



Hyundai i20 1.2 Trend

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck (62 kW / 84 PS)

Der neue Hyundai i20 trägt das typische charakteristische Gesicht der Hyundai-Familie. Der komplett neu entwickelte Kleinwagen stellt rundum zufrieden, bietet aber auch keine bahnbrechenden Neuerungen. Erfreulich großzügig fallen die Platzverhältnisse auf den Vordersitzen aus. Hier sitzt man auch noch mit 1,95 Metern bequem. Das Triebwerk wirkt aber etwas überholt. Der 1,2-Liter-Motor bietet mit seinen 62 kW/84 PS ausreichende Fahrleistungen, wenn er hoch gedreht wird. Will man aus dem Drehzahlkeller beschleunigen, enttäuscht er mit fehlender Elastizität. Beim ADAC EcoTest fällt der Verbrauch mit 5,8 Litern auf 100 Kilometer für einen Kleinwagen nur durchschnittlich aus. Ein Start-Stopp-System kostet Aufpreis (i20 blue). Dadurch reicht es auch trotz moderner Euro-6-Technologie nur für ein Drei-Sterne-Ergebnis. Im Laufe des Jahres folgt aber eine neue Motorengeneration mit Dreizylinder-Turbobenzinern. Erstaunlich und lobenswert ist, dass das Spurhaltewarnsystem (LDWS) in der Ausstattungsvariante Trend bereits serienmäßig an Bord ist. Für die getestete Variante des i20 verlangt Hyundai einen Grundpreis von 15.250 Euro. Die Ausstattung ist dann schon ziemlich komplett.

Karosserievarianten: Coupé. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Punto, Ford Fiesta, Mazda 2, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

+ gutes Raumangebot vorn, umfangreiche Grundausstattung, Spurverlassenswarner Serie, niedrige Fixkosten, fünf Jahre Garantie

- kein Einklemmschutz an hinteren Scheiben, hohe Betriebskosten, durchzugsschwacher Motor, hohe Ladekante



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,6 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,6 Langstrecke

3,2 Transport

3,3 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Die Karosserie und der Innenraum des i20 sind ordentlich und solide verarbeitet. Eine Ausnahme bilden hier nur die unsauber verschweißten Türen. An wenigen Stellen findet man im Innenraum scharfe Kanten von der Fertigung. Die Türverkleidungen müssen mit billig wirkendem Hartplastik auskommen. Das Armaturenbrett ist zumindest im oberen Bereich aufgeschäumt. Das Lederlenkrad und der Lederschaltknopf gefallen. Der Motorraum ist ordentlich nach unten verschlossen. Auch am restlichen Unterboden gibt es weitere aerodynamische Abdeckungen, die Luftwirbel reduzieren. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet. Schutzleisten für die Schweller gibt es aber leider nicht.

– Die Karosserie und die lackierten Stoßfänger sind ungeschützt, es fehlen Leisten gegen kleine Parkrempler. Zudem sind die Stoßfänger einteilig ausgeführt und müssen auch bei kleinen Beschädigungen komplett ersetzt werden. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, sie muss im Innenraum entriegelt werden. Um die Motorhaube geöffnet zu halten, ist nur ein einfacher Haltestab vorhanden.

2,8

Alltagstauglichkeit

Dem i20 dürfen maximal 465 Kilogramm zugeladen werden. Auf dem Dach sind bis zu 70 kg erlaubt.

+ Mit einer Tankfüllung kann der i20 ca. 860 Kilometer gefahren werden (Berechnung auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). 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 recht wendig. Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg. Dadurch können auf der Anhängerkupplung auch Radträger mit zwei E-Bikes befestigt werden.

– Anhänger dürfen lediglich bis maximal 910 Kilogramm gezogen werden. Ungebremste Anhänger sind nur bis 450 kg erlaubt. Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich bei größeren Beschädigungen schnell nutzlos zeigt. Ein Reserve- oder Notrad gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

2,9

Sicht

Die Rundumsicht ist 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. Durch die hoch eingesetzte Heckscheibe fällt es recht schwer, niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug zu erkennen. Die Außenspiegel fallen ausreichend groß aus, der linke hat einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel etwas verkleinert. Am Heck unterstützt eine elektronische Einparkhilfe mit akustischen Signalen. Gegen Aufpreis ist eine Rückfahrkamera erhältlich (nicht im Testwagen). Selbst die Projektions-Halogencheinwerfer (serienmäßig Reflexionsscheinwerfer) kosten Aufpreis, sorgen aber für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung. Xenon- oder LED-Scheinwerfer gibt es nicht.



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

⊕ Durch die nach vorn abfallende Motorhaube ist der Blick zum Boden kaum blockiert. Front- und Heckscheibe werden großflächig gewischt. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel selbständig ab (Option). Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei schwierigen Sichtverhältnissen. Abbiegelicht ist optional an Bord.

⊖ Die Rücksicht im Innenspiegel fällt mager aus.

2,7 Ein-/Ausstieg

Ohne große Mühen kann vorn wie hinten in den oder aus dem i20 gestiegen werden. Die Türausschnitte sind groß, das Dach ausreichend hoch. Der flache Schweller fällt nicht zu breit aus, wodurch kein großer Schritt notwendig ist, um in das Fahrzeug zu gelangen. Die hinteren Türen geben eine großzügige Öffnung frei und gewähren auch zum Fond einen bequemen Zustieg. Die Zentralverriegelung wird per Fernbedienung gesteuert. Deren Tasten sind zwar markiert, können aber trotzdem recht leicht verwechselt werden. Die Scheibenheber lassen sich damit nicht bedienen. Die Türrasten fallen kräftig aus, dürften hinten aber etwas feiner gestuft sein. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen außer für den Fahrer vorhanden. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit nach und erleichtern so den Heimweg. Das Fahrzeug kann auch verriegelt werden, wenn die Heckklappe noch geöffnet ist - so besteht die Gefahr des Ausschließens.

2,9 Kofferraum-Volumen*

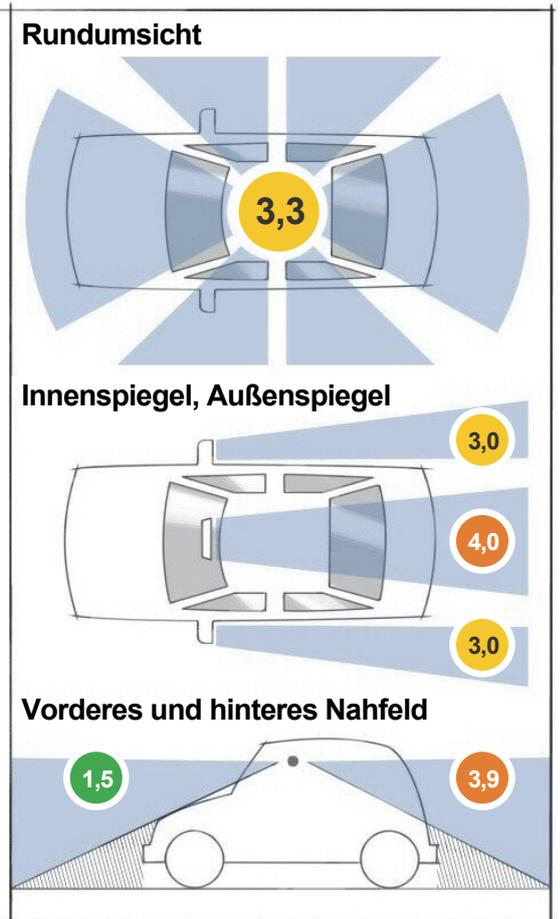
Der Kofferraum fasst bis zur Kofferraumabdeckung 260 l Gepäck. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis unter das Dach, vergrößert sich das Volumen auf 360 Liter. Dann können auch fünf handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum verstaut werden.

⊕ Ist die Rückbank vorgeklappt, lassen sich 580 l einladen (gemessen bis zur Fensterunterkante). Nutzt man dann das volle Volumen bis zum Dach, stehen 985 Liter zur Verfügung.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine ziemlich hohe Ladekante gehoben werden, was beim i20 letztendlich eine bessere Benotung der Kofferraum-Zugänglichkeit verhindert. Beim Einladen müssen 75 cm überwunden werden. Ist der variable Kofferraumboden in oberer Stellung eingesteckt, liegt die Ladekante 12 cm darüber, stellt man ihn nach unten, sind es 21 cm.

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



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



Mit 260 l Volumen bietet der Kofferraum des neuen i20 etwas weniger Platz als der Vorgänger.

- Die Beleuchtung fällt mit einer Lampe schwach aus.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Der Mechanismus funktioniert einwandfrei und kann vom Fahrgastraum und vom Kofferraum aus bedient werden. Kleine Gegenstände lassen sich mit einem einhängbaren Gepäcknetz fixieren. Zudem sind für Taschen Befestigungshaken vorhanden. Unter dem Kofferraumboden ist weiterer Raum für kleinere Gepäckstücke.

- Die hinteren Sicherheitsgurte können seitlich in Schlitze gesteckt werden. Vergisst man das beim Aufrichten der Rücksitzlehnen, geraten sie aber in die Verriegelungsmechanik und können dabei beschädigt werden.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Die Bedienung des i20 ist schnell erlernt. Die Schalter und Tasten sind großteils logisch angeordnet und gut zu erreichen. Die Pedalerie ist ordentlich angeordnet, man kann aber beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben. Vorn wie hinten sind elektrische Fensterheber verbaut. Nur am Fahrerplatz ist aber eine Durchlauf-Automatik vorhanden. Die optionale Klimautomatik wurde relativ weit unten eingebaut. Die Bedienung ist aber logisch aufgebaut und gibt keine Fragen auf.

+ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad und der gut erreichbare Schalthebel geben keinen Anlass zur Kritik. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Eine separate Intervallfunktion gibt es für die Wischer aber nicht. Der Heckwischer hingegen kann mit Intervall- oder Dauerfunktion betrieben werden. Die Heckscheibenheizung schaltet nach 20 Minuten Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet so keine Energie. Der große Tacho und der Drehzahlmesser können einwandfrei abgelesen werden. Das Display dazwischen dürfte aber etwas größer ausfallen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Das Radio liegt sehr weit oben, erklärt sich von selbst und kann auch per Lenkradtasten gesteuert werden. Vorn gibt es einige kleinere Ablagen, es fehlen aber Halter für große Wasserflaschen. Das Handschuhfach ist recht groß und klimatisiert. Die Bedienungsanleitung des Fahrzeugs sollte man aber zuhause lassen. Das üppige Handbuch füllt das Handschuhfach fast komplett. Sind die Türen oder die Heckklappe nicht richtig geschlossen, so wird der Fahrer gewarnt. Auf langen Strecken entlastet der serienmäßige Tempomat.

– Das unbeleuchtete Zündschloss ist komplett vom Lenkrad verdeckt und dadurch im Dunkeln nur schwer zu finden. Die mechanische Sitzeinstellung kann nicht überzeugen. Die Rastung ist grob, teils schwergängig, zudem sind die Platzverhältnisse beengt. 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. Im Fond gibt es keine Leseleuchten. Nur am Fahrerplatz ist ein Einklemmschutz an der Scheibe vorhanden. An den restlichen Fenstern besteht erhebliche Verletzungsgefahr - vor allem für Kinder.



Die Verarbeitung ist ordentlich, die Bedienung weitgehend logisch und einfach. Im Detail findet sich jedoch noch genügend Raum für Verbesserungen.

1,7 Raumangebot vorne*

⊕ Die Innenbreite ist enorm, die Kopffreiheit auch. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe rund 1,95 m zurückschieben. Das subjektive Raumangebot fällt gut aus.

3,0 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.

⊖ Die hohe Scheibenunterkante verschlechtert das Raumempfinden.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den i20 werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,8 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk ist relativ ausgewogen abgestimmt. Auf langen Wellen liegt der Hyundai souverän auf der Straße und neigt nicht zum Durchschwingen. Auch kurze Wellen federt er sauber ab. Stuckern tritt in überschaubarem Maße auf. Bei Einzelhindernissen, wie abgesenkten Kanaldeckeln, zeigt er sich etwas ruppig. Vor allem wenn beide Räder einer Achse gleichzeitig einfedern müssen, wie z. B. beim Überfahren von Querfugen, fehlt es an Feinschliff. Sowohl die Seitenneigung beim Kurvenfahren als auch die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in überschaubaren Grenzen. Auf Kopfsteinpflaster und rauen Fahrbahnbelägen rollt der i20 recht komfortabel ab.

2,5 Sitze

Auf den vorderen Plätzen überzeugt der Sitzkomfort. Die Rücksitzbank dürfte aber noch etwas mehr Kontur haben. Sowohl die Flächen als auch die Lehnen haben wenig Form. Zudem ist die Polsterung etwas dünn. Man sitzt im Fond recht tief, wodurch es an Oberschenkelunterstützung fehlt.

⊕ Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten festen Rückenhalt. Der Fahrer sitzt entspannt, für den linken Fuß gibt es eine Ablagemöglichkeit. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen. In schnell gefahrenen Kurven bieten die Vordersitze sehr 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 höheneinstellbar.

3,0 Innengeräusch

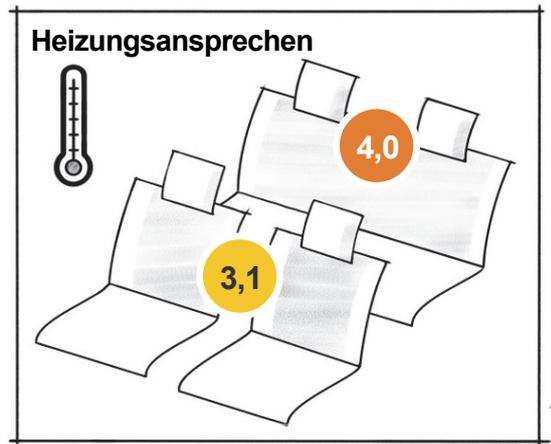
Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist mit 70,7 dB(A) noch erträglich. Der kleine Motor drängt sich vor allem bei Leistungsabforderung deutlich in den Vordergrund. Bei höheren Geschwindigkeiten gesellen sich ausgeprägte Windgeräusche dazu. Weitere Fahrgeräusche fallen aber nicht negativ auf.

3,1 Klimatisierung

Serienmäßig ist eine manuelle Klimaanlage vorhanden. Die im Testwagen vorhandene Ein-Zonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis. Auf den vorderen Plätzen geht die Heizleistung in Ordnung. Temperatur und Luftverteilung stellt man für alle Plätze gemeinsam ein. Bei der Verteilung der Luft kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden. Droht die Frontscheibe zu beschlagen, schaltet die Umluftfunktion automatisch ab.

⊕ In der getesteten Variante sind serienmäßig Sitzheizung und Lenkradheizung an Bord.

⊖ Im Fond reicht die Heizleistung nicht aus, um den Innenraum in angemessener Zeit zu erwärmen.



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

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Der kleine 1,2-Liter-Motor ist durchzugsschwach. Um für passable Fahrleistungen sorgen zu können, muss er beim Beschleunigen weit ausgedreht werden, um die vollen 62 kW/84 PS nutzen zu können. Dann absolviert er den Sprint von 60 auf 100 km/h in 8,9 Sekunden (gemessen im 2. und 3. Gang).

⊖ Bei den Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang enttäuscht der i20. Von 60 auf 100 km/h vergehen 15,0 bzw. 23,6 Sekunden.

2,2 Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder läuft sehr vibrationsarm. Auch unangenehme Dröhn- und Brummfrequenzen verkneift er sich weitgehend. Nur am Ende des nutzbaren Drehzahlbandes läuft er etwas rauer.

2,8 Schaltung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich aufgrund der Leichtgängigkeit recht zügig durchschalten, auch wenn die Schaltwege nicht besonders kurz ausfallen. Die Präzision fällt gut aus, die Gangwechsel gehen knackig von der Hand. Trotzdem fehlt es etwas an Feinschliff, wodurch es beim Gassenwechsel gelegentlich zu leichtem Haken kommen kann.

⊕ Eine Schaltpunktanzeige hilft dabei, einen sparsamen Fahrstil zu pflegen. An Steigungen unterstützt die serienmäßige Berganfahrhilfe.

⊖ Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte das Auto stehen, sonst kracht es im Getriebe. Immer mal wieder klappt das Einlegen nicht auf Anhieb. Dann muss die Kupplung kurz gelöst und der Schaltvorgang ein zweites Mal durchgeführt werden. Es ist keine Sicherung vorhanden, die den Rückwärtsgang klar von den anderen Gängen abgrenzt. Ein Start-Stopp-System war in der getesteten Variante nicht verbaut. Gegen 300 Euro Aufpreis kann der Hyundai als i20 blue mit Start-Stopp-System bestellt werden.

3,5 Getriebeabstufung

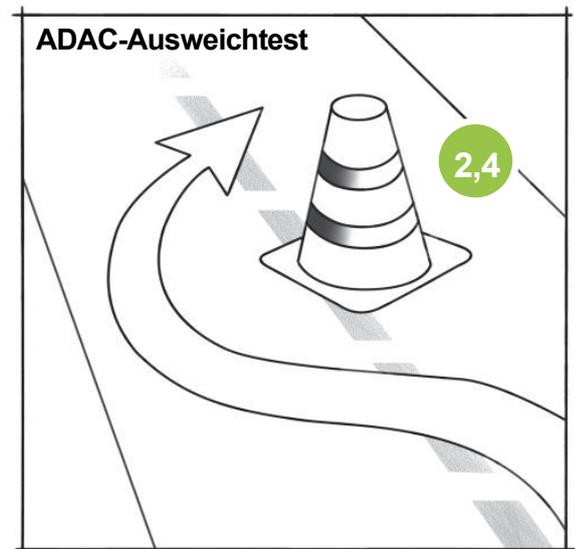
Die einzelnen Übersetzungen des Fünfgang-Schaltgetriebes stellen zufrieden. Die Gesamtübersetzung ist relativ kurz gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 3.700 Touren. Eine längere Übersetzung würde den i20 aber in Kombination mit dem kleinen Motor noch träger machen. Ob ein Sechsgang-Getriebe mit langer Übersetzung die bessere Lösung wäre, kann daher angezweifelt werden. Schon bei geringen Steigungen wäre man gezwungen, zurück zu schalten.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend. Auf weniger griffiger Straße hilft die elektronische Schlupfregelung, dass die Räder beim Beschleunigen weniger durchdrehen. In schnell angefahrenen Kurven ist der Hyundai 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.

⊕ Plötzliche Lenkeingriffe bringen den kleinen Koreaner kaum aus der Ruhe. Das Heck pendelt nur mit kleiner Amplitude um die Mittellage und stabilisiert sich schnell wieder. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der i20 anspruchsvoll, aber sicher. Nach anfänglichem Untersteuern beim Einlenken absolviert er den Rest des Tests mit klar übersteuerndem Heck. ESP greift nur verhalten ein, wodurch auch kaum Geschwindigkeit abgebaut wird. Den Parcours durchfährt er sehr schnell.



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.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung ist in der Mittellage nicht perfekt zentriert. Sie spricht aber bereits bei kleinen Lenkwinkeln zügig an, beide Achsen bauen ordentlich Seitenführung auf. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung. Der Fahrer bekommt aber etwas wenig Rückmeldung. Beim Rangieren hilft die ziemlich leichtgängige Auslegung. Das Lenkgetriebe ist recht direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind gut 2,5 Lenkradumdrehungen nötig.

⊖ Ein Wendekreis von 10,9 Metern kann bei einem Kleinwagen nicht toleriert werden.

– Hinten sind die Kopfstützen nur für Insassen bis 1,60 m ausgelegt. Warndreieck und Verbandkasten werden unter der Bodenplatte im Kofferraum befestigt und lassen sich im Bedarfsfall sehr schlecht erreichen. Höheneinstellbare Sicherheitsgurte müssen optional bestellt werden.

2,3 Kindersicherheit

+ Serienmäßig ist der i20 mit Isofix und Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzen ausgestattet. Dadurch lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Die Gurtschlösser sind starr montiert und dadurch gut zu bedienen. Beim Einbau von Kindersitzen passt aber die Position nicht immer. Die Beifahrerairbags sind über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dadurch dürfen auch rückwärts gerichtete Kinderschalen auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Der Fahrzeughersteller erlaubt Kindersitze für alle Altersklassen auf den hinteren Außenplätzen und dem Beifahrersitz. Auch die Montage von sehr hohen Rückhaltesystemen ist problemlos möglich.

– Die hohen Schließkräfte der hinteren Fensterheber stellen vor allem für Kinder ein immenses Verletzungsrisiko dar. Laut Hyundai ist der hintere Mittelsitz für Kindersitze ungeeignet. Und tatsächlich sind dort die Gurtankpunkte schlecht positioniert und die Sitzkontur ungünstig. Drei Kindersitze hätten auf der Rücksitzbank ohnehin keinen Platz. Die Gurtschlösser können beim Anschnallen vertauscht werden.

2,5 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor.

+ Aufgrund seiner Bauform und den guten Ergebnissen des Vorgängers kann beim aktuellen i20 ebenso ein gutes Resultat beim Fußgänger-crash erwartet werden.

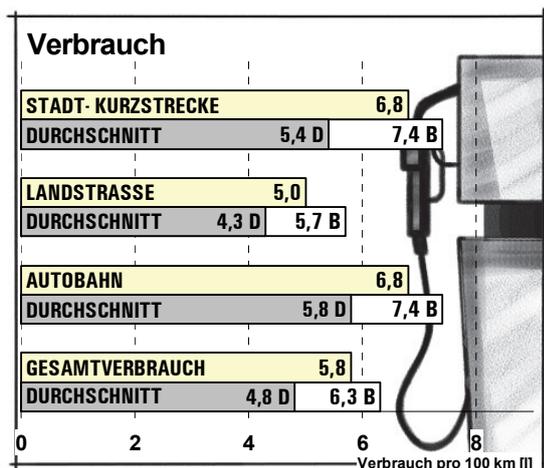
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂*

Der CO₂-Bilanz des Hyundai i20 1.2 fällt beim ADAC EcoTest mit 156 g/km für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich aus. Daraus ergibt sich ein mittlerer Testverbrauch von 5,8 l/100 km. Das reicht für 25 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC EcoTest. Der Stadtverbrauch beträgt 6,8 Liter, über Land verbraucht er 5,0 Liter und auf der Autobahn 6,8 Liter auf 100 Kilometer.

1,6 Schadstoffe

+ Auch wenn der CO-Ausstoß des Euro-6-Motors auf der Autobahn etwas ansteigt, der Schadstoffausstoß ist gering, was dem i20 beim EcoTest zu 44 Punkten verhilft. In Kombination mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß erhält er insgesamt 69 Punkte und verpasst so knapp ein Vier-Sterne-Ergebnis.



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

2,2

AUTOKOSTEN

4,5

Betriebskosten*

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

2,3

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.

3,1

Wertstabilität*

Erfahrungsgemäß erzielen Modelle von Hyundai nicht gerade Höchstpreise auf dem Gebrauchtwagenmarkt. So kann auch dem i20 ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

2,9

Kosten für Anschaffung*

In der Ausstattungsvariante Trend kostet der i20 mit der kräftigeren Variante des 1,2-Liter-Motors 15.250 Euro. Dann ist er bereits recht komplett ausgestattet. Trotzdem besteht noch die Möglichkeit, das Fahrzeug mit mehreren tausend Euro optisch und technisch aufzuwerten. Besonders empfehlenswert ist das Plus-Paket für 1.200 Euro, das neben Komfort- auch Sicherheitsausstattung enthält.

1,7

Fixkosten*

+ Die Fixkosten fallen erfreulich gering aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 74 Euro. Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung liegen im Mittelfeld (KH: 15/VK: 16). Die Teilkaskoversicherung fällt aber mit Typklasse 18 für einen Kleinwagen recht teuer aus.

1,5

Monatliche Gesamtkosten*

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

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.4	1.1 CRDi	1.4 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1248	4/1368	3/1120	4/1396
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	62 (84)	74 (100)	55 (75)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	121/4000	121/4000	134/3500	180/2500	240/2500
0-100 km/h[s]	13,6	13,1	11,6	16,0	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170	184	161	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,1 S	5,5 S	3,2 D	4,1 D
CO2 [g/km]	119	119	127	84	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	18/17/18	18/17/18	18/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	92	114	155
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	376	399	437	379	433
Preis [Euro]	11.950	14.050	15.850	14.750	17.800

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfli.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1248 ccm
Leistung	62 kW (84 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	121 Nm
bei	4000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/5,0/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	156 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4035/1734/1474 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1980 mm
Leergewicht/Zuladung	1115 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/910 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	860 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	177 Euro
Monatliche Gesamtkosten	412 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18
Grundpreis	15.250 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Plus-Paket)	1.200 Euro ^o
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Plus-Paket)	1.200 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Plus-Paket)	1.200 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Plus-Paket)	1.200 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Plus-Paket)	1.200 Euro ^o
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro
Schiebe-Hubdach (Optik-Paket)	2.000 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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