
Fahrbericht Hyundai N-Modelle: Direkt nach oben

Von Jens Meiners

Die Unruhe in der deutschen Autoindustrie ist eine schöne Steilvorlage für ausländische Hersteller, die sich neu- und umpositionieren wollen. Denn wo die Platzhirschen zum Glauben an die Elektromobilität „konvertiert“ sind und versuchen, eine bis mikroskopisch kleine Nische in gigantische Dimensionen aufzublasen, da öffnet sich auf der anderen Seite eine klaffende Lücke. Dort, wo es um erschwinglichen Fahrspaß, leichtfüßiges Handling und schönen Motorenklang geht. Wie bei den N-Modellen von Hyundai, die wir jetzt bei einer Fahrveranstaltung in München erleben konnten.

Das N steht dabei für Namyang. Dort, in Südkorea, befindet sich das Entwicklungszentrum der Marke. Doch es gibt noch einen weiteren Ort mit N, an dem die sportlichen Derivate entwickelt werden - und zwar am Nürburgring. Auf dieser legendären Rennstrecke müssen sich die N-Modelle bewähren – denn Hyundai sieht in ihnen nicht weniger als das Äquivalent zu den Typen von Mercedes-AMG, BMW M GmbH oder Audi Sport.

Das derzeitige Flaggschiff und in Deutschland auch einziges Modell ist dabei der Hyundai i30 N Performance, der in der Kompaktklasse mit stolzen 275 PS antritt, und zwar wahlweise mit kurzem Steilheck oder mit einem Fließheck, das in einem kecken Bürzel ausläuft. Die etwas weniger scharf ausgelegte 250-PS-Version wurde hierzulande gestrichen, und auf einigen Märkten gibt es auch eine N-Version des in Europa nicht mehr angebotenen Veloster.

Dem i30 N Performance ist in jeder Faser anzumerken, mit wie viel Enthusiasmus die Entwickler ans Werk gegangen sind. Sie haben sich keineswegs damit zufrieden gegeben, den i30 mit einem leistungsstarken Motor zu bestücken, sondern besonderes Augenmerk auf die Querdynamik gelegt. Die Eingriffe gehen bis in die Struktur: Die Karosserie wird von mehr Schweißpunkten als beim normalen i30 gehalten, und Hyundai hat zudem eine zusätzliche Querverstrebung entwickelt, die das Gepäckraumvolumen leicht verringert, das Auto jedoch deutlich versteift. Die mehrstufig verstellbare elektrische Servolenkung wurde für den i30 N völlig neuentwickelt. Und es gibt ein mechanisches Sperrdifferential, das elektronisch angesteuert wird.

Puristen haben ihre helle Freude an der Auslegung dieses Autos: Die Stabilitätskontrolle ist komplett abschaltbar und bleibt auch dann deaktiviert, wenn der Fahrer die Bremse betätigt; es gibt eine klassische Handbremse mit Zughebel anstelle eines elektrischen Aktors, und die sehr effektive Zwischengasfunktion lässt sich auch komplett abschalten. Leider steht das Bremspedal neben dem Gaspedal so hoch, dass die Spitze-Hacke-Methode nur bei artistisch veranlagten Fahrern funktioniert.

Der 2,0-Liter-Turbomotor des i30 N bringt 275 PS und 378 Newtonmeter (Nm) Drehmoment auf die Straße. Damit spurtet der i30 N Performance in nur 6,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h; die Spitze wird mit 250 km/h angegeben, wobei wir den Eindruck gewonnen haben, dass es sich dabei um eine eher konservative Angabe handelt.

Noch eindrucksvoller als die schiere Motorleistung ist die Querdynamik des i30 N: Das Einlenkverhalten ist ausgesprochen präzise, das Auto lässt sich per Gaspedal und Lastwechsel dynamisch positionieren, das Spiel zwischen Unter- und Übersteuern lässt sich vom Fahrersitz aus fein regulieren. Für Bodenhaftung sorgen Pirelli-P-Zero-Reifen der Dimension 235/35 ZR 19.

Dabei gibt sich der heiße Koreaner bei Bedarf auch handzahn. Der fröhlich sprotzeln

Sportauspuff lässt sich auf Knopfdruck weitgehend zum Schweigen bringen, und der Federungs- und Sitzkomfort ist langstreckentauglich. Der i30 N Performance beherrscht den Spagat zwischen praktischer Familienlimousine und furiosem Sportgerät wie nur wenige Autos. Und das ganze gibt es geradezu zum Spartarif: Lediglich 33 100 Euro kostet der Sportler mit Steilheck, die Fließheck-Variante ist nur 600 Euro teurer.

Die 250 PS starke, nochmals deutlich günstigere Einstiegsvariante wurde kaum beworben und kam nur auf einen sehr geringen Marktanteil. Das ist eigentlich schade, denn wer einen sportlichen Hyundai fahren möchte, den Sprung zum i30 N Performance jedoch nicht wagen möchte, kann jetzt nur noch auf die Modelle der N Line zurückgreifen, die es als Ausstattungspaket für die regulären Motorvarianten des i30 und i30 Fastback sowie des SUV Tucson gibt.

Bei der N Line geht es um die Optik: Große Leichtmetallräder, eigenständige Schürzen und Spoiler sowie dunkel ausgestaffierte Interieurs mit sportlichen konturierten Sitzen und Lenkrädern geben ein Versprechen ab, das Antrieb und Fahrwerk nicht ganz einlösen können.

Der von uns gefahrene Tucson N Line mit 177 PS starkem 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo etwa bietet lediglich durchschnittliche Fahrleistungen, und das optionale Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe dürfte für unseren Geschmack durchaus etwas schneller durchschalten. Auch der i30 Fastback mit 140 PS (103 kW) ist nicht so sportlich unterwegs wie er aussieht. Doch auch er ist ein wettbewerbsfähiger Mitspieler in seinem Segment – und bietet erschwinglichen Fahrspaß.

Ein wachsendes Angebot sportlicher Modelle und attraktive Optik-Pakete: Die Koreaner haben keine überflüssige Zeit verstreichen lassen. Und sie dürften der deutschen Autoindustrie als Warnung dienen: Wer eine derart große Flanke offen lässt, sieht sich mit einer neuen Konstellation konfrontiert. Schneller als gedacht.(ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N Fastback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Tucson N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai i30 N-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai
