

Per Tastendruck zur Rennmaschine

Der neue Hyundai i30 N könnte gegensätzlicher nicht sein. Aus dem ruhig dahingleitenden Kompaktwagen wird mit nur einem Tastendruck eine Hochleistungs-Rennmaschine. Die Emotionen gehen hoch, Racing Feeling kommt auf, der Adrenalinspiegel steigt. Hyundai hat entdeckt, dass Autofahren mehr ist, als nur von einem Ort zum andern zu gelangen. Dieser Wagen begeistert, keine Frage.

■ Gerold Schmid

Autofahren ist hoch emotional. Autofahren ist mehr als unterwegs sein von A nach B. Genau das hat nun Hyundai in seinen i30 N einfließen lassen. Dieser Wagen weckt Emotionen und könnte in sich nicht gegensätzlicher sein.

Auf dem Nürburgring getestet

Den Unterschied zum i30 der dritten Generation macht ein einziger Buchstabe: N. N steht für das koreanische Entwicklungszentrum Namyang und für Nürburgring: in Namyang entwickelt und auf dem Nürburgring getestet. N bedeutet bei Hyundai das, wofür M bei BMW und AMG bei Mercedes steht. Apropos BMW M, Hyundai hat für das Projekt N Albert Biermann, den ehemaligen Entwicklungschef der BMW M GmbH, angeheuert. Das hat sich mehr als gelohnt.

Das Erscheinungsbild des i30 N ist durch und durch sportlich. Tiefegelegte Karosserie, breite Lufteinlässe an der Front und in Rot gehaltene Zierelemente, Hochleistungsbremsen mit rot gefärbten Bremsrädern und ein eleganter Spoiler am Heck tragen zu diesem sportlichen Erscheinungsbild bei.

Im Rennwagen-Modus

Nimmt man im Cockpit Platz, umfasst einen der bequeme, elektrisch verstellbare Sportsitze. Das Lenkrad fühlt sich gut an. Zwei blaue Tasten am Lenkrad fallen ins Auge. Auf der Taste links steht «Drive Mode», auf der rechten ist eine Zielflagge, die für «N Mode» steht, abgebildet. Mit der Drive-Mode-Taste lassen sich die Modi Eco, Normal und Sport

einstellen. Mit einem Druck auf die rechte Taste verwandelt sich der i30 N in einem Sekundenbruchteil in eine Hochleistungs-Rennmaschine.

Gegensätzlicher könnten die Fahrmodi Eco und N nicht sein. Im N Modus wird das Fahrwerk bretterhart gedämpft, die Motorsteuerung ist aggressiv. Und mit der sogenannten Rev-Matching-Funktion wird die Motordrehzahl automatisch mit derjenigen der Antriebswelle des Getriebs synchronisiert. Das führt dazu, dass die Steuerung automatisch auch Zwischengas gibt, damit sportliche Gangwechsel garantiert sind. Weiter dröhnt im N Modus der Auspuff mit den typischen Nachverbrennungsdetonationen.

Die Sportabgasanlage mit einer variablen Klappensteuerung wird im Innenraum durch einen elektronischen Soundgenerator unterstützt. Das weckt Emotionen.

Knackiges Sportgetriebe

Zurzeit gibt es den i30 N nur mit handgeschaltetem Getriebe. Dieses ist hochpräzise und knackig, die Schaltwege kurz ohne jegliches Spiel. So muss es sein bei einem Sportwagen. Das Getriebe wurde für den i30 N neu entwickelt, und es verfügt über Synchronringe aus Kohlenstoff.

Sperrdifferential für mehr Grip

Dank einem elektronisch gesteuerten Sperrdifferential an der Vorderachse verliert der i30 N kaum an Grip, wenn der 275 PS starke Motor sein bis 378 Nm (im Overboost) starkes Drehmoment auf die Vorderachse überträgt. Mehrmals habe ich das getestet. Bei rasanter Anfahrt und Beschleunigung ausgangs einer Kurve wird der Wagen nicht, wie sonst bei Frontantrieben, untersteuert und die Räder drehen auch nicht durch. So geschehen auf der Fahrt zur Hulftegg-Passhöhe.

Phänomenales Fahrwerk

Das Sportfahrwerk mit verstellbaren Stossdämpfern hat das Seinige dazu beigetragen: kein Nicken, kein Wanken. Und mit dem erwähnten elektronisch gesteuerten Sperrdifferential kein Unter- oder Übersteuern in den Kurven, auch kein Gripverlust. Das muss man erlebt haben.

Über dem Kombiinstrument hinter dem Lenkrad ist eine Reihe farbiger LED-Leuchten integriert, welche den optima-



Der neue Hyundai i30 N vereint die rohe Kraft eines Rennwagens mit der Alltagstauglichkeit eines Kompaktwagens. (Fotos: Gerold Schmid)



Die rechte blaue Taste am Lenkrad sorgt für Rennwagen-Feeling.



High Performance Driving Data auf dem Touchscreen.



Serienmässige Sportabgasanlage mit variabler Klappensteuerung.

len Schaltzeitpunkt anzeigen. Die 19-Zoll-Leichtmetallfelgen und die dazugehörigen Reifen wurden übrigens extra für den i30 N entwickelt.

Launch Control ready

Die eingebaute Launch-Control-Funktion verstärkt das Rennstrecken-Feeling. Den ersten Gang einlegen, Gaspedal voll durchdrücken, warten bis die Meldung «Launch Control ready» aufleuchtet und die Kupplung kommen lassen. Der Start soll dem eines professionellen Rennwagens gleichkommen, verspricht Hyundai. Ich habe, um die Reifen zu schonen, auf dieses Erlebnis verzichtet.

Es geht auch ruhiger

Doch es geht auch ruhiger. Im Eco-Modus fährt sich der i30 N ruhig, mit einem nach meinen Ansprüchen optimal gedämpften Fahrwerk. Motor und Getriebe sind auch in diesem Mo-

us gut aufeinander abgestimmt. Gestaut habe ich, dass ich auch ein steiles Strassenstück problemlos im fünften Gang fahren konnte.

Fazit: Mit dem i30 N hat Hyundai einen Quantensprung vollzogen. Der i30 N könnte gegensätzlicher nicht sein, vereint er doch die rohe Kraft eines Rennwagens mit der Alltagstauglichkeit eines Kompaktwagens. Hyundai versucht mit dem i30 N Fahrpass und Vernunft unter einen Hut zu bringen. Das ist dem Hersteller aus meiner Sicht mehr als gelungen. Auch wenn es im Fahrbericht teilweise martialisch daherkommt, Sicherheit steht an erster Stelle. Mit Hyundai Smart Sense sind ein automatisches Notbremssystem mit Fussgängererkennung, ein aktiver Spurhalteassistent, ein Fernlichtassistent sowie ein Aufmerksamkeitsassistent mit an Bord. Das Preis-Leistungs-

Verhältnis ist hervorragend. 36'990 Franken kostet der i30 N. Wer möchte, kann das N-Exklusiv Pack für 4910 Franken dazukaufen, für die Metallic-Lackierung legt man nochmals 800 Franken drauf. Wäre ich 30 Jahre jünger, der i30 N stände unter den Fahrzeugen meiner Wahl ganz oben.

Auto zur Verfügung gestellt von:
Faust Auto AG
Wässerstrasse 10
8340 Hinwil
044 938 11 83
www.faustauto.ch

Technische Daten: Hyundai i30 N 2.0 T-GDi mit Sonderausstattung

Treibstoff:	Benzin
Hubraum:	1998 cm ³
Leistung:	202 kW/275 PS
Drehmoment max.:	378 Nm
Getriebe:	manuell 6-Gang
Gewicht:	1584 kg
Normverbrauch:	7,1 l/100 km
CO ₂ -Emissionen:	163 g/km
Energieeffizienz-kategorie:	G
Abgasnorm:	Euro 6
Ladevolumen:	381-1287 l
Grundpreis:	36'990 Fr.
Testwagen:	42'700 Fr.
Garantieleistungen:	5 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Schweizer Automobil-Importeure forcieren Elektromobilität

Unter dem Titel «10/20» gibt auto-schweiz ein ehrgeiziges Branchenziel für die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs aus. Im Jahr 2020 soll jeder zehnte neue Personwagen, der in der Schweiz oder in Liechtenstein immatrikuliert wird, ein Elektroauto oder Plug-in-Hybrid sein.

An einer Medienkonferenz in Bern hat auto-schweiz, die Vereinigung der offiziellen Automobil-Importeure, die Details und Grundbedingungen von

«10/20» vorgestellt. Nach Berechnungen des Beratungsbüros EBP sei ein Marktanteil an teilweise oder gänzlich elektrifizierten Fahrzeugen von rund 10 Prozent im Jahr 2020 nötig, um den CO₂-Wert von durchschnittlich 95g/km im Neuwagenmarkt zu schaffen, deshalb der Name «10/20».

Zum Alleingang verknurrt

Letzteren hat die Schweiz von der EU übernommen, ohne sich allerdings an die europaweite Flotte anrechnen zu lassen. Deswegen müssen die Schweizer Automobil-Importeure diesen

alleine erreichen. Da die Schweiz aufgrund der stärkeren Kaufkraft und gebirgiger Topografie ein höheres CO₂-Niveau im Fahrzeugsektor ausweist als fast alle EU-Staaten, ist die Vorgabe entsprechend anspruchsvoll.

auto-schweiz-Präsident François Launaz sagt: «Wir bekennen uns zum Ziel von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ab 2020. Dieses hat das Stimmvolk mit der Abstimmung zur Energiestrategie 2050 bestätigt. Deshalb wollen und müssen wir den Anteil alternativ angetriebener Personwagen massiv steigern. Dazu gehören neben Gas-

und Brennstoffzellen-Fahrzeugen auch Elektroautos und Hybride.» Das Ziel, den Marktanteil von elektrifizierten Fahrzeugen mit Lademöglichkeit auf zehn Prozent zu heben, sei sehr ambitioniert, so Launaz weiter. «Nach gerade einmal 2,7 Prozent Marktanteil im 2017 müssen wir eine Vervielfachung schaffen – und das in knapp drei Jahren.»

Verbesserung bei Infrastruktur und Besteuerung

Das Angebot an Modellen mit alternativen Antrieben werde kein Hemmschuh sein. Unzäh-

lige Hersteller haben ihre Pläne zur Lancierung entsprechender Modelle bereits vorgestellt. Bis 2020 wird sich die Auswahl in diesem Bereich vervielfachen. Bei der Infrastruktur und der Besteuerung bestehe hingegen noch grosses Verbesserungspotenzial, so Andreas Burgener, Direktor von auto-schweiz. «Einer Kantone gewähren bei der Motorfahrzeugsteuer keinerlei Bonus für E-Autos. Manche besteuern diese sogar absurd hoch oder haben Förderungen gerade wieder abgeschafft.» Eine Kaufprämie für Elektroautos, wie sie einige EU-Staaten ken-

nen, ist für auto-schweiz aber kein geeignetes Mittel.

Negativbeispiel Niederlande

Die Erfahrungen beispielsweise aus den Niederlanden, wo der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge nach der Kürzung von Subventionen wieder massiv zurückgegangen sei, belegten die lediglich kurzfristige Wirkung solcher Massnahmen. (Quelle: auto-schweiz)

Die ganze Pressemitteilung findet man unter

www.auto-swiss