Typisch Tuning
Bisschen Folie, dickere Räder, Tieferlegung und ein paar PS mehr – schon geht's zur Bestzeit. Ist das diesmal auch so?

Racechip
Hyundai i20 N

Der i20 N ist schon perfekt. Hoffentlich wird das Auto vom Tuner nicht verschlimmbessert

KLEIN-GEDÜSE

Er absolvierte mit Bravour den Supertest, vernaschte den Fiesta ST, setzte neue Bestzeiten – und dann meint Tuner **Racechip**, beim Hyundai i20 N gehe noch was? Das wollen wir natürlich genauer wissen

FOTOS: RONALD SASSEN (3)

DER SPORTLICHSTE UNTER DEN KLEINEN! Der Hyundai i20 N hat nicht nur den ewig in Front liegenden Ford Fiesta ST vom Thron der sportlichsten Kleinwagen gestoßen. Nein, er hat auch bei unserem Supertest Anfang des Jahres rundum brilliert. So viel Fahrspaß auf und neben der Rennstrecke sucht derzeit seinesgleichen. Da überlegt sich mancher: Geht das noch besser? Tuner Racechip zum Beispiel. Klar, auch wir hatten uns bei den Tests mit den Serienautos noch etwas mehr Power in oberen Drehzahlen gewünscht.

Also orderte der Tuner den Krawallwürfel und begann mit der Entwicklung am 1,6-Liter-Turbomotor. Der leistet ab Werk schon beachtliche 204 PS und im Overboost 304 Newtonmeter. Racechip holte aber mit neuen Werten für Ladedruck und Benzineinspritzung noch mal 38 PS und 46 Newtonmeter mehr heraus. Das geht ganz geschmeidig, ohne den Motor aufzubohren oder das Steuergerät „aufzusägen". Per hauseigenem Zusatzsteuergerät GTS werden die verbesserten Werte der Bordelektronik zugeführt, fertig. Ebenfalls mit dabei: sieben vorgestellte Fahrmodi für Leistungs- und Motorcharakteristik. Eine zweijährige Motorgarantie (bis 5000 Euro) ist ebenfalls im Preis von nur 619 Euro mit dabei. Klingt nach Zauberei? Denken wir auch immer, werden aber oft eines Besseren belehrt. Ob es diesmal wieder gut ausgeht, sehen wir gleich bei den Testfahrten. Vorher noch ein Blick auf die weiteren Änderungen am Fahrzeug.

Denn wenn man geradeaus schneller sein will, sollte auch in den Kurven nichts verloren gehen. Obwohl der Supertest-i20-N mit guten Pirellis und feiner Fahrwerksabstimmung überzeugte, legt Racechip genau hier nach. Zum einen kommen breitere Shoxx-Barracuda-Felgen in 8 statt 7,5 x 18 Zoll zum Einsatz. Zum anderen sind Michelin Cup 2 anstatt Pirelli montiert. Fahrwerk? Hier kommt nicht gänzlich neues Material zum Einsatz. Die Seriendämpfer bleiben im Bestand, die Federn werden gegen härtere Eibach-Spiralen getauscht. Hinten noch Eisenmann-Doppelrohr-Blenden, Folierung, fertig. >>

38 PS für schlappe 619 Euro. Mit dabei: sieben Fahrmodi, die am Zusatzsteuergerät eingestellt werden

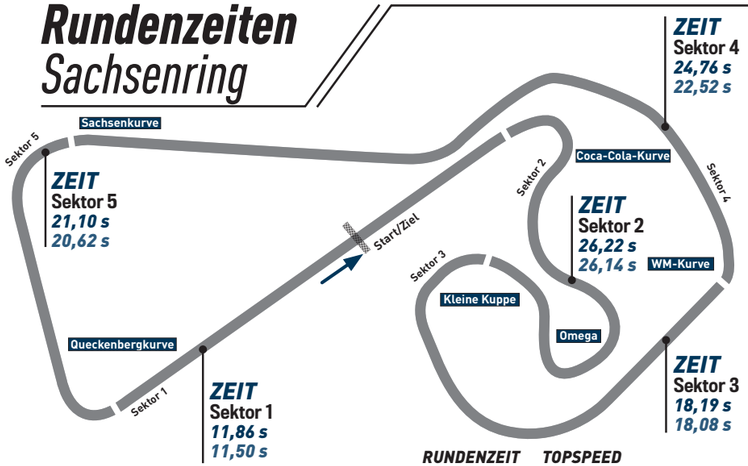
Wedeln kann er, Beinchen hebt er, doch schon im Slalom fällt die Vorderachse mit leichtem Untersteuern auf

Das Cockpit hat der Tuner so belassen. Kein Wunder, hier passt einfach alles. Gut in der Hand liegendes Lenkrad, knackiges Getriebe, viele Einstellmöglichkeiten

Breitere Aluräder, griffige Michelin-Cup-2-Sohlen für mehr Grip. Die Eibach-Federn bringen in dem Fall leider nur Optik

Doppelrohr statt Serie, auch lauter? Nein, die Eisenmann-Lösung ist nur fürs Aussehen. Das Brabbeln bleibt so Serie

Rundenzeiten Sachsenring



	RUNDENZEIT	TOPSPEED
i20 N	1:42,15 min	196,9 km/h
Racechip i20 N	1:38,86 min	205,5 km/h

Die ersten drei Sektoren ist das Tuningauto nur wenige Zehntel schneller, hier „verliert" das Auto über die zu steife Vorderachse und das nicht ganz so lebendige Heck viel Zeit. Wenn man die Zeiten der Power-Sektoren sieht, dann wäre mit einer etwas besseren Fahrwerksauslegung womöglich sogar eine 1:37er Runde drin gewesen. Nichtsdestotrotz, dieser Winzling macht so viel Spaß wie so mancher Sportwagen.

Testbedingungen
Streckenlänge: 3671 Meter
Wetter: 18° C, sonnig
Asphalt: trocken

>> Ab geht's! Mal sehen, ob die 38 zusätzlichen PS den kleinen i20 spür- und messbar nach vorn kicken. Vorher ein paar Kilometer kurvige Landstraßen und Autobahn. Und hier fällt gleich auf, der Hyundai hat deutlich an Komfort verloren. Nicht dass der Koreaner jemals weichgespült gewesen wäre. Aber der verringerte Federweg mit den Eibach-Federn macht die Tour über welligere und schlechtere Straßen zur Hoppelei. Wenn es mal topfeben ist, dann fetzt es aber umso mehr. Lenkbefehle werden flüssig, verzugfrei und präzise umgesetzt, der eingeschlagene Kurs sauber gehalten. Wer auf Lastwechsel steht, der kann das Heck nach wie vor zum Mittanzen überreden. Auf der Autobahn das gleiche Bild, oft zu unruhig wegen des Fahrwerks, Topspeed eher mit Vorsicht zu genießen.

Was kann der Racechip i20 auf der Stoppuhr? Die per Performance-Paket installierte Launch Control bringt die Zusatzpower perfekt auf den Asphalt, die Michelin-Cup-2-Reifen bremsen übermäßigen Schlupf gezielt heraus, so hangelt sich der i20 geschickt am Traktionsoptimum entlang. Das Resultat: 5,8 Sekunden auf 100, 24,3 auf 200 km/h. Das sind 0,5 respektive 3,5 Sekunden weniger, als der Werkswagen schaffte. Nicht weniger beeindruckend und genauso für jeden Laien spürbar: die Elastizitätsmessungen. In jedem der Gänge eine Sekunde schneller! Das kann also am Sachsenring nur gut werden. Doch in den ersten Sektoren alles beim Alten. Der i20 begeistert zwar immer noch mit Leichtigkeit, dennoch scheint das straffere Fahrwerk kontraproduktiv zu sein. Der Vorderbau wirkt im Omega zu steif, lässt die Michelins nicht genug arbeiten und ist so nur wenige Zehntel schneller als die Serie. Wo holt er dann die 3,4 Sekunden schnellere Rundenzeit? Ganz klar, über die Power-Abschnitte vier und fünf. Hier dreht der Kleine richtig auf, hat in oberen Drehzahlen deutlich mehr Dampf und Spielraum, mehr Topspeed inklusive.

Obwohl er in den Kurven etwas Zeit liegen lässt – dieser i20 N ist am Ring einer der Schnellsten seiner Klasse

FAHRZEUGDATEN

	HYUNDAI i20 N	RACECHIP i20 N
Motorbauart	R4	R4
Aufladung/Ladedruck	Turbo	Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1598 cm³	1598 cm³
Bohrung x Hub	75,6 x 89,0 mm	75,6 x 89,0 mm
Verdichtung	10,0:1	10,0:1
kW (PS) bei 1/min	150 (204)/5500	178 (242)/6560
Literleistung	128 PS/l	151 PS/l
Nm bei 1/min	275 (304)*/1750-4000	350/2570
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antriebsart	Vorderrad	Vorderrad
Bremsen vorn	320 mm, innenbelüftet	320 mm, innenbelüftet
Bremsen hinten	262 mm, innenbelüftet	262 mm, innenbelüftet
Bremsscheibenmaterial	Stahl	Stahl
Radgröße vorn – hinten	7,5 x 18"	8 x 18"
Reifengröße vorn – hinten	215/40 R 18	215/40 R 18
Reifentyp	Pirelli P Zero (HN)	Michelin Pilot Sport Cup 2
Maße L/B/H	4075/1775-2045**/1440 mm	4075/1775-2045**/1420 mm
Radstand	2580 mm	2580 mm
Tank-/Kofferraumvolumen	40/352-1165 l	40/352-1165 l
Normverbrauch · CO_2	7,0 l/100 km · 158 g/km***	7,0 l/100 km · 158 g/km***
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM

* mit Overboost bei 2000-4000 U/min; ** Breite mit Außenspiegeln; *** kombiniert nach WLTP-Norm

KOSTEN/GARANTIEN

Steuer pro Jahr	175 €	175 €
Typklassen HPF/VK/TK	17/23/26	17/23/26
Werkstattintervalle	10 000 km/1 Jahr	10 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	220/480 €	220/480 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	5 Jahre/ohne	5 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	5 Jahre	5 Jahre

MESSWERTE

AUTO BILD SPORTSCARS testet bei der DEKRA

Beschleunigung		
0-50 km/h	2,5 s	2,5 s
0-80 km/h	4,6 s	4,3 s
0-100 km/h	6,3 s	5,8 s
0-130 km/h	10,1 s	8,8 s
0-160 km/h	15,7 s	13,8 s
0-180 km/h	20,8 s	17,7 s
0-200 km/h	27,8 s	24,3 s
0-402,34 m (Viertelmeile)	14,69 s	14,09 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4./5. Gang	5,0/6,4 s	4,0/5,5 s
80-120 km/h im 5. Gang	6,4 s	5,2 s
80-120 km/h im 6. Gang	7,8 s	6,5 s
Bremsweg		
100-0 km/h kalt	33,7 m (11,4 m/s²)	32,6 m (11,8 m/s²)
100-0 km/h warm	33,1 m (11,6 m/s²)	31,8 m (12,1 m/s²)
200-0 km/h warm	134,8 m (11,4 m/s²)	129,1 m (12,0 m/s²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	8,0 l Super Plus	7,8 l Super Plus
Reichweite	500 km	510 km
Gewichte		
Leergewicht/Zuladung	1233/417 kg	1235/415 kg
Balance Vorderachse/Hinterachse	64/36 %	64/36 %
Leistungsgewicht	6,0 kg/PS	5,1 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller)	**230 km/h**	**230 km/h**

Über drei Sekunden schneller
Nur 38 PS und so viel schneller? Der Kleine kommt besser aus dem Startblock, zum anderen hat er obenrum viel mehr Power

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Hyundai i20 N	Hyundai i20 N
Grundpreis	25 660 €	25 660 €
Leistungssteigerung	–	619 €
Radsatz 18 Zoll	S	2276 €
Sportauspuffanlage	S	S
Sportfahrwerk	S	292 €
Differenzialsperre	3480 € [1]	3480 € [1]
Testwagenpreis (wird gewertet)	29 140 €	32 327 €

S = Serie; 1) Performance-Paket mit Differenzialsperre, Klimaautomatik, Sitzheizung hinten, Smart Key System mit Start-Stopp-Knopf

Wertung

	Punkte max.	RACECHIP i20 N
Karosserie	15	11
Qualität	10	6
Sitze/Sitzposition	25	20
Ausstattung	10	4
Motoreigenschaften	20	17
Fahrleistungen	50	27
Getriebe/Schaltung	20	15
Sound	10	8
Fahrkomfort	10	4
Fahrsicherheit	20	18
Handling	30	27
Rundenzeiten	50	24
Lenkung	20	15
Bremsen	30	25
Unterhalt	10	7
Verbrauch	20	18
Preis	50	46
GESAMTWERTUNG	**400**	**292**

Fazit

Guido Naumann

Racechip schöpft mit seinem Powerkit das Potenzial des i20 N perfekt aus. Der Motor geht nun so, wie er ab Werk gehen müsste. Dagegen hat man beim Fahrwerk verwachst und eher auf die Optik gezielt.

FOTOS: RONALD SASSEN (5), L. WILLGALIS