

Der neue Hyundai i30 N: Die ultimative Fahrmaschine für mehr Leidenschaft hinter dem Lenkrad

- **Weltpremiere für das erste Hochleistungsmodell von Hyundai auf der Basis des All-New i30**
- **Erprobung auf der Nürburgring-Nordschleife garantiert Rennstreckentauglichkeit**
- **2,0-Liter-Turbo-Benzinmotor leistet mit Performance-Paket 202 kW (275 PS)**

Nach vielen tausend Kilometern akribischer Fahrwerkserprobung auf der Nordschleife des Nürburgrings, tiefgreifendem Feinschliff an Motor- und Getriebetechnik im Entwicklungszentrum Namyang, nach fachmännischer Begutachtung durch Rallye-Werkspilot Thierry Neuville und der erfolgreichen Teilnahme am diesjährigen 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring ist es soweit: Im Juli 2017 präsentiert Hyundai den neuen i30 N als Weltpremiere.

Das erste Hochleistungsmodell der Marke auf Basis der dritten Generation des kompakten Bestsellers i30 ist konsequent auf Fahrspass getrimmt und richtet sich an Autofahrer, die besonders hohe Anforderungen an die sportlichen und fahrdynamischen Fähigkeiten ihres Wagens stellen. So bringt der Modellathlet mit dem 2,0-Liter-Turbobenziner bis zu 202 kW (275 PS) Leistung auf die Vorderräder.

Neben einem individuellen optischen Auftritt sowie einem Interieur im konsequenten Sport-Trimmen sorgen auf technischer Seite unter anderem ein elektronisch gesteuertes Fahrwerk mit fünf Programmen, ein Sperrdifferenzial mit begrenztem Schlupf und eine Launch Control dafür, dass hinter dem Lenkrad Fahrfreunde «pur» aufkommt.

Für effiziente, rasche Gangwechsel sorgt die Gangwechsellerkennung Rev Matching. Zugleich erweist sich der Fünftürer mit der DNA aus der anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt auch im automobilen Alltag als verlässlicher Partner. So bringt er zum Verkaufsstart im Spätherbst 2017 alle Assistenzsysteme mit, die Hyundai für die Kompaktwagenmodellreihe anbietet, zum Beispiel einen autonomen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung oder einen aktiven Spurhalteassistenten.

Das zählt: i30 N erhöht nicht nur die Drehzahlen, sondern auch die Herzschläge pro Minute

Albert Biermann, Entwicklungschef für die neuen Hochleistungsmodelle von Hyundai: *«Der Hyundai i30 N ist entwickelt worden, um auf jeder Strecke, auf jedem Kilometer und in jeder Kurve maximalen Fahrspass zu bieten. Ein derart emotionales Produkt wird Hyundai völlig neue Kundenkreise erschliessen und die Attraktivität unserer Marke erheblich steigern. Mit dem i30 N haben wir ein Auto entwickelt, das beim Hören des Sounds und beim Fahren auf kurvigen Strassen für Entzücken hinter dem Lenkrad sorgt. Deshalb bewerten wir die Leistungsfähigkeit auch nicht in Drehzahlen, sondern in Herzschlägen pro Minute.»*

Und davon wird es am Steuer des Hyundai i30 N mehr als genug geben. Denn die Serienversion des N Premierenmodells basiert auf vier Kernanforderungen, die Hyundai als Ziel für die Entwicklung ausgegeben hat, und die ein Höchstmass an Fahrspass sicherstellen sollen: Kurvenverhalten, Herzschläge pro Minute, Rennstreckentauglichkeit und ausgewogene Leistungsfähigkeit.

In allen Punkten sollte der i30 N, so die Vorgabe, kompromisslos das maximal Mögliche bieten. Dass sich der sportlichste aller i30-Modelle in jeder Kurve wohlfühlt, den Puls seines Fahrers vor Begeisterung antreibt, selbst für den Einsatz auf Rennstrecken bestens trainiert ist und auch im Alltag eine gute Figur macht, ist dem perfekten Zusammenspiel jeder einzelnen Komponente zu verdanken.

Das wirkt: Motor und Fahrwerk haben harte Bewährungsproben hinter sich

Herzstück des i30 N ist ein 2,0-Liter-Benzindirekteinspritzer der Theta-Motorenbaureihe, der seine Fähigkeiten und seine Zuverlässigkeit 2016 und 2017 beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring im Rahmen der Entwicklungsarbeiten unter Beweis gestellt hat.

Das Vierzylinder-Aggregat wird in zwei Leistungsstufen angeboten: mit 184 kW (250 PS) in der Basis-Version, 202 kW (275 PS) mit dem Performance-Paket. Das maximale Drehmoment beträgt 353 Newtonmeter. Drehfreudigkeit, lineare Leistungsentwicklung und spontane Reaktionen auf die Betätigung des Gaspedals sind die Eigenschaften des Triebwerks, die den Sportler auf bis zu 250 km/h beschleunigen. Der Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 ist innerhalb von 6,4, in der Performance-Variante nach 6,1 Sekunden erledigt.

Der 2.0 T-GDI-Motor ist gekoppelt mit einem präzise geführten Sechsganggetriebe mit kurzen Schaltwegen und verfügt über Rev Matching. Die Gangwechselerkennung, zuschaltbar über einen Druckknopf im Lenkrad, erhöht beim Schalten automatisch das

Drehzahlniveau des Motors und ermöglicht so schnellere Schaltwechsel ohne Leistungsverlust. Ein weiteres herausragendes Merkmal des Triebwerks ist der sonore Sound, an dem die Hyundai Techniker mit viel Akribie getüftelt haben. Dank eines speziellen Ventils im Auspuffstrang mit zwei Endrohren variiert die Akustik je nach Fahrprogramm.

Besonders viel Sorgfalt wendeten die Ingenieure bei der Entwicklung des Fahrwerks auf. Rund 10'000 Kilometer machen die ausgiebigen Abstimmungsfahrten aus, die allein auf der Nürburgring-Nordschleife absolviert wurden. Das gegenüber den herkömmlichen i30-Modellen in allen Bereichen modifizierte Fahrwerk mit neu entwickeltem Frontantrieb, sehr direkt übersetzter, elektrisch unterstützter Servolenkung und 18 oder 19 Zoll Hochleistungs-Reifen bietet allerbeste Voraussetzungen, um den kompakten Fünftürer agil und präzise durch jeden Kurvenradius zu steuern.

Erstmals bei einem Hyundai Modell hierzulande kommt ein elektronisch geregeltes Fahrwerk zum Einsatz. Fünf Programme stehen dem Fahrer zur Verfügung: Eco, Normal, Sport und N sowie eine frei programmierbare Einstellung. Über zwei Knöpfe am Lenkrad werden neben der Charakteristik der Stossdämpfer auch diverse Parameter des Motors, die elektronische Stabilitätskontrolle, die Wirkung des Sperrdifferentials sowie Sound, Lenkung und Rev Matching beeinflusst.

Dass der i30 N geradezu gierig nach Kurven ist, verdankt er auch dem Einsatz eines elektronisch geregelten Sperrdifferenzials mit begrenztem Schlupf. Es verbessert nicht nur die Haftung der Reifen bei schneller Kurvenfahrt, sondern reduziert auch das Untersteuern. Die Folge: Dank E-LSD erhöht sich die maximal mögliche Kurvengeschwindigkeit um fünf Prozent. Durchdrehende Räder sind dem Hyundai Modellathleten auch bei der Beschleunigung aus dem Stand fremd: Dank einer Launch Control startet der i30 N im N-Modus automatisch mit optimaler Drehzahl.

Das macht an: Kraftvoller Auftritt für Hochleistungsmodell

Was der i30 N zu leisten imstande ist, macht er auch optisch auf den ersten Blick deutlich. Die tiefergelegte Karosserie wirkt schon im Stand kraftvoll und athletisch.

Vordere und hintere Stossfänger sind speziell für den i30 N überarbeitet worden. Den marken-typischen Kaskaden-Kühlergrill ergänzt das N Logo sowie Einlagen in knalligem Rot. Die Scheinwerfer verfügen über eine schwarz eingefärbte Blende. Die seitlichen Lufteinlässe an der Front sind für eine verbesserte Bremsenkühlung vergrößert worden und werden vom horizontalen LED-Tagfahrlicht ergänzt. Aerodynamischer Feinschliff etwa durch eine ausgefeilte Luftführung hinter dem Kühlergrill reduziert Verwirbelungen rund um den Motor und in den Radhäusern.

Am Heck besticht der sportliche Auftritt neben den Doppelendrohren des Auspuffs durch eine dritte Bremsleuchte im Heckspoiler in Form eines Dreiecks. Rot eingefärbt sind auch die Kolben der Scheibenbremsen, die zudem ebenfalls das N Logo tragen. Den dynamischen Auftritt ergänzen schwarze Seitenschutzleisten und Aussenspiegel, die in hochglänzendem Schwarz lackiert sind.

Auch das Interieur präsentiert sich wie ein perfekt ausgestattetes Sport-Studio. Die schwarzen Flächen aus hochwertigem Kunststoff ergänzen Einlagen aus dunklem Metall. Die neu entwickelten und auf Wunsch mit Leder bezogenen Sportsitze passen wie ein Massanzug und bieten Fahrer und Beifahrer selbst bei forcierter Fahrt über eine Rennstrecke optimalen Seitenhalt. Auf den Kopfstützen ist das N Logo eingeprägt. Auch das griffige Lenkrad trägt das neue Signet für die Hochleistungsmodelle von Hyundai.

Über diverse Tasten kann der Fahrer die Fahrprogramme wählen. Für den N Modus, die individuelle Auswahl und die Aktivierung des Rev Matching gibt es separate Knöpfe. Welche Parameter der Fahrer wählt, wird auf dem fünf oder in Verbindung mit Navigationssystem acht Zoll grossen Monitor in der Mitte auf dem Armaturenbrett angezeigt.

Das Lenkrad trägt ebenfalls das N-Logo und bietet darüber hinaus eine blaue Sichtnaht. Die gleiche Farbe findet sich auch auf dem ballförmigen Schaltknopf, der ebenfalls mit dem Logo der Hyundai Hochleistungsmodelle verfeinert wird. Auch besondere Akzente akustischer Art zeichnen den Innenraum aus: Im Armaturenbrett sorgt ein elektronischer Soundgenerator für die Verstärkung des Motorenklangs.

Fahrer mit Spass und Leidenschaft am Auto werden sich zudem über die elektronischen Instrumente freuen. Zuerst gibt eine Schaltanzeige Auskunft über den optimalen Zeitpunkt, unter sportlichen Aspekten den Gang zu wechseln. Der rote Bereich des Drehzahlmessers variiert je nach Fahrdynamik und Öltemperatur. Und alle Anzeigen werden von einer blau beleuchteten Linie umrandet. Zusätzliche Informationen liefert der Monitor: Eine G-Force-Anzeige etwa gibt Auskunft über die Beschleunigungskräfte, die auf die Insassen wirken.

Zudem bietet der i30 N Android Auto und Apple CarPlay zur Einbindung von Smartphones ins Bordsystem sowie eine Ablagefläche für Smartphones mit kabelloser Ladefunktion nach dem Qi-Standard.

Ebenso gross wie seine sportlichen Tugenden schreibt der i30 N die Sicherheit. Deshalb bietet er alle Assistenzsysteme, die Hyundai für die Kompakwagenbaureihe anbietet und setzt so einen Massstab auch in Sachen aktiver Sicherheit. Sowohl ein autonomer

Notbremsassistent mit Fußgängererkennung, ein aktiver Spurhalteassistent als auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung sind ab Werk an Bord. Hinzu kommen ein Aufmerksamkeitsassistent, ein Toter-Winkel-Assistent und ein Fernlichtassistent. Verkehrszeichenerkennung und Querverkehrswarner hinten runden die aufmerksamen Helfer ab.

Das steckt dahinter: N steht für Namyang, Nürburgring und die ultimative Schikane

Dass den i30 N neben allen Fähigkeiten für den automobilen Alltag auch ausgewiesene Qualitäten auf der Rennstrecke auszeichnen, hat einen ganz einfachen Grund: Neben seiner technischen Heimat im Entwicklungszentrum von Hyundai im koreanischen Namyang ist die Nürburgring-Nordschleife sein Zuhause. Dort wurden die sportlichen Gene des Hochleistungsmodells während ausgiebiger Erprobungsrunden geschärft.

Das reguläre Entwicklungsprogramm des 2013 gegründeten und am Eifelkurs gelegenen Test Centers von Hyundai umfasst rund 110 Runden auf der 20,8 Kilometer langen, legendären Strecke. So werden in wenigen Wochen 180'000 Kilometer Laufleistung unter erschwerten Bedingungen simuliert. Das entspricht der durchschnittlichen Gesamtfahrleistung eines Autos.

Der Buchstabe N im Namen der Hyundai Hochleistungsmodelle bezieht sich darüber hinaus auf Namyang, wo rund 11'000 Ingenieure im Hyundai Forschungs- und Entwicklungszentrum arbeiten. Auf dem 3,3 Millionen Quadratmeter grossen Gelände gibt es zur Erprobung nicht nur einen 4,5 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitskurs, sondern 34 verschiedene Streckenführungen mit einer Gesamtlänge von 70 Kilometern.

Das N in der Modellbezeichnung steht aber auch für eine Schikane, auf einer Rennstrecke die ultimative Herausforderung für Fahrer und Fahrzeug – und die Passage, auf der sich der neue Hyundai i30 N besonders wohlfühlt.

Hyundai i30 N: Technische Daten

Motor	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI mit Performance-Paket
Allgemein	4-Zylinder-Reihen-Ottomotor aus Leichtmetall, vorne quer eingebaut, mit Benzindirekteinspritzung, 4 Ventile pro Zylinder	
Hubraum [cm ³]	1'998	
Bohrung [mm]	86,0	
Hub [mm]	86,0	
Verdichtung	9,5 : 1	
Maximale Leistung	184 kW (250 PS) bei 6'000 min ⁻¹	202 kW (275 PS) bei 6'000 min ⁻¹
Maximales Drehmoment	353 Nm bei 1'450-4'000 min ⁻¹	353 Nm bei 1'450-4'700 min ⁻¹
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250
Beschleunigung 0-100 km/h [sec]	6,4	6,1

Antrieb	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI mit Performance-Paket
Allgemein	Frontantrieb; 6-Gang-Schaltgetriebe	
1. Gang [:1]	3,081	3,081
2. Gang [:1]	1,931	1,931
3. Gang [:1]	1,696	1,696
4. Gang [:1]	1,276	1,276
5. Gang [:1]	1,027	1,027
6. Gang [:1]	0,854	0,854
Rückwärtsgang [:1]	3,588	3,588
Achsübersetzung [:1]	4,154 ¹ /3,176 ²	4,333 ¹ /3,250 ²

Fahrwerk	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI mit Performance-Paket
Vorne	Einzelradaufhängung an MacPherson-Federbeinen	
Hinten	Einzelradaufhängung an Multilienkerachse	
Lenkung	Zahnstangenlenkung, elektrisch unterstützt; Übersetzung: 12,23 (mit Performance-Paket: 12,31) : 1. Lenkradumdrehungen: 2,14	
Räder	7.5 J x 18 Leichtmetall; wahlweise: 8,0 J x 19 Leichtmetall	
Bereifung	225/40 R 18; wahlweise: 235/35 R 19	

Masse	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI mit Performance-Paket
Länge [mm]	4'335	
Breite [mm] Ohne Aussenspiegel	1'795	
Höhe [mm] 18-/19-Zoll-Bereifung	1'451/1'447	
Radstand [mm]	2'650	
Wendekreis [m]	11,6	
Karosserieüberhang vorne [mm]	905	
Karosserieüberhang hinten [mm]	780	
Bodenfreiheit [mm] 18-/19-Zoll-Bereifung	136/132	
Kopfraum vorne/hinten [mm]	994/977	
Schulterraum vorne/hinten [mm]	1'427/1'406	
Beinraum vorne/hinten [mm]	1'073/883	
Kofferraumvolumen [l, VDA] In Klammern: Mit hinterer Domstrebe	395–1'301 (381–1'287)	

Gewichte	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI mit Performance-Paket
Leergewicht [kg]	1'400–1'480	1'429–1'509
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	1'950	1'950

Füllmengen	2.0 T-GDI	2.0 T-GDI mit Performance-Paket
Tankinhalt [l]	50	

Sämtliche technische Daten entsprechen den aktuellen Messungen ab Werk. Die definitiven Daten pro Land erfolgen nach der offiziellen Homologierung.

* * *

Kontaktperson:

Nicholas Blattner, Public Relations Manager

HYUNDAI SUISSE

Korean Motor Company, Kontich (B) - Branch Dietlikon
 Brandbachstrasse 6, CH-8305 Dietlikon
 Tel. +41 44 816 43 45, Mob. +41 79 412 13 11
 Fax. +41 44 816 43 09, nicholas.blattner@hyundai.ch
 www.hyundai.ch

Die Medienmitteilungen und Bilder/Clips befinden sich zur Ansicht und/oder zum Download auf <http://www.news.hyundai.ch>.