

---

## Fahrbericht Hyundai i10 N-Line: Komplett ausgestattet und ohne Spaßbremse

Von Michael Kirchberger, cen

Hyundai hat in der kleinsten Baureihe den i10 N-Line aufgelegt. Und der bringt für 18.316 Euro alles mit, was es für die engagierte Ausfahrt ins nächste Mittelgebirge braucht. Eine stramme Federung, Durchzugskraft und eine präzise Lenkung. Mögen die Spiele beginnen.

„Hey“ raunt mir der kleine Kerl mit verführerischer Stimme ins Ohr, „komm, lass uns spielen“. Das Wetter ist fein, die Straße nicht zu voll. Zumindest dort, wo wir beide uns in den nächsten Stunden vergnügen wollen. Nein, es muss kein hochmotorisierter Roadster sein, kein PS-starker Bolide, um den Genuss des „einfach-so-Herumfahrens“ hautnah und knapp über dem Asphalt zu erleben. Weniger als 3,70 Meter Länge und gut 100 PS reichen dafür völlig aus. Zumindest, wenn die weiteren Zutaten stimmen.

### Rote Zierde und Doppel-Endrohr

Der Kleine tritt im Sportler-Dress an. Kontrastlack auf dem Dach, 16-Zoll-Leichtmetallräder an den Füßen, dazu gönnt sich der flinke i10 hier und da rote Zierfarbe an der Karosserie. Der vordere Stoßfänger schnüffelt an der Straße, der Hintere gefällt sich mit Diffusor-Optik und gibt dem verchromten Auspuff-Doppelendrohr eine Herberge. Der angedeutete Dachkantenspoiler ist eher aus Designgründen denn als aerodynamische Hilfe an Bord. Innen geht es mit viel Rot weiter. Die Ziernähte der Sitze leuchten mit den Umrandungen der Frischluftdüsen um die Wette, im Dunkel unter dem knackig-kleinen Lederlenkrad schimmern Aluminium-Pedale, die Sitzposition passt.

Gestartet wird der Einliter-Turbobenziner ganz konventionell mit Schlüssel und Zündschloss, munter tourt er mit dem rauen Klang der ungeraden Zylinderzahl im Leerlauf. Immer klingt er etwas nörgelig, etwa wie der ewige Gesundheitsexperte und SPD-Mann Karl Lauterbach beim Dozieren über das Corona-Virus. Lieber Injektion als Infektion denkt sich dagegen der i10 und spritzt den Sprit direkt in die drei Brennräume. Das bringt zusammen mit der Aufladung ordentlich Drehmoment, aus dem Stand, mit niedriger Drehzahl und wenig Gas flitzt der kleine Hyundai los wie das Fohlen auf die Frühlings-Koppel. Das Spiel mit Kupplung und Gas gelingt immer und präzise, der passende Pedalabstand hilft dabei und ganz Verwegene können beim Runterschalten ordentlich Zwischengas geben.

### Agilität und Dynamik in allen Straßenlagen

10,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, das ist kein Sprintwert, der einem Sportler zur Ehre gereichen würde. 185 km/h Spitze auch nicht. Und dennoch ist der fixe Hyundai ein echter Muntermacher. Stimmt die Drehzahl, braucht das Maschinchen keinen Wimpernschlag, um 172 Nm Drehmoment bereitzustellen. Das verleiht dem knapp 1100 Kilogramm wiegenden i10 N-Line erstaunliche Agilität. Fuß aufs Gas und das Lenkrad festhalten, dann stürmt der Mini-Flitzer mit Elan um die Kurven, beweist ordentliches Stehvermögen, wenn die Biegungen eng und der Belag holprig werden. Klar, dass die Verbundlenkerachse unterm Heck bei heftigen Verwerfungen einen kleinen Ausfallschritt zur Seite nicht unterbinden kann. Aber der i10 lässt sich dadurch nicht aus der Spur werfen, folgt konzentriert den eingeschlagenen Kurs, gerät auch in schnellen Kombinationen nicht ins

---

Trudeln. Auch am Geradeauslauf lässt sich nichts aussetzen, erstaunlich, bei einem Radstand von nur 2,43 Meter.

Fünf Vorwärtsgänge müssen reichen

Die Lenkung findet den genau richtigen Grad der Unterstützung, macht emsig Zustandsmeldung von der Fahrbahnbeschaffenheit und stärkt so den Eindruck des flinken Wiesels. Beim Einparken, und das ist die andere Spezialdisziplin des i10, erleichtert sie den Dreh am Volant und hilft, ihn passgenau in winzige Lücken zu rangieren. Die aufpreispflichtige Rückfahrkamera ist daher keineswegs unverzichtbar. Etwas mehr Genauigkeit hätten wir uns dagegen von den Bremsen erhofft. Ihr Druckpunkt ist mäßig definiert, was in manchen Fällen zu ungewollten Nickbewegung der Passagier-Köpfe führt. Die Anlage kann also kraftvoll zupacken, lässt sich aber schwer dosieren. Immerhin bleibt sie auch nach erheblicher Beanspruchung standfest. Der Schalthebel findet fast aktiv den Weg zum rechten Gang, er ist auf ein Mindestmaß gestutzt und lässt beinahe vergessen, dass sich der i10-Pilot mit nur fünf statt sechs Vorwärts-Übersetzungen begnügen muss.

Moderater Verbrauch, auch wenn's mal schneller geht

Der Federungskomfort des i10 N-Line ist nicht kompromisslos stramm, variiert aber in Abhängigkeit von der Beladung. Ist nur der Fahrer an Bord, bleibt schlechte Fahrbahnqualität nicht unbemerkt. Schon ein mittelgewichtiger Beifahrer besänftigt das Fahrwerk. Mit vier Insassen und etwas Gepäck an Bord wird der Hyundai zwar nicht gleich zur Sänfte, aber gewinnt spürbar an Komfort. Erfreulich sind auch seine Verbrauchswerte. Unser Durchschnitt lag trotz der eher scharfen Fahrweise ganze 0,2 Liter über der Normangabe nach WLTP, 5,6 Liter gehen völlig in Ordnung. Über sieben Liter kletterte der Kurzzeitwert laut Bordcomputer allenfalls bei Vollgashatz auf der Autobahn, und auch dann nur selten. Bummeln übers Land gelingt mit einem Konsum von kaum mehr als 4,5 Liter. Der 36 Liter fassende Tank erlaubt ordentliche Reichweiten für einen Benziner, wenngleich fast 600 Kilometer Fahrtstrecke am Stück nicht nur von der Müdigkeitserkennung moniert werden dürfte, zumindest wer alleine unterwegs ist, dürfte aus Gründen des Komforts bereits früher ein Pause einlegen.

Viel Platz für Fahrer und Gepäck

Das Raumangebot ist für einen Kleinstwagen überdurchschnittlich gut. Vorne sitzt es sich sehr komfortabel, auf der Rückbank geht es eher eng zu. Immerhin erleichtern die beiden hinteren Türen den Weg in den Fond, der i10 geht ausschließlich als Viertürer an den Start. In den Kofferraum passen mindestens 252 Liter, er gehört damit zu den Klassenbesten. Bis 1050 Liter Gepäck kommen unter, wenn die Rückbanklehnen nach vorn geklappt werden, zwar stört dann eine kleine Stufe das mühelose Verstauen, dafür erleichtert die niedrige Ladekante das Einpacken von Kisten und Kästen. Und auch eine Anhängerkupplung ist auf Wunsch zu haben. Zwar darf der Mini nur 780 Kilogramm schwere, gebremste Anhängsel ins Schlepp nehmen, einen kleinen Transportanhängsel fürs Motorrad oder auch nur Gartenabfälle darf jedoch allemal ziehen.

Kein Schnäppchen, aber ein fairer Preis

Rund 7600 Euro liegt der Preis des i10 N-Line über dem der Basisversion. Dafür gibt es jedoch nicht nur einen munteren und durchzugsstarken Dreizylinder und ein gestrafftes Fahrwerk, sondern auch viele Extras, die üblicherweise ebenso teuer wie begehrenswert

---

sind. Ein kompatibles Infotainmentsystem, Fernlichtassistent, Spurhaltekontrolle, Aufmerksamkeitswarner und Notbremsfunktion inklusive Fußgängererkennung sind ebenso an Bord wie die Lenkrad- und Sitzheizung. Ganze drei Positionen umfasst die Liste der möglichen Extras. 437 Euro werden für die Kontrastfarbe des Dachs in Schwarz oder Rot fällig, 1218 Euro verlangt der Händler für das Navigationspaket mit Verkehrszeichenerkennung und Rückfahrkamera. Beim Außenlack gibt es nur Weiß als Serienausstattung, alle anderen Farbtöne kosten 545 Euro extra.

Der kleine Hyundai ist kein Schnäppchen, aber hat gute Gene für eine Freundschaft mit Singles, engagierten Familienvätern, die ihn als potenten Zweitwagen für den kleinen Hunger zwischendurch genießen, oder ganz einfach Liebhabern von Kleinwagen, die schmalste Lücken auf dem Parkdeck mit Schwung erobern wollen. Seine Ausstattung ist nahezu komplett und lässt kaum Wünsche offen. Nur eine Spaßbremse, die gibt es explizit nicht für den N-Line-i10.

#### Daten Hyundai i10 N-Line

Länge x Breite x Höhe (m): 3,68 x 1,68 x 1,48  
Radstand (m): 2,43  
Motor: R3-Benziner, 998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 100 PS (74 kW) bei 4500 U/min  
Max. Drehmoment: 172 Nm bei 1500 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,5 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter  
Testverbrauch 5,8 Liter  
Effizienzklasse: B  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 105 g/km (NEFZ, Euro 6d-Temp)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1099 kg / max. 371 kg  
Kofferraumvolumen: 252-1050 Liter  
Max. Anhängelast: 780 kg  
Wendekreis: 10,4 m  
Bereifung: 195/45 R 16  
Wartungsintervalle: 20.000 km  
Garantie: 60 Monate  
Basispreis: 18.316 Euro  
Testwagenpreis: 20.079 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---