



Hyundai i20 1.4 CRDi Comfort (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(66 kW / 90 PS)

Der 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 sehr 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 16.990 Euro.

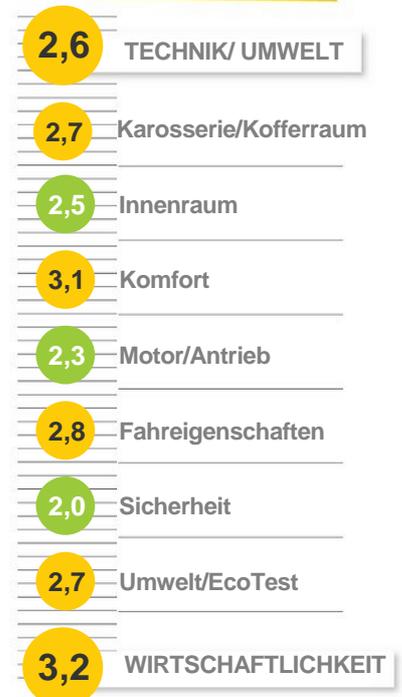
Karosserievarianten: Drei und Fünftürer **Konkurrenten:** Chevrolet Aveo, Fiat Punto, Ford Fiesta, Honda Jazz, Mazda 2, Mitsubishi Colt, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo

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

- schlechtes Abblendlicht, 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 445 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 sind ungeschützt, es fehlen Leisten gegen kleine Parkrempler. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen.

3,4

Sicht

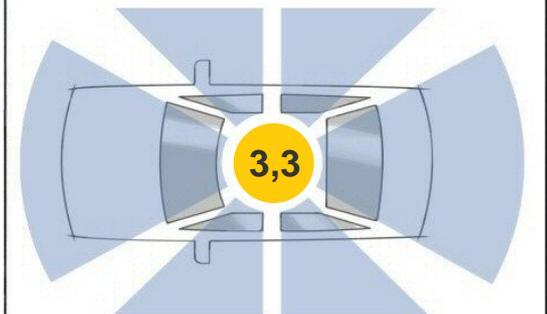
Die Rundumsicht ist noch passabel, wenngleich die Pfosten ganz hinten doch ziemlich breit sind und die Sicht behindern. So kann man beim Abbiegen schon mal ein anderes Auto oder einen Radfahrer übersehen. Während die Karosserie nach hinten sehr übersichtlich ist, lässt sich die Front aufgrund der abfallenden 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 in dieser Ausstattungsvariante nur gegen Aufpreis beheizt (Elektrik-Paket, nicht im Testwagen).

- 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.

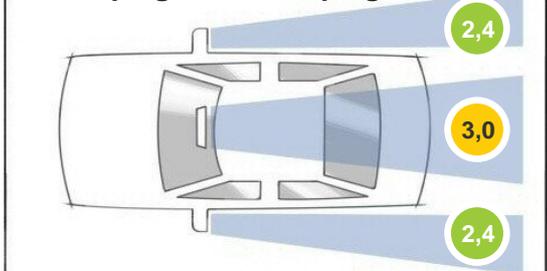


Breite Dachsäulen schränken sie Sicht nach schräg hinten doch recht stark ein.

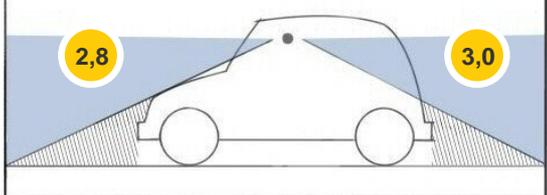
Rundumsicht



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 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.

3,8 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). Ein Gepäcknetz ist nur in der teuersten Ausstattungsvariante (Style) erhältlich.

2,5 INNENRAUM

2,7 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.



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

Der große Tacho und der Drehzahlmesser können gut abgelesen werden, lediglich nachts stört die rote Tachobeleuchtung etwas, da der Kontrast nicht optimal ist. Die vorderen elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird), leider gibt es nur fahrerseitig eine Auf-/Abwärtsautomatik. Hinten muss man die Fenster noch manuell herunterkurbeln. Das gegen Aufpreis erhältliche Elektrik-Paket, welches auch für hinten elektrische Fensterheber beinhalten würde, ist im Testwagen nicht verbaut. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen. Das Radio liegt in guter Höhe, erfordert allerdings aufgrund der vielen gleichförmigen Tasten etwas Eingewöhnung. Die serienmäßige Klimaanlage (Klimaanlage nur in Ausstattung Style lieferbar) lässt sich zufriedenstellend bedienen, die Drehregler könnten etwas griffiger sein. Die Bedieneinheit befindet sich zudem 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, hinten gibt es gar keine (eine Lehnentasche am Beifahrersitz ist nur in der ausstattungsvariante Style vorhanden). Das Handschuhfach ist recht groß, allerdings ist es nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Ein Bordcomputer ist nur gegen Aufpreis im Fahrzeug verbaut (Elektrik-Paket).

– 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.

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.

3,1 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.



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

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 höhenstellbar.

3,0 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.

3,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Der 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 Klimaanlage (Klimaatomatik nur in der Ausstattungsvariante Style lieferbar) kann die gewünschte Innenraumtemperatur akzeptabel eingestellt werden. Die Luftverteilung lässt sich nur grob justieren.

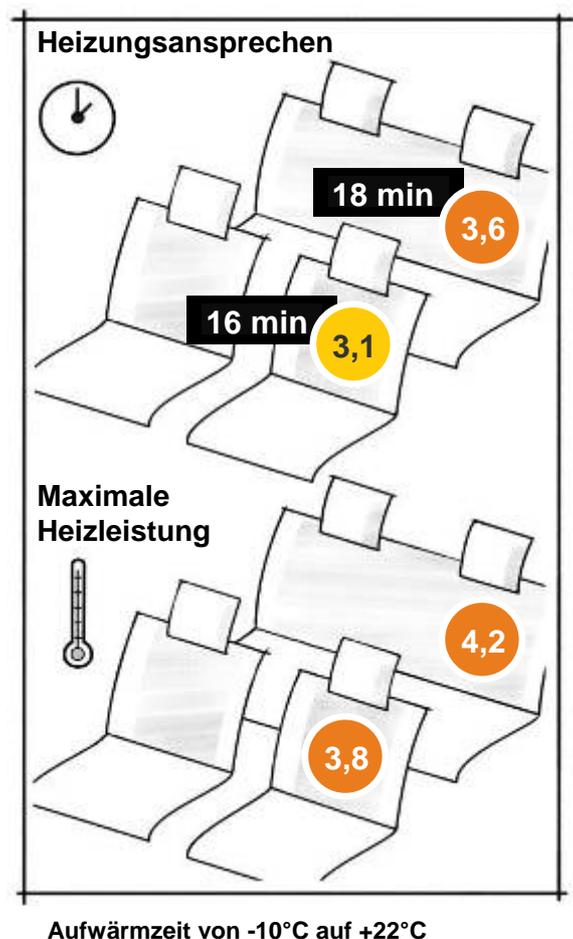
2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

+ Der 90 PS starke Dieselmotor hat mit dem lediglich 1,2 t schweren i20 leichtes Spiel. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden. Dank des starken Drehmoments von 220 Nm zeigt der 1,4 CRDi noch eine gute Elastizität im vierten und fünften Gang. Gerade im lang übersetzten sechsten Gang, können die Elastizitätswerte aber nicht mehr recht überzeugen.

3,2 Laufkultur

Der 1,4 l Dieselmotor zeigt keine überragende Laufkultur. In den höheren Gängen neigt der Motor bei Drehzahlen unter 1.500 1/min zu deutlichem Dröhnen. Auch das Vibrationsverhalten ist allenfalls befriedigend. Im mittleren Drehzahlbereich halten sich diese zwar in Grenzen, doch wird der Motor weit ausgedreht, nehmen sie deutlich zu. Im Stand sind die eher von älteren Dieselergenerationen bekannten Nagelgeräusche deutlich ausgeprägt vorhanden - kein Wunder, Hyundai hat nicht einmal eine sonst bei Dieseln obligatorische Dämmmatte unter der Motorhaube verbaut.



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.

1,0 Getriebeabstufung

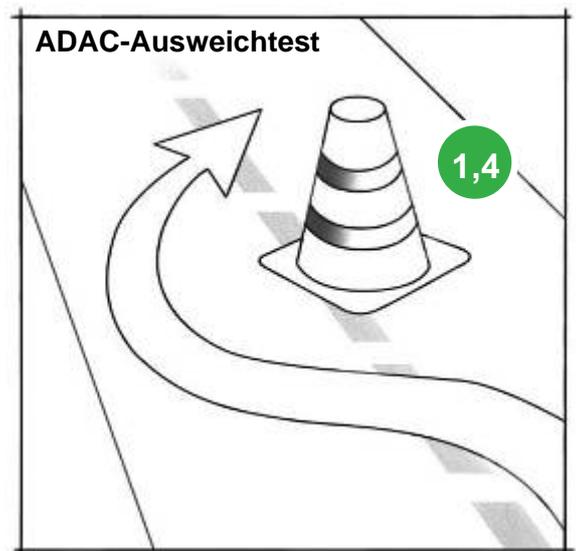
- + Die sechs Gänge sind sehr gut gespreizt und passen gut zum Motor. Der sechste Gang ist lang genug ausgelegt, um die Drehzahlen auch bei Autobahnfahrt angenehm niedrig zu halten. Allerdings ist die Übersetzung auch nicht so lang, dass dem Motor dann die nötige Leistung fehlt.

2,8 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: 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.

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.

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.

3,0 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind noch akzeptable 39,5 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen 185/60R15).

2,0 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.

2,0 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. Da hinten die Fenster noch mechanisch gekurbelt werden müssen, besteht für Kinder auch keine Gefahr, sich einzuklemmen.
- Für drei Kindersitze ist die Innenbreite hinten zu gering, auch sind auf dem mittleren Platz die Gurtanordnung und die Sitzkontur nicht optimal. 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.

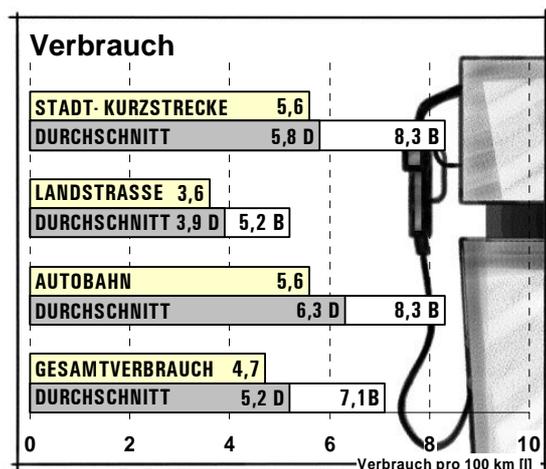
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Hyundai i20 1,4 CRDI fällt mit 4,7 l pro 100 km/h für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus. Der CO2-Ausstoß beträgt 124 g/km. Das reicht für 29 Punkte im Kapitel CO2 des ADAC EcoTest. Sowohl in der Stadt als auch außerorts fällt der Verbrauch mit 5,6 l bzw. 3,6 l pro 100 km noch gering aus. Einzig auf der Autobahn ist der Verbrauch mit 5,6 l/100 km leicht erhöht.

2,2 Schadstoffe

⊕ Auch wenn der partikelaustritt dank Rußpartikelfilter niedrig ausfällt, kann der i20 in der Schadstoffwertung kein Top-Ergebnis erzielen. Gründe dafür liegen an dem speziell auf der Autobahn hohen Ausstoß an Stickoxiden (NOx). Da sich alle anderen Schadstoffgruppe aber unauffällig zeigen erreicht der i20 trotzdem noch gute 38 Punkte bei den Schadstoffen. Insgesamt verpasst der i20 1,4 CRDI mit 67 Punkten knapp die vier Sterne im EcoTest.



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

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

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

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der i20 muss erstmalig nach 20.000 km oder spätestens nach 12 Monaten zur Wartung. Anschließend erst nach 60.000 km oder 24 Monaten und danach alle 20.000 km oder nach 12 Monaten. Der 1,4-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.

2,1 Wertstabilität*

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

3,9 Kosten für Anschaffung*

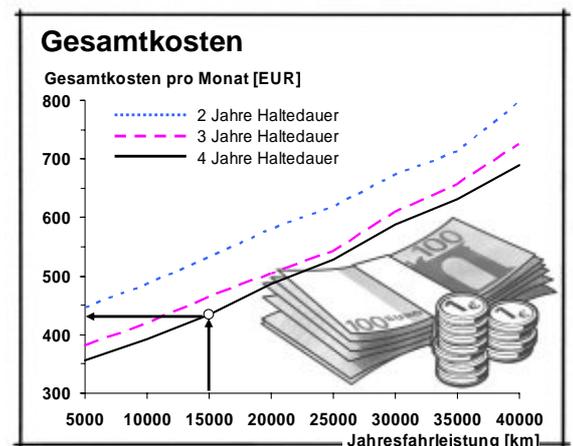
Für 16.990 Euro ist die fünftürige Variante des i20 1,4 CRDi in der mittleren Ausstattungsvariante Comfort zu haben. Das ist zwar kein Schnäppchen, bewegt sich aber dank kompletter Sicherheitsausstattung noch auf akzeptablem Niveau. Wer etwas mehr Komfort haben möchte, sollte sich unbedingt das optionale Elektrik-Paket für 690 Euro dazu bestellen. Diese Paket beinhaltet neben Alarmanlage, beheizbarer Außenspiegel, Bordcomputer und elektrischen Fensterhebern hinten auch Nebelscheinwerfer und eine Radiofernbedienung über Lenkradtasten. Oder man greift gleich zur Top-Ausstattung Style, welche dann auch nicht mehr wirklich teurer ist.

4,1 Fixkosten*

⊖ Der Dieselmotor zieht 133 Euro Steuern pro Jahr nach sich. Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten fallen aufgrund der hohen Fixkosten und dem nicht gerade günstigen Anschaffungspreis nur durchschnittlich aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 434 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.4	1.6	1.4 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1396	4/1591	4/1396
Leistung [kW(PS)]	57(78)	74(101)	93(126)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	119/4000	137/4200	157/4200	220/1750
0-100 km/h[s]	12,9	11,6	9,5	13,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	180	190	171
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,9 S	6,4 S	6,7 S	4,7 D
CO2 [g/km]	124	142	144	111
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/17	17/17/17	17/19/20	17/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	34	72	80	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	389	439	484	408
Preis [Euro]	12.000	15.030	17.540	14.690

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1396 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/ 3,6/ 5,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	111g/km / 124g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3940/1710/1490 mm
Leergewicht/Zuladung	1190 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	270 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1100 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	955 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre; ab 03/10: 12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Elektrik-Paket)	690 Euro
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 (Elektrik-Paket)	Serie/690 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar (Elektrik-Paket)	690 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	400 Euro
Nebelscheinwerfer (Elektrik-Paket)	690 Euro
Schiebe-Hubdach	750 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	92 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	77 Euro
Monatlicher Wertverlust	217 Euro
Monatliche Gesamtkosten	434 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/20
Grundpreis	16.990 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.



familienfreundlich gute Zulademöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen