



Hyundai i10 1.2 Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(57 kW / 78 PS)

Der Hyundai i10 ist nun mit einem 1,2 l Ottomotor erhältlich. Der 78 PS starke Vierzylinder sorgt bei weitem Ausdrehen der Gänge für flotte Fahrleistungen. Der Verbrauch fällt allerdings für ein Fahrzeug dieser Klasse zu hoch aus - 5,7 l/100 km werden beim ADAC-EcoTest ermittelt. Auch wenn der i10 in dieser Ausstattungsvariante passabel ausgestattet ist, für eine Klimaanlage und für ESP muss extra bezahlt werden. ESP sollte beim Kauf unbedingt mitbestellt werden, da nur mit der elektronischen Stabilisierungshilfe sichere Fahreigenschaften erreicht werden können. Im Innenraum findet man vorne gute Platzverhältnisse vor, selbst hinten sitzt man recht bequem. Der Kofferraum fällt dagegen mit nur 140 l recht klein aus. Immerhin kann dieser durch Klappen die Rücksitze vergrößert werden. Für den Hyundai i10 Style sind 11.590 Euro fällig, die 550 Euro Aufpreis fürs ESP sollten beim Kauf mit eingeplant werden. Für die Benzinmotoren ist zudem ein Automatikgetriebe erhältlich, welches für 1.090 Euro geordert werden kann. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Citroen C1, Daihatsu Cuore, Fiat 500, Nissan Pixo, Peugeot 107, Suzuki Alto, VW Fox

- +** vorn bequemer Zustieg, gutes Raumangebot vorne, flotte Fahrleistungen, gute Fahrstabilität (nur mit ESP), günstige Anschaffung
- bei hohem Tempo sehr laut, unpräzise Lenkung, ESP kostet Aufpreis, hoher Verbrauch, schlechte Wertstabilität



ADAC-URTEIL



2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie macht einen zufriedenstellenden Eindruck, Spalten an Türen und Klappen verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Schweißnähte an den Türen sind aber schlampig verarbeitet und zeugen nicht von besonders hoher Qualität. Im Innenraum dominiert haptisch wenig ansprechendes Hartplastik, das aber gut verarbeitet ist. Auch die Polsterung der Sitze macht einen ordentlichen Eindruck. Auf dem Dach dürfen maximal 50 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung fällt mit 440 kg recht hoch aus.

- ⊕ Die Türen und Stoßfänger sind mit unlackierten Seitenleisten versehen, welche den Lack vor kleinen Remplern und Kratzern schützen.
- ⊖ Der Motorraum ist unten offen, so kann der Motor schnell verschmutzen. Schmutz- und auch kratzempfindlich sind die Türausschnitte mit -schwelleren. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Es ist nur ein schmales Notrad an Bord, welches im Falle einer Reifenpanne für begrenzte Mobilität sorgt.

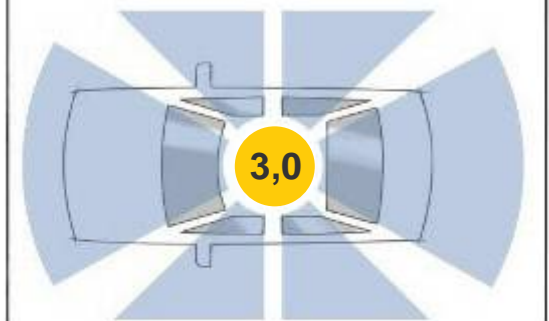
2,9

Sicht

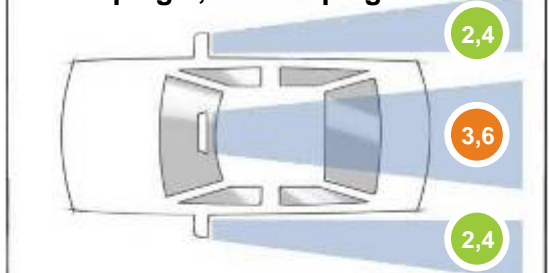
Die Rundumsicht des Hyundai i10 ist zufriedenstellend. Die vorderen Säulen sind nicht zu breit und nach hinten ist die Sicht aufgrund der versenkbaren Kopfstützen gut. Nur die breiten seitlichen Säulen und die hinteren Dachsäulen stören den Blick zur Seite und nach schräg hinten etwas. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist zufriedenstellend.

- ⊕ Die Sicht nach vorn ist gut, die Front fällt ziemlich schräg ab und durch das leicht erhöhte Sitzen hat man eine gute Übersicht.
- ⊖ Die Außenspiegel sind zwar groß, aber nicht beheizbar. Zudem fehlt ein sphärischer Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel nicht so gut erkannt werden.

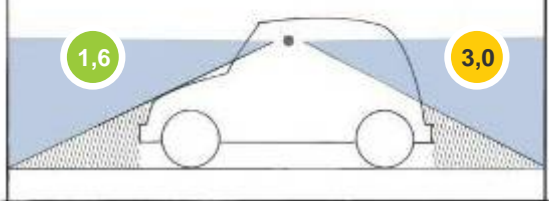
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten auch aufgrund der versenkbaren Kopfstützen noch befriedigend.

2,8

Ein-/Ausstieg

- + Das Ein- und Aussteigen vorne bereitet kaum Probleme, da sowohl die Schwellerhöhe als auch der Sitzabstand zum Schweller gut ist. Nur die etwas flach verlaufende Dachkante stört hier etwas. Auch hinten kann man gut ein- und aussteigen, da die Türen weit öffnen und für einen Kleinwagen eine große Türöffnung frei gegeben wird. Mit der praktischen Fernbedienung lassen sich die Türen öffnen und schließen. Es gibt nur eine Taste für beide Funktionen, welche zudem klein und ungünstig am Schlüssel angebracht ist. Haltegriffe gibt es für den Beifahrer und beide äußeren Fondpassagiere.
- Man kann sich sehr leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch verriegelt werden kann, wenn noch eine Tür geöffnet ist. Die Türaufhalter sind schwach ausgelegt.

2,9

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst magere 140 l Gepäck. Ist die Rückbank vorgeklappt, können immerhin 515 l verstaut werden (gemessen bis zur Fensterunterkante). Aufgrund der steilen Heckpartie kann das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen werden.



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

2,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, die Finger bleiben sauber. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format und ist aufgrund der geringen Tiefe gut zugänglich. Die gute Höhe der äußeren Bordwand ermöglicht einfaches Beladen, innen stört aber eine Ladekante von knapp 10 cm. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis 1,80 m stehen, ohne sich den Kopf anzuschlagen.

- Die Beleuchtung ist schwach. Beim Schließen der Heckklappe (sehr starke Aufhaltefeder) kann man sich durch die ungünstig angebrachte Griffmulde die Hand verletzen.

2,6

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt und lässt sich mit wenig Kraft vorklappen. Um die Rückbanklehne vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen werden, Haltevorrichtungen sind aber vorhanden. Beim Zurückklappen werden leicht die Gurte eingeklemmt.

- + In der Ausstattungsvariante "Style" findet man unter dem Kofferraumboden eine Reihe an praktischen Ablagemöglichkeiten für kleine Utensilien.

Der Hyundai i10 bietet in der Ausstattungsvariante Style wenigstens die wichtigsten Extras für eine angenehme Bedienung. So sind im Gegensatz zur Basisausstattung elektrische Fensterheber, Drehzahlmesser und Ablagefächer vorhanden. Aufgrund der wenigen Schalter lässt sich das Fahrzeug mit geringem Gewöhnungsaufwand bedienen, auch wenn die Ergonomie nicht immer optimal ist. Das Lenkrad besitzt nur in einem kleinen Bereich eine Höheneinstellung, Pedale und Schalthebel sind dagegen gut angeordnet. Die Wischer besitzen eine Intervallschaltung (nicht einstellbar) und zwei Wischgeschwindigkeiten. Die Bedieneinheit für die Heizungsregelung liegt in zufriedenstellender Höhe. Die Symbole für die Heizung sind aber klein und für 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. Das hoch angesetzte Radio liegt gut im Blickfeld des Fahrers und kann einfach bedient werden. Trotz serienmäßiger sechs Lautsprecher wird bei lauter Musik wenig Hörgenuss vermittelt. Die Instrumente sind klar gezeichnet, aufgrund der unterschiedlichen Farbe (Tacho weiß, rest grau) aber nicht optimal ablesbar, zudem sorgt die grüne Beleuchtung für wenig Kontrast. Die Fensterheber sind elektrisch, allerdings besitzt nur das Fahrerfenster eine Abwärtsautomatik. Die Lehneinstellung der Vordersitze ist grobrastig, dadurch fällt es schwer die Lehne optimal einzustellen. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird dies dem Fahrer über eine Warnleuchte angezeigt. In dieser Ausstattungsvariante sind genügend Ablagen vorhanden, so gibt es unter dem Beifahrersitz eine Ablagebox und Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze.



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

⊖ Die Nebelrückleuchte schaltet sich mit Zündung und Licht ausschalten nicht ab, sie ist somit beim Neustart wieder aktiv; die Kontrollleuchte dafür ist kaum zu sehen. Eine Kontrolle für das Abblendlicht fehlt. Es fehlt ein Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken). Wenn vorn rechts eine Person sitzt, lässt sich die Klappe des unübersichtlichen und unbeleuchteten Handschuhfachs nicht mehr öffnen, weil sich die Beine knapp davor befinden. Die Innenraumbeleuchtung ist nur spärlich - lediglich eine zentrale Lampe vorne erhellt den Innenraum. Die Außenspiegel haben nachgiebige Hebel zum Einstellen, den rechten Einsteller kann man nur vom Beifahrersitz aus erreichen.

Das Platzangebot vorne reicht für Personen bis 1,85 m Körpergröße, die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen.

⊕ Das subjektive Raumgefühl fällt recht großzügig aus.

3,0 Raumangebot hinten*

Die Beinfreiheit hinten reicht für Personen bis 1,80 m (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Dank der großzügigen Innenbreite fällt das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend aus.

➖ Zu dritt sitzt man hinten sehr beengt.



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

3,1 KOMFORT

3,0 Federung

Die Fahrwerk zeigt sich ausgewogen abgestimmt, die Tendenz geht in Richtung straff. Lange Bodenwellen werden gut abgefedert, nur bei kurzen Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen wirkt das Fahrwerk ziemlich holprig. Auch Einzelhindernisse dringen deutlich und auch leicht polternd in den Innenraum. Die Seitenneigung in Kurven ist noch zufriedenstellend gering.

3,0 Sitze

Der Fahrersitz besitzt in dieser Ausstattungsvariante eine Höheneinstellung. Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht, bieten festen Rückenhalt, der Seitenhalt in Kurven ist auch ausreichend. Für Personen bis 1,70 m Größe ist die Lehne hoch genug. Auch hinten sitzen kleinere Mitfahrer entspannt, bei allerdings ebenfalls straffer Federung. Mitfahrer bis ca. 1,70 m Größe haben genügend Unterstützung für die Oberschenkel.

➖ Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar. Der Fahrer lehnt mit seinem rechten Bein an der harten Kante der Mittelkonsole.

4,5 Innengeräusch

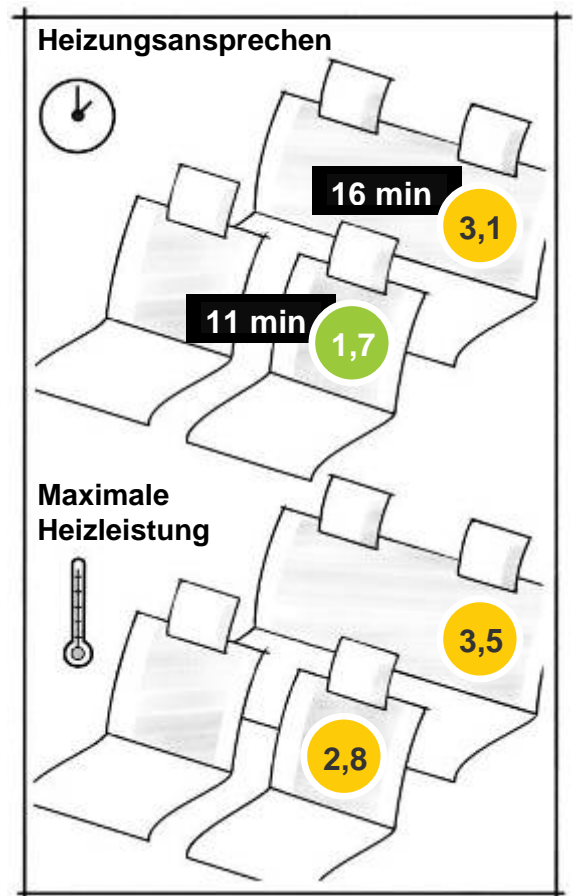
➖ Das Fahrgeräusch ist bereits bei 130 km/h sehr hoch, der Motor laut. Bei noch höherem Autobahntempo wird eine Unterhaltung im Innenraum sehr schwierig. Auch die Windgeräusche sind nicht gerade niedrig.

3,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Beim Benziner ist die Heizung zumindest vorne kräftig, sie erwärmt den Innenraum bereits nach kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten ist die Heizleistung durchschnittlich. Eine manuelle Klimaanlage ist gegen Aufpreis erhältlich.

➖ Die Luftverteilung ist nur grob einstellbar.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,9 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 78 PS starken Vierzylinders sind für einen Kleinwagen recht gut, zumindest solange der Motor weit ausgedreht wird. Die Elastizität ist auch aufgrund des geringen Drehmoments eher mäßig. Speziell im fünften Gang zeigt sich das Fahrzeug durchzugsschwach.

2,0 Laufkultur

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

3,7 Schaltung

Die Vorwärtsgänge lassen sich weitgehend präzise schalten. Bei schnellen Schaltvorgängen hakt das Getriebe leicht. Die Schaltwege sind zufriedenstellend.

⊖ Schnelles Einlegen des Rückwärtsgangs kann lautes Krachen im Getriebe verursachen.

3,3 Getriebeabstufung

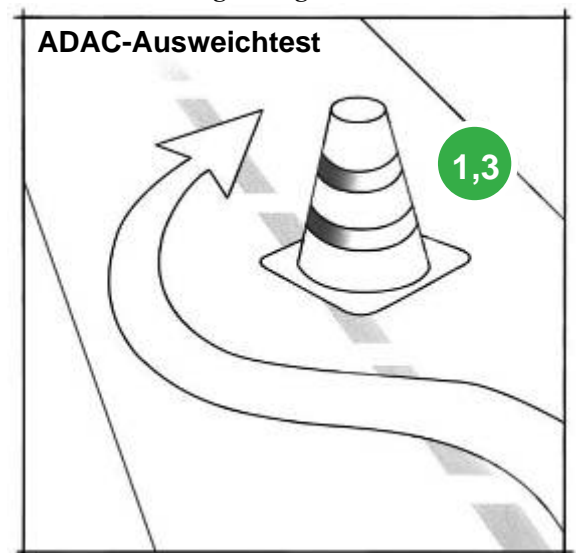
Die ersten vier Gänge sind gut abgestuft, die Anschlüsse passen, es steht immer der richtige Gang zur Verfügung. Der Drehzahlsprung zum fünften Gang ist aber zu groß. Dadurch muss man den Vierten weit ausdrehen, um im Fünften wieder genug Kraft zu haben - für diese lange Auslegung ist der Motor einfach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

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend, Korrekturen am Lenkrad ziehen deutliches Wanken der Karosserie nach sich, was einem sicheren Fahrgefühl nicht gerade förderlich ist.

⊕ Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Hyundai i10 ein sehr sicheres Fahrverhalten. Das Fahrzeug durchfährt leicht untersteuernd den Parcours, Schleudern wird durch das im Testwagen verbaute aufpreispflichtige ESP zuverlässig verhindert. Die elektronische Traktionskontrolle (im ESP enthalten) sorgt für schlupffreien Vortrieb auch bei rutschiger Fahrbahn.



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.

2,1

Kurvenverhalten

⊕ Mit aufpreispflichtigem ESP zeigt der Hyundai ein gutes Kurvenverhalten. Das leichte Untersteuern in schnell durchfahrenen Kurven kommt auch unerfahrenen Fahrern zugute, das ESP greift hier rechtzeitig ein und unterstützt den Fahrer zuverlässig. Auch Lastwechselreaktionen werden durch das ESP gut abgemildert.

3,4

Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern etwas verzögert an. Sie ist unpräzise und vermittelt recht wenig Kontakt zur Fahrbahn. Beim Rangieren auf kleinem Raum hilft die ziemlich leichtgängige Auslegung der Lenkung. Der Wendekreis ist mit rund 10 m recht groß für diese Fahrzeugklasse.

3,0

Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

3,2

SICHERHEIT

4,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

ESP inklusive einem Bremsassistenten ist nur gegen Aufpreis erhältlich. Beim Kauf sollte dieses System unbedingt mitbestellt werden.

⊖ 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.

3,3

Passive Sicherheit - Insassen

Der Hyundai i10 zeigt insbesondere beim Fronterash deutliche Schwächen. Die Sicherheitsausstattung besteht aus Frontairbags, Seitenairbags (nur beim Modell Style) sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Einen Vorhangairbag gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Mit insgesamt 26 Punkten beim EuroNCAP-Crash (Fronterash: 10; Seitencrash: 15; Gurtwarner nur für den Fahrer: 1) wird der 4. Stern für die Insassensicherheit nur knapp erreicht. Beim Fronterash bleibt die Insassenzelle zwar stabil, aber die Belastungen bei beiden Frontinsassen sind erhöht. Insbesondere die Brusteingdrückung beim Fahrer zeigt hohe Werte. Zusätzlich erhöhen harte Strukturen im gesamten Armaturenbrett das Verletzungsrisiko für Fahrer und Beifahrer. Lediglich 10 von max. 16 Punkten werden erreicht. Beim Seitencrash ist das Verletzungsrisiko deutlich geringer. Ein Pfahlaufpralltest wurde nicht durchgeführt, da kein seitlicher Kopfschutz angeboten wird. 15 von max. 18 Punkten werden erreicht. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,80 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. Vorn befinden sich im Kopfbereich vorstehende Gurtbeschläge. Die Kopfstützen der Rückbank sind niedrig (höchstens für 1,55 m große Personen) und liegen zu weit entfernt von den Köpfen, um ordentlich wirken zu können. Für diese Plätze gibt es zudem keine akustischen oder optischen Gurt-Erinnerer.

2,5 Kindersicherheit

Auf der Rückbank reicht der Platz für zwei Kindersitze. Für manche Babyschalen sind die Gurte zu kurz. Der Sitzplatz in der Mitte ist für den Kindertransport nicht geeignet, da das Gurtschloss und der Sitzwulst für eine sichere Befestigung ungünstig sind.

⊕ Leichtes Ansurten 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 montiert werden. Laut EuroNCAP erreicht der Hyundai i10 bei der Kindersicherheit noch gute 37 von 49 Punkten und damit vier Sterne. Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" (mit drittem Verankerungspunkt "top tether"). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt noch gut, aber die Brustbelastungen beim kleineren Dummy sind leicht erhöht. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind unzureichend.

⊖ Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

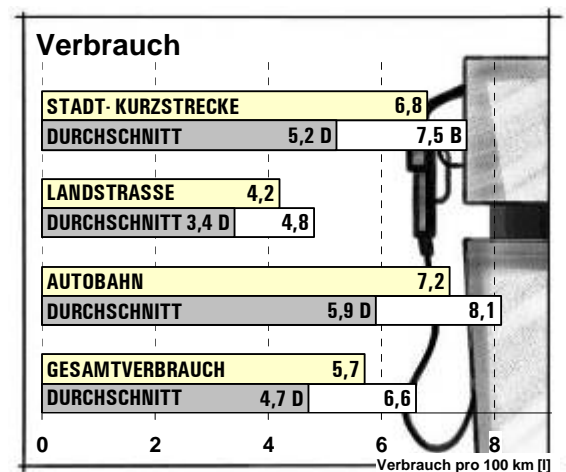
2,7 Fußgängerschutz

Entschärft ist der gesamte Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Die Vorderkante und die Flanken der Haube sind aber noch zu aggressiv. Ergebnis: 21 von max. 36 Punkten und damit drei von vier Sterne.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

⊖ Der Verbrauch des Hyundai i10 1,2 fällt für einen Kleinwagen hoch aus. Im Schnitt benötigt das Fahrzeug 5,7 l auf 100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 130 g/km erreicht der i10 im Kapitel CO₂ des ADAC-EcoTest nur 17 von 50 möglichen Punkten. Während sich das Fahrzeug auf der Landstraße noch recht sparsam zeigt (4,2 l/100 km), steigt im Stadtbetrieb der Verbrauch auf 6,8 l und im Autobahnbetrieb sogar auf 7,2 l pro 100 km an.



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

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Dadurch werden gute 48 von 50 Punkten beim EcoTest erreicht. Insgesamt verpasst das Fahrzeug aber mit 65 Punkten die vier Sterne doch recht deutlich.

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,4 Betriebskosten*

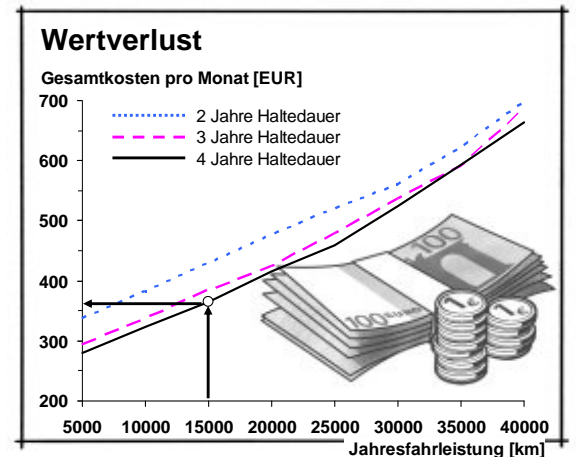
⊖ Die Betriebskosten, welche sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, fallen hoch aus.

2,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der i10 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 i10 eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 364 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,0 Wertstabilität*

⊖ Dem kleinen Koreaner kann während des Berechnungszeitraumes eine nur schlechte Wertstabilität vorausgesagt werden.

3,0 Kosten für Anschaffung*

Die Kosten für die Neuanschaffung bewegen sich mit 11.590 Euro noch im Rahmen. Es sollte allerdings bedacht werden, dass noch 550 Euro für das dringend empfohlene ESP und 890 Euro für eine Klimaanlage investiert werden sollten.

2,1

Fixkosten*

Die Typenklasseneinstufungen der Versicherungen bewegen sich durchweg auf akzeptablem Niveau.

⊕ Die Steuern für den Hyundai i10 1,2 fallen dagegen sehr gering aus. Lediglich 26 Euro werden im Jahr fällig.

3,1

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich im Klassendurchschnitt. Vor allem die Betriebskosten treiben die absoluten Kosten in die Höhe.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.1	1.2	1.1 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1086	4/1248	3/1120
Leistung [kW(PS)]	49(67)	57(78)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	98/2800	118/4000	153/1900
0-100 km/h[s]	15,6	12,8	15,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	151	164	163
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,6 S	5,7 S	5,1 D
CO2 [g/km]	119	119	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/15	14/15/15	17/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	22	26	128
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	353	359	385
Preis [Euro]	9.990	10.590	12.790

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, 5L
Hubraum	1248 ccm
Leistung	57 kW (78 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	118 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/60R14
Reifengröße (Testwagen)	165/60R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10 m
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/ 4,2/ 7,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km/ 130g/km
Innengeräusch 130km/h	76dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3565/1595/1540 mm
Leergewicht/Zuladung	975 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	140 l/515 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	610 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	56 Euro
Monatlicher Wertverlust	164 Euro
Monatliche Gesamtkosten	364 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/15
Grundpreis	11.590 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 i10 1.2 Style

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.090 Euro
Bremsassistent(nur mit ESP)	550 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	550 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	890 Euro ^o
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	330 Euro ^o
Leichtmetallfelgen	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	3,4
Kofferraum-Volumen*	2,9	Bremse	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{4,0}	4,0
Innenraum	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,3
Bedienung	3,2	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot vorne*	2,4	Fußgängerschutz	2,7
Raumangebot hinten*	3,0	Umwelt/EcoTest	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,3
Komfort	3,1	Schadstoffe	1,2
Federung	3,0		
Sitze	3,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,2
Innengeräusch	4,5	Betriebskosten*	4,4
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,1
Motor/Antrieb	2,9	Wertstabilität*	5,0
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	3,0
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,1
Schaltung	3,7	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte Klassenbezogen

ADAC autotest