
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	631	715	864	932
Preis [Euro]	24.350	30.960	33.650	38.100

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP, OPF	
Hubraum	1.998 cm ³
Leistung	206 kW/280 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	392 Nm bei 2.100 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,4 l
CO ₂ -Ausstoß	191 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.340/1.795/1.445 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.301 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 (in Fahrstufe D)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße Testwagen	235/35 R16 91Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,5/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,8/7,1/9,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	193 g/km (WTW* 222 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.500/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/730/1.230 l

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

Betriebskosten	218 Euro	Werkstattkosten	108 Euro
Fixkosten	143 Euro	Wertverlust	487 Euro
Monatliche Gesamtkosten	956 Euro		
Steuer pro Jahr	286 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/26		
Basispreis i30 N Performance DCT	40.050 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.660 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	22.782 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung im Zubehör	610 Euro
Metalllackierung (Perleffekt)	ab 600 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach Panorama-Glas-Schiebedach	1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Oktober 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.