



Hyundai i20 (2014-2020)

Alles im Mittelfeld

Der Hyundai i20 der zweiten Generation ist 2014 in Deutschland auf den Markt gekommen. Im Jahr 2015 folgte die dreitürige Coupe-Variante. Der in der Türkei produzierte und in Rüsselsheim entwickelte Kleinwagen hat weder große Stärken noch Schwächen. Das Platzangebot ist für die Fahrzeugklasse durchschnittlich. Vorne ist hier – wie in fast jedem Auto – viel Platz vorhanden. Doch die Rückbank stellt nur durchschnittlich viel Raum zur Verfügung. Die Größe des Kofferraums ist für einen Kleinwagen angemessen. Die Bedienung ist einfach und stellt niemanden vor große Herausforderungen. Das Fahrwerk und die Sitze bringen klassenüblichen Fahr- und Sitzkomfort mit. Beim Fahren im Stadtverkehr ist der große Wendekreis störend, bei längeren Touren nervt hingegen die schlechte Geräuschdämmung. Die Fahreigenschaften sind grundsätzlich sicher, die kräftige Bremsanlage kann überzeugen. Die Verarbeitung des i20 ist ordentlich. Beim TÜV-Report liegt der Hyundai i20 etwa im Mittelfeld. In der ADAC Pannenstatistik belegt der i20 der zweiten Generation im Gegensatz zu seinem unzuverlässigen Vorgänger einen Platz im Mittelfeld.

Empfehlung: Für den Hyundai i20 gibt es verschiedene Motorisierungen. Die 1,2 Liter kleinen Saugmotoren haben 75 oder 84 PS. Für diese Motoren gilt, dass sie nur wenig Drehmoment liefern und daher für zügiges Vorankommen in höhere Drehzahlregionen gebracht werden wollen. Für das Mitschwimmen im täglichen Verkehr reichen die Triebwerke trotzdem aus, zudem gelten sie als unkompliziert. Der 1,4 Liter große Saugmotor mit 100 PS ist häufig verfügbar und hat spürbar mehr Reserven. Fahrzeuge mit der betagten Viergangautomatik sind allerdings nicht zu empfehlen. Dieses Getriebe raubt dem Motor Temperament und verbraucht einen deutlichen Extraschluck Benzin. Wir empfehlen den Dreizylinder 1.0 T-GDI mit 100 oder 120 PS. Der Motor wirkt nach einer Gedenksekunde sehr lebendig und hält sich beim Spritkonsum zurück. Außerdem wurde er auch mit einem modernen Doppelkupplungsgetriebe angeboten. Die rappeligen, aber sparsamen und kräftigen Diesel mit 75 oder 90 PS spielen bei gebrauchten Hyundai i20 kaum eine Rolle.

- ⊕ gute Platzverhältnisse vorne, problemlose Bedienung, präzise Schaltung, kräftige Bremsen
- ⊖ wenig aktive Sicherheit, lauter Innenraum, großer Wendekreis

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2025)

| Erstzulassungsjahr | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| ADAC-Bewertung | 32,9 | 21,1 | 18,9 | 17,8 | 14,4 | 8,3 | 9,4 |

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 12,9 | 12,9 | 10,7 | 8,7 | 7,6 | 6,8 | 4,3 | 3,0 |
| 18,8 | 18,8 | 16,5 | 15,2 | 15,2 | 13,8 | 13,1 | 12,3 |
| 24,7 | 24,7 | 22,3 | 21,8 | 22,9 | 20,9 | 21,9 | 21,5 |
| 30,6 | 30,6 | 28,1 | 28,3 | 30,5 | 27,9 | 30,7 | 30,8 |
| >30,6 | >30,6 | >28,1 | >28,3 | >30,5 | >27,9 | >30,7 | >30,8 |

Mängel und Rückrufe

| | |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Allgemein | Der Hyundai i20 (GB) gibt in der Pannenstatistik ein deutlich besseres Bild als sein Vorgänger ab und erreicht durchschnittliche bis gute Werte. Beim TÜV sieht es ähnlich aus. Die Mängelquote liegt etwa im Durchschnitt. Bekannte Problemfelder sind die Bremsanlage sowie die Beleuchtung. |
| Häufige Bauteilfehler | Starterbatterie (2014-2018, 2020), Zündkerze (2014-2018), Zündschloss (2014) |
| Rückrufe | 3/2021: Möglicherweise kann beim Auslösen des Airbags die Fahrzeug-Ident-Nummer nicht an das „e-Call-System“ übermittelt werden. Abhilfe: In der Werkstatt wird die hinterlegte Fahrzeug-Ident-Nummer geprüft und falls erforderlich korrigiert. Dauer in der Werkstatt: ca. 10 min. Betroffene Fzg. in Deutschland: 9.218 (auch andere Modelle betroffen) |

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

| | |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12/2014 | Einführung der zweiten Generation des fünftürigen Kleinwagen mit fünf Motorvarianten: 1.2 (55 kW/75 PS), 1.2 (62 kW/84 PS), 1.4 (74 kW/100 PS), 1.1 CRDi (55 kW/75 PS) und 1.4 CRDi (66 kW/90 PS), Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b; ESP, Fahrer-, Beifahrer, Seiten- und Kopfairbag sowie Spurhaltewarnsystem serienmäßig |
| 05/2015 | Einführung der Coupé-Variante mit einer Motorvariante 1.4 (74 kW/100 PS) |
| 01/2016 | Einführung der Crossover-Version i20 Active mit drei Motorvarianten: 1.0 T-GDI (74 kW/100 PS), 1.0 T-GDI (88 kW/120 PS) und 1.4 CRDi (66 kW/90 PS) |
| 03/2016 | neue zusätzliche Motorvarianten für i20 Limousine und Coupé: 1.0 T-GDI (74 kW/100 PS) und 1.0 T-GDI (88 kW/120 PS), Motor 1.4 (74 kW/100 PS) entfällt |
| 07/2018 | leichte Modellpflege und Facelift, Coupé-Variante eingestellt; alle Ottomotoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP (WLTP), Dieselmotoren entfallen; Citynotbremsassistent mit Kollisionswarnung und Fußgängererkennung sowie Müdigkeitserkennung erhältlich |
| 04/2019 | alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP) |
| 08/2020 | Einstellung der Produktion; Nachfolgemodell ab 08/2020 |

Die Karosserievarianten im Vergleich

| Karosserietyp | Fünftürer | Active | Coupe |
|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Länge/Breite/Höhe [mm] | 4.035 / 1.734 / 1.474 | 4.065 / 1.760 / 1.529 | 4.045 / 1.730 / 1.449 |
| Breite mit Spiegeln [mm] | 1.985 | 1.980 | 1.980 |
| Kofferraumvolumen [l] | 326 | 326 | 336 |
| Dachlast [kg] | 70 | 70 | 70 |

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

| TYP | 1.2 | 1.2 | 1.4 | 1.4 Automatik | 1.0 T-GDI blue | 1.0 T-GDI DCT | 1.0 T-GDI blue | 1.0 T-GDI DCT |
|-----------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| Aufbau/Türen | SR / 5 | SR / 5 | SR / 5 | SR / 5 | SR / 5 | SR / 5 | SR / 5 | SR / 5 |
| Zylinder/Hubraum [-/ccm] | 4 / 1.248 | 4 / 1.248 | 4 / 1.368 | 4 / 1.368 | 3 / 998 | 3 / 998 | 3 / 998 | 3 / 998 |
| Leistung [kW/PS] | 55 / 75 | 62 / 84 | 74 / 100 | 74 / 100 | 74 / 100 | 74 / 100 | 88 / 120 | 88 / 120 |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 121 / 4.000 | 121 / 4.000 | 134 / 3.500 | 134 / 3.500 | 172 / 1.500 | 172 / 1.500 | 172 / 1.500 | 172 / 1.500 |
| Beschleunigung 0-100 km/h [s] | 13,6 | 13,1 | 11,6 | 13,2 | 10,7 | 11,4 | 10,2 | 10,5 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 170 | 170 | 184 | 170 | 188 | 182 | 190 | 190 |
| Verbrauch Hersteller pro 100 km | 5,1 l S (NEFZ) | 4,8 l S (NEFZ) | 5,5 l S (NEFZ) | 6,2 l S (NEFZ) | 4,3 l S (NEFZ) | 5,2 l S (NEFZ) | 4,6 l S (NEFZ) | 5,3 l S (NEFZ) |
| CO₂ [g/km] | 119 g/km | 112 g/km | 127 g/km | 143 g/km | 99 g/km | 118 g/km | 107 g/km | 121 g/km |
| CO₂-Effizienzklasse | D | C | D | E | A | C | B | C |
| Anhängelast gebremst / ungebremst [kg] | 910 / 450 | 910 / 450 | 1.000 / 450 | 800 / 450 | 1.000 / 450 | 800 / 450 | 1.000 / 450 | 800 / 450 |
| Tankinhalt [l] | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17 / 14 / 18 | 17 / 14 / 18 | 18 / 16 / 18 | 18 / 16 / 18 | 18 / 16 / 18 | 18 / 16 / 18 | 16 / 16 / 18 | 16 / 16 / 18 |
| Steuer pro Jahr* | 74 € | 60 € | 92 € | 124 € | 28 € | 112 € | 44 € | 122 € |
| Schadstoffklasse | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6d-TEMP (WLTP) | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6d-TEMP (WLTP) |

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (inkl. Einbaukosten)

| TYP | 1.2 | 1.2 | 1.4 | 1.4 Automatik | 1.0 T-GDI blue | 1.0 T-GDI DCT | 1.0 T-GDI blue | 1.0 T-GDI DCT |
|-----------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
| Wartung 1 | 710 € | 720 € | 700 € | 640 € | 320 € | 320 € | 320 € | 320 € |
| bei km / Monate | 35.000 / 24 | 35.000 / 24 | 35.000 / 24 | 35.000 / 24 | 15.000 / 12 | 15.000 / 12 | 15.000 / 12 | 15.000 / 12 |
| Wartung 2 | 610 € | 610 € | 580 € | 570 € | 450 € | 450 € | 450 € | 450 € |
| bei km / Monate | 55.000 / 36 | 55.000 / 36 | 55.000 / 36 | 55.000 / 36 | 30.000 / 24 | 30.000 / 24 | 30.000 / 24 | 30.000 / 24 |
| Wartung 3 | 710 € | 720 € | 750 € | 660 € | - | - | - | - |
| bei km / Monate | 75.000 / 48 | 75.000 / 48 | 75.000 / 48 | 75.000 / 48 | - / - | - / - | - / - | - / - |
| Wartung 4 | 580 € | 580 € | 560 € | 560 € | - | - | - | - |
| bei km / Monate | 95.000 / 60 | 95.000 / 60 | 95.000 / 60 | 95.000 / 60 | - / - | - / - | - / - | - / - |
| bei km / Monate | - / - | - / - | - / - | - / - | - / - | - / - | - / - | - / - |
| Bremsscheiben und -beläge vorne | 520 € | 510 € | 510 € | 510 € | 510 € | 510 € | 510 € | 510 € |
| Bremsscheiben und -beläge hinten | 1.040 € | 490 € | 490 € | 490 € | 490 € | 490 € | 490 € | 490 € |
| Auspuffanlage (nach Kat) | 720 € | 700 € | 800 € | 800 € | - | - | - | - |
| Kupplung | 900 € | 890 € | 1.000 € | - | 1.110 € | - | 1.110 € | - |
| Generator | 860 € | 840 € | 910 € | 910 € | 1.040 € | 1.040 € | 1.040 € | 1.040 € |
| Anlasser | 590 € | 570 € | 570 € | 570 € | 670 € | 670 € | 670 € | 670 € |

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust)

| TYP | 1.2 | 1.2 | 1.4 | 1.4 Automatik | 1.0 T-GDI blue | 1.0 T-GDI DCT | 1.0 T-GDI blue | 1.0 T-GDI DCT |
|-----------------------------------------|---------|---------|---------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
| Fixkosten (Steuer, Versicherung) | 116 € | 115 € | 128 € | 131 € | 123 € | 130 € | 118 € | 124 € |
| Betriebskosten (Kraftstoff) | 132 € | 125 € | 140 € | 155 € | 115 € | 134 € | 121 € | 136 € |
| Werkstatt- / Reifenkosten | 86 € | 89 € | 87 € | 85 € | 91 € | 91 € | 92 € | 97 € |
| Gesamtkosten pro Monat | 333 € | 328 € | 356 € | 371 € | 329 € | 355 € | 331 € | 358 € |
| Gesamtkosten pro km | 26,7 ct | 26,3 ct | 28,5 ct | 29,7 ct | 26,3 ct | 28,4 ct | 26,5 ct | 28,6 ct |

Garantien

Der i20 hat eine allgemeine Garantie fünf Jahre. Zudem bietet Hyundai eine fünfjährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Außerdem gilt eine europaweite Mobilitätsgarantie fünf Jahre lang, ab 01/16 sogar lebenslänglich bis 200.000 km.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2015 ★★★★

Der Hyundai i20 ab 2015 erreicht den fünften Stern nicht, da er Schwächen bei der Kindersicherheit zeigt und es kein Notbremssystem gibt. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer vorne und hinten. Gurtwarner auf allen Plätzen und ESP sind Serie. Einige Fahrerassistenzsysteme gibt es gegen Aufpreis, aber kein Notbremssystem.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.