
Fahrvorstellung Hyundai i10 N-Line: Kracherle mit sanfter Seele

Von Michael Kirchberger

Hyundai setzt in der i10-Baureihe eins obendrauf. Der Kleinwagen ist bei uns seit Januar am Start, jetzt tritt er als N-Line an, mit einem 100 PS starken Turbodieselzylinder und dezenten Sportattributen. Das Kracherle kommt für 18.316 Euro zu den Händlern.

Monaco Franze hat es immer schon gewusst: Ein bissl was geht immer. Dass meist überall noch Luft nach oben ist, weiß auch Hyundai und krönt nach den größeren Baureihen nun auch die i10-Palette mit einem Sportmodell, das traditionsgemäß das „N“ im Namen trägt. Den knallharten Athleten soll der Viertürer freilich nicht geben. Den Drang zum Extremen schwächt der Zusatz „Line“ ab, der für mehr Leistung und exaltes Design steht, nicht aber die unbarmherzige Kompromisslosigkeit des dem Motorsport nahestehenden i30 N.

Sportliche Akzente und ein kräftiger Ein-Liter-Motor

So bekommt der i10, der schon in den bereits erhältlichen Versionen Pure, Select, Trend, Prime nicht gerade bieder aussieht, neben einem ausdrucksstarken Kühlergrill 16 Zoll große Leichtmetallräder, eine Heckschürze mit Diffusor-Optik und Doppelrohr-Auspuff, eine Dachlackierung in Rot oder Schwarz und auch im Innenraum eine ganze Reihe sportlicher Attitüden.

Unter der Haube steckt der quer eingebaute Dreizylinder mit einem Liter Hubraum, der dank schärferer Aufladung hier 100 PS (74 kW) leistet. Sein höchstes Drehmoment von 172 Newtonmetern erreicht er schon bei 1500 Umdrehungen in der Minute, das sind 54 Nm mehr als das 84 PS (62 kW) starke, bisherige Spitzentriebwerk liefert. Die Kraft wird über ein manuelles Getriebe mit fünf Gängen an die Vorderräder weitergegeben, die Gänge rasten anständig ein, dabei braucht man die Schaltbox nicht über Gebühr zu strapazieren. Bereits bei wenig mehr als 1200 U/min steht genügend Drehmoment bereit, um den 1100 Kilogramm leichten i10 N-Line ordentlich auf Trab zu bringen.

Wirklich laut geht die kleine Maschine dabei nicht ans Werk, wohl aber vernehmlich. Besonders bei hoher Drehzahl steigt der Pegel, die aber, wie bemerkt, muss nicht sein. Die Fahrleistungen sind für einen Kleinwagen durchaus engagiert, 10,5 Sekunden reichen für den Standardsprint, 185 km/h schafft der Kraftzweig als Höchstgeschwindigkeit. Sein NEFZ-Verbrauch liegt mit 4,8 Liter Benzin auf 100 Kilometer am oberen Rand der Kleinwagenklasse, die Leistungsausbeute fordert eben ihren Tribut. Dennoch kommt er in der Bilanz dank der CO₂-Emissionen von 105 Gramm pro Kilometer auf die Effizienzeinstufung B, eine Stufe besser als seine schwächeren Baureihen-Brüder.

Viel Platz für einen Kleinwagen

Auf 3,68 Meter Länge bietet der Viertürer ordentlich Platz, zumindest auf den vorderen Sitzen. Der Fahrer findet schnell eine angenehme Position, auch wenn das kleine Lederlenkrad nur mit einer Höhenverstellung auskommen muss. Auf der Rückbank geht es eng zu, immerhin erleichtern die beiden hinteren Türen den Weg in den Fond. Mit großen Volumen trumpft der Kofferraum auf, er fasst stattliche 252 bis 1050 Liter und übertrifft damit die Kapazität mancher seiner Klassenkameraden. Die Übersichtlichkeit könnte besser nicht sein. Auf die Rückfahrkamera, die Teil des Navi-Paketes ist, ließe sich

unschwer verzichten.

Ohne übertriebene Härte

Dass der i10 auch mal für längere Strecken taugt, ist der fein abgestimmten Federung zu verdanken. Ihr ist falsch verstandene Sportlichkeit fremd, sie erfreut vielmehr mit Komfort und ordentlichem Schluckvermögen. Trotzdem marschieren der sportive Mini stramm um die Kurven, bleibt dabei brav auf Kurs und zeigt sich von der eher gutmütigen Seite. Bei kurzen Stößen poltert die Hinterachse nicht unbändig, auch der Versatz in Kurven ist kaum spürbar. Seitenneigungen der Karosserie müssen allerdings in Kauf genommen werden, was jedoch eine durchaus lässliche Sünde ist.

18.316 Euro kostet die N-Line-Version des i10. Das sind stolze 7600 Euro mehr als Hyundai für das Basismodell verlangt. Aber es ist alles an Bord, was sonst eher bei den Großen zu finden ist. Das Infotainment ist voll kompatibel, bei den Sicherheitsassistenten sind Fernlichtwächter, Spurhaltekontrolle, Aufmerksamkeitswarner und die Notbremsfunktion inklusive Fußgängererkennung dabei. In der kurzen Liste der Extras finden sich nur drei Positionen. 437 Euro kostet die Kontrastfarbe für das Dach, 1218 Euro werden für das Navigationspaket mit Verkehrszeichenerkennung und der Rückfahrkamera fällig. Unschön aber weit verbreitete Unsitte ist der Aufpreis für den Karosserielack. Einzig Weiß gibt es gratis, alle anderen Farben müssen mit 545 Euro extra bezahlt werden.

Solide Geschäfte und optimistischer Ausblick

Hyundai steht unterdessen trotz Corona-Krise sicher auf den Beinen. Massive Unterstützung der Händler während des Lockdowns und Kaufprämien bis zu 11.000 Euro für ausgewählte Modelle haben den Einbruch des Geschäfts verhindern können. Im Juni registrierte die Marke 11.400 Verkäufe, das sind 38 Prozent mehr als im Vorjahresmonat. Gleichzeitig nahm die Zahl der zugelassenen Bestände ab, im Juli um 22 Prozent. Mit einem aktuellen Marktanteil von 4,7 Prozent sieht Geschäftsführer Jürgen Keller mit Optimismus ins zweite Halbjahr 2020. Zumal einige Neuheiten vor dem Marktstart stehen.

Im Spätsommer soll der i20 neu zu den Händlern kommen, auch er wird als N-Modell auf die Reise gehen. Obendrein kündigt die Marke ein weiteres Crossovermodell an. Auch die zunehmenden Zulassungen von Elektroautos spielt der Marke in die Hände. Mit 3200 voll- oder teilelektrischen Modellen liegt Hyundai hier bei 28 Prozent vom Gesamtabsatz. Davon können andere nur träumen. (ampnet/mk)

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: 74 kW / 100 PS 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.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,8 Liter
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter
Testverbrauch 5,8 Liter
Effizienzklasse: B
CO₂-Emissionen: 105 g/km (NEFZ, Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1099 kg / max. 371 kg
Kofferraumvolumen: 252-1050 Liter
Max. Anhängelast: n.a.
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/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/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



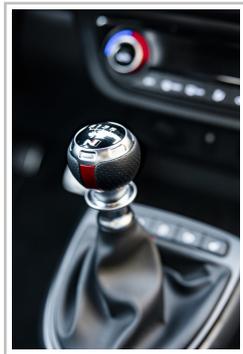
Hyundai i10 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/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/Hyundai