
Praxistest Hyundai i20 N Performance: Mission erfolgreich

Von Dennis Gauert, cen

Die Koreaner bahnen sich immer mehr ihren Weg in die Herzen der Automobilszene. Nicht nur solide soll die Alternative aus Fernost sein, sondern auch Spaß machen. Als Imageträger kann die N-Abteilung aus dem Hause Hyundai bereits große Achtungserfolge für sich verbuchen, der i30 N wird als ernstzunehmender Gegner von Golf GTI, Focus ST, Honda Civic Type R und Co. gehandelt. Im Coronajahr nahm sich die Marke auch der Kleinwagenklasse an und versprach mit dem i20 N ein Auto, das die Erwartungen im Praxistest sogar übertrifft.

Viel diskutiert ist möglicherweise die Optik der Neuschöpfung. Vorn scharf gezeichnet, leicht aggressiv und ansprechend geformt, mag der i20 N hinten polarisieren. Die Rückleuchten führen mit einem um das Heck geschlungenen Kristallschliff weniger Diskussionspotential mit sich als die Verspoilerung des kleinen Sportlers: Filigran und scharfkantig aber geradlinig geformt, stellt der Heckdiffuser einen auffälligen Linienkontrast dar und wirkt damit wie ein günstig budgetiertes Zubehörteil. Die aufregend designten Mehrspeichenfelgen in 18 Zoll wirken durch ihre robuste futuristische Form und die matte Lackschicht in Anthrazit – zumindest aus nächster Nähe – ebenfalls wie modernes Spielzeug. So jung ist die Zielgruppe nun auch nicht.

Doch der Schein trügt: Was dem deutschen Autoredakteur schon mit Ende 30 wie ein unreifes Spaßmobil vorkommt, ist in Wahrheit ein erwachsener Hot Hatch. Hyundai lässt sich vom Dreizylinderhype beim i20 N noch nicht beeindrucken und wartet mit einem klassischen, turboaufgeladenen 1,6-Liter-Vierzylinder auf. Durch die sieben Sekunden lange Overboostfunktion steht kurzzeitig ein höheres Drehmoment bereit – 305 Newtonmeter, ansonsten sind es 275 Nm.

Durch den frühen Ladedruck und einen Zylinder mehr im i20 N fühlt sich ein Ford Fiesta ST im Vergleich wie in die leere Tüte getreten an, obwohl er sogar etwas schneller ist: Der i20 N absolviert den Spurt von null auf 100 km/h in 6,7 Sekunden, der Fiesta ST schafft ihn 0,2 Sekunden schneller. Bei der Höchstgeschwindigkeit liegen die Konkurrenten ebenfalls nah beieinander: Der i20 N schafft 230 km/h, der Fiesta ST 232 km/h. Dabei wiegt der Fiesta fast 90 Kilo mehr als der nur 1190 Kilogramm schwere i20 N. Ein Spitzenwert in der Klasse für die Koreaner.

Köln stimmt etwas schärfer ab

Wer den Hyundai i20 N oder seine Konkurrenz aus Köln bestellt, der greift zum Performance-Paket. Dieses beinhaltet in beiden Fällen ein Vorderachs-Differential mit Sperrwirkung, das die Kräfte gleichmäßig an die Räder abgibt. Der i20 N Performance erreicht damit auch auf nasser Straße hohe Traktion und kommt auf trockener Straße so gut wie nie aus dem Tritt. Das klassentypische Untersteuern lässt sich auch dank der enorm steifen Hinterachse leicht umgehen. Diese bietet im Übrigen eine nicht ganz so scharfe Abstimmung wie die des Fiesta ST: Zwar hebt auch der i20 N das Beinchen, bleibt dabei aber insgesamt ruhiger und stabiler. Das ist auch den Pneu geschuldet, die beim Koreaner zehn Millimeter breiter (215/40 R18) gewählt wurden.

Die Stabilität ist es auch in anderen Bereichen, welche den i20 N Performance zu einer Perle seiner Klasse adelt: Die Steifigkeit der Karosserie und das günstige Höhen-Breiten-Verhältnis kommen dem Fahrverhalten zugute und lassen den Hyundai auch außerhalb sportlicher Bereiche wie ein sehr erwachsenes Auto dastehen. Die straffe Lenkung, die präzise geführte Schaltgasse, die kräftige Kupplung sowie das Ansprechverhalten des

Motors – das alles sind Disziplinen, die der i20 N Performance nach Lehrbuch beherrscht. Fahrer des großen Bruders i30 N jedenfalls vermissen allenfalls bessere Leistungsdaten und etwas Stauraum, der Fahrspaß ist identisch.

Nicht identisch ist allerdings das Infotainment, das Hyundai im i20 N nach neuester Generation auffährt. Ein digitales Cockpit im Stil des VW-Konzerns informiert den Fahrer sozusagen nach Herzenslust mit Informationen über Füllstände, Temperatur, Ladedruck oder – ganz klassisch – die Verbrauchswerte. Zusätzliche Sportfahrer-Gimmicks sind eine regelbare Launch Control, eine Rev-Match-Funktion (Drehzahlanpassung beim Schaltvorgang) sowie ein Sport-ESP und Schaltempfehlungen. Wer hier behauptet, digitale Anzeigen nähmen dem Auto seine Funktionalität, irrt. Auch funktionieren sie zuverlässig – bis auf die Launch-Control-Funktion, die an viele Bedingungen und Untermenüs gekettet ist. Statt der zweiten N-Taste auf dem Lenkrad hätte man hier zugunsten der Funktionalität kurzerhand eine Launch-Taste einsetzen können.

Doch die Launch Control ist ohnehin nur für ungeübte Fahrer und Sensationslustige eine sinnvolle Option. Bei 204 PS, die durch ein mechanisches Differential übertragen werden, gelingt der Start auch auf nasser Straße mit dem nötigen Gefühl im Fuß ohne technische Helfer. Bei denen hält sich Hyundai ansonsten zurück. Das Sport-ESP ist auch für den Straßenbetrieb tolerant genug. Das Stabilitätsprogramm ganz abzuschalten dürfte nur auf Schotter oder Rennstrecken wirklichen Nutzen bringen.

Hot Hatch der neuen Garde

Für die hat der Hyundai i20 N leider eine Kompetenz zu wenig bei der Verzögerung mitgebracht: Die Bremsen sind zwar gut dimensioniert, jedoch mit Alltags-Komponenten ausgestattet. Beim Konkurrenzfiesta ST ist das ähnlich. In beiden Fällen empfehlen sich Nachrüst-Teile, die länger wärmebehandelt wurden sowie Beläge mit höherem Reibwert. Fahrzeuge dieser Art können heute längs- und querdynamisch einfach zu viel, um sie mit herkömmlichem Material auszustatten. Im Fall des i20 N sind 1,1 G die höchste Querbeschleunigung, die wir vom Instrument ablesen konnten. Ziemlich respektabel für einen Kleinwagen mit Frontantrieb im Werkstrimm.

Ein besonderer Nebeneffekt des Treibens im i20 N Performance ist auch die Geräuschkulisse. Sonor und kehlig schnüffeln sich vier zwangsbeatmete Kolben am Drehzahlband entlang und entlassen beim Gangwechsel einen kurzen Schnauber ehe es in den nächsten Gang geht. Im hinteren Abteil wird währenddessen Popcorn zubereitet, denn der Auspuff knattert im N-Modus wie der eines Rallyeautos. Beim Abtounen strotzelt der Koreaner schließlich als hätte jemand Knallfrösche in die Popcornmaschine geworfen.

Fazit: Der i20 N setzt fort, was Hyundai mit dem i30 N begonnen hat. Mit dem Performance-Paket ausgestattet adelt er sich selbst zum Hot Hatch der neuen Garde. Mit an Bord sind solide Fahrwerkskomponenten, ein kräftiger Vierzylinder-Turbo mit früher Leistungsannahme und guter Alltagsnutzen. Im Vergleich zum Fiesta ST von Ford ist der Koreaner bei nahezu gleichen Fahrleistungen etwas erwachsener und alltagstauglicher unterwegs. Für den Fünftürer-Kunden ist der i20 N Performance ohne Frage das Mittel der Wahl. Wer eine Schippe mehr Fahrspaß sucht, greift zum Fiesta ST als dreitürige Variante.

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

Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1598 ccm, Turbo, 6-Gang-Schaltung

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

Max. Drehmoment: 275 Nm bei 1750 U/min (Overboost 305 Nm)

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,7 Sek.

WLTP-Verbrauch: 7,0 Liter

Effizienzklasse: F
CO₂-Emissionen: 158 g/km (Euro 6d)
Testverbrauch: 9 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1190 kg / max. 440 kg
Kofferraumvolumen: 352–1165 Liter
Tankinhalt: 40 Liter
Wendekreis: 10,54 m
Bereifung: 215/40 R 18
Grundpreis: 26.990 Euro
Testwagenpreis: 28.490 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



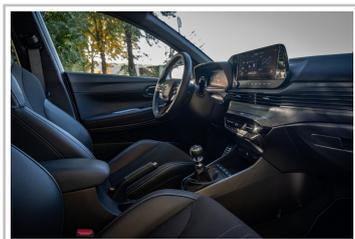
Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Hyundai i20 N Performance.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert
