

Hyundai i10 1.1 CRDi Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,1

Nachfolger des Atos. Nur minimal größer, deshalb zeigen sich der Innen- und Kofferraum in fast unveränderten Ausmaßen. Neu ist aber der Drei-Zylinder-Dieselmotor mit 1.120 ccm und 55 kW mit der modernen CommonRail-Einspritzung aus dem Kia Picanto. Der sorgt für gleichmäßige, durchaus nicht unkräftige Leistungsentfaltung, bei erträglicher Geräuschentwicklung. Im Verbrauch glänzt er mit geringem Dieselsonsum. Das hakelige Fünfganggetriebe ist recht gut abgestuft, eine Automatik gibt's nicht, die ist dem Benzinmodell vorbehalten.

Fazit: Kleines Stadtauto mit sparsamem Motor.

Das Antischleudersystem (ESP) kostet 550 € Aufpreis (für den Benzinler nicht zu haben), den Dieselpartikelfilter sucht man in der Aufpreisliste vergebens. Der Preis:

12.590 €. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C1, Fiat Panda, KIA Picanto.

- + gute Übersicht
- + vorn bequemer Zustieg
- + niedriger Verbrauch
- + ESP erhältlich
- Plastik düstet aus
- nur Not-Reserverad
- bei hohem Tempo laut
- kein Diesel-Rußpartikelfilter
- dünnes Händlernetz
- teure Versicherungen



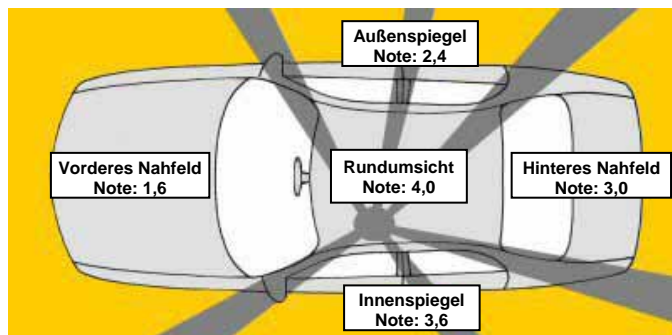
Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,7

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Spalten an Türen und Klappen sind schmal und gleichmäßig, die Türen schließen leicht und satt. Im Innenraum dominiert Hartplastik, das aber sauber verlegt ist. Auch die Polsterung macht einen ordentlichen Eindruck. Seiten und Enden haben schwarze Plastik-



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterepfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

einsetze zum Schutz der Karosserie bei kleinen Remplern.

- Der Motorraum ist unten offen, so kann der Motor schnell verschmutzen. Verschmutz- und auch verkratzempfindlich sind die Türausschnitte mit -schwelleren. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Es ist jetzt nur noch ein Not-Reserverad an Bord. Um es erreichen zu können, muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Das Plastik im Innenraum produziert unangenehme Gerüche. Die elektrischen Sicherungen sind schlecht zugänglich.

Sicht

Note: 3,0

Zur Seite rechts behindert die B-Säule in Kombination mit der Beifahrersitzkopfstütze den Blick nach außen. Auch die Sicht nach schräg hinten ist weniger gut, weil sich die Seitenfenster nach hinten zu verjüngen und die dahinter befindlichen Pfosten ziemlich breit sind.

- + Die Sicht nach vorn ist gut, die Front fällt ziemlich schräg ab und durch das leicht erhöhte Sitzen hat man eine gute Übersicht. Die drei kleinen Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und stören dann kaum mehr den Blick nach hinten. Rückwärts Einparken ist so leicht möglich, ohne anzuecken.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,6

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent-

und verriegeln (Einknopfsystem). Vorne wie hinten steigt man bequem ein und aus, die großen, planen Türen öffnen ziemlich weit. Auch in seitlich engen Parklücken gestaltet sich der Zustieg einfach.

- Man kann sich leicht versehentlich aussperren. Die Türaufhalter sind etwas schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

Der Kofferraum fasst magere 140 l Gepäck. Ist die Rückbank vorgeklappt, können 515 l verstaut werden (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 140 l Volumen ist gegenüber dem Vorgänger Hyundai Atos um 50 l kleiner geworden.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,7

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen, die Finger bleiben sauber. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format.
- Die Beleuchtung ist schwach. Beim Schließen der Heckklappe kann man sich durch die ungünstig angebrachte Griffmulde die Hand verletzen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mit wenig Kraft vorklappen. Unter dem Boden befinden sich Ablagefächer für kleines Gepäck.
- Um die Rückbanklehne vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen werden, Haltevorrichtungen sind vorhanden. Beim Zurückklappen können die Gurte eingeklemmt werden.

Innenraum

Note 2,9

Bedienung

Note: 3,0

- + Die Schalter und Hebel sind meist funktionell und übersichtlich angeordnet, man kommt schnell mit ihnen zurecht. Wichtige Funktionen befinden sich links und rechts in Lenksäulenhebeln, auch die Radioeinheit, die gut im Blickfeld liegt. Der große Tacho kann gut abgelesen werden. Das Lenkrad ist höhenstellbar, die Pedale sind günstig positioniert und der kleine Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Fensterheber funktionieren elektrisch, fahrerseitig mit Abwärtsautomatik.
- Die Symbole für die Heizung sind klein und die Luftverteilung ist unlogisch: um den Luftstrom nach oben zu lenken muss der Hebel nach unten gedreht werden und für Luft nach unten muss der Pfeil oben sein. Die Nebelrückleuchte schaltet sich mit Zündung und Licht aus nicht ab, die Kontrollleuchten sind kaum zu sehen. Eine

Kontrolle für das Ablendlicht fehlt. Vorne gibt es wenig Ablagen, wenn vorn rechts eine Person sitzt, lässt sich das unübersichtliche und unbeleuchtete Handschuhfach nicht mehr öffnen, weil sich die Beine knapp davor befinden. Die Fenster lassen sich nur bei eingeschalteter Zündung öffnen und schließen.



Modernes Design und eine gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den neuen i10. Die Funktionalität bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,4

Die Innenbreite ist knapp bemessen, die Kopffreiheit aber recht groß. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,3

- + Zwei Personen sitzen hinten geräumig: Es ist genügend Knie- und Kopffreiheit vorhanden.
- Drei Personen sitzen hinten sehr beengt.



Die hinteren Außenplätze bieten ausreichend Platz, der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu klein und für längere Fahrten weniger geeignet.

Komfort

Note 3,2

Federung

Note: 3,1

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt. Auf langen Bodenwellen federt es nicht unkomfortabel, bei kurzen Unebenheiten ist die Federung jedoch recht holprig. Auch ist dem kleinen Fahrzeug Stuckern nicht ganz fremd. Die Seitenneigung in Kurven ist passabel.

Sitze

Note: 2,7

Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht, bieten festen Rückenhalt, der Seitenhalt in Kurven ist auch ziemlich gut. Für Personen bis 1,70 m Größe ist die Lehne hoch genug. Der Fahrersitz ist neigungseinstellbar. Auch hinten sitzen kleinere Mitfahrer entspannt, bei allerdings harter Federung. Im Dach gibt es drei Haltegriffe.

- Die Vordersitze sind nicht höheneinstellbar.

Innengeräusch

Note: 3,0

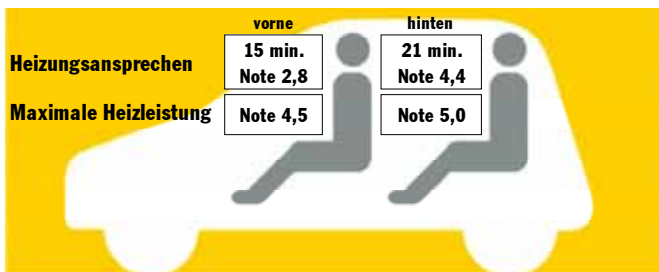
Das Geräuschverhalten des kleinen Dreizylinder-Diesels ist meist erträglich. Bei Vollgasfahrt wird der Motor aber ziemlich laut, bei hohen Geschwindigkeiten gesellen sich deutliche Windgeräusche dazu.

Heizung, Lüftung

Note: 4,1

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Eine Klimaanlage ist für 790 € zu haben.

- Die Heizung ist schwach, es dauert besonders auf den hinteren Plätzen lange, bis die Luft im Innenraum einigermaßen erwärmt ist. Die Luft lässt sich nur grob verteilen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 2,6

Fahrleistungen*

Note: 2,1

Der kleine Motor zieht aus mittleren Drehzahlen erstaunlich gut durch, braucht keine hohen Drehzahlen, um im Verkehr mitzuschwimmen zu können.

Laufkultur

Note: 3,0

Allzu kultiviert läuft der Motor nicht, man kann mit dem Laufverhalten in Anbetracht der Motorkonzeption aber zufrieden sein.

Schaltung

Note: 3,3

Die Vorwärtsgänge lassen sich weitgehend präzise schalten. Schnelles Einlegen vollzieht sich aber hakend. Das gilt auch für den Rückwärtsgang, der zudem dann kracht.

Getriebeabstufung

Note: 2,5

- + Die Getriebeabstufung erlaubt dem Motor noch ausreichend sein Temperament zu entfalten, sorgt aber auch bei Autobahngeschwindigkeit für moderate Drehzahlen.

Fahreigenschaften

Note 3,5

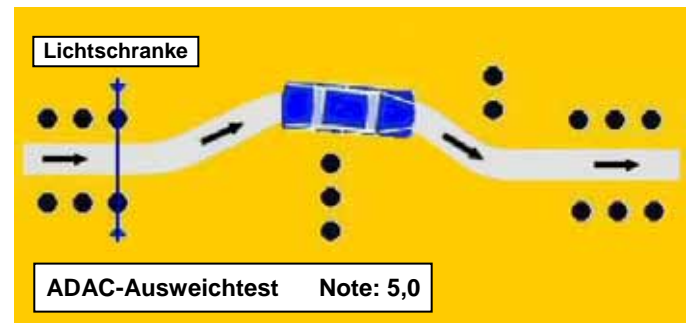
Fahrstabilität

Note: 4,1

Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend. Verwerfungen der Fahrbahnoberfläche machen gelegentlich Kurskorrekturen am Lenkrad erforderlich. Mit der Traktion der Antriebsräder hat man selten Probleme, dafür ist der Motor zu schwach. Es gibt aber weder Sperre, noch Traktionskontrolle.

- Bei heftigem Ausweichen mit der trägen Lenkung bricht erst das Heck aus, dann schleudert der Wagen. Ein elektronisches Stabili-

erungssystem, das dies verhindern könnte, ist nur gegen Aufpreis zu haben, war im Testwagen aber nicht eingebaut.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 3,7

In Kurven schiebt der i10 besonders bei Nässe schnell mit den Vorderrädern zum Kurvenaußenrand. Auch hier fehlt eine elektronische Stabilitätshilfe, die in kritischen Fahrsituationen dafür sorgen könnte, dass der Wagen nicht ins Schleudern geraten kann.

Lenkung*

Note: 3,5

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern passabel an. Sie ist aber nicht besonders zielgenau und vermittelt recht wenig Kontakt zur Fahrbahn. Beim Rangieren hilft die ziemlich leichtgängige Auslegung. Der Wendekreis ist mit rund 10 m recht groß.

Bremse

Note: 2,6

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39,5 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 4,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 5,1

- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 4,2

Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auf den vorderen Plätzen Seitenairbags. Für die Rücksitzplätze fehlen Seatbelt-Reminder, die gibt's nur vorne. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,75 m große Personen, die Abstände zu den Köpfen sind gering, sodass sie gut wirken können.

- An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halter. Mit der Verriegelungstaste verriegelte Türen lassen sich vom Innenraum aus mit dem Öffner nicht mehr aufsperrern. Vorn befinden sich im Kopfbereich vorstehende Gurtbeschläge. Seitliche Kopfairbags sind nicht erhältlich. Die Kopfstützen der Rückbank sind niedrig und zu weit weg von den Köpfen um ordentlich wirken zu können.

Kindersicherheit

Note: 3,6

Auf der Rückbank reicht der Platz für zwei Kindersitze. Für manche Babyschalen sind die Gurte zu kurz. Der Sitzplatz in der Mitte

ist weniger gut geeignet, weil das Gurtschloss und der Sitzwulst für eine sichere Befestigung ungünstig sind.

- + Leichtes Angurten der Kindersitze auf den hinteren Außensitzen, da die Schlösser fest installiert sind. Auch Isofix mit Ankerhaken sind vorhanden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- An den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,7

Verbrauch*

Note: 3,4

Die Verbräuche auf 100 km sind durchschnittlich. Innerorts 5,3 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 6,4 l Diesel. Im Schnitt errechnen sich 5,1 l Diesel.

Abgas

Note: 2,1

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.
- Die Rußpartikel gelangen ungehindert in die Umwelt, weil ein geeignetes Filtersystem fehlt.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,9

Betriebskosten

Note: 1,4

- + Was den Verbrauch angeht, liegt der 1.1 CRDi unter Dieseln nur im Mittelfeld. Bei den Kosten hingegen spielt er seinen Verbrauchsvorteil gegenüber Benzinern, sowie die nicht ganz so teuren Preise für Dieselkraftstoff aus und holt sich eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,5

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerte.

- + Hyundai gewährt eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 3,1

Dem Wagen kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden, obwohl er keinen Dieselpartikelfilter hat.

Kosten für Neuanschaffung

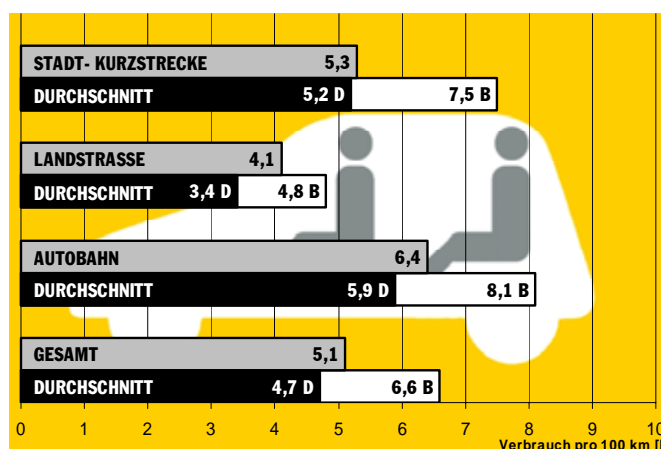
Note: 3,5

Zwar kein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau, die Kosten bei der Neuanschaffung.

Fixkosten

Note: 5,5

- Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Zudem sind die Versicherungsbeiträge durch ungünstige Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung dementsprechend teuer.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.1	1.1 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1086	3/1120
Leistung [kW(PS)]	49(67)	55(75)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	98/2800	153/1900
0-100 km/h[s]	15,6	15,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	151	163
Verbrauch pro 100 km [l]	6,0S	5,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/15	17/18/18
Steuer pro Jahr[Euro]	74	199
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	347	377
Grundpreis[Euro]	9.990	12.590

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1120 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	153 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/60R14
Reifengröße (Testwagen)	175/60R14H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10 m/10,05 m
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,3/4,1/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114 g/km/ 135 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3565 mm/1595 mm/1540 mm
Leergewicht/Zuladung	1080 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	140 l/515 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/700 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	685 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	39 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	166 Euro
Monatliche Gesamtkosten	375 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/18
Grundpreis	12.590 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	550 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur Notrad)	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	790 Euro/nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, beheizbar, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	300 Euro°
Nebelscheinwerfer (beim Händler)	Aufpreis
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)	3,1
Karosserie/Kofferraum	2,8
Verarbeitung	2,7
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	2,9
Bedienung	3,0
Raumangebot vorne*	2,4
Raumangebot hinten*	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	3,2
Federung	3,1
Sitze	2,7
Innengeräusch	3,0
Heizung, Lüftung	4,1
Motor/Antrieb	2,6
Fahrleistungen*	2,1
Laufkultur	3,0
Schaltung	3,3
Getriebeabstufung	2,5
Fahreigenschaften	3,5
Fahrstabilität	4,1
Kurvenverhalten	3,7
Lenkung*	3,5
Bremse	2,6
Sicherheit	4,3
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	5,1
Passive Sicherheit - Insassen	4,2
Kindersicherheit	3,6
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	2,7
Verbrauch*	3,4
Abgas	2,1
Wirtschaftlichkeit*	2,9
Betriebskosten*	1,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,5
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Neuanschaffung*	3,5
Fixkosten*	5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand April 2008.