



Hyundai i20 1.2 Comfort

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(57 kW / 78 PS)

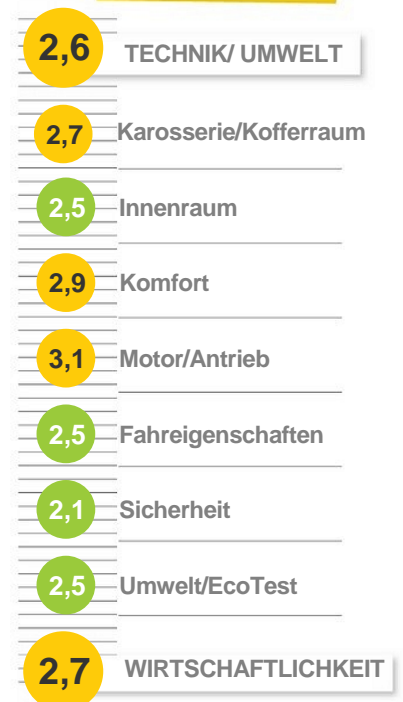
Nachfolger des Getz. Der Längenzuwachs kommt voll dem Innenraum zu Gute, der jetzt hinten mehr Beinfreiheit bietet. Aber auch der Kofferraum hat gewonnen, plus 35 Liter. Neu ist der Vier-Zylinder-Benzinmotor mit 1.248 ccm und 57 kW. Dieser hängt gut am Gas, zeigt sich drehfreudig und temperamentvoll, hat aber kein leichtes Spiel, denn das Gewicht liegt nun um ca. 200 kg höher. Das spiegelt sich im Spritkonsum wieder, denn wegen der ausgeprägten Durchzugsschwäche des Motors sind oft hohe Drehzahlen nötig. Großes Plus ist der Schleuderschutz (ESP), der jetzt jedem i20 serienmäßig zu Eigen ist. Fazit: Nicht mehr ganz so kleines Stadtauto im unauffälligen Alltagskleid, das jetzt höherem Sicherheitsdenken entspricht. In dieser Ausführung ziemlich komplett ausgestattet und für 14.230 Euro zu haben. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Chevrolet Aveo, Citroen C3, Dacia Sandero, Fiat Punto, Ford Fiesta, Honda Jazz, Mazda 2, Mitsubishi Colt, Opel Agila, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris und VW Polo

+ umfangreiche Ausstattung, inklusive Klimaanlage, Radio und Schleuderschutz ESP , laufiger Motor, recht bequemer Zustieg, viele Airbags

- Plastik düstet aus, nur Not-Reserverad, bei hohem Tempo laut, dünnes Händlernetz



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht guten Eindruck, Spalten an Türen und Klappen sind schmal und gleichmäßig, die Türen schließen leicht und satt. Im Innenraum dominiert Hartplastik, das aber meist sauber verlegt ist. Auch die Polsterung macht einen ordentlichen Eindruck.
- Der Maschinenraum ist unten offen, so kann der Motor schnell verschmutzen. Verschmutz- und auch verkratzempfindlich sind die Türausschnitte mit -schwelleren. Die Karosserie hat keine seitlichen Schutzleisten und die Stoßfänger sind lackiert und kratzempfindlich, im Vorderen befinden sich bruchgefährdet die Nebelscheinwerfer. 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 moderate Gerüche. Die elektrischen Sicherungen im Innenraum sind schlecht zugänglich.

3,3

Sicht

Die Rundumsicht ist noch passabel, wenngleich die Pfosten ganz hinten doch ziemlich breit sind und die Sicht behindern. So kann man beim Abbiegen schon mal ein anderes Auto oder einen Radfahrer übersehen. Die Übersichtlichkeit der Karosserie vorne ist mäßig, wo das Auto vorne anfängt, muss der Fahrer abschätzen.

- +** Die Sicht nach vorn ist gut, schnell sind niedrige Gegenstände auf der Straße erkannt, denn die Front fällt ziemlich schräg ab.
- Einparksensoren sind nicht erhältlich. Beheizung für die Außenspiegel kostet extra.

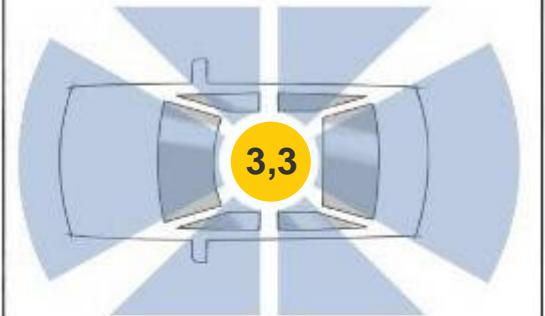
2,2

Ein-/Ausstieg

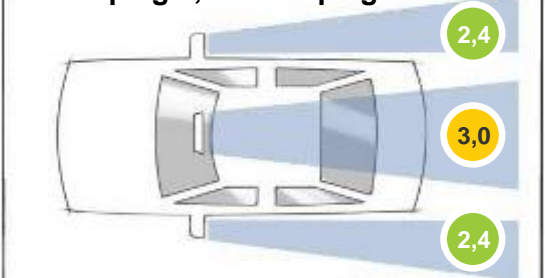
Die Zentralverriegelung lässt sich per Fernbedienung handhaben, allerdings werden die drei Tasten bei Dunkelheit zu leicht verwechselt, da sie auch unbeleuchtet sind.

- +** Vorne wie hinten steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus, die großen, gut geschnittenen Türen öffnen weit. Auch in seitlich engen Parklücken gestaltet sich der Zustieg einfach. Die Türaufhalter sind kräftig genug.

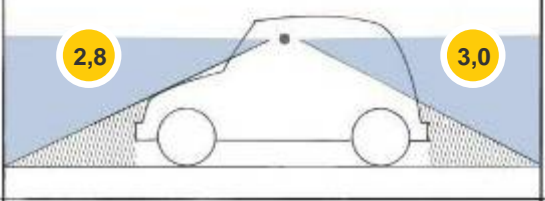
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

2,2 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 270 l Gepäck.

⊕ Ist die Rückbank vorgeklappt, können 685 l verstaut werden (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 270 l Volumen ist der Kofferraum des i20 um 35 l größer als der des Vorgängers Getz.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine ziemlich hohe Bordwand gehievt werden.

⊕ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen, die Finger bleiben sauber. Der Kofferraum hat eine große Öffnung und ein zweckmäßiges Format.

⊖ Die Beleuchtung ist schwach. Beim Schließen der Heckklappe macht man sich die Finger schmutzig, weil die Klappe trotz Innengriff von außen zugeedrückt werden muss. Wenn die Rückbank vorgeklappt ist, behindert eine Stufe. Am abstehenden, kantigen Schloss der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich den Kopf stoßen.

3,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Vorklappen ist etwas umständlich, jedoch braucht man dazu nicht viel Kraft (dabei sollten die Vordersitze nicht zu weit nach hinten gestellt sein). Nach dem senkrechten Aufstellen der Flächen müssen die Kopfstützen abgezogen werden, damit anschließend die Lehnen nach vorne geschwenkt werden können, Haltevorrichtungen gibt es keine. Beim wieder Zurückklappen der Lehnen kann es leicht passieren, dass die Gurte eingeklemmt werden.

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ 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, die Radioeinheit liegt im Blickfeld. Der große Tacho und der Drehzahlmesser können gut abgelesen werden. Auf dem gut angeordneten Display können Momentan- und Durchschnittsverbrauch abgerufen werden. Das Lenkrad ist neigungs- und weiteneinstellbar, die Pedale sind günstig positioniert und der kleine Schalthebel liegt gut zur Hand. Die vorderen Fensterheber funktionieren elektrisch, fahrerseitig auch mit Abwärtsautomatik. Für hinten kosten die elektrifizierten Heber extra. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen.



Sowohl die Bedienung als auch die Verarbeitung besitzen noch Verbesserungspotential.

– Die Symbole für die Luftverteilung sind klein, die Luftverteilung 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. Eine Kontrolle für das Abblendlicht fehlt. Vorne gibt es wenig Ablagen, hinten gibt es so gut wie keine, wenn vorn rechts eine Person sitzt, lässt sich der Handschuhfachdeckel nicht mehr öffnen, weil sich die Beine knapp davor befinden. Die Fenster lassen sich nur bei eingeschalteter Zündung öffnen und schließen. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto legen, um die Griffe erreichen zu können.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Die Innenbreite ist enorm, die Kopffreiheit auch. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

3,3 Raumangebot hinten*

+ Zwei Personen sitzen hinten geräumig: Die Kniefreiheit reicht selbst noch für gut 1,80 m große Personen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Kopffreiheit ist üppig vorhanden.

– Drei Personen sitzen hinten sehr beengt.

2,9 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk ist für Kleinwagenverhältnisse relativ ausgewogen abgestimmt und ziemlich straff. Meist kann man mit der Federung zufrieden sein, selbst auf etwas schlechteren Landstraßen. Nur bei kurzen Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen wirkt es dann doch ziemlich holperig. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in noch durchschnittlichen Grenzen.

2,9 Sitze

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 hoch angeordnete Fahrersitz lässt sich für ganz kleine Personen noch höher stellen. Auch hinten sitzen kleinere Mitfahrer entspannt, bei allerdings harter Federung. Im Dach gibt es drei Haltegriffe.

3,2 Innengeräusch

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

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist vorn passabel, hinten etwas schwächer. Besonders auf den vorderen Plätzen ist relativ rasch ein angenehmes Temperaturniveau erreicht. Die Luft lässt sich nur grob verteilen.

+ Eine Klimaanlage ist serienmäßig.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Der kleine Motor ist durchzugsschwach. Um für passable Fahrleistungen sorgen zu können, muss er beim Beschleunigen weit ausgedreht werden.

2,0 Laufkultur

+ Der Motor läuft verhältnismäßig kultiviert, fast frei von lästigen Brummfrequenzen.

3,0 Schaltung

Die Vorwärtsgänge lassen sich weitgehend präzise schalten, wenn es eilt, gelegentlich auch leicht hakend.

- Schnelles Einlegen des Rückwärtsgang verursacht lautes Krachen im Getriebe.

3,0 Getriebeabstufung

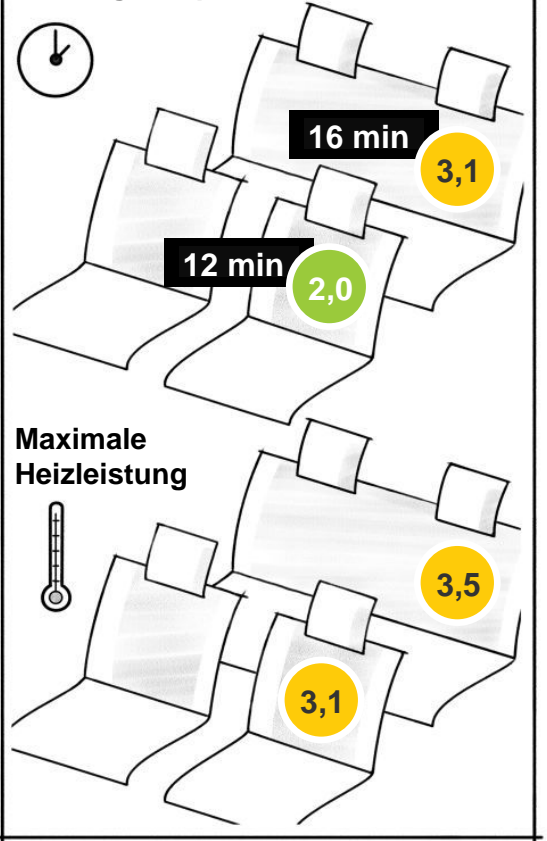
Die ersten vier Gänge sind gut abgestuft, die Anschlüsse passen, es steht immer der richtige Gang zur Verfügung. Der Drehzahlsprung zum fünften Gang ist aber zu groß. Dadurch muss man den Vierten sehr weit ausdrehen, um im Fünften wieder genug Kraft zu haben - für diese lange Auslegung ist der Motor einfach zu durchzugsschwach.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend. Verwerfungen der Fahrbahnoberfläche stören wenig, allerdings ziehen Kurskorrekturen deutliches Nachdrängen mit dem Heck nach sich, was dann für ein unsicheres Fahrgefühl sorgt. Auf weniger griffiger Straße hilft die elektronische Schlupfregelung, dass die Räder beim Beschleunigen weniger durchdrehen.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊕ ADAC-Ausweichtest: Der i20 reagiert spontan auf Lenkbefehle, fährt wie auf Schienen durch den Parcours. Von der ESP-Regelung ist wenig zu merken, so sanft sind die Eingriffe. Von Schleudern oder Ausbrechen keine Spur.

2,7 Kurvenverhalten

Der Hyundai i20 ist recht stark untersteuernd ausgelegt, was zwar ungeübten Fahrern entgegen kommt, allerdings recht niedrige Kurvengeschwindigkeiten zulässt. Das serienmäßige ESP unterstützt den Fahrer, bei zu schneller Kurvenfahrt, um nicht die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Lastwechselreaktionen sind zwar vorhanden, allerdings bleiben diese auch aufgrund des ESP unkritisch.

3,4 Lenkung*

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

2,2 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 37 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

2,1 SICHERHEIT

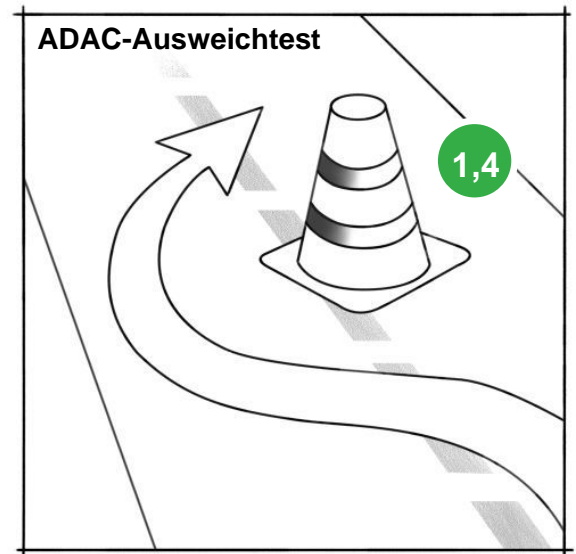
2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet.

⊖ Es fehlen Rückstrahler, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Hyundai i20 schneidet bei den Crashtest laut EuroNCAP gut ab und erreicht fünf Sterne. Es werden 88% der Punkte bei der Insassensicherheit erreicht. Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auf den vorderen Plätzen Seitenairbags sowie durchgehend seitliche Kopfairbags. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen, die Kopfstützen sind aktiv ausgelegt, wodurch sie sich bei einem Heckcrash automatisch näher zum Kopf bewegen und somit das Risiko eines Schleudertraumas verringern. Hinten sind die Kopfstützen für die vom Platzangebot möglichen Personen hoch genug.



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.

Für die vorderen Plätze sind Ansnallerinnerer vorhanden, für die hinten sitzenden kann der Ansnallstatus in einem Display abgelesen werden. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter der Bodenplatte im Kofferraum befestigt und im Bedarfsfall sehr schlecht zu erreichen.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit schneidet der Hyundai i20 beim EuroNCAP-Crash gut ab (83%). Serienmäßig ist der i20 mit Isofix und Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzen ausgestattet. Dadurch lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Aber auch mit den normalen Gurten fällt das sichere fixieren von Kindersitzen nicht schwer, die Gurtschlösser sind starr montiert und dadurch gut erreichbar, die Gurtanlenkpunkte sind optimal ausgeführt. Die Beifahrerairbags sind über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dadurch dürfen auch vorwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden.

⊖ Für drei Kindersitze ist die Innenbreite hinten zu gering, auch sind auf dem mittleren Platz die Gurtanordnung und die Sitzkontur nicht optimal. An den elektrischen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht entsichert werden.

2,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der i20 noch gute 64% der Punkte. Während der Stoßfänger und die vordere Kante der Motorhaube entschärft sind, besteht noch Verbesserungspotential im mittleren Bereich der Motorhaube und an den Seitenkanten.

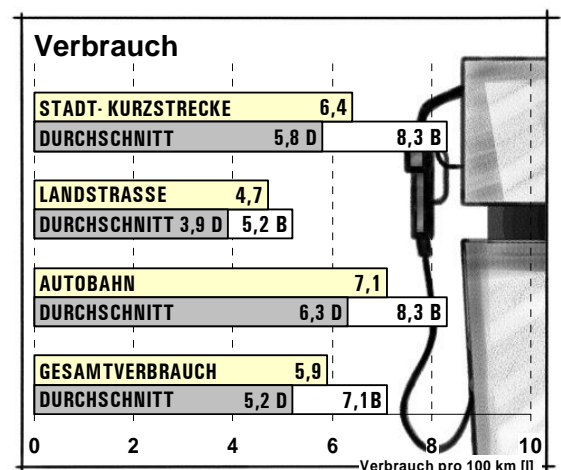
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Die Verbräuche auf 100 km liegen noch im durchschnittlichen Rahmen: innerorts 6,4 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 7,1 l Super. Im Schnitt errechnen sich 5,9 l Super.

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der i20 erhält beim Ecotest vier Sterne, errechnet aus 45 Punkten für Pollution und 25 Punkten für den CO2-Ausstoß.



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

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,7 Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der i20 muss erstmalig nach 15.000 km, dann jeweils nach 20.000 km bzw. alle 12 Monate zur Wartung. Der 1,2 l-Motor besitzt eine Steuerkette, sodass ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Hyundai spendiert laut eigener Angabe dem i20 langlebige Verschleißteile und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die kurzen, nicht mehr zeitgemäßen Wartungsabstände erhöhen die Anzahl der Werkstattbesuche. Dies zieht höhere Kosten nach sich.

2,4 Wertstabilität*

⊖ Vor allem im zunehmendem Alter kann dem i20 nur ein durchschnittlicher bis mäßiger Restwertverlauf zugestanden werden. Erhöhte Abschläge beim Verkauf sind dann einzukalkulieren.

3,0 Kosten für Anschaffung*

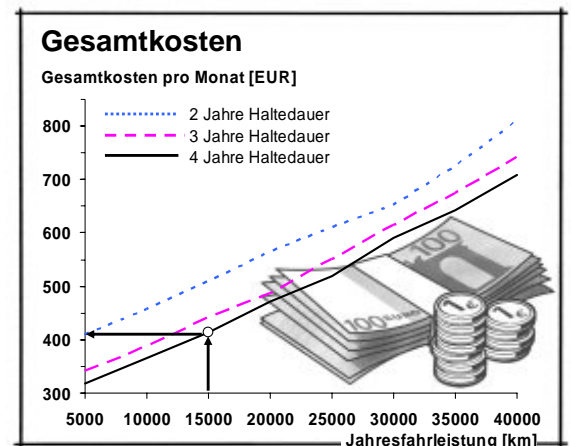
Zwar kein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau, die Kosten für die Neuanschaffung des i20.

1,4 Fixkosten*

⊕ Durchwegs günstige Typklasseneinstufungen in der Versicherung sorgen für niedrigere Beiträge und eine gute Benotung.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

In fast allen Kostensparten bewegt sich der Kleinwagen in günstigem oder höchstens durchschnittlichem Bereich, deshalb sind die monatlichen Gesamtkosten niedrig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 413 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.2 | 1.4 | 1.6 | 1.6 CRDi | 1.2 LPG |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1248 | 4/1396 | 4/1591 | 4/1582 | 4/1248 |
| Leistung [kW(PS)] | 57(78) | 74(101) | 93(126) | 85(116) | 57(78) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 119/4000 | 137/4200 | 157/4200 | 260/1900 | 119/4000 |
| 0-100 km/h[s] | 12,9 | 11,6 | 9,5 | 10,7 | 12,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 165 | 180 | 190 | 190 | 165 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 5,9 S | 6,4 S | 6,7 S | 4,9 D | 6,5 FG |
| CO2 [g/km] | 124 | 142 | 144 | 117 | 124 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 14/16/17 | 17/17/17 | 17/19/20 | 18/20/20 | 14/16/17 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 34 | 72 | 80 | 152 | 34 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 387 | 436 | 481 | 454 | 360 |
| Preis [Euro] | 12.000 | 15.030 | 17.540 | 17.990 | 14.700 |

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|-------------------------|
| 4-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro4 |
| Hubraum | 1248 ccm |
| Leistung | 57 kW (78 PS) |
| bei | 6000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 119 Nm |
| bei | 4000 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 185/60R15 |
| Reifengröße (Testwagen) | 185/60R15H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 10,8/11,15 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 165 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 12,9 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang) | 9,1 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,9 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 5,9 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 6,4/ 4,7/ 7,1 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 124g/km/ 135g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 71dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 3940/1710/1490 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1080 kg/435 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 270 l/685 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 450 kg/850 kg |
| Dachlast | 70 kg |
| Tankinhalt | 45 l |
| Reichweite | 760 km |
| Garantie | 3 Jahre |
| Rostgarantie | 10 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| ABS | Serie |
| Antriebsschlupf-Regelung | Serie |
| Automatikgetriebe | nicht erhältlich |
| Bremsassistent | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Reserverad, vollwertig | nicht erhältlich |
| Servolenkung | Serie |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |

INNEN

| | |
|--|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Audioanlage | Serie |
| Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten (Elektrik-Paket) | Serie/690 Euro |
| Isofix-Kindersicherungssystem | Serie |
| Klimaanlage/Klimaautomatik | Serie/nicht erhältlich |
| Kopfstützen hinten | Serie |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar | Serie |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Skisack/Durchladeluke | nicht erhältlich |
| Zentralverriegelung | Serie |

AUSSEN

| | |
|--|-----------------------|
| Außenspiegel, beheizbar (Elektrik-Paket) | Aufpreis |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 400 Euro ^o |
| Nebelscheinwerfer (Elektrik-Paket) | 690 Euro |
| Schiebe-Hubdach | 750 Euro |

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 121 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 42 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 60 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 189 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 412 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 14/16/17 |
| Grundpreis | 14.230 Euro |

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Hyundai i20 1.2 Comfort

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,7 | Fahreigenschaften | 2,5 |
| Verarbeitung | 2,9 | Fahrstabilität | 2,2 |
| Sicht | 3,3 | Kurvenverhalten | 2,7 |
| Ein-/Ausstieg | 2,2 | Lenkung* | 3,4 |
| Kofferraum-Volumen* | 2,2 | Bremse | 2,2 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,6 | Sicherheit | 2,1 |
| Kofferraum-Variabilität | 3,7 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,9 |
| Innenraum | 2,5 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,5 |
| Bedienung | 2,5 | Kindersicherheit | 2,3 |
| Raumangebot vorne* | 1,9 | Fußgängerschutz | 2,5 |
| Raumangebot hinten* | 3,3 | Umwelt/EcoTest | 2,5 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | Verbrauch/CO ₂ * | 3,5 |
| Komfort | 2,9 | Schadstoffe | 1,5 |
| Federung | 3,0 | | |
| Sitze | 2,9 | WIRTSCHAFTLICHKEIT | 2,7 |
| Innengeräusch | 3,2 | Betriebskosten* | 3,7 |
| Klimatisierung | 2,8 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 2,8 |
| Motor/Antrieb | 3,1 | Wertstabilität* | 2,4 |
| Fahrleistungen* | 3,7 | Kosten für Anschaffung* | 3,0 |
| Laufkultur | 2,0 | Fixkosten* | 1,4 |
| Schaltung | 3,0 | Monatliche Gesamtkosten* | 2,7 |
| Getriebeabstufung | 3,0 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest