
Vorstellung Hyundai i30 N – Kraftvoller Kern in schöner Schale

Von Hans-Robert Richarz, cen

Alles, was Spaß macht ist angeblich entweder verboten, unvernünftig oder macht dick. Was von diesen drei Eigenschaften auf den neuen i30 N zutrifft, umschreibt Bernhard Voß, Leiter der Öffentlichkeitsarbeit bei Hyundai Deutschland, so: „Das Autos steht als Beweis dafür, dass wir nicht nur Vernunft können, sondern auch Emotion.“

Zwar spielen auch Gefühle neben der Vernunft bei der Kaufentscheidung für einen anderen Hyundai eine wichtige Rolle – laut Marktuntersuchungen steht das Design bei den Kunden dafür an erster Stelle. Dennoch trifft Voß beim i30 N den Nagel ziemlich genau auf den Kopf. Denn derjenige, den der kompakte Kraftprotz völlig kalt lässt, betrachtet Autofahren nur als lästige Notwendigkeit und hat nicht die geringste Spur von Benzin im Blut. Er wird für diesen Sportler kaum mehr als eine hochgezogene Augenbraue übrig haben.

Der Wagen, der in der Basisversion mit 184 kW / 250 PS oder als Performance-Ausgabe 202 kW / 275 PS leistet, hat allerdings genügend Zeug dazu, den anderen Teil der Menschheit in Ekstase zu versetzen. „Maßstab sind nicht die Umdrehungen, sondern die Herzschläge pro Minute“, heißt es in einem Prospekt auf Marketing-Deutsch. Zielgruppe seien „Fahrer mit höchsten Anforderungen an Sportlichkeit, Fahrdynamik und Fahrspaß“. Leider verhinderte nasskaltes November-Wetter mit Sprühregen bei Probefahrten auf öffentlichen Strecken (mit Rücksichtnahme auf die Straßenverkehrsordnung) und Mutproben auf einem abgesperrten Rundkurs, sich den Grenzen des rasantesten Vertreters der jetzt vier Versionen umfassenden i30-Baureihe zu nähern. Doch selbst bei perfekten Bedingungen dürfte sich zeigen: Der Wagen kann weit mehr als ein routinierter Durchschnittsfahrer am Lenkrad.

Das soll auch der Buchstabe „N“ im Namen zum Ausdruck bringen. Er hat gleich drei Quellen: Einmal steht er für das südkoreanische Hyundai-Forschungs- und Entwicklungszentrum in Namyang, außerdem symbolisiert er eine Rennstreckenschikane als maximale Herausforderung für Fahrer und Fahrzeug. Am wichtigsten jedoch: Er soll auf den Ort hinweisen, wo der Feinschliff der Fahrwerksabstimmung stattfand – den Nürburgring in der Eifel. 480-mal wurde der i30 N über die Nordschleife der anspruchsvollen und weltberühmten Rennstrecke gejagt, bis alles stimmte. Zusammengerechnet ergibt das über 10 000 Kilometer, was etwa 180 000 Kilometern im normalen Straßenbetrieb entsprechen würde. Verantwortlich dafür war Albert Biermann, bis 2014 stellvertretender Leiter von BMWs M-Performance-Division. Sein Glaubensbekenntnis: „Extremer Fahrspaß ist uns wichtig.“

Zwar wird der überwiegende Teil der i30 N-Kunden kaum wettbewerbsmäßig Motorsport betreiben, doch von der Papierform her könnte das bereits die serienmäßige Version des jungen Hyundai-Sportlers, der ab sofort bei den Händlern steht. Er bietet zum Beispiel ein Sportfahrwerk mit adaptiven Stoßdämpfern, eine Launch Control für einen technisch optimierten Startvorgang, um so schnell wie möglich zu beschleunigen und eine elektronisch geregelte Differenzialsperre mit der Bezeichnung „N Corner Carving Differential“. Für schnelle Gangwechsel beim Herunterschalten sorgt eine automatische Zwischengasfunktion. Das N-Grin-Control-System erlaubt es, diverse Parameter der zahlreichen Regelsysteme ganz auf individuelle Bedürfnisse abzustimmen. Für den automobilen Alltag schließlich zählt Hyundai Smartsense zum Ausstattungsumfang.

Dahinter verbergen sich zahlreiche Assistenzsysteme.

Herzstück des i30 N ist ein 2,0-Liter-Benzindirekteinspritzer, der seine Fähigkeiten und seine Zuverlässigkeit 2016 und 2017 beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring im Rahmen der Entwicklungsarbeiten unter Beweis stellte. Er überträgt seine Kraft mittels eines präzise schaltbaren Sechs-Gang-Getriebes mit kurzen Wegen. Die Zwischengas-Funktion, zuschaltbar über eine Taste im Lenkrad, passt beim Herunterschalten automatisch das Drehzahlniveau des Motors an die Geschwindigkeit der Getriebeeingangswelle an und ermöglicht so schnellere Gangwechsel. Es gibt sogar etwas für die Ohren: Ein Merkmal des Triebwerks ist der sonore Sound, an dem die Hyundai-Techniker mit viel Akribie getüftelt haben müssen. Die Sportabgasanlage des i30 N verfügt in der Performance-Variante über eine variable Klappensteuerung – auf diese Weise variiert die Akustik je nach gewähltem Fahrprofil.

Wer seinen i30 N darüber hinaus für eine schnelle Runde auf der Rennstrecke weiter optimieren will, kann die Performance-Variante für 180 Euro mit einer optionalen Versteifung im Gepäckraum versehen lassen. Ähnlich wie eine Strebe im Motorraum wird der Stabilisator hinter den Rücksitzen auf Höhe der Radaufhängung montiert. Er soll die Steifigkeit der Karosserie um sechs Prozent erhöhen. Ansonsten ist die Liste aufpreispflichtiger Sonderwünsche recht kurz gefasst. Wichtige Dinge sind samt und sonders serienmäßig vorhanden. Dazu zählen zum Beispiel eine große Zahl an Assistenzsystemen wie etwa ein aktiver Spurhalteassistent, ein Aufmerksamkeitsassistent und ein Fernlichtassistent sowie die City-Notbremsfunktion. Hinzu kommen Klimaautomatik, Rückfahrkamera und in der Performance-Variante zusätzlich Smart-Key-System inklusive Start-/Stopp-Knopf, Regensensor und dunkel getönte Scheiben ab der B-Säule.

Luxus kostet Geld. So zum Beispiel ein Schiebedach 1100 Euro, ein besonderes Komfort-Paket 1700 Euro oder das Radio-Navigationssystem mit Kartendarstellung auf 8-Zoll-Farb-Touchscreen, Verkehrszeichenerkennung, digitalem Radioempfang DAB+ und diversen anderen Anzeige-Extras 750 Euro. Auch der Lack schlägt mit Preisen zwischen 200 Euro (Weiß) und 590 Euro (vier weitere, auch Metallic) zu Buche. Nur Rot ist kostenlos zu haben.

Zum Schluss doch noch etwas Kritik: Ab mittlerer Größe müssen Passagiere, die auf der Rückbank Platz nehmen wollen, aufpassen, nicht mit dem Kopf an die Dachkante zu stoßen. Ansonsten zeigt der Hyundai i30 N: Unvernunft kann manchmal richtig Spaß machen. (ampnet/hrr)

Technische Daten Hyundai i30N Performance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,30 x 1,80 x 1,45
Radstand (m): 2,65
Motor: R4-Benziner, 199 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 202 kW / 275 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1450–4700 U/min
Overboost 378 Nm bei 1750-4200 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,1 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,1 Liter
Effizienzklasse: D
CO2-Emissionen: 163 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: mind. 1504 kg / max. 475 kg
Kofferraumvolumen: 395–1301 Liter
Max. Anhängelast: 1600 kg
Wendekreis: 11,6 m
Bereifung: 235/35 R 19

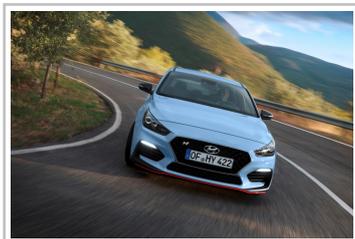
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30
Wartungsintervall: 30 000 km
Ölwechsel: 10 000 km
Basispreis: 32 200 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai
