



## Hyundai i20 1.2 Trend

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck (63 kW / 86 PS)

Im Hause Hyundai hat sich viel getan. Die zuletzt präsentierten Modelle waren echte Quantensprünge bezüglich Design, Komfort, Sicherheit und Qualität. Umso enttäuschender ist das aktuelle Facelift des i20 ausgefallen. Die Neuerungen beschränken sich fast ausschließlich auf ein minimal an die Marken-Familie angepasstes Design, eine leicht überarbeitete Motorenpalette und eine neue Ausstattungspolitik. Lobenswert ist das nun serienmäßige ESP, das durch das Stabilitätsprogramm VSM unterstützt wird. Es wirkt bei instabilem Fahrzeug auf die Lenkung ein. Überhaupt ist das Sicherheitsniveau hoch. Beim ADAC Crashtest erreicht der i20 ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Der kleine Benziner mit 63 kW/86 PS sorgt für überschaubare Fahrleistungen - vor allem fehlt es an Durchzugskraft. Auch der Verbrauch liegt nur im hinteren Mittelfeld seiner Klasse. Mit einem Grundpreis von gut 14.000 Euro und einer reichhaltigen Grundausstattung erfreut der kleine Koreaner aber die Gemüter. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** u.a.: Chevrolet Aveo, Fiat Punto, Ford Fiesta, Mazda 2, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

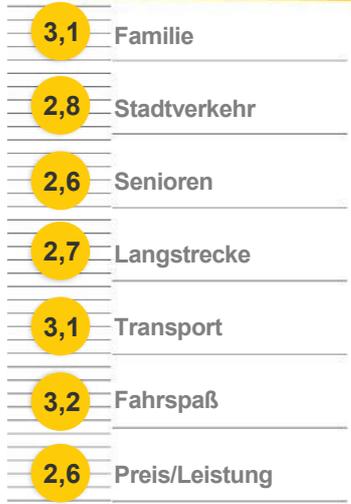
- +** bequemer Ein- und Ausstieg, gutes Raumangebot vorne, hohes Sicherheitsniveau, umfangreiche Grundausstattung
- hohe Betriebskosten, großer Wertverlust, mäßiges Abblendlicht, recht komplizierter Klappmechanismus der Rücksitze



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



## 2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 3,1

## Verarbeitung

Auch wenn die Karosserie und der Innenraum ordentlich verarbeitet sind, im Detail bestehen einige Möglichkeiten die Qualität des i20 zu verbessern.

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht guten Eindruck, Spalten an Türen und Klappen sind gleichmäßig, dürften aber etwas schmaler sein. Die Türen schließen leicht und satt. Im Innenraum dominiert Hartplastik, welches aber sauber verarbeitet ist. Auch die Polsterung macht einen ordentlichen Eindruck. Das Lederlenkrad und der Lederschaltknäuf gefallen.

⊖ Der Motorraum ist von unten völlig unverkleidet, so kann er schnell verschmutzen. Am ganzen Unterboden gibt es keine Verkleidungen, die sich positiv auf die Aerodynamik des Kleinwagens auswirken würden. Verschmutz- und auch kratzempfindlich sind die Türausschnitte und Schweller. Die Karosserie und die lackierten Stoßfänger sind ungeschützt, es fehlen Leisten gegen kleine Parkrempler. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Um die Motorhaube geöffnet zu halten, ist nur ein einfacher Haltestab vorhanden.

## 2,7

## Alltagstauglichkeit

Für einen Kleinwagen kann sich die Alltagstauglichkeit des kompakten Koreaners sehen lassen. Es dürfen maximal 435 Kilogramm zugeladen werden. Der Hyundai i20 ist mit einem im Kofferraum untergebrachten Notrad ausgestattet. Hier befinden sich auch ein Wagenheber sowie ein Radmutterenschlüssel. Auf dem Dach dürfen bis zu 70 kg transportiert werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung kann der i20 über 700 Kilometer gefahren werden. Der Innenraum ist für vier Insassen konzipiert. Der Mittelsitz der Rücksitzbank kann nur als Notsitz verwendet werden. Durch die kleine Karosserie zeigt sich der Hyundai vor allem im innerstädtischen Verkehr sehr wendig.

## 2,9

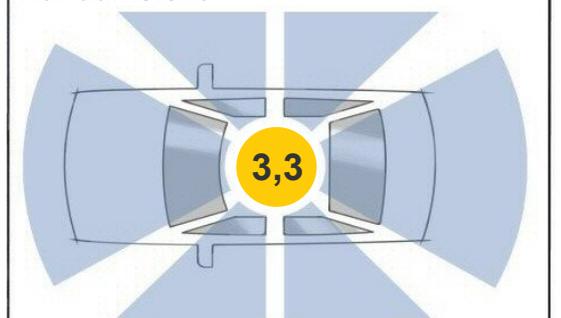
## Sicht

Die Rundumsicht ist noch passabel, wenngleich die C-Säulen sehr 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 gut abschätzbar ist, lässt sich die Front aufgrund der abfallenden Motorhaube nur erahnen. Die flache Motorhaube hat aber zur Folge, dass Hindernisse vor dem Fahrzeug recht gut erkannt werden. Hinten tut man sich dabei schon deutlich schwerer.

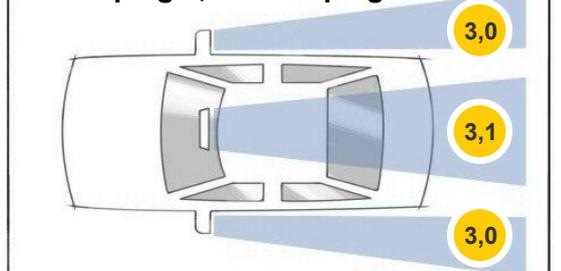


Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

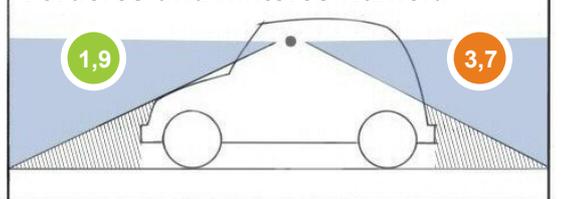
## Rundumsicht



## 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.

Der Innenspiegel gibt dank versenkbarer Kopfstützen ein akzeptables Sichtfeld wieder. Die Außenspiegel reichen aus, es fehlt aber ein asphärischer Bereich, der den toten Winkel etwas verkleinern würde. Am Heck unterstützt eine elektronische Einparkhilfe beim Rangieren. Der Abstand wird optisch und akustisch signalisiert. Zudem ist eine Rückfahrkamera vorhanden.

⊕ Die Scheiben werden großflächig gewischt. Vor allem das große Wischfeld des Heckwischers erfreut. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel selbständig ab. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei schwierigen Sichtverhältnissen.

⊖ 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.

2,4

## Ein-/Ausstieg

Ohne große Mühen kann vorn wie hinten in den oder aus dem i20 gestiegen werden, auch wenn man an der relativ tief gezogenen Dachlinie Gefahr läuft sich den Kopf zu stoßen.

⊕ Der flache und schmale Schweller behindert kaum, man muss die Füße nicht weit heben, um ihn zu übersteigen. Die Türen werden per Fingertipp ver- und entriegelt, der Fahrzeugschlüssel muss nur mitgeführt werden. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen außer für den Fahrer vorhanden.

⊖ Die Rastungen der Türbremsen sind zu schwach ausgelegt, um sie auch an Steigungen sicher offen zu halten.

2,4

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst 270 l Gepäck. Fünf handelsübliche Getränkeboxen können im Kofferraum verstaut werden.

⊕ 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 bietet der Kofferraum des i20 ausreichend Platz für den Einkauf.

2,7

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine ziemlich hohe Ladekante gehoben werden, was dem i20 letztendlich eine bessere Benotung der Kofferraum-Zugänglichkeit verhindert. Beim Einladen müssen 71 cm überwunden werden, beim Ausladen liegt die Kante 20 cm über dem Kofferraumboden.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, die Finger bleiben sauber. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei und schwingt weit nach oben. Personen bis 1,90 m stehen darunter aufrecht. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums können die Transportgegenstände gut erreicht werden.

⊖ Die Beleuchtung ist schwach. Wenn die Rückbank vorgeklappt ist, behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Ein Zuwerfen der Heckklappe ist kaum möglich - man muss zum Schließen von außen nachdrücken.

4,0

## Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt klappbar.

– Das Vorklappen der Rücksitzbank gestaltet sich mühsam: Zuerst müssen die Sitzflächen nach vorn geklappt werden, um anschließend die Rücksitzlehnen herunter klappen zu können, müssen entweder die Vordersitze vor geschoben oder die hinteren Kopfstützen abmontiert werden. Es fehlen Ablagen für kleines Gepäck (nur kleines Fach unter Kofferraummatte und Haken für Taschen).

2,6

## INNENRAUM

2,8

### Bedienung

Die Bedienung des i20 ist schnell erlernt, zum Großteil sind die Bedienelemente ergonomisch angeordnet. Im Detail findet man aber immer wieder Verbesserungsmöglichkeiten. Die Pedalerie ist ordentlich angeordnet, wenn man aber auch beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben kann. Dank Plus-Paket sind vorn wie hinten elektrische Fensterheber verbaut. Nur am Fahrerplatz ist aber eine Durchlauf-Automatik vorhanden. Die serienmäßige Klimaanlage (Klimaautomatik nur in Ausstattung Style lieferbar) lässt sich zufriedenstellend bedienen, die Drehregler könnten etwas besser greifbar sein. Die Bedieneinheit befindet sich zudem etwas zu weit unten, wodurch der Fahrer den Blick von der Straße wenden muss, um Einstellungen vorzunehmen. Der Bordcomputer ist serienmäßig an Bord, liefert die wichtigsten Informationen, ist aber nicht 100% logisch aufgebaut.

+ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad und der gut erreichbare Schalthebel geben keinen Anlass zur Kritik. Gestartet wird der Motor mit einer beleuchteten Taste, die gut im Sichtfeld liegt. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Der große Tacho und der Drehzahlmesser können einwandfrei abgelesen werden. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Das Radio liegt in guter Höhe, erfordert allerdings aufgrund der vielen gleichförmigen Tasten etwas Eingewöhnung. Vorn gibt es einige kleinere Ablagen, es fehlen aber Halter für Wasserflaschen. Das Handschuhfach ist recht groß, allerdings ist es nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Sind die Türen oder die Motorhaube nicht richtig geschlossen, so wird der Fahrer gewarnt. Auf langen Strecken entlastet der optionale Tempomat (Technik-Paket).

– Die Schalter für die Sitzheizungen sind vor dem Schalthebel angebracht und somit nicht immer gut erreichbar. Die mechanische Sitzeinstellung kann nicht überzeugen. Die Rastung ist grob, teils schwergängig, die Patzverhältnisse sind beengt und die Längseinstellung rastet nicht immer zuverlässig ein. Im Fond sind kaum Ablagen vorhanden. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto lehnen, um die Türgriffe erreichen zu können. Die Innenraumbeleuchtung ist recht schwach ausgelegt. Nur am Fahrerplatz ist ein Einklemmschutz an der Scheibe vorhanden. An den restlichen Fenstern besteht erhebliche Verletzungsgefahr - vor allem für spielende Kinder.



**Sowohl die Bedienung als auch die Verarbeitung besitzen auch nach der Modellpflege noch Verbesserungspotential.**

---

## 2,1 Raumangebot vorne\*

Sehr großzügig zeigt sich das Platzangebot auf den vorderen Plätzen.

⊕ 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.

---

## 3,1 Raumangebot hinten\*

Im Fond geht es enger, aber nicht beengt zu.

⊕ Zwei Personen sitzen hinten bequem: 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.

⊖ Ist die Rücksitzbank mit drei Personen besetzt, schwinden die großzügigen Platzverhältnisse.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den i20 werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 2,9 Federung

Das Fahrwerk ist für Kleinwagenverhältnisse relativ ausgewogen abgestimmt. Bei kurzen Unebenheiten, Vertiefungen und Querrillen zeigt es sich etwas ruppig. Bei voll beladenem Fahrzeug nimmt dies aber etwas ab. Die Seitenneigung ist ausgeprägt, aber noch tolerierbar. Beim überfahren von Kopfsteinpflaster zeigt sich der kleine Hyundai etwas rappelig.

⊕ Auf langweiliger Fahrbahn verhält sich das straffe Fahrwerk souverän.

---

### 2,6 Sitze

Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten festen Rückenhalt. Der Fahrer sitzt relativ entspannt, für den linken Fuß gibt es eine Ablagemöglichkeit. Auf den hinteren Plätzen sitzt man etwas zu tief, die Polsterung dort dürfte bequemer sein.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen. Auch in schnell gefahrenen Kurven bieten die Vordersitze ordentlichen Seitenhalt. Die Sitzlehnen unterstützen auch den Rücken groß gewachsener Personen, sind oben aber etwas schmal geschnitten. Auch auf langen Reisen zeigt sich die Polsterung komfortabel.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höhenstellbar. Wenig konturiert zeigt sich die Rücksitzbank.

---

## 3,1 Innengeräusch

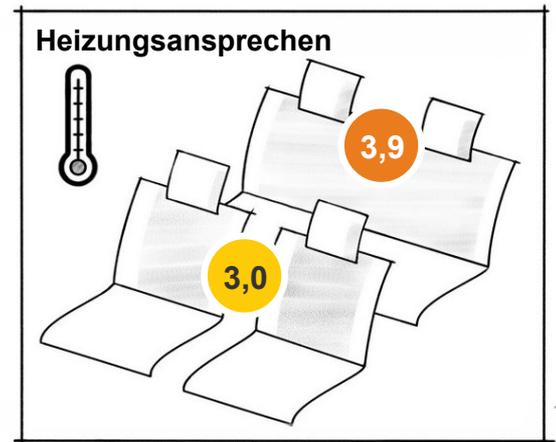
Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist mit 70,9 dB(A) erträglich. In niederen Drehzahlen zeigt sich der Motor laufruhig, wird ihm Leistung abgefordert drängt er sich aber akustisch in den Vordergrund. Bei höheren Geschwindigkeiten gesellen sich deutliche Windgeräusche dazu. Allgemein nimmt man im Innenraum viele Fahrgeräusche wahr: Das Getriebe ist nicht frei von leichten Heultönen, die Insassen registrieren Abrollgeräusche der Reifen und sogar das Spritzwasser in den Radkästen.

---

## 3,8 Klimatisierung

Die Heizung des Hyundai i20 1.2 stellt nicht zufrieden. In der ADAC Kältebox liefert er ein Ergebnis im hinteren Mittelfeld ab.

- + Die Klimaanlage ist serienmäßig.
- Eine Klimaautomatik ist der höchsten Ausstattungsvariante Style vorbehalten. Die Innenraumtemperatur wird über einen gemeinsamen Regler für den gesamten Innenraum eingestellt. Es ist viel Fingerspitzengefühl erforderlich, um eine konstante Innenraumtemperatur zu halten. Auch die Luftverteilung wird im Gesamten vorgenommen - es können nur vorgegebene Kombinationen angewählt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

---

## 3,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 3,5 Fahrleistungen\*

Der kleine Motor ist durchzugsschwach. Um für passable Fahrleistungen sorgen zu können, muss er beim Beschleunigen weit ausgedreht werden. Den Sprint von von 60 auf 100 km/h absolviert der Koreaner in 8,4 Sekunden.

- Bei den Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang enttäuscht der i20.

---

### 2,3 Laufkultur

- + Der kleine Vierzylinder läuft vibrationsarm. Unangenehme Frequenzen wie Brummen oder Dröhnen treten kaum auf.

---

### 3,1 Schaltung

Die Vorwärtsgänge lassen sich einigermaßen präzise schalten, wenn es eilt, gelegentlich auch leicht hakend. Dem Schaltgetriebe fehlt es etwas an Feinschliff. Die Schaltwege könnten auch etwas kürzer sein. Nicht jede Gangschaltung funktioniert beim ersten Versuch, gelegentlich muss man den Gangwechsel ein zweites mal ansetzen bis er gelingt. Durch die weiche Motorlagerung schwingt Motor und Getriebe beim unsanften Schalten und bei Lastwechseln im Triebstrang vor und zurück.

- + Eine Schaltpunktanzeige hilft dabei einen sparsamen Fahrstil zu realisieren.

– Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte das Auto stehen, sonst kracht es im Getriebe. Es ist keine Sicherung vorhanden, die den Rückwärtsgang klar von den anderen Gängen abgrenzt.

## 3,0 Getriebeabstufung

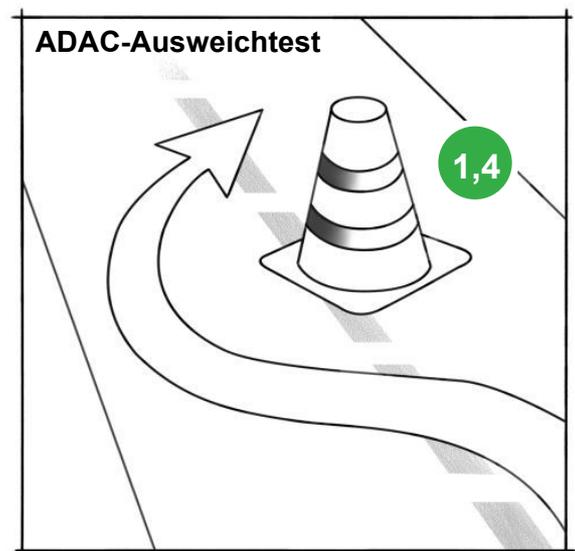
Das Fünfgang-Schaltgetriebe stellt zufrieden. Die Gesamtübersetzung ist kurz gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit 3.900 Touren. Eine längere Übersetzung würde den i20 aber in Kombination mit dem kleinen Motor noch träger machen. Ob ein Sechsgang-Getriebe mit langer Übersetzung die bessere Lösung wäre, kann getrost angezweifelt werden. Schon bei geringen Steigungen wäre man gezwungen zurück zu schalten.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 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. Der Hyundai ist klar untersteuernd ausgelegt, was vor allem ungeübten Fahrern ein sicheres Fahrverhalten vermittelt. Lastwechselreaktionen treten auf, bleiben aber nicht zuletzt aufgrund des serienmäßigen ESP gut kontrollierbar.

+ ADAC-Ausweichtest: Der i20 reagiert spontan auf Lenkbefehle, neutral und gut beherrschbar durch den Parcours. Von der ESP-Regelung ist wenig zu merken, so sanft sind die Eingriffe. Von Schleudern oder Ausbrechen keine Spur.



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 Lenkung\*

Die Lenkung ist um die Mittellage etwas gefühllos, spricht aber bei etwas ausgeprägteren Lenkwinkeln zügig an, beide Achsen bauen ordentlich Seitenführung auf. Sie ist aber nicht besonders zielgenau und vermittelt recht wenig Kontakt zur Fahrbahn. Die Mittenzentrierung ist aber ordentlich definiert. Beim Rangieren hilft die ziemlich leichtgängige Auslegung.

– Ein Wendekreis von elf Metern kann bei einem Kleinwagen nicht toleriert werden.

### 2,9 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind akzeptable 38,9 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P6 der Größe 185/60 R15 84H). Die Spurtreue während des Bremsvorgangs geht in Ordnung.

---

**2,3**

## SICHERHEIT

---

**2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Neu und serienmäßig ist jetzt das Stabilitätsmanagement VSM an Bord, das bei instabilem Fahrzeug auf die Lenkung Einfluss nimmt. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anfahren verhindert wird. Optional ist ein Speedlimiter erhältlich, mit dem der Fahrer die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzen kann.
- Es fehlen Rückstrahler, die vor geöffneten Türen warnen. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so kann keine Fahrtrichtungsanzeige per Blinker vorgenommen werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

**2,0**

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Hyundai i20 schneidet beim ADAC Crashtest gut ab und erreicht fünf Sterne (Test mit Fahrzeug vor Facelift). 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 knapp 1,90 m große Personen und sind nah am Kopf platziert, wodurch sie das Risiko eines Schleudertraumas verringern. Hinten sind die Kopfstützen für Insassen bis 1,70 m ausgelegt. Für die vorderen Plätze sind Gurtwarner vorhanden, für die hinten sitzenden kann der Anschnallstatus in einem Display abgelesen werden. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.
- Warndreieck und Verbandkasten sind unter der Bodenplatte im Kofferraum befestigt und im Bedarfsfall sehr schlecht zu erreichen. Nur im vorderen Bereich des Kofferraums sind Zurrösen angebracht, wodurch vernünftiges Befestigen von Gepäckstücken nicht möglich ist.

**2,3**

### Kindersicherheit

- + Bei der Kindersicherheit schneidet der Hyundai i20 beim ADAC Crash gut ab (83%). Der Test wurde mit einem Modell vor Facelift durchgeführt, von dem sich die Ergebnisse aber nicht unterscheiden dürften. 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 Beifahrerairbags sind über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dadurch dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Der Fahrzeughersteller erlaubt Kindersitze für alle Altersklassen auf allen Plätzen. Auch die Montage von sehr hohen Rückhaltesystemen ist problemlos möglich.
- Die hohen Schließkräfte der hinteren Fensterheber stellen ein immenses Verletzungsrisiko, vor allem für spielende Kinder, dar. Für drei Kindersitze ist die Innenbreite hinten zu gering, auch sind auf dem mittleren Platz die Gurtanordnung und die Sitzkontur nicht optimal. Die Gurtschlösser können vertauscht werden. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht entsichert werden.

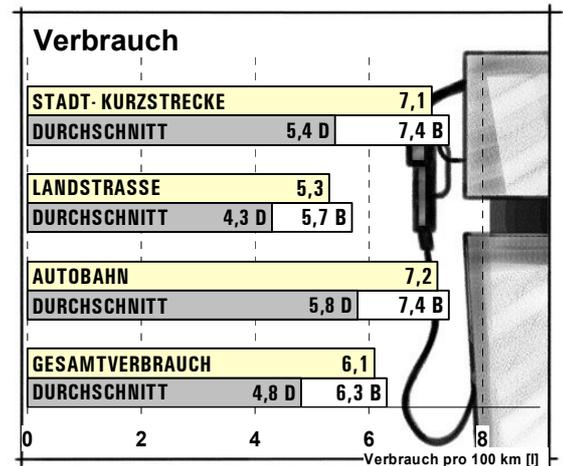
## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht der i20 noch gute 64% der Punkte (Crashtest vor Facelift). 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

### 3,8 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des Hyundai i20 1.2 fällt beim ADAC EcoTest mit 6,1 l pro 100 km/h für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 162 g/km. Das reicht für 22 Punkte im Kapitel CO<sub>2</sub> des ADAC EcoTest. Der Stadtverbrauch beträgt 7,1 Liter, über Land verbraucht er 5,3 Liter und auf der Autobahn 7,2 Liter auf 100 Kilometer.



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

### 1,8 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist erfreulich gering, was dem i20 beim EcoTest zu 42 Punkten verhilft. In Kombination mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß erhält er insgesamt 64 Punkte und nur drei Sterne.

## 2,5 AUTOKOSTEN

### 4,2 Betriebskosten\*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Hyundai teuren Superkraftstoff verlangt, liegen die Betriebskosten hoch.

### 2,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der i20 muss erstmalig nach 35.000 km, dann jeweils nach 20.000 km bzw. alle 12 Monate zur Wartung. Der 1,2 l-Motor besitzt eine Steuerkette, sodass ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

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

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

### 3,8 Wertstabilität\*

⊖ Trotz des aktuellen Facelifts wirkt der i20 nicht mehr sehr frisch - der wirkliche Fortschritt bleibt im Verborgenen. Im vierjährigen Kalkulationszeitraum wird ihm ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert.

## 2,1 Kosten für Anschaffung\*

Bei den Anschaffungskosten kann der Hyundai i20 1.2 Trend punkten.

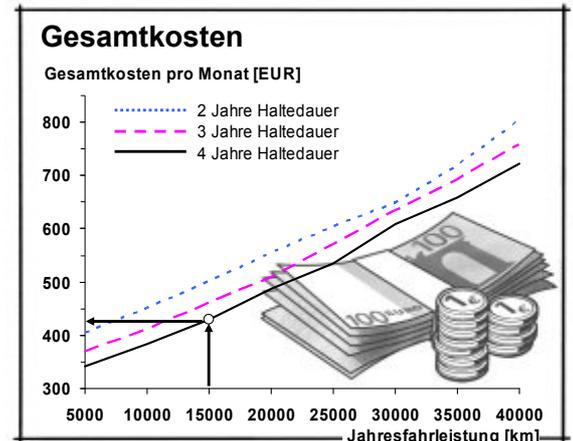
⊕ In Grundausstattung muss man für den koreanischen Kleinwagen nur 14.190 Euro anlegen. Die Ausstattung ist reichhaltig. Kostenpflichtige Optionen bringen zwar zusätzlichen Komfort, sind aber nicht zwingend nötig.

## 2,7 Fixkosten\*

Bei den Fixkosten landet der Hyundai nur im Mittelfeld. 34 Euro Steuern pro Jahr sind lobenswert, aber die Versicherungsklassen liegen unerklärlich hoch.

## 2,1 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Insgesamt halten sich die Unterhaltskosten auf erträglichem Niveau. Durch die hohen Betriebskosten sollte man allerdings von hohen Kilometerleistungen absehen.



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	1.2	1.4	1.1 CRDi blue
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1396	3/1120
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	74 (101)	55 (75)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	121/4000	137/4200	180/1750
0-100 km/h[s]	12,9	11,6	15,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	181	158
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	5,2 S	3,2 D
CO2 [g/km]	114	122	84
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	16/19/17	17/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	34	52	114
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	424	455	424
Preis [Euro]	12.290	14.960	14.670

#### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	63 kW (86 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	121 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/60R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,1/10,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>8,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,1/5,3/7,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>162 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3995/1710/1490 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1980 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1080 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>270 l/685 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/850 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>735 km</b>
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>123 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>42 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>89 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>175 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>429 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/17
Grundpreis	14.230 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

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

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Plus-Paket)	1.110 Euro <sup>o</sup>
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Plus-Paket)	1.110 Euro <sup>o</sup>
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	440 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer (inkl. LED-Tagfahrlicht)	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,7**

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

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