
30 Jahre Hyundai in Deutschland

Von Jens Meiners

Aufmerksame Beobachter hatten sie schon damals längst auf dem Schirm: Die koreanische Marke Hyundai, die vor genau 30 Jahren erstmals in Deutschland auftrat. Denn in den Benelux-Ländern, in Teilen Südeuropas und in Großbritannien war sie damals längst präsent. Dass sie jedoch heute zu den größten Automobilkonzernen der Welt gehören würde, hätten sich damals nur die wenigsten vorstellen können. Doch der Aufbau der Marke wurde mit großer Konsequenz verfolgt.

1967 war die Hyundai Motor Company gegründet worden, zunächst wurden Ford-Modelle in Lizenz gefertigt. Doch die Koreaner wollten dem japanischen Vorbild nacheifern und zum eigenständigen Mitspieler werden. Schon 1974 wurde das erste eigene Modell vorgestellt: der kompakte, relativ konventionell konstruierte Pony, entworfen vom italienischen Star-Designer Giorgio Giugiaro. Zu seinem Debüt in Turin wurde ihm eine aufregende Coupé-Studie zur Seite gestellt, die heute als verschollen gilt.

Anfang der 80er-Jahre bewarb Hyundai in Großbritannien die Mittelklasse-Limousine Stellar übrigens als Alternative für Kunden, denen der Ford Sierra zu modern geraten war. Diese Marketingstrategie dürfte bei Giugiaro, der auch mit diesem Entwurf betraut war, keine Begeisterung hervorgerufen haben.

Mitte der 80er-Jahre trat Hyundai dann in den USA an und feierte dort direkt eindrucksvolle Erfolge. Doch sie hatten keinen Bestand: Im Gegensatz zu den Japanern erzielten die Koreaner ihre niedrigen Preise damals nicht durch hocheffiziente Prozesse, sondern durch ihre niedrigen Lohnkosten. So fiel es preislich nicht ins Gewicht, dass an den Autos viel nachgearbeitet werden musste. Doch die schwache Qualität führte zum Absturz der Verkaufszahlen. Das US-Desaster öffnete den Koreanern die Augen für ein neues Qualitätsdenken.

Mit dem Markteintritt in Deutschland im Jahre 1991 waren diese Probleme gelöst. Vier Modelle gab es damals in Deutschland: Pony, Lantra, Sonata und das auf dem Pony basierende S-Coupé. In der Nachfolge des Pony steht heute der i30, das Segment des S-Coupé wird auf vielen Märkten vom Veloster abgedeckt, und Lantra sowie Sonata werden in ihren jüngsten, hochmodernen Versionen außerhalb Europas weiterhin angeboten.

1998 wurde der bisherige Konkurrent Kia übernommen und in den Konzern integriert. Und seit 2003 ist Deutschland nicht nur ein wichtiger Markt, sondern auch Entwicklungsstandort: Damals wurde in Rüsselsheim ein Entwicklungszentrum eröffnet. Und auch das Design im Hyundai-Konzern kommt oft aus Deutschland, wo in Offenbach neben der Deutschland- auch die Europazentrale beheimatet ist. Hier entstehen kontinuierlich Entwürfe und Konzepte, die sich auf dem Weltmarkt durchsetzen.

Zur Fußball-WM 2006 durfte sich das Publikum an den Anblick der barock wirkenden Oberklasse-Limousine Centennial gewöhnen, die mit ihrem V8-Benzin-Direkteinspritzer durchaus innovativ war. Regulär angeboten wurde das Auto nie. 2016 versuchte es Hyundai mit der Limousine Genesis, doch die Verkaufszahlen blieben im homöopathischen Bereich. Lediglich dem Genesis Coupé gelang es, sich in der Sportfahrszene gewissen Respekt zu verschaffen.

Das Premiumsegment wird aber ab jetzt neu attackiert: Mit der Nobelmarke Genesis, die über eigenständiges Design und einen exklusiven Auftritt verfügt. Für elektrische Fahrzeuge ist nun die Submarke Ioniq zuständig. Und die Fahrzeuge der N-Serie genügen – analog zu den M-Modellen von BMW – auch avancierten fahrdynamischen Ansprüchen. Hier fließen auch die Erfahrungen aus dem umfassenden motorsportlichen

Engagement der Marke ein.

Das aktuelle Modellprogramm von Hyundai ist auch nach der Ausgliederung der Nobelmarke Genesis ungewöhnlich breit aufgestellt. Es gibt noch echte Kleinwagen, SUV und Crossover in mehreren Größen, und das Portefeuille umfasst neben alternativen Antriebsformen weiterhin die bewährten und extrem sauberen Diesel- und Ottomotoren. In diesem Jahr kommt der Staria als Transporter und als Luxus-Van hinzu, und zwar mit einem Design, das man in dieser Konsequenz noch bei keinem Wettbewerber gesehen hat.

Mit der Sonderserie „Edition 30“ feiern die Koreaner jetzt ihren runden Geburtstag. Sie ist verfügbar für die Baureihen i10, i20, i30, Kona und Tucson und zeichnet sich durch spezielle Ausstattung aus. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



Hyundai Staria.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Pony (1974–2009).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Stellar (1983–1989).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai S-Coupé (1989–1993).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Grandeur XG (1998–2005).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Equus (1999–2009).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Coupé / Tiburon (1999–2009).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Santa Fe (2000–2006).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Veloster.

Foto: Hyundai



Hyundai i30 N.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Deutschland- und Europa-Zentrale von Hyundai in Offenbach.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
