
Fahrbericht Hyundai i20 N Performance: Röhrend durch Oberhessen

Von Michael Kirchberger, cen

Oberhessen, das ist ein bei Weitem unterschätzter Landstrich in der Mitte Deutschlands. Bekannt ist die Gegend für ihre würzigen Räucherwürste, die luftgetrocknete „ahle Worscht“. Weniger bekannt ist, dass wir hier auf das größte zusammenhängende Waldgebiet in unserem Land treffen. Und auf wunderbare kleine Straßen, die sich fern jeder Logik durch die hügelige Landschaft ziehen und nur gelegentlich eine Ortschaft durchqueren, in der es keinen Supermarkt und keine Tankstelle, allenfalls noch eine übriggebliebene Gaststätte gibt, wenn nicht auch sie wegen des Lockdowns die Rolläden dauerhaft geschlossen hat.

Aber das grämt uns nicht, denn das satte Grün der Wiesen und das tiefe Schwarz der Straße sollen für den Augenblick genügen. Bietet die schmale und nur selten geradeausverlaufende Fahrbahn doch alles, was unserem 4,08 Meter kurzen Begleiter als artgerechte Haltung gilt. Wie bereits andere Baureihen des Portfolios hat Hyundai den Kleinwagen i20 zum sportiven Flitzer hochgerüstet und mit dem traditionellen „N“ im Namenszug gekennzeichnet. Bei dem ist alles dran und alles drin, und das zum kleinen Preis. Wer es genau nimmt, zahlt bei Hyundai für jedes der 204 überaus sportlichen PS genau 122,5 Euro. Die sind schick verpackt und mit feinen Zutaten scharf gewürzt wie ein Kim Chi, stammen in sehr direkter Linie von den Wettbewerbs-Kandidaten aus dem Rallyesport ab. Der i20 N ist das schärfste Eisen in der i20-Sammlung der überaus erfolgreichen koreanischen Marke, als „N“, oder gar als „N Performance“ verspricht er viel Freude am Fahren und fährt sich einen Vorsprung durch eine Menge Technik heraus. 24.990 Euro kostet das Vergnügen, die farbenfrohe Performance-Version ist für 2000 Euro mehr zu haben.

Anders als der frühe Jäger verzichtet der stramme Hyundai auf Camouflage und trägt seine Haut sehr bewusst zu Markte. Die Metalliclackierung in Silber, modifizierte Front- und Heckschürze sowie Seitenschweller samt markantem Dachspoiler lassen keine Zweifel aufkommen, mit welchem Anspruch das Korea-Kracherle antritt. 18-Zöller aus Leichtmetall, die roten Zierlinien an der unteren Karosseriekante und die Voll-LED-Scheinwerfer vollenden die Optik stilsicher. Innen finden sich ein knappes Lederlenkrad und ausgeformte Sportsitze, alles ist beheizbar. Die Sitze sind wie Romika-Schuhe (kennt die noch wer?), reinschlüpfen und wohlfühlen. Tacho und Drehzahlmesser stellt quasi analog das 10,25 Zentimeter Display hinterm Volant dar. Zusätzlich gibt es Anzeigen für Drehmomentabgabe und Turbo-Druck. Nette Spielerei ohne nennenswerten Nutzen.

Knackig wie ein erntefrischer Salat ist der i20 N Performance durchgängig. Per Startknopf wird die Maschine wach, spätestens nach dem Einkuppeln auch der Fahrer. In 6,2 Sekunden sprintet der Westentaschenrenner von 0 auf 100 km/h, 204 PS (150 kW) helfen ihm auf die Sprünge. Die Gänge lassen sich leicht und präzise mit kurzen Wegen wechseln, beim Runterschalten sorgt eine Zwischengasfunktion für Drehzahlanpassung. 275 Newtonmeter Drehmomentspitze stellt der Vierzylinder bereit. Der Antritt ist aus nahezu allen Fahrsituationen spontan und nachhaltig. Sogar eine Launch-Control hat Hyundai dem schnellen Kleinen spendiert, sie sorgt für die optimale Beschleunigung aus dem Stand heraus.

Kontrollieren lässt sich der Kraft-i20 mühelos. Er hält den Kurs, bleibt lange neutral und begibt sich in den Schoß der elektronischen Stabilitätskontrolle, wenn der Grenzbereich überschritten wird. Abschalten des Programms ist möglich, auf öffentlichen Straßen raten wir davon jedoch ab. Im N-Modus, den sportlichsten der vier Fahrprogramme, gibt es außerdem auf die Ohren. Eine Klappensteuerung im Auspuffstrang gibt dem Hyundai eine

mächtige Bariton-Stimme, außerdem gaukelt ein Soundgenerator dem Menschen am Lenkrad (und nicht den Außenstehenden) akustische Präsenz vor. Die Federung wird im Sportmodus ebenso straffer wie die Verbindung zwischen Gaspedal und Einspritzanlage, Traktionsgewinn verspricht die mechanische Differenzialsperre. Das Leergewicht von 1190 Kilogramm entspricht dem des i20 aus dem Rallyesport. Das bringt Agilität und macht den übergroß dimensionierten Bremsen weniger Arbeit.

So beherzt der i20 N auf Kurvenfahrt bei der Sache ist, so zahm gibt er sich im Komfort-Fahrmodus. Die Dämpfer werden gnädig, der Sound citytauglich und auch die Lenkung entspannt sich. Gerade so, als würde der 100-Meter-Sprinter nach der Ziellinie fröhlich pfeifend im moderaten Spaziergängertempo weitergehen. In der Stadt begeistert er mit Wendigkeit, die Karosserie ist halbwegs übersichtlich und trotzdem nehmen wir die Dienste der Parksensoren und der Rückfahrkamera gerne in Anspruch. Der Verbrauch geht in Ordnung, wer will, kann den Kraftzweig mit weniger als fünf Liter Benzin 100 Kilometer weit fahren lassen. Unser Parforce-Ritt hat den Konsum dann in den Bereich des WLTP-Normwerts getrieben, 7,1 Liter bestätigte der Tripcomputer.

Am Ende der Fahrt findet sich ein Café, das mit einem Heißgetränk lockt. Der schnelle Hyundai findet bei den anderen Gästen Beachtung. Einer erzählt von seinem (ähnlich starken) Corsa OPC, ein anderer von seinen vergangenen Tagen mit einem Fiat 500 Abarth. Der Klasse der kleinen Sprinter mit den großen Muskeln wohnt ein Reiz inne, der auch heute noch den Rahmen der politischen Korrektheit nicht wirklich sprengt. Der Hyundai i20 N zumindest ist nicht nur für junge Wilde ein Vehikel mit Spaßgarantie. (ampnet/mk)

Daten Hyundai i20 N Performance 1,6 T-GDI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,08 x 1,78 x 1,44

Radstand (m): 2,58

Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 204 PS (150 kW) bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 275 Nm bei 1750 U/min (Overboost 304 Nm)

Antriebsart: Frontantrieb

Übersetzung: Manuelles Sechsganggetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.

Testverbrauch: 7,1 Liter

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,0 Liter

Effizienzklasse: F

CO₂-Emissionen: 158 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1190 kg / max. 440 kg

Anhängelast: 1110 kg

Kofferraumvolumen: 352–1165 Liter

Tankinhalt: 40 Liter

Wendekreis: 10,54 m

Bereifung: 215/40 R 18

Wartungsintervall: 30.000 km

Garantie: 5 Jahre, keine Kilometer-Begrenzung

Preis: 24.990 Euro

Testwagenpreis: 28.490 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai i20 N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
