



## Hyundai i20 1.6 CRDi Style (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(85 kW / 116 PS)

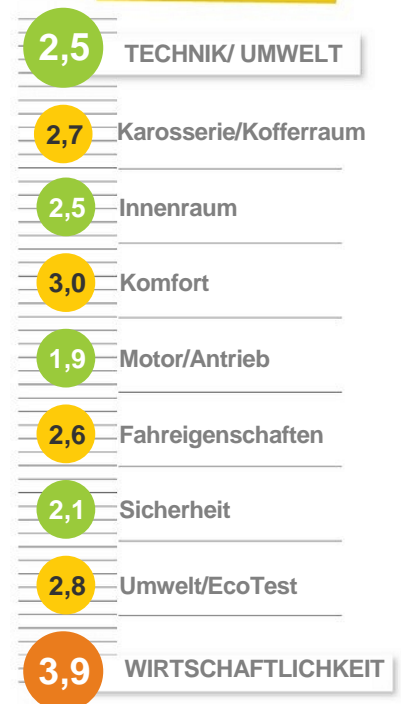
**D**er Hyundai i20 bietet ein gutes Raumangebot für die vorderen Passagiere, das Ein- und Aussteigen fällt recht leicht. Auch die Größe des Kofferraums gibt keinen Anlass zur Kritik. Die Bedienung des kleinen Koreaners fällt nach kurzer Eingewöhnungszeit leicht. Einige Ausstattungsdetails, wie z.B. Xenonscheinwerfer, werden beim i20 nicht angeboten, das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nicht besonders gut aus. Der leistungsstarke Dieselmotor hat leichtes Spiel mit dem rund 1,2 t schweren Fahrzeug. Dank des gut abgestuften Sechsgang-Getriebes werden gute Fahrleistungen erzielt, ohne dass die Drehzahlen zu hoch wären. Ein Automatikgetriebe ist nicht lieferbar (nur für Benziner). Dank serienmäßigem ESP und guten Crashtestergebnissen gibt es an der Sicherheit nichts auszusetzen. Insgesamt ein solides Fahrzeug zu einem recht hohen Preis von 17.990 Euro. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** Chevrolet Aveo, Fiat Punto, Ford Fiesta, Honda Jazz, Mazda 2, Mitsubishi Colt, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo

**+** bequemer Ein- und Aussteigen, recht großer Kofferraum, gutes Raumangebot vorne, sehr gute Fahrleistungen, gute Sicherheit

**-** schlechtes Abblendlicht, kein Einklemmschutz an hinteren Fensterhebern, sehr hohe Fixkosten, recht komplizierter Klappmechanismus der Rücksitze



### ADAC-URTEIL



2,7

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

### Verarbeitung

Der Hyundai i20 ist mit einem im Kofferraum untergebrachten Notrad ausgestattet. Hier befinden sich auch ein Wagenheber sowie ein Radmutternschlüssel. Auf dem Dach dürfen bis zu 70 kg transportiert werden.

**+** 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, welches aber sauber verarbeitet ist. Auch die Polsterung macht einen ordentlichen Eindruck. Die maximale Zuladung fällt mit 430 kg großzügig aus.

**-** Der Motorraum ist von unten völlig unverkleidet, so kann er schnell verschmutzen. Verschmutz- und auch verkratzempfindlich sind die Türausschnitte mit -schwelleren. Die Karosserie und die lackierten Stoßfänger ungeschützt, es fehlen Leisten gegen kleine Parkrempler. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen.

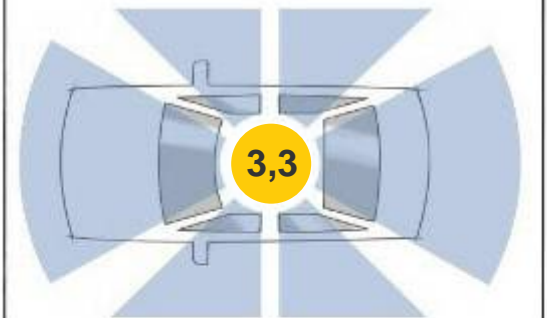
3,3

### Sicht

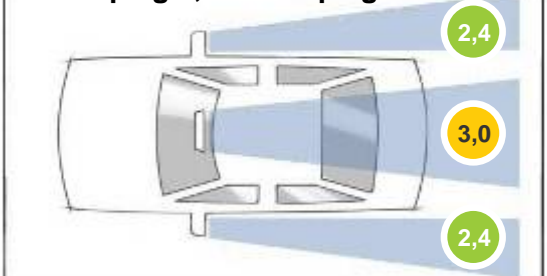
Die Rundumsicht ist noch passabel, wenngleich die Pfosten ganz hinten doch ziemlich breit sind und die Sicht behindern. So kann man beim Abbiegen schon mal ein anderes Auto oder einen Radfahrer übersehen. Während die Karosserie nach hinten sehr übersichtlich ist, lässt sich die Front aufgrund der abfallenden Motorhaube nur erahnen. Die abfallende Motorhaube hat aber zur Folge, dass Hindernisse vor dem Fahrzeug recht gut erkannt werden. Auch hinten sind Hindernisse befriedigend erkennbar. Der Innenspiegel gibt dank teilweise versenkbarer Kopfstützen ein akzeptables Sichtfeld wieder. Die Außenspiegel sind groß, es fehlt aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel schlechter erkannt werden. Die Außenspiegel sind beheiz- und sogar elektrisch anklappbar (nur in der Ausstattung Style Serie).

**-** Die Halogenscheinwerfer mit nicht mehr ganz aktuellen H4-Birnen leuchten die Fahrbahn nicht besonders homogen aus - auch die Reichweite des Abblendlichts ist nicht besonders gut. Leider sind keine Xenonscheinwerfer erhältlich. Einparksensoren sind ebenso nicht verfügbar.

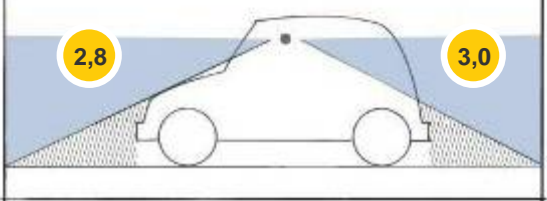
#### Rundumsicht



#### 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.



Breite Dachsäulen schränken sie Sicht nach schräg hinten doch recht stark ein.

---

2,2

## Ein-/Ausstieg

⊕ 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. Die Zentralverriegelung lässt sich per Fernbedienung handhaben, allerdings werden die drei Tasten bei Dunkelheit leicht verwechselt. Haltegriffe sind für alle außersitzenden Insassen außer für den Fahrer vorhanden.

---

2,2

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst 270 l Gepäck.

⊕ Ist die Rückbank vorgeklappt, können 685 l verstaut werden (gemessen bis zur Fensterunterkante). Aufgrund der fast senkrechten Heckpartie kann das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen werden.



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 leicht öffnen, die Finger bleiben sauber. Der Kofferraum hat eine große Öffnung und ein zweckmäßiges Format.

⊖ Die Beleuchtung ist schwach. Wenn die Rückbank vorgeklappt ist, behindert eine Stufe.

---

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.

⊖ Es fehlen Ablagen für kleines Gepäck (nur kleines Fach unter Kofferraummatte). Immerhin gibt es ein praktisches Netz, welches an den stabilen Haken im Kofferraum eingehängt werden kann.

2,5

## INNENRAUM

2,6

### Bedienung

⊕ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad, der gut erreichbare Schalthebel und die gut angeordneten Pedale geben keinen Anlass zur Kritik. Das Fahrzeug lässt sich schon nach kurzer Eingewöhnungszeit gut bedienen, da die Schalter größtenteils ergonomisch angeordnet sind. Der große Tacho und der Drehzahlmesser können gut abgelesen werden, lediglich nachts stört die rote Tachobeleuchtung etwas, da der Kontrast nicht optimal ist. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird), leider gibt es nur fahrerseitig eine Auf-/Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen. Das Radio liegt in guter Höhe, erfordert allerdings aufgrund der vielen gleichförmigen Tasten etwas Eingewöhnung - in dieser Ausstattungsvariante kann das Radio auch praktisch über Lenkradtasten bedient werden. Die serienmäßige Klimaautomatik (nur in Ausstattung Style lieferbar) kann mit den großen Drehreglern einfach bedient werden, die Bedieneinheit befindet sich aber etwas zu weit unten, dadurch muss der Fahrer den Blick von der Straße wenden, um hier Einstellungen vorzunehmen. Vorne gibt es einige kleinere Ablagen, es fehlen aber Halter für Wasserflaschen, auch hinten fallen die Ablagemöglichkeiten nur spärlich aus. Das Handschuhfach ist recht groß, allerdings ist es nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Der gut bedienbare Bordcomputer ist Serie.

⊖ Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto legen, um die Griffe erreichen zu können. Es gibt keinen praktischen Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken). Die Innenraumbeleuchtung ist recht schwach, es gibt insgesamt nur zwei Leuchten für vorne und hinten (keine Leseleuchten). Leider sind weder ein Licht- und Regensensor noch ein Tempomat lieferbar.



**Sowohl die Bedienung als auch die Verarbeitung sind ordentlich, besitzen jedoch noch Verbesserungspotential.**

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. Das subjektive Raumangebot fällt gut aus.

3,2

### 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. Die Innenbreite fällt auch hinten großzügig aus.

⊖ Drei Personen sitzen hinten sehr beengt.



**Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.**

## 3,0 KOMFORT

### 3,0 Federung

Das Fahrwerk ist für Kleinwagenverhältnisse relativ ausgewogen abgestimmt. Bei kurzen Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen zeigt es sich etwas holperig. Bei voll beladenem Fahrzeug nimmt dies aber etwas ab. Die Seitenneigung in Kurven zeigt sich durchschnittlich.

### 2,9 Sitze

Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten festen Rückenhalt. Der Seitenhalt bei schnell durchfahrenen Kurven ist zufriedenstellend. Für Personen bis 1,70 m Größe ist die Lehne hoch genug. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen. Die hinteren Sitze bieten recht wenig Seitenhalt und sind wenig konturiert. Die Sitzflächen bieten aber gute Oberschenkelunterstützung, wodurch auch lange Fahrten entspannt bewältigt werden können. Die Sitzpolster auf der Rückbank sind recht hart gefedert.

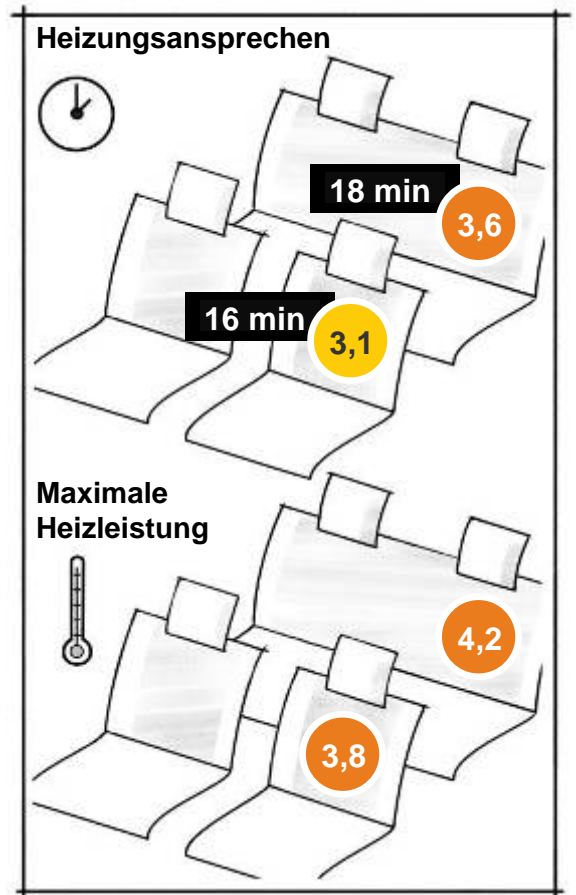
⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar.

### 3,2 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist durchschnittlich, weder Wind- noch Motorgeräusche dringen besonders laut in den Innenraum. Fährt man allerdings schneller, nehmen die Windgeräusche deutlich zu, auch der Motor zeigt sich speziell beim Kaltstart oder bei höheren Drehzahlen akustisch präsent.

### 3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Der 1,6 l Dieselmotor produziert genügend Abwärme, um den Innenraum noch in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperaturen zu erwärmen. Die maximale Heizleistung ist dagegen besonders auf den hinteren Plätzen eher mau. Mit der serienmäßigen Klimaautomatik (nur in der Ausstattungsvariante Style lieferbar) kann die gewünschte Innenraumtemperatur gut eingestellt werden. Die Luftverteilung kann dagegen nur grob justiert werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9

## MOTOR/ANTRIEB

1,4

### Fahrleistungen\*

⊕ Der 116 PS starke Dieselmotor mit moderner Common-Rail-Direkteinspritzung hat mit dem lediglich 1,2 t schweren i20 leichtes Spiel. Überholvorgänge können spielend absolviert werden, dank des starken Drehmoments von 260 Nm zeigt sich der 1,6 CRDi selbst bei niedrigen Drehzahlen sehr elastisch. Selbst im sechsten Gang zieht das Fahrzeug problemlos an.

2,3

### Laufkultur

⊕ Das Triebwerk zeigt nur bei niedrigen Drehzahlen recht brummig. Bei Drehzahlen überhalb von 1.500 1/min läuft er weitgehend kultiviert und vibrationsarm. Nur beim Kaltstart läuft der Motor sehr rau und unkultiviert.

2,4

### Schaltung

⊕ Die Gänge sind recht gut geführt, wodurch sich Gangwechsel präzise durchführen lassen. Die Schaltwege könnten aber etwas kürzer sein. Beim Einlegen des ersten Gang sollte das Fahrzeug stehen, da dieser sonst nur schwer einzulegen ist.

⊖ Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte das Auto stehen, sonst kracht es im Getriebe.

1,3

### Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge sind sehr gut gespreizt und passen gut zum drehmomentstarken Motor. Der sechste Gang ist lang genug ausgelegt, um die Drehzahlen auch bei Autobahnfahrt angenehm niedrig zu halten.

2,6

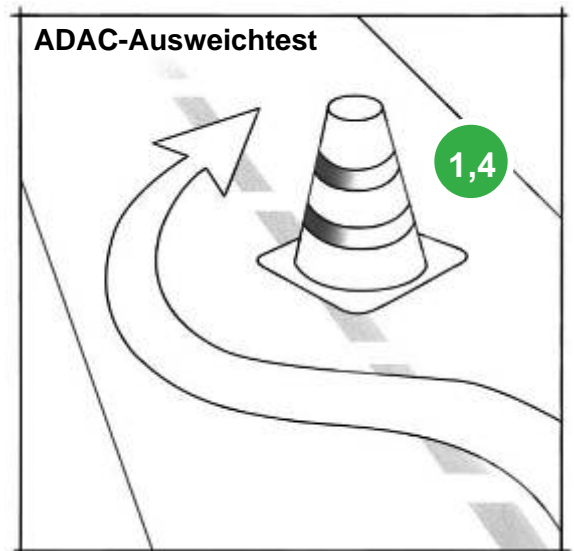
## FAHREIGENSCHAFTEN

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.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

⊕ 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.

---

## 3,3 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 11 m recht groß.

---

## 2,4 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37,5 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. Für die vorderen Plätze sind Anschnallerinnerer vorhanden, für die hinten sitzenden kann der Anschnallstatus 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.

## 2,4 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.

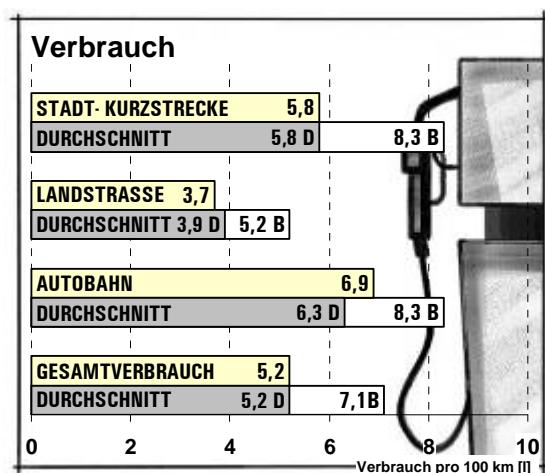
## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2\*

Ein lediglich mittelmäßiges Ergebnis erzielt der i20 1,6 CRDi beim Verbrauch. Mit durchschnittlich 5,2 l/100 km und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 137 g/km werden beim EcoTest 24 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Niedrig fällt der Verbrauch in der Stadt (5,8 l/100 km) und vor allem außerorts (3,7 l/100 km) aus, auf der Autobahn liegt der Verbrauch mit 6,9 l/100 km aber auf recht hohem Niveau.

### 2,0 Schadstoffe

- ⊕ Der Schadstoffausstoß fällt dank des serienmäßigen Rußpartikelfilters niedrig aus. Es werden 40 Punkte erreicht. Insgesamt kommt der i20 1,6 CRDi aber nicht über 64 Punkte hinaus, das sind drei von fünf Sterne beim EcoTest.



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



## 3,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,3 Betriebskosten\*

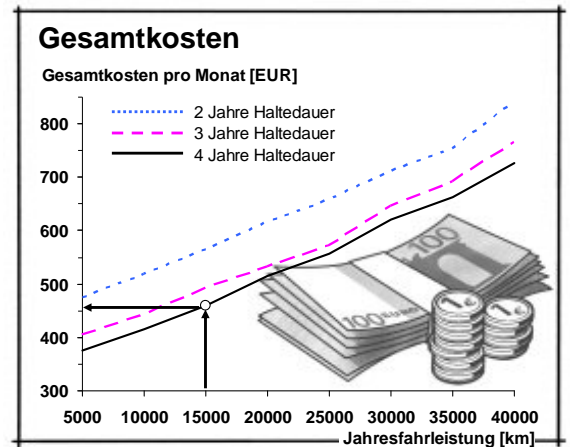
+ Trotz des nur durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs, fallen die Betriebskosten aufgrund des günstigeren Diesels noch niedrig aus.

### 3,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der i10 muss erstmalig nach 20.000 km oder spätestens nach 12 Monaten zur Wartung. Anschließend erst nach 40.000 km oder 24 Monaten und danach alle 20.000 km oder nach 12 Monaten. Der 1,6 Liter Diesel 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 458 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 2,4 Wertstabilität\*

+ Dem i20 mit Dieselmotor kann auch dank kompletter Sicherheitsausstattung ein recht guter Restwertverlauf prognostiziert werden.

### 4,3 Kosten für Anschaffung\*

- Teuer zeigt er sich aber in der Anschaffung. In der Spirit Ausstattung müssen knapp 18.000 Euro berappt werden. Das ist auch für einen recht gut ausgestatteten Kleinwagen mit Dieselmotor recht viel.

### 5,4 Fixkosten\*

- Der Dieselmotor zieht 152 Euro Steuern pro Jahr nach sich. Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung.

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Kosten fallen aufgrund der hohen Fixkosten und dem nicht gerade günstigen Anschaffungspreis recht hoch aus.

| DIE MOTORVARIANTEN<br>in der preisgünstigsten Modellversion |          |          |          |          |
|---|----------|----------|----------|----------|
| TYP   | 1.2      | 1.4      | 1.6      | 1.6 CRDi |
| Aufbau/Türen  | SR/5     | SR/5     | SR/5     | SR/5     |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                                      | 4/1248   | 4/1396   | 4/1591   | 4/1582   |
| Leistung [kW(PS)]   | 57(78)   | 74(101)  | 93(126)  | 85(116)  |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min                               | 119/4000 | 137/4200 | 157/4200 | 260/1900 |
| 0-100 km/h[s]   | 12,9     | 11,6     | 9,5      | 10,7     |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]                                | 165      | 180      | 190      | 190      |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]                               | 5,9 S    | 6,4 S    | 6,7 S    | 5,2 D    |
| CO2 [g/km]  | 124      | 142      | 144      | 117      |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK                               | 14/16/17 | 17/17/17 | 17/19/20 | 18/20/20 |
| Steuer pro Jahr [Euro]                                      | 34       | 72       | 80       | 152      |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]                              | 387      | 436      | 481      | 458      |
| Preis [Euro]  | 12.000   | 15.030   | 17.540   | 17.990   |

|                 |                        |                   |                  |
|-----------------|------------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau          |                        | Versicherung      | Kraftstoff       |
| ST = Stufenheck | KT = Kleintransporter  | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | TR = Transporter       | VK = Vollkasko    | S = Superbenzin  |
| CP = Coupe      | GR = Großraumlimousine | TK = Teilkasko    | SP = SuperPlus   |
| C = Cabriolet   | BU = Bus               |                   | D = Diesel       |
| RO = Roadster   | GE = Geländewagen      |                   | FG = Flüssiggas  |
| KB = Kombi      | PK = Pick-Up           |                   | G = Erdgas       |

## DATEN UND MESSWERTE

|  |                              |
|--|------------------------------|
| 4-Zylinder Diesel                              | Schadstoffklasse Euro4, 5L   |
| Hubraum  | 1582 ccm                     |
| Leistung                                       | 85 kW (116 PS)               |
| bei  | 4000 U/min                   |
| Maximales Drehmoment                           | 260 Nm                       |
| bei  | 1900 U/min                   |
| Kraftübertragung                               | Frontantrieb                 |
| Getriebe                                       | 6-Gang-Schaltgetriebe        |
| Reifengröße (Serie)                            | 185/60R15                    |
| Reifengröße (Testwagen)                        | <b>195/50R16H</b>            |
| Bremsen vorne/hinten                           | Scheibe/Scheibe              |
| Wendekreis links/rechts                        | <b>10,8/11,15 m</b>          |
| Höchstgeschwindigkeit                          | 190 km/h                     |
| Beschleunigung 0-100 km/h                      | 10,7 s                       |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)            | <b>6,1 s</b>                 |
| Bremsweg aus 100 km/h                          | 37,7 m                       |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)      | <b>5,2 l</b>                 |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB        | <b>5,8/ 3,7/ 6,9 l</b>       |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 117g/km/ <b>137g/km</b>      |
| Innengeräusch 130km/h                          | <b>71dB(A)</b>               |
| Länge/Breite/Höhe                              | 3940/1710/1490 mm            |
| Leergewicht/Zuladung                           | <b>1220 kg/430 kg</b>        |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt              | <b>270 l/685 l</b>           |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                | 450 kg/1100 kg               |
| Dachlast                                       | 70 kg                        |
| Tankinhalt                                     | 45 l                         |
| Reichweite                                     | <b>865 km</b>                |
| Garantie                                       | 3 Jahre                      |
| Rostgarantie                                   | 10 Jahre; ab 03/10: 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten            | <b>96 Euro</b>  |
| Monatliche Werkstattkosten           | <b>46 Euro</b>  |
| Monatliche Fixkosten                 | <b>84 Euro</b>  |
| Monatlicher Wertverlust              | <b>232 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten              | <b>458 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK    | 18/20/20        |
| Grundpreis                           | 17.990 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 1.6 CRDi Style (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |                  |
|--|------------------|
| Abbiegelycht                           | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe                      | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie            |
| Kurvenlicht                            | nicht erhältlich |
| Regen- und Lichtsensor                 | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle                   | nicht erhältlich |
| Servolenkung                           | Serie            |
| Tempomat                               | nicht erhältlich |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)       | Serie            |
| Xenonlicht                             | nicht erhältlich |

### INNEN

|                                       |                        |
|---------------------------------------|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten            | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten      | Serie                  |
| Audioanlage                           | Serie                  |
| Drehzahlmesser                        | Serie                  |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie                  |
| Innenspiegel, automatisch abblendend  | nicht erhältlich       |
| Klimaautomatik                        | Serie                  |
| Knieairbag                            | nicht erhältlich       |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar    | Serie                  |
| Sitze, vorn, beheizbar(Leder-Paket)   | 990 Euro               |
| Zentralverriegelung                   | Serie                  |

### AUSSEN

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Außenspiegel, elektrisch anklappbar          | Serie                 |
| Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar | Serie                 |
| Lackierung Metallic                          | 400 Euro <sup>o</sup> |
| Nebelscheinwerfer                            | Serie                 |
| Schiebe-Hubdach                              | 750 Euro              |

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,5

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest