
Fahrbericht Hyundai Elantra N: Hier entwickelt, aber nicht zu haben

Von Jens Meiners, cen

„Eigentlich schade, dass der Elantra N nicht in Deutschland verkauft wird, denn wir haben ihn hier entwickelt“, sagt uns ein Hyundai-Ingenieur bei einem Treffen. Die Koreaner führen seit nunmehr acht Jahren ein Testzentrum an der Nürburgring-Nordschleife, direkt gegenüber der Döttinger Höhe. Das N, es steht nicht nur für das globale Entwicklungszentrum Namyang, sondern auch für die legendären Rennstrecke. Hier hat Hyundai eine Sportlimousine auf die Räder gestellt, die sich sehen lassen kann. Doch um das zu erfahren, mussten wir zu Testfahrten nach Kalifornien reisen. Der N krönt in den Nordamerika ab Anfang 2022 die Elantra-Baureihe, die in Europa schon seit 15 Jahren nicht mehr angeboten wird.

Die kantig-futuristische Form des Elantra wird in der N-Variante durch zahlreiche aggressive Elemente akzentuiert. Mit seinen 468 Zentimetern Länge, 183 cm Breite und 141 cm Höhe ist der Elantra etwas kürzer und flacher, jedoch genauso breit wie ein VW Passat. Diese Proportionen stehen ihm gut. Der Kofferraum fasst immerhin 402 Liter und ist über eine tiefe Ladekante gut zugänglich. Weniger erfreulich sind die aus Kostengründen unverkleideten Bügel.

Das auffällige Flügelwerk passt gut zur Formensprache dieser Limousine, die sich auch im Interieur sportlich gibt – unter anderem mit Schalensitzen, die über einen Mikrofaser-Bezug und ein beleuchtetes N-Logo verfügen. Auf den Plätzen sitzt man sehr gut und blickt auf eine volldigitale Instrumentierung, die sich vielfach konfigurieren lässt. Über einen zweiten, berührungsempfindlich ausgelegten Bildschirm oberhalb der Mittelkonsole lassen sich – ähnlich wie bei den auch in Europa angebotenen Modellen i30N und Kona N – viele Parameter anpassen. Damit lässt sich der Charakter weit aufspreizen – von einer relativ zivilen, leistungsstarken Mittelklasse-Limousine bis hin zu einem Sportwagen, der eher zufällig vier Türen besitzt. Der Schwerpunkt ist deutlich in Richtung Sportwagen verschoben; dafür sorgen sowohl Antrieb als auch Fahrwerk.

Unter der Fronthaube sitzt ein quadratisch ausgelegter, relativ hochdrehender und turboaufgeladener 2,0-Liter-Vierzylinder mit 280 PS (206 kW), die von 5500 bis 6000 Umdrehungen in der Minute anliegen; mit Overboost sind kurzzeitig zehn PS mehr drin. Das maximale Drehmoment von 392 Newtonmetern liegt von 2100 bis 4000 U/min an, und die Kraftübertragung auf die Vorderräder erfolgt über eine Sechs-Gang-Handschaltung oder über ein Doppelkupplungsgetriebe. Mit der Handschaltung distanziert sich Hyundai von der Konkurrenz aus Deutschland, die seit Jahren einen Kreuzzug für die Automatik führt. Beide Getriebe funktionieren gut, und die Zwischengasfunktion bei der Handschaltung lässt sich erfreulicherweise abschalten: Nicht jeder braucht diese elektronische Krücke.

Auf dem kurvenreichen Angeles Crest Highway gefällt der Elantra N mit präzisiertem Einlenkverhalten und straffen Fahrwerk, das dabei komfortabel genug bleibt, um auf Langstrecken nicht zu nerven. Die Lenkung ist direkter übersetzt als bei den übrigen Elantra-Varianten. Ein Sperrdifferential und ein zusätzlicher Stabilisator verbessern die Fahreigenschaften. Als besonderes Schmankerl wird beim N die manuell betätigte Handbremse des Einstiegsmodells anstelle der elektrischen Parkbremse der gehobenen Varianten eingebaut. So können Experten das Heck auf rutschiger Fahrbahn mit einem Handgriff zum Übersteuern bringen.

Die Fahrleistungen können sich sehen lassen. Wir haben für den Spurt von 0 auf 100 km/h 5,4 Sekunden gemessen; die Spitze liegt bei abgeregelten 250 km/h. Der

Einstandspreis soll übrigens bei umgerechnet weniger als 27.000 Euro liegen. Auch wenn hier angeblich in ein paar Jahren nur noch Elektroautos herumsurren: Noch kann man in Deutschland gute Autos entwickeln. Und so können wir uns der eingangs erwähnten Äußerung des Hyundai-Ingenieurs nur anschließen: Schade, dass es dieses Auto hier nicht geben wird. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Elantra N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
