

## Genf 2014: Mit dem Intrado hebt Hyundai ab

Von Peter Schwerdtmann

**Peter Schreyer, President und Chief Design Officer von Hyundai, sieht das Design als den ultimativen Ausdruck der Marke. Mit dem Blick auf die Hyundai-Studie Intrado, die erstmals in Genf gezeigt werden wird, kann es keinen Zweifel daran geben, dass der koreanische Hersteller eine andere Vorstellung von seiner Marke in der Zukunft hat, als das aktuelle eher unverbindlich-modernistische Fahrzeug-Outfit zeigt. Die Studie für ein SUV des B-Segments bricht gründlich mit dem bisherigen Bild und wirft bewusst die eigenen Traditionen über Bord.**

Hyundai Design-Chef Thomas Bürkle und sein Team im europäischen Forschungs- und Entwicklungszentrums in Rüsselsheim haben eine kompakte Karosserie auf die großen Räder gestellt, deren Körper noch bulliger und deren Kabine noch flachen ausfällt, als der aktuelle Trend erkennen lässt. Flugzeugbau und Kite-Surfing waren zwei Stichworte, die jetzt bei einem ersten Blick auf die Studie häufig zu hören waren. So stammt der Name Intrado aus der Aerodynamik und beschreibt die Unterseite einer Tragfläche. Das Surfing unter einem Drachen steht für die Wahl einiger Materialien im Innenraum, aber wohl mehr noch für die junge und aktive Zielgruppe, die Hyundai mit der Studie ansprechen will.

Kleine, senkrecht stehende Tragflächen finden sich am Vorderwagen und am Heck. Damit erzeugt Hyundai vorn und hinten den Effekt eines Luftvorhangs vor den Felgen, der bei BMW an der Vorderachse unter den Begriffen Air-Curtain und Air-Breather läuft. Die vorderen Flächen ermöglichen außerdem eine spitzere und aerodynamisch günstigere Schnauze. Hinten schaffen die Flächen eine saubere Abrisskante über die gesamte Fahrzeughöhe. Eine Angabe zum Luftwiderstandsbeiwert und damit zur aerodynamischen Qualität war jetzt noch nicht möglich.

Außen wie innen galten die Regel: Alles hat eine Funktion. Dafür können die hinteren Flächen als Beispiel dienen, die neben der Funktion Luftleitung und Abrisskante auch

noch die Unterbringung der Rücklichter und Blinker bieten. In der Summe von Form und Funktion entsteht ein ungewöhnlicher, attraktiver Heckabschluss. Innen gilt Gleiches. So tragen die breiten Sitzbefestigungen zur Stabilität der Karosserie bei und nach vorn soll man in der Serie unter der schwebenden Armatur die „Seile zum Drachen“ sehen können. Zumindest wird die Einheit mit den Anzeigen scheinbar schweben.

Viele Anzeigen und Knöpfe wird es nicht geben; denn die Fahrer eines Intrado sollen nicht über den Betrieb ihres Autos nachdenken, sondern die Fahrt genießen, sagt man uns. Alles das, was eine Funktion bei dieser Fahraufgabe übernimmt, wird in knalligem Kite-Orange ausgeführt werden, im Kontrast zu den schwarzen Teilen der Struktur der Karosserie. Die besteht aus einem besonders leichten Rahmen aus karbonfaserverstärktem Kunststoff und besonders hochfesten Stählen aus der dem Hyundai-eigenen Stahlwerk stammt.

Dieser Rahmen ist die zweite Botschaft zur neuen Markenpositionierung. Die Technologie der Rahmenherstellung ist – zumindest für den Fahrzeugbau – innovativ und führt zu niedrigen Fahrzeuggewichten. Die dritte Botschaft ist der Antrieb. Hyundai legt großen Wert darauf, mit dem SUV Hyundai iX 35 Fuel Cell das erste Fahrzeug mit Brennstoffzellen aus der Serienproduktion anzubieten. Genau die iX 35-Technik steckt im Intrado: unter der Haube Brennstoffzellen und Steuerung, in dem ausgeprägten Mitteltunnel die Lithiumionen-Batterie und unter der hinteren Sitzbank sowie unter dem Kofferraum die beiden Wasserstofftanks.

Die Wasserstofftanks im Hyundai iX 35 fassen zusammen 144 Liter oder bei 700 bar Druck 5,64 Kilogramm des Gases. Zusammen mit der 36-kW-Batterie im Intrado führt das zu einem Verbrauch von weniger als einem Kilogramm Gas pro 100 Kilometer und damit zu einer Reichweite von knapp 600 Kilometern. Damit schafft dieser Antrieb es bei der Reichweite in die Riege der vergleichbaren Benziner. Auch beim Kaltstartverhalten soll sich der FCEV nicht vom Benziner unterscheiden. Dank der Batterie ist ein Kaltstart ab minus 20 Grad Celsius möglich. Den Spurt von null auf 100 km/h schafft der iX35 in 12,2 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit wird bei 160 km/h abgeregelt.

Das Design des Hyundai Intrado, seine Konstruktion und die neuen Produktionsverfahren und das Konzentrieren auf die Brennstoffzelle als die Energiequelle im Auto der Zukunft zeigen die klare Absicht des koreanischen Herstellers, sich in Zukunft neu aufzustellen und selbst Trends zu setzen. Bisher beanspruchten die Koreaner nicht die Technologieführerschaft. Das ändert sich mit der Studie Intrado.

Peter Schreyer – der erste Europäer im Topmanagement eines koreanischen Herstellers –

und sein Hyundai-Team in Rüsselsheim dürfen die Zeichen für die Zukunft setzen. Auch das spricht für die Entwicklung des Konzerns mit den Automobilmarken Hyundai und Kia zum global agierenden Unternehmen. 4,7 Milliarden Fahrzeuge konnten sie 2013 bereits absetzen, und der Ehrgeiz ist ungebrochen, wie der Intrado zeigt. (ampnet/Sm)

## Bilder zum Artikel

---



Studie Hyundai Intrado.

---



Studie Hyundai Intrado.

---



Studie Hyundai Intrado.

---



Studie Hyundai Intrado.

---