

# Hyundai i30 N 2.0T-GDI Turbo 275 Performance - Wilk w owczej skórze

Autor: Wojciech Sierpowski

Mówi się, że udział w rajdowych mistrzostwach świata (WRC) zobowiązuje. Ale właściwie do czego? Otóż widok jazdy aut wyczynowych kierowanych przez najlepszych kierowców świata wzmaga apetyt kibiców zarówno tych podziwiających rajdy na żywo jak i przed ekranami telewizorów. Część z nich to potencjalni nabywcy aut stanowiących namiastkę wozu rajdowego. Czasami wystarczy nieco większa moc, poszerzone błotniki, odpowiednia kolorystyka, a czasami musiały wystarczyć naklejki świadczące o związku tego auta z rajdówką. Hyundai najwyraźniej doszedł do wniosku, że nie można pozostawić tej grupy fanów sportów motorowych bez niczego i stworzył szybką wersję modelu i30.

Oczywiście słowo „szybka” jest pojęciem względnym. Ale w tym przypadku miałem okazję przekonać się, że przygotowano prawdziwie ognistą wersję popularnego hatchbacka. Podczas testów Car of the Year usiadłem za kierownicę modelu, którego pełna nazwa brzmi Hyundai i30 N 2.0T-GDI Turbo 275 Performance. Ważną funkcję pełni w niej litera N, która jest logiem sportowej marki. Hyundai zapowiedział całą serię aut tej serii.

Z zewnątrz w zasadzie nic nie zdradza rasowego charakteru. Ale kibice rajdowi wiedzą, że to jest kolor fabrycznego auta rajdowego. Podkreśla to też czerwona dolna krawędź przedniego spoileru i tak samo wykończono dyfuzor. Jeśli przyjrzymy się dokładniej kołom, domyślimy się, że coś w trawie piszczy. Opony mają rozmiar 235/35-19, a więc bardzo niski profil i zostały założone na wielkie felgi. Do tego potężna tarcza i czerwone zaciski hamulcowe. A propos piszczenia, wystarczy ostrzej ruszyć, by opony przednich kół nawet na suchym asfalcie z dziecinną łatwością zerwały przyczepność. I nie należy się temu dziwić, bo 275 KM przy przednim napędzie sprawia wrażenie jakby ta moc spod maski kipiała. By energia nie szła w próżne, elektronika dba o trakcję, w czym pomaga elektronicznie kontrolowana blokada dyferencjału.

Pod maską znalazł się silnik R4-2.0 GDI Turbo odznaczający się momentem obrotowym 353 Nm i spontaniczną reakcją na wciśnięcie pedału gazu. Współpracuje on z precyzyjnie sterowaną 6-biegową przekładnią manualną. 6,1 s od startu i już pędzimy z prędkością 100 km/h. Ale dopiero powyżej niej auto pokazuje lwi pazur. Świetnie się prowadzi i jak na przednionapędówkę zachowuje się przewidywalnie nawet na śliskim szutrze, ale czasami daje o sobie znać wysoka masa własna przekraczająca 1500 kg. Precyzję prowadzenia poprawia sportowo twarde zawieszenie. Silne, skuteczne hamulce dają poczucie pewności i bezpieczeństwa (7 poduszek gazowych też dodaje otuchy), co przy sportowej jeździe jest bardzo ważne. i30N wyposażono w ładny tylny spoiler, który jak mówią twórcy auta, nie służy wyłącznie ozdobie, lecz ma znaczenie podczas jazdy z dużą prędkością, a ta może wynieść nawet 250 km/h. Jeśli zajrzemy do bagażnika, zauważymy poprzeczkę łączącą kielichy amortyzatorów zwiększającą sztywność nadwozia. Zarówno ona jak i wiele innych zabiegów świadczy, że Hyundai i30N w tym wydaniu stanowi przeciwieństwo powierzchownego tuningu. Jest dostosowany lepiej do wysokich osiągnięć niż można przypuszczać po niepozornym wyglądzie.

WS

## Galeria zdjęć