



Hyundai i10 1.0 Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(49 kW / 67 PS)

Hyundai hat seinen Kleinwagen i10 neu aufgelegt. Der Kleine wurde weitgehend in Europa entwickelt und wird auch hier gefertigt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Kleine ist optisch ansprechend und bietet bei stadtgerechten kompakten Außenmaßen ein ordentliches Platzangebot - zumindest vorn und im Ladeabteil. Im Fond ist das Platzangebot zufriedenstellend. Der Innenraum ist ansprechend gestaltet. Zudem ist der i10 recht komfortabel gefedert. Die Lenkung ist leichtgängig, das ist im Stadtverkehr von Vorteil, man vermisst aber bei höheren Geschwindigkeiten etwas Rückmeldung. Der kleine Dreizylinder-Motor mit 67 PS kann leider weder bei den Fahrleistungen noch beim EcoTest vollkommen überzeugen - der Durchschnittsverbrauch ist mit 5,2 l/100 km nur mittelpträchtig. Ein Start-Stopp-System gibt es nur gegen Aufpreis für die mittlere Ausstattungsvariante "Trend". Allerdings zeigt sich der i10 Style im Klassenvergleich sehr gut ausgestattet: Eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber, Sitz- und Lenkradheizung sind ab Werk an Bord. Abbiegelicht und ein Reifendruckkontrollsystem gibt es ebenfalls serienmäßig. Der Anschaffungspreis liegt mit 12.480 Euro im Klassenmittelfeld, geht für die Ausstattung allerdings in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Fiat Panda, KIA Picanto, Opel ADAM, Toyota Aygo, VW up!.

+ gute Stadtauglichkeit, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, serienmäßig 5-Türen

- großer Wendekreis im Klassenvergleich, kein Start-Stopp-System, schwache Fahrleistungen, hohe Betriebskosten, kein City-Notbremsassistent



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,0 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,8 Langstrecke

3,8 Transport

4,1 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Insgesamt machen die Verarbeitung und das Finish der Karosserie einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Auch das Ladeabteil ist sauber verkleidet. Bei genauem Hinsehen ist jedoch Verbesserungspotenzial erkennbar. So müssen sowohl die Heckklappe als auch die Motorhaube innen ohne Klarlack auskommen, die Türen sind mehrteilig und die unschönen Schweißstellen gut sichtbar. Das Interieur zeigt sich gut verarbeitet, nur die Kunststoffkanten könnten teilweise etwas besser entgratet sein. Das Interieur wird zwar von harten Kunststoffen dominiert, allerdings haben diese eine Gummierung und wirken dadurch etwas hochwertiger. Zudem wird das Interieur durch farblich abgesetzte Kunststoffe optisch aufgewertet. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet, Lackschutzleisten für die Schweller gibt es aber nicht. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum entriegelt werden. An den Fahrzeugflanken sind breite aber lackierte Leisten, die vor Beschädigungen durch fremde Fahrzeugtüren in engen Parklücken schützen.

– Der Motorraum ist von unten kaum verkleidet und verschmutzt dadurch schnell. Die Stoßfänger müssen ohne Kunststoffleisten auskommen, die bei kleinen Parkremplern den Lack schützen könnten. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Man hat zum Wechseln der Scheinwerferlampen wenig Platz, besonders auf der linken Seite, da hier der Sicherungskasten im Weg ist.

Bei der Alltagstauglichkeit kann der kleine Hyundai noch zufriedenstellend abschneiden. Die maximale Zuladung ist mit 430 Kilo akzeptabel.

+ Mit den kompakten Außenmaßen erweist sich der i10 als wendiges Stadtfahrzeug. Es bietet vier vollwertige Sitze und einen sehr schmalen Mittelsitz, der sich allerdings nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (40 l) sind Reichweiten bis rund 765 Kilometer möglich.

– Dach- und Anhängelasten sind beim i10 nicht zulässig. Serienmäßig ist der Kleine nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich im Bedarfsfall auch als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man beim i10 vergeblich, daher ist ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich.

Durch die niedrige Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der i10 befriedigend ab. Besonders der Blick nach schräg hinten wird durch die nach hinten hochgezogene Fensterlinie und die breiten C-Säulen recht stark beeinträchtigt. Tief hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse können aufgrund der hohen Heckscheibenkante nicht optimal wahrgenommen werden. Die Sicht im Innenspiegel ist nur akzeptabel. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nur zufriedenstellend aus, ein besseres Licht ist allerdings nicht erhältlich. Serienmäßig gibt es für den i10 keine Einparkhilfen, gegen Aufpreis können aber Parksensoren am Heck erworben werden (im Testfahrzeug). Für die Front sind keine Parksensoren lieferbar.

⊕ Aufgrund der kompakten Außenmaße können die Karosserieenden gut abgeschätzt werden, wenn auch die Front nicht ideal einsehbar ist. Wegen der flach verlaufenden Front lassen sich allerdings tief liegende Hindernisse vor dem Fahrzeug gut wahrnehmen. Die Außenspiegel fallen nicht zu klein aus und liefern ein ordentliches Sichtfeld nach hinten. Serienmäßig ist der Kleine mit im Hauptscheinwerfer integriertem Abbiegelicht ausgestattet. Die Scheibenwischer haben einen ordentlichen Wirkungsbereich, wenn auch oben rechts ein gewisser Teil der Windschutzscheibe ungewischt bleibt. Dank des LED-Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen, die den toten Winkel verkleinern würden.

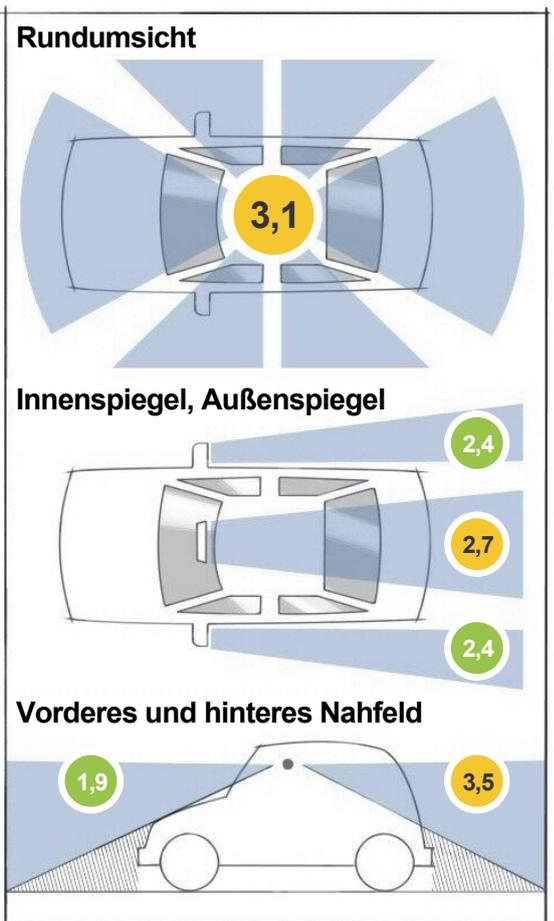
2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Der i10 ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet, wenn auch die Tasten recht gleichförmig und dadurch nicht optimal zu unterscheiden sind. Die Schweller liegen angenehm tief und fallen nicht zu breit aus, sodass die Füße zum Einsteigen nicht weit angehoben werden müssen. Der Fahrersitz befindet sich in akzeptabler Höhe und der Türausschnitt ist groß. In den Fond gelangt man dank der serienmäßigen fünf Türen recht bequem, wenn auch der Höhenunterschied zwischen Schweller und Fußraum etwas kleiner ausfallen könnte. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden, außer für den Fahrer. Die Türaufhalter sind recht kräftig dimensioniert, besitzen allerdings nur zwei Rasterungen, so dass die Türen bereits in der ersten Stellung weit offen sind. Der i10 hat zwar keine klassische Coming-Home-Funktion, allerdings kann man das Licht dauerhaft anlassen, denn dann leuchtet es den Bereich vor dem Fahrzeug noch eine gewisse Zeit lang aus und geht dann automatisch aus. Beim Aufsperrren des Fahrzeugs geht es wieder an.

⊖ Der i10 lässt sich bei offenem Kofferraum abschließen, so dass ein versehentliches Aussperren möglich ist.

2,3 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen des i10 erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Üblicherweise fasst das Abteil bis zur Kofferraumabdeckung 200 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unters Dach 235 Liter verstauen. Dann passen vier handelsübliche Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzflächen und -lehnen um, finden bis zur Fensterunterkante 585 Liter Platz. Belädt man das Abteil bis unters Dach, passen sogar bis 945 Liter hinein.



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



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

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist insgesamt zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m genügend Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung kann sich sehen lassen, die Breite ist allerdings nur durchschnittlich. Der Kofferraum selbst weist eine zufriedenstellende Höhe und Breite auf. Das Gepäck muss zum Einladen allerdings relativ weit angehoben werden, da die Ladekante 73 Zentimeter über der Straße liegt.

⊕ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Hindernisse sehr gut erreichen.

⊖ Zum Ausladen muss das Gepäck über eine rund 20 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe im Dunkeln schwach beleuchtet. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine unpraktische Stufe am Ladeboden. Große Personen sollten beim Einladen auf den Kopf achten, da dieser leicht am abstehenden Schloss gestoßen werden kann.



Der Kofferraum mit 200 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (140 l) deutlich gewachsen.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Bei der Kofferraum-Variabilität schneidet der i10 noch akzeptabel ab. Die Rücksitzbank kann asymmetrisch geteilt umgelegt werden, doch der Vorgang ist umständlich. Zuerst müssen die Sitzflächen nach vorn umgeklappt werden, anschließend werden dann die Lehnen umgelegt. Werden die Sitzflächen nicht umgelegt, steigt der Boden ungünstig an. Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen schlichtweg Möglichkeiten. Es gibt weder Fächer noch Zurrösen. Es findet sich lediglich etwas Platz unter dem Kofferraumboden.

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit des i10 ist übersichtlich gestaltet und nicht mit Schaltern überfrachtet. Etwas viele Schalter sind hingegen am Lenkrad angebracht und zudem etwas schlecht bedienbar. Insgesamt lässt sich der kleine Hyundai aber bereits nach kurzer Zeit einfach bedienen. Nicht optimal ist, dass sich das Lenkrad nur in der Höhe einstellen lässt - zudem könnte der Einstellbereich etwas größer sein. Das Zündschloss ist im Lenkstock angeordnet und unbeleuchtet. Das Licht wird über einen gut greifbaren Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert, ebenso die Nebellampen. Nur der elektrische Fahrerfensterheber hat eine Ab-/Aufwärtsautomatik, die anderen Fensterheber müssen ohne auskommen.

⊕ Der Schalthebel ist gut zu erreichen, könnte aber noch ein Stück weiter oben und damit näher am Lenkrad positioniert sein. Die Scheibenwischer vorn haben eine Antippfunktion, eine Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten - einen Regensensor gibt es aber nicht. Die Instrumententafel liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und zeigt sich klar gegliedert. Anzeigen für den Lichtstatus und die Kühlwassertemperatur sind vorhanden.



Modernes Design und eine gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den i10. Auch die Funktionalität geht in Ordnung.

Der Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder Heckklappe geöffnet, wird der Fahrer gewarnt. Das serienmäßige Audiosystem ist sehr günstig positioniert und übersichtlich gestaltet - es gibt auch Audiotasten am Lenkrad. Ebenfalls am Lenkrad wird die Geschwindigkeitsregelanlage aktiviert - die Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Klimaanlagebedienteil liegt in guter Höhe, ist klar gegliedert und gibt dem Fahrer keine Rätsel bei der Bedienung auf. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert, der Schalter wird aber etwas vom Lenkrad verdeckt. Die Beleuchtung der Schalter geht insgesamt in Ordnung. Die Fensterheberschalter sowie alle Bedienelemente am Lenkrad und Armaturenbrett sind im Dunkeln beleuchtet. An den Luftdüsen, der Spiegeleinstellung und am Himmel fehlt eine Beleuchtung jedoch. Vorn gibt es Flaschenhalter in den Türen und kleine Ablagen in der Mittelkonsole. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet.

⊖ Die Lehnenneigung lässt sich nur grob einstellen, ein Einstellrad würde eine feinere Rasterung ermöglichen. Nur der Fahrerfensterheber hat einen Fenstereinklemmschutz, an den anderen Fensterhebern fehlt dieser. Leseleuchten fehlen gänzlich, es gibt nur eine Innenraumbeleuchtung. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

2,4 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot vorn ist im Klassenvergleich gut. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar Personen weit über zwei Meter Körpergröße genügend Platz bieten. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich ebenfalls recht großzügig, sodass sich auch ein angenehmes subjektives Empfinden einstellt.

3,3 Raumangebot hinten*

Im Fond ist deutlich weniger Platz, wenn auch hier die Innenraumbreite für eine Kleinwagen sehr großzügig bemessen ist. Das subjektive Empfinden ist im Fond zufriedenstellend, etwas gemindert wird das Empfinden durch die direkt neben dem Kopf liegenden Dachsäulen.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden im Fond lediglich Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,75 m genügend Beinfreiheit vor. Allerdings ist auch hier die Kopffreiheit etwas großzügiger bemessen.



Auf den hinteren Außenplätzen finden Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den i10 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität zufriedenstellend aus.

3,0

KOMFORT

2,5

Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung zeigt sich insgesamt ausgewogen, wenn auch die Federung bei feinen Unebenheiten etwas feiner ansprechen dürfte. Bei regelmäßiger Anregung zeigt das Fahrwerk eine deutliche Stuckerneigung - was den i10 nervös wirken lässt. Kopfsteinpflaster dringt deutlich, besonders am Lenkrad, in den Innenraum - zu unangenehm wird es aber nicht. Größere Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten.

⊕ Lange Bodenwellen werden gut gefiltert und Kurze gut bis zufriedenstellend, letztere dringen etwas stärker bis zu den Insassen durch. Querfugen absorbiert die Federung ordentlich, sie werden nicht zu stark von den Insassen wahrgenommen. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sind wenig ausgeprägt. In schnell durchfahrenen Kurven neigt sich die Karosserie nicht zu stark. Insgesamt kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,8

Sitze

Die relativ straff gepolsterten Sitze bieten einen zufriedenstellenden Komfort. Vorn sind die Flächen und Lehnen zufriedenstellend konturiert und der Seitenhalt ist akzeptabel. Die hohen Lehnen könnten besonders im Schulterbereich etwas mehr ausgeformt sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Im Fond sind die Sitze nur ausreichend konturiert und bieten daher auch nicht sehr viel Seitenhalt. Die Lehnen erweisen sich aber als hoch. Die Sitzposition geht in Ordnung, Größere wünschen sich aber etwas mehr Oberschenkelauflege.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, sodass man relativ leicht eine bequeme Sitzposition finden kann.

⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Darüber hinaus fehlen Lordosenstützen an den Vordersitzen.

2,7

Innengeräusch

Insgesamt fällt das Geräuschniveau im Innenraum nicht zu hoch aus, bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 69,3 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche halten sich stets im Hintergrund und auch Windgeräusche fallen nicht zu unangenehm auf, steigen mit den Geschwindigkeiten aber an. Der kleine Motor ist jedoch dauerhaft im Innenraum präsent. Das Aggregat erweist sich als recht dröhnig, besonders wenn es gefordert wird. Im oberen Drehzahlbereich wird es zudem recht laut.

3,9

Klimatisierung

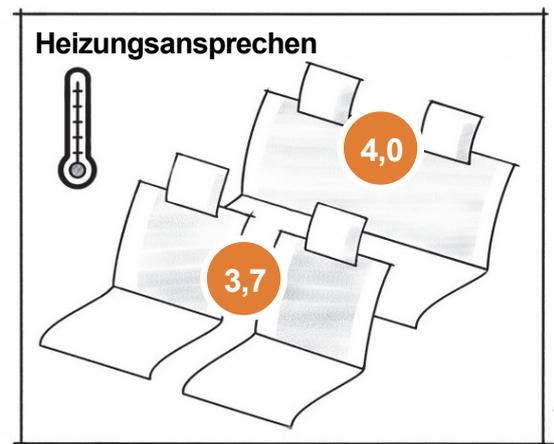
Der i10 ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis (Premium-Paket) kann auch eine Klimaautomatik geordert werden (nicht im Testfahrzeug). Im ADAC Heizungstest kann der i10 nur ein ausreichendes Ergebnis einfahren. Es dauert insgesamt recht lange, bis die Fahrgastzelle auf angenehme Temperaturen erwärmt wird.

– Die Temperatur kann nur grob eingestellt werden, eine Anzeige der Wunschtemperatur gibt es nicht. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen.

3,5 MOTOR/ANTRIEB

4,6 Fahrleistungen*

– Hier kann der Hyundai kein gutes Ergebnis vorweisen. Die Elastizitätswerte des Motors sind im vierten und fünften Gang nicht gut, hier fehlt es dem Kleinen deutlich an Durchzugskraft. Doch der i10 benötigt auch für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) viel Zeit, der ist erst nach 11,4 Sekunden abgeschlossen.



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

3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders geht noch in Ordnung, ist aber nichts Berühmtes - der Motor läuft insgesamt rau. Es sind dauerhaft Vibrationen am Lenkrad spürbar und der Motor erweist sich in jedem Drehzahlbereich als dröhnig, besonders wenn er gefordert wird. Im oberen Drehzahlbereich wird das Aggregat zudem sehr laut.

2,4 Schaltung

+ Die Schaltung des Kleinen ist Hyundai gut gelungen. Die Gänge sind gut geführt und lassen sich leicht wechseln. Beim Einlegen ist zwar ein kleiner Widerstand spürbar, schnelle Schaltvorgänge sind aber aufgrund der kurzen Schaltwege dennoch gut möglich. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe, die nur für den Style erhältlich ist. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, etwas Feingefühl ist aber gefragt - sonst ruckelt es im Antriebsstrang.

– Wird der Rückwärtsgang eingelegt während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Für die getestete Version ist ein Start-Stopp-System nicht erhältlich, das gibt es nur für den i10 blue.

4,0 Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe weist eine zufriedenstellende Abstufung auf, es entstehen insgesamt keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Ein sechster Gang würde jedoch für eine feinere Spreizung sorgen.

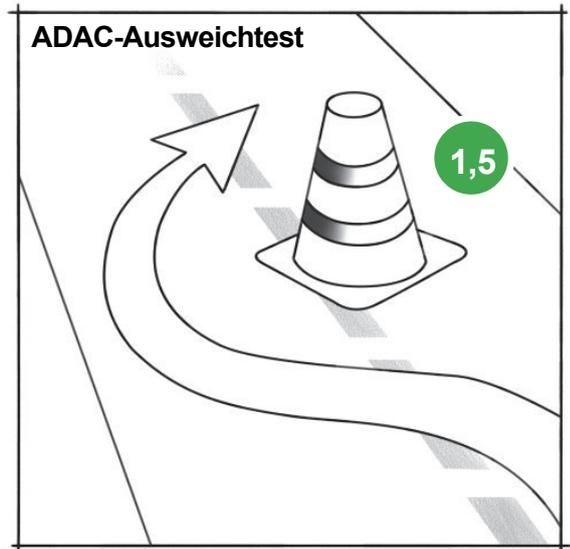
– Die Gesamtübersetzung hat Hyundai zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt - der Motor dreht bei Tempo 130 im fünften Gang mit hohen 4.250 1/min. Trotz der hohen Drehzahl hat der Motor aber bei Autobahngeschwindigkeit kaum Reserven mehr, sodass an Steigungen schon einmal ein Gang heruntergeschaltet werden muss.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der i10 kann mit einer guten Fahrstabilität punkten, läuft aber Spurrillen etwas nach - was auch an der gefühllosen Lenkung liegen sollte. Bei einseitigen Verwerfungen wird er gelegentlich etwas versetzt, dies hat jedoch wenig Einfluss auf die Fahrrichtung. Der Kleine zeigt bei plötzlichen Lenkimpulsen eine gute Spurtreue und lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. Beim ADAC Ausweichtest kann der Hyundai ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Der Wagen spricht gut auf den ersten Lenkbefehl an und begibt sich mit einem ganz leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken stabilisiert sich der i10 und kann nahezu neutral durch den Parcours manövriert werden. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) frühzeitig und effektiv. Eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht zu keinem Zeitpunkt. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt das Fahrzeug recht früh über die Vorderräder - das überfordert aber auch ungeübte Fahrer nicht. Der i10 zeigt auch bei einem Lastwechsel in Kurven eine gute Richtungsstabilität. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle die Antriebsräder des Frontrieblers ab, falls diese zum Durchdrehen neigen.

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.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht gut auf Lenkbefehle an, aufgrund des fehlenden Lenkgefühls ist die Zielgenauigkeit nur befriedigend. Besonders bei langgezogenen schnellen Kurven, z.B. auf der Autobahn, sind Korrekturen notwendig. Der Kurbelaufwand hält sich beim Rangieren in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es rund drei Umdrehungen.

- ⊕ Der nötige Kraftaufwand beim Rangieren ist aufgrund der leichtgängigen Lenkung sehr gering.
- ⊖ Die Lenkung ist sehr leichtgängig - auch bei höheren Geschwindigkeiten. Dadurch wird dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Besonders um die Nulllage hat man sehr wenig Gefühl. Der Wendekreis fällt mit 10,3 m im Klassenvergleich groß aus.

2,4 Bremse

⊕ Im Bremskapitel kann der i10 ein noch gutes Ergebnis einfahren. Bei den Bremswegmessungen aus Tempo 100 steht der Kleine nach 37,4 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, Reifen: Continental ContiEcoContact 5; 175/65 R14 86T). Die Bremse spricht gut an und erweist sich als belastbar - es ist kein Fading feststellbar. Die Bremse lässt sich prinzipiell gut dosieren, teilweise spricht sie aber sehr aggressiv auf eine schnelle Betätigung (mit wenig Pedalweg) an, was als unangenehm empfunden wird. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut, tendenziell untersteuernd.

2,2

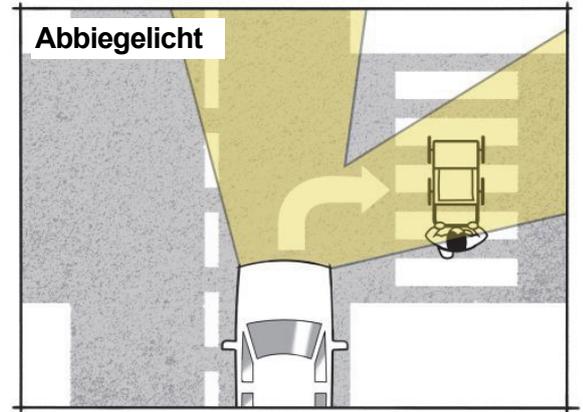
SICHERHEIT

2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des i10 kann sich sehen lassen. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert - dadurch wird der herannahende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Ab Werk ist der Hyundai mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet - bei Druckverlust wird der Fahrer gewarnt. Ebenfalls serienmäßig gibt es das in den Hauptscheinwerfer integrierte Abbiegelicht. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigter Kupplung gestartet werden kann. Gegen Aufpreis ist ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzung erhältlich.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker ohne Funktion, daher kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres angezeigt werden. Eine City-Notbremsfunktion ist für den i10 nicht erhältlich, diese wäre allerdings für ein Stadt-Fahrzeug sinnvoll. In den Türen fehlen Rückstrahler/-leuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen würden.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

Verbesserungspotenzial gibt es bei den hinteren Kopfstützen. Diese bieten nur Passagieren bis zu einer Körpergröße von knapp 1,65 m Schutz und könnten zudem deutlich näher am Kopf liegen.

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der i10 79 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Er ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhangairbags ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m einen guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf, dadurch wird das Verletzungspotenzial bei einem Heckaufprall reduziert. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der Hinteren wird im Display angezeigt. Die Türgriffe sind stabil gestaltet, wodurch hohe Zugkräfte aufgebracht werden können - das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Sowohl das Warndreieck als auch der Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden positioniert und dadurch bei beladenem Ladeabteil im Notfall schlecht erreichbar. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.

2,2

Kindersicherheit

Der i10 gibt bei der Kindesicherheit insgesamt ein gutes Bild ab. Auf der Rückbank finden aber nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz. Zudem erweist sich der Mittelsitz als ungünstig konturiert, was eine lagestabile Befestigung von Kindersitzen ohnehin erschwert.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der i10 80 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze mit den Isofix-Halterungen (inkl. Ankerhaken) lagestabil befestigt werden. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit den langen Gurten sicher befestigen. Die Schlösser fallen kurz aus und sind fixiert, was die Montage erleichtert. Zudem liegen die Gurte und die Schlösser weit auseinander, sodass auch breite Sitze genügend Platz finden. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren und der Abstand zwischen Gurt und Schloss ist ebenfalls groß. Die Anlenkpunkte liegen hier sehr günstig. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos montieren. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig.

⊖ Auf den äußeren Fondplätzen sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet, wodurch etwas mehr Kraft aufgebracht werden muss, um Kindersitze stabil zu fixieren. Die elektrischen Fensterheber hinten haben keinen Fingereinklemmschutz, sodass die Schließkräfte hoch sind - Kinder können sich die Hände einklemmen und sich verletzen. Das Isofix-System wird vom Gurtschloss verdeckt und ist selbst mit Einsteckhilfen nicht problemlos nutzbar.

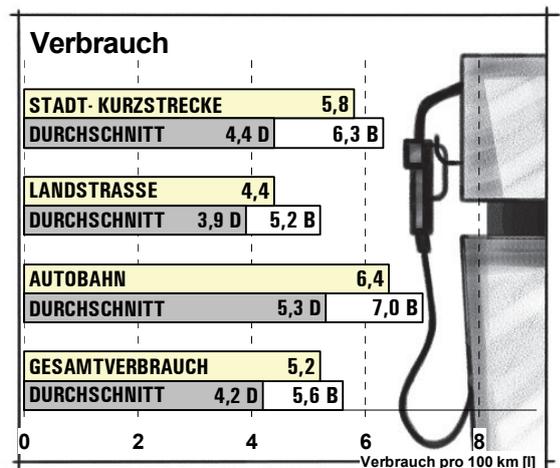
2,1 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der i10 71 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Die Front zeigt sich glattflächig und entschärft, ein höheres Verletzungsrisiko besteht jedoch an den A-Säulen.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel des EcoTest schneidet der i10 noch zufriedenstellend ab. Mit einer CO₂-Bilanz von 139 g/km erhält er hier 26 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil genehmigt sich der Hyundai 5,8 l/100 km, hier könnte ein Start-Stopp-System den Verbrauch etwas senken - das ist aber nur für die mittlere Ausstattungsvariante erhältlich. Im Außerortsteil verbraucht der Hyundai 4,4 l/100 km und auf der Autobahn sind es 6,4 l/100 km.



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

1,9 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der i10 1.0 Style auf 67 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

⊕ Insgesamt sind die Schadstoffe im Abgas auf niedrigem Niveau, wenn auch der CO-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus recht deutlich ansteigt. In der Summe reicht es in diesem Kapitel für gute 41 von 50 Punkten.

2,6 AUTOKOSTEN

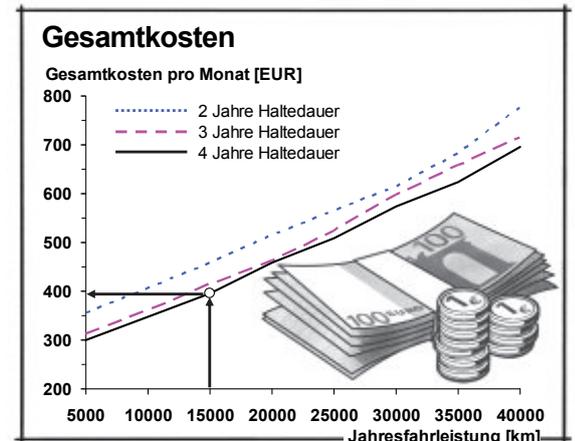
4,4 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der i10 1.0 im Klassenvergleich nicht gerade sparsam mit dem Benzin umgeht erhält er hier keine gute Bewertung.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Hyundai gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 380 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,2 Wertstabilität*

– Obwohl ganz neu auf dem Markt, wird dem kleinen Hyundai kein stabiler Restwertverlauf für den vierjährigen Berechnungszeitraum prognostiziert.

3,1 Kosten für Anschaffung*

Bei den Anschaffungskosten schneidet er im Klassenvergleich durchschnittlich ab. Für den i10 1.0 Style müssen mindestens 12.480 Euro aufgewendet werden. Dafür zeigt sich der Hyundai allerdings sehr gut ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es noch sinnvolle Extras wie eine Geschwindigkeitsregelanlage (mit Begrenzer) und Parksensoren am Heck. Gegen weiteren Aufpreis ist das Premium-Paket erhältlich, das u. a. eine Klimaautomatik und ein Smart-Key-System beinhaltet.

2,6 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im Klassenvergleich noch im überschaubaren Bereich. Die KFZ-Steuer beträgt 46 Euro im Jahr. Die Vollkaskoeinstufung fällt mit der Stufe 13 recht günstig aus. Während die Teilkaskoeinstufung (15) noch akzeptabel ist, zeigt sich die Haftpflichtversicherung sehr teuer (15).

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen nicht zu hoch aus. Während die Werkstatt-/Reifenkosten und die Fixkosten noch überschaubar sind, wirken sich die Betriebskosten und die ungünstige Wertstabilität negativ aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.2	1.0 LPG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1248	3/998
Leistung [kW (PS)]	49 (67)	64 (87)	49 (67)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3500	121/4000	90/3500
0-100 km/h[s]	14,9	12,3	15,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	175	153
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,7 S	4,9 S	6,5 FG
CO2 [g/km]	108	114	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/12/15	15/12/15	15/12/15
Steuer pro Jahr [Euro]	46	64	38
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	349	387	356
Preis [Euro]	9.950	12.120	12.920

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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	49 kW (67 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14
Reifengröße (Testwagen)	175/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,15/10,3 m
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	11,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,4/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	108 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	139 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3665/1660/1500 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	990 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200 l/585 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	40 l
Reichweite	765 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	38 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	163 Euro
Monatliche Gesamtkosten	380 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/15
Grundpreis	12.480 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 2013 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 01.03.2013 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (im Hauptscheinwerfer)	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (Funktions-Paket)	420 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags)	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Premium-Paket)	1.090 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten (Funktions-Paket)	420 Euro ^o
Lackierung Metallic	390 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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