



## Hyundai i10 1.1 Style

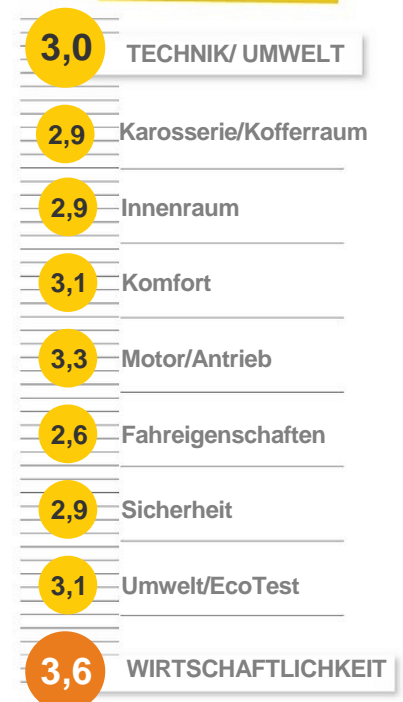
Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(51 kW / 69 PS)

**D**er Hyundai i10 erhielt nun nach rund drei Jahren Bauzeit ein dezentes Facelift. Neben der geänderten Front, welche jetzt dem Markengesicht angepasst wurde, wurden auch die beiden Benziner nochmals gründlich überarbeitet. Nicht mehr lieferbar ist der kleine Dieselmotor. Der 1,1 l Einstiegsbenziner leistet 69 PS, was für die Stadt und kurze Landstraßenpassagen völlig ausreichend ist. Auf der Autobahn fühlt man sich aber schnell untermotorisiert. Beim Verbrauch kann das Fahrzeug nicht punkten. Ein gemessener Durchschnittsverbrauch von 6,3 l/100 km ist für einen Kleinwagen schlicht zu viel. Auch wenn der i10 Style passabel ausgestattet ist, für eine Klimaanlage und ESP muss extra bezahlt werden. Das Sicherheitspaket beinhaltet neben ESP nun auch Kopfairbags und sollte beim Kauf unbedingt mitbestellt werden. 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 1,1 Style sind 11.690 Euro fällig, die 910 Euro Aufpreis fürs Sicherheits-Paket sollten beim Kauf mit eingeplant werden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C1, Fiat 500, Nissan Pixo, Peugeot 107, Suzuki Alto, VW Fox.

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



### ADAC-URTEIL



## 2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 3,1

## 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 425 kg gut aus. Serienmäßig ist ein schmales Notrad an Bord, welches im Falle einer Reifenpanne für begrenzte Mobilität sorgt. Die lackierten Seitenleisten und die Schutzleisten an den Stoßstangen schützen das Fahrzeug zumindest teilweise vor kleinen Parkremplern.

⊖ 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. Die Scheinwerferlampen sind sehr schlecht zugänglich und nur mit Mühe ohne Werkzeug zu wechseln.

## 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 Außenspiegel sind groß und in der Ausstattungsvariante Style auch beheizbar. Es fehlt aber ein asphärischer Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel nicht so gut erkannt werden. Die Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus, speziell das Fernlicht könnte aber heller sein. Für den Hyundai i10 sind keine Parksensoren erhältlich, bei einem Fahrzeug dieser Größe sind sie aber auch nicht zwingend notwendig.

⊕ Die Sicht nach vorn ist gut, die Front fällt ziemlich schräg ab und durch das leicht erhöhte Sitzen hat man eine gute Übersicht.

## 2,8

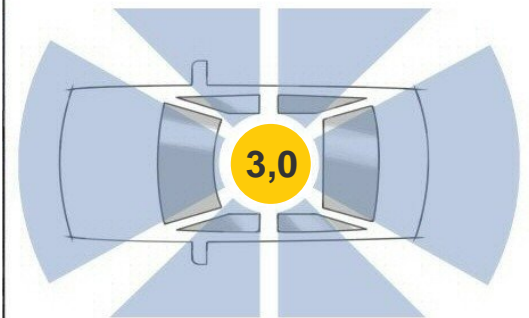
## Ein-/Ausstieg

⊕ 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.

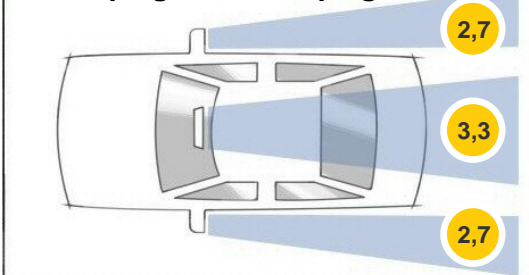


Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten auch aufgrund der versenkbaren Kopfstützen noch befriedigend.

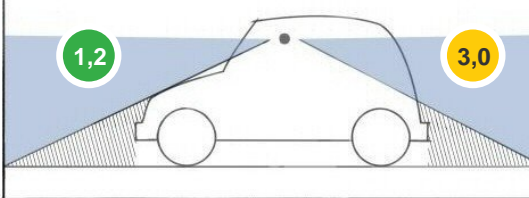
## Rundumsicht



## 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.

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.



**Lediglich 140 l fasst das Gepäckabteil. Das ist selbst für einen Kleinwagen sehr gering.**

---

## 2,7 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 kann man sich durch die ungünstig angebrachte Griffmulde die Hand verletzen.

---

## 2,9 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.

---

## 2,9 INNENRAUM

---

### 3,2 Bedienung

Der Hyundai i10 bietet in der Ausstattungsvariante Style die wichtigsten Extras für eine angenehme Bedienung. 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 und gut ablesbar. Die Fensterheber sind elektrisch, allerdings besitzt nur das Fahrerfenster eine Abwärtsautomatik. Die Lehneneinstellung 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 immer 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. Nach dem Facelift gibt es auch keine Anzeige der Kühlmitteltemperatur mehr, zudem ist die Kraftstoffanzeige nur noch digital und sehr grob ablesbar. 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.

## 2,3 Raumangebot vorne\*

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

⊕ Das subjektive Raumgefühl fällt auch dank der guten Innenbreite großzügig aus.

## 3,0 Raumangebot hinten\*

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

⊖ Zu dritt sitzt man hinten sehr beengt.



**Auf den hinteren Außenplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu klein und für längere Fahrten weniger geeignet.**

## 3,1 KOMFORT

### 2,9 Federung

Die Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, die Tendenz geht in Richtung straff. Lange Bodenwellen werden gut abgedämpft, nur bei kurzen Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen wirkt das Fahrwerk ziemlich holprig und etwas bockig. Einzelhindernisse dringen deutlich und auch leicht polternd in den Innenraum. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist nicht zu ausgeprägt.

## 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.

## 4,3 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)

+ Die Heizung ist 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.

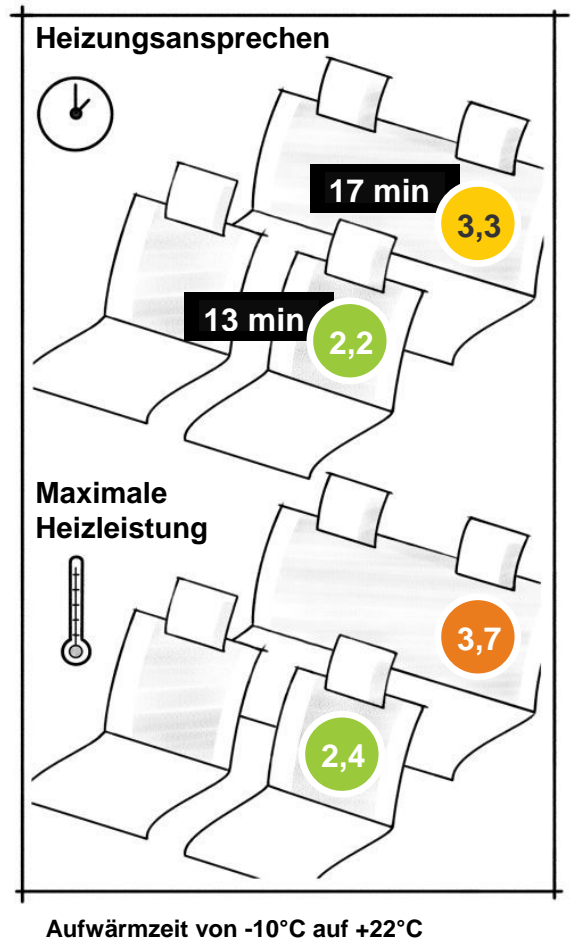
## 3,3 MOTOR/ANTRIEB

## 3,5 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 69 PS starken Vierzylinder-Benziners sind nicht gerade berauschend. Dreht man den drehmomentschwachen Motor weit aus, können zumindest auf der Landstraße akzeptable Fahrleistungen erreicht werden. Schaltfaules fahren ist aber praktisch nicht möglich, weil der Motor kaum Durchzug besitzt. Es muss oft an Steigungen einen Gang zurück geschaltet werden.

## 2,3 Laufkultur

+ Der Motor läuft verhältnismäßig kultiviert und angenehm vibrationsfrei. Nur bei höheren Drehzahlen nehmen die Vibrationen zu. Störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind praktisch nicht vorhanden.



---

## 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. Zudem fehlt eine Sperre, welche versehentliches Einlegen des Rückwärtsgangs verhindern würde.

---

## 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 etwas 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.

---

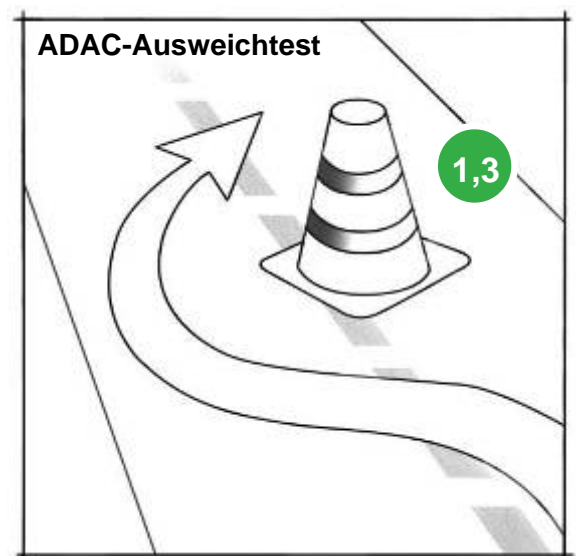
### 2,1 Kurvenverhalten

⊕ 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.



**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.**

---

## 3,1 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39,5 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Kumho Solus KH17 75H der Größe 165/60R14).

---

## 2,9 SICHERHEIT

---

### 3,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

ESP kostet immer noch Aufpreis. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Beim Kauf sollte dieses System unbedingt mitbestellt werden.

- + Ein Bremsassistent ist serienmäßig an Bord.
- 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.

---

### 2,6 Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Hyundai i10 ist nach dem Facelift nun serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags sind nun erhältlich, auch wenn diese trotzdem Aufpreis kosten. Dadurch sollten die Crashtestergebnisse etwas besser ausfallen, als vor dem Facelift. Ebenfalls optional sind aktive Kopfstützen für die vorderen Insassen lieferbar. Sie reichen für Personen bis 1,95 m Körpergröße und befinden sich aufgrund ihrer aktiven Auslegung bei einem Heckcrash nahe am Kopf.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Warndreieck und Verbandskasten haben keine Halter. Vorn befinden sich im Kopfbereich vorstehende Gurtbeschläge. Die Kopfstützen der Rückbank sind niedrig (höchstens für 1,65 m große Personen) und liegen etwas zu weit entfernt von den Köpfen, um ordentlich wirken zu können. Einen Ansnallerinnerer gibt es lediglich für den Fahrer, nicht aber für die anderen Insassen.

---

### 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 Angurten der Kindersitze auf den hinteren Außensitzen, da die Schlösser fest installiert sind. Auch Isofix mit Ankerhaken ist an den Außensitzen vorhanden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden.

---

### 2,7 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte im guten bis zufriedenstellenden Bereich liegen. Vor dem Facelift erreichte der Hyundai 21 von 36 möglichen Punkten beim Fußgängerschutz. Ähnliche sollte das Ergebnis auch nach dem Facelift ausfallen.

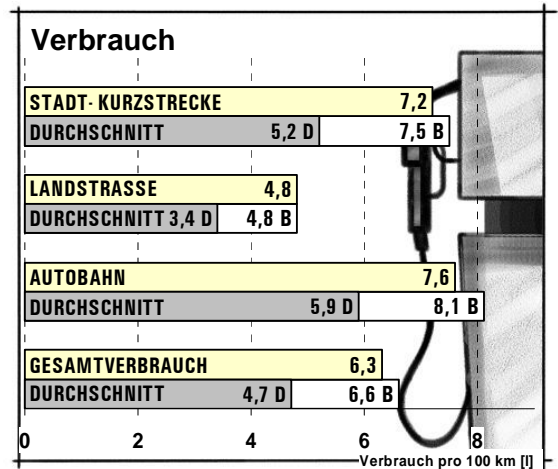
## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 4,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– Der Verbrauch des Hyundai i10 1,1 fällt für einen Kleinwagen hoch aus. Der gemessene Verbrauch liegt bei durchschnittlich 6,3 l/100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 140 g/km erreicht der i10 im Kapitel CO<sub>2</sub> des ADAC-EcoTest nur 14 von 50 möglichen Punkten. Während sich das Fahrzeug auf der Landstraße noch recht sparsam zeigt (4,8 l/100 km), steigt im Stadtbetrieb der Verbrauch auf 7,2 l und im Autobahnbetrieb sogar auf 7,6 l pro 100 km an.

### 1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Dadurch werden 44 von 50 Punkten beim EcoTest erreicht. Leichte Abzüge erhält das Fahrzeug aufgrund der erhöhten CO-Werte auf der Autobahn. Insgesamt verpasst das Fahrzeug mit 65 Punkten deutlich die vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

## 3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 5,5 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten, welche sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, fallen für diese Fahrzeugklasse sehr hoch aus.

### 2,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Hyundai i10 muss erstmalig nach 35.000 km oder zwei Jahren zur Wartung, danach jeweils alle 20.000 km bzw. alle 12 Monate zur Wartung.

+ Hyundai spendiert laut eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind niedrig, wenn man mit der kostengünstigen Seriengröße fährt. Die bei der Wartung benötigten Ersatzteile sind preiswert und halten die Servicekosten auf niedrigem Niveau.

– Die kurzen Wartungsabstände erhöhen die Anzahl der Werkstattbesuche.

### 5,5 Wertstabilität\*

– Dem kleinen Koreaner kann während des Berechnungszeitraumes eine nur schlechte Wertstabilität vorausgesagt werden. Es fehlt an Innovationen oder besonderen Spritspar-Techniken wie Start-Stopp-System. Zudem sollte während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein Modellwechsel anstehen, was sich weiter negativ auf den Restwert auswirkt.



## 2,9 Kosten für Anschaffung\*

Die Kosten für die Neuanschaffung bewegen sich mit 11.690 Euro noch im Rahmen. Das Sicherheitspaket für 1.090 Euro, welches neben ESP und Kopfairbags auch aktive Kopfstützen und Scheibenbremsen hinten beinhaltet, sollte auf jeden Fall mitbestellt werden. Eine Klimaanlage kostet weitere 890 Euro.

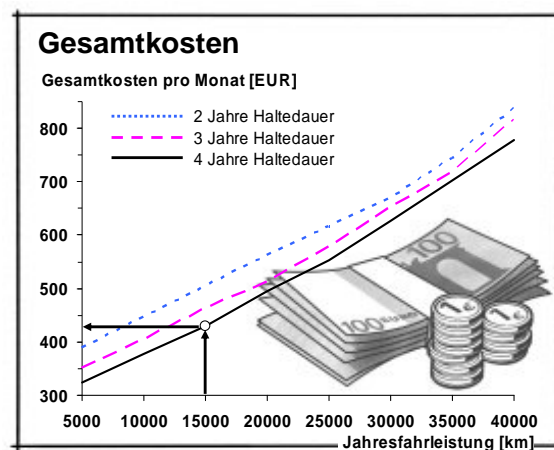
## 2,6 Fixkosten\*

Die Typenklasseneinstufungen der Versicherungen bewegen sich durchweg auf akzeptablem Niveau.

⊕ Die Steuern für den Hyundai i10 1,1 fallen dagegen sehr gering aus. Lediglich 22 Euro werden im Jahr fällig.

## 3,6 Monatliche Gesamtkosten\*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 429 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.1	1.2
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1086	4/1248
Leistung [kW(PS)]	51(69)	63(86)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	99/4500	121/4000
0-100 km/h[s]	15,0	12,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	169
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,2 S
CO2 [g/km]	110	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/15	14/16/15
Steuer pro Jahr [Euro]	22	26
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	411	435
Preis [Euro]	10.290	12.290

### 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 Euro5
Hubraum	1086 ccm
Leistung	51 kW (69 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	99 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/60R14
Reifengröße (Testwagen)	<b>165/60R14H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>10,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,3 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,2/ 4,8/ 7,6 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	110g/km / <b>140g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>74dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3585/1595/1540 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>980 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>140 l/515 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/700 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>555 km</b>
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.090 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (Sicherheits-Paket)	910 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Sicherheits-Paket)	910 Euro <sup>o</sup>
aktive Kopfstützen vorn (Sicherheits-Paket)	910 Euro <sup>o</sup>
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	890 Euro <sup>o</sup> /nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	330 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>142 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>61 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>189 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>429 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/15
Grundpreis	11.690 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 1.1 Style

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**3,0**

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

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

**ADAC autotest**