



Hyundai i20 Active 1.0 T-GDI blue Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (88 kW / 120 PS)

Hyundai bietet den i20 nun auch in Offroad-Optik an und spendiert ihm den Namenszusatz Active. Neben markanten Stoßfängern mit angedeutetem Unterfahrschutz sowie aufgesetzten und unlackierten Kunststoffleisten an Radläufen und Türen, verfügt der i20 Active auch über eine silberne Dachreling sowie über 17-Zoll-Leichtmetallräder. Darüber hinaus wurde auch die Karosserie um 20 mm angehoben - ausschließlich Frontantrieb und eine Bodenfreiheit von 190 mm reichen aber kaum aus, um wirkliche Geländetauglichkeit zu bieten. Die bekannten Qualitäten des i20 wie die großzügigen Platzverhältnisse in der ersten Sitzreihe sowie eine in der höchsten Ausstattungsvariante sehr umfangreiche Serienausstattung bringt auch der Active mit sich. Im i20 Active kommen neben einem Dieselmotor die neuen Dreizylinder-Turbobenziner zum Einsatz, die es in zwei Leistungsstufen gibt. Die im Testwagen verbaute stärkere Variante mit 88 kW/120 PS und einem maximalen Drehmoment von 172 Nm hat mit dem Kleinwagen leichtes Spiel. Nicht ideal ist jedoch das Ansprechverhalten des Motors beim Beschleunigen, da er erst nach einer kurzen Pause munter ans Werk geht. Dann aber zeigt er sich durchzugstark: Das Resultat bei den Fahrleistungsmessungen kann sich sehen lassen. Beim Verbrauch setzt der kleine Hyundai dagegen keine Glanzpunkte - 5,7 l Super auf 100 km im ADAC EcoTest sind im Klassenvergleich kein Ruhmesblatt. Mit 21.750 Euro liegt der Anschaffungspreis selbst in Anbetracht der umfangreichen Serienausstattung hoch. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** u. a. Dacia Sandero Stepway, VW Cross Polo.

- +** üppiges Platzangebot vorn, sehr kurzer Bremsweg aus Tempo 100, gute Serienausstattung, fünf Jahre Garantie
- kein Einklemmschutz an hinteren Scheiben, hohe Ladekante, schwache Heizleistung, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,6 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,5 Langstrecke

3,2 Transport

2,4 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube
www.bitly.com/hyundaii20video

Stand: Juni 2016
 Text: Martin Brand

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum des i20 Active sind zufriedenstellend verarbeitet. Auf den ersten Blick wirkt die Verarbeitung solide, bei genauem Hinsehen lassen sich allerdings Nachlässigkeiten feststellen. So sind beispielsweise die Passungen zwischen den Radlaufschutzelementen und den Stoßfängern nicht perfekt, das Spaltmaß variiert und die Schweißnähte der mehrteiligen Türrahmen sind sichtbar. Der Innenraum zeigt sich gut verarbeitet, nur an wenigen Stellen findet man schlecht entgratete Kunststoffkanten. Die verwendeten Kunststoffe sind weitgehend kratzempfindlich. Während das Armaturenbrett zumindest im oberen Bereich aufgeschäumt ist, sind die Tür- und Dachsäulenverkleidungen hart. 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. Einstiegsleisten, die den Schweller vor Kratzern schützen, gibt es aber leider nicht. Beim Active gibt es sowohl an den Türen als auch um die Radhäuser Stoßelemente, die den Lack vor Beschädigung schützen. Die Stoßfänger sind mehrteilig und zum Teil unlackiert.

- ⊕ Dank einer Schutzklappe im Tankstutzen ist ein versehentliches Befüllen mit Dieseldieselkraftstoff nicht möglich.
- ⊖ 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.

2,7

Alltagstauglichkeit

Dem i20 Active lassen sich maximal nur 460 Kilogramm zuladen. Gebremste Anhänger dürfen bis maximal 1100 Kilogramm gezogen werden. Ungebremste Anhänger sind gerade einmal bis 450 kg erlaubt.

- ⊕ Der Innenraum ist für vier Insassen konzipiert. Der Mittelsitz der Rücksitzbank kann nur als Notsitz für kurze Strecken verwendet werden. Durch die kleine Karosserie zeigt sich der Hyundai vor allem im innerstädtischen Verkehr recht handlich. Mit einer Tankfüllung von 50 Litern Benzin kann der i20 Active 1.0T-GDI ca. 875 Kilometer gefahren werden (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg. Dadurch können auf der Anhängerkupplung auch Radträger mit zwei schweren E-Bikes befestigt werden. Auf der stabilen Dachreling lassen sich bis zu 70 kg transportieren.
- ⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als nutzlos erweist. Ein Reserve- oder Notrad gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

2,7

Sicht

Der i20 Active schneidet im Sichtkapitel mit der leicht angehobenen Karosserie und Parkhelfern insgesamt zufriedenstellend ab. Während die Karosserie nach hinten sehr gut abschätzbar ist, lässt sich die Front aufgrund der flachen Motorhaube nur erahnen. 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.



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

Die Außenspiegel fallen ausreichend groß aus, der linke hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel etwas verkleinert. Die beim Style serienmäßigen Projektions-Halogencheinwerfer sorgen für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung. Xenon- oder LED-Scheinwerfer gibt es nicht.

⊕ Durch die flache Motorhaube ist der Blick zum Boden kaum blockiert. Die Frontscheibe wird großflächig gewischt. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel beim Style serienmäßig automatisch ab. LED-Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei schwierigen Sichtverhältnissen. Abbiegelicht ist serienmäßig an Bord. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren am Heck und gegen Aufpreis eine Rückfahrkamera (im Testwagen).

⊖ Durch die hoch eingesetzte Heckscheibe fällt es recht schwer, niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug zu erkennen. Die Rücksicht im Innenspiegel fällt mager aus.

2,7 Ein-/Ausstieg

In den i20 Active kann vorn wie hinten ohne große Mühen eingestiegen werden - im Vergleich zum normalen i20 ist die Karosserie um 20 mm angehoben. Die Schweller liegen in einer angenehmen Höhe, fallen aufgrund der Kunststoffbeplankung aber recht breit aus, wodurch man einen größeren Schritt machen muss. Die Türausschnitte sind groß, das Dach ausreichend hoch. 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 Fensterheber lassen sich damit nicht bedienen. Die Türrasten fallen kräftig aus, dürften hinten aber etwas feiner gestuft sein.

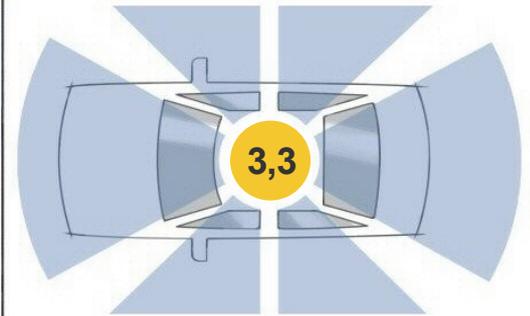
⊕ Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, sind für alle außen sitzenden Insassen außer für den Fahrer vorhanden. Nach dem Aussteigen und dem Aufsperrn leuchten die Scheinwerfer für gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug aus. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den Style gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ Das Fahrzeug kann auch verriegelt werden, wenn die Heckklappe noch geöffnet ist - so besteht die Gefahr des Ausschließens.

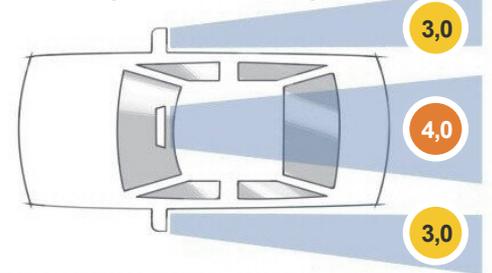
2,9 Kofferraum-Volumen*

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 fünf handelsübliche Getränkeboxen im Kofferraum verstaut werden.

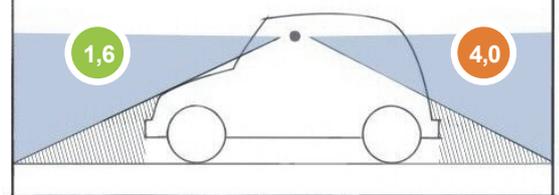
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

+ 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.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine ziemlich hohe Ladekante gehoben werden, was beim i20 Active letztendlich eine bessere Benotung der Kofferraum-Zugänglichkeit verhindert. Beim Einladen müssen knapp 77 cm überwunden werden. Ist der variable Kofferraumboden in oberer Stellung eingesteckt, liegt die Ladekante 12 cm über dem Kofferraumboden, stellt man ihn nach unten, sind es 21 cm.

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

- Die Beleuchtung fällt mit einer Lampe schwach aus. Am abstehenden Schloss können sich große Personen den Kopf stoßen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Der Mechanismus funktioniert einwandfrei und kann vom Fahrgastraum und vom Kofferraum aus (aber keine Fernentriegelung) 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 in die Verriegelungsmechanik und können dabei beschädigt werden.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Bedienung des i20 ist schnell erlernt. Die Schalter und Tasten sind größtenteils logisch platziert und gut zu erreichen. Die Pedalerie ist ordentlich angeordnet, man kann aber beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben, da ein Schutz fehlt. Vorn wie hinten sind elektrische Fensterheber verbaut. Nur am Fahrerplatz ist eine Antipp-Automatik vorhanden. Die serienmäßige Klimaautomatik wurde relativ weit unten eingebaut. Die Bedienung ist aber logisch und gibt keine Rätsel auf. Das Handschuhfach ist durchschnittlich groß, aber beleuchtet und klimatisiert. Bereits das üppige Handbuch füllt das Handschuhfach schon fast komplett.

+ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad und der gut erreichbare Schalthebel geben keinen Anlass zur Kritik. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert (Serie). Eine separate Intervallfunktion gibt es für die Wischer aber nicht. Der Heckwischer hingegen kann mit Intervall- oder Dauerfunktion betrieben werden. Die Heckscheibenheizung wird ebenso wie die Umluftfunktion nach einer kurzen Zeit automatisch abgeschaltet - das spart Energie.



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

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. Das optionale Navigationssystem lässt sich dank großem Touchscreen und nachvollziehbarer Menüstruktur einfach bedienen, eine zielgenaue Betätigung der Bedienfelder ist aber nötig. Vorn gibt es einige kleinere Ablagen, es fehlen aber Halter für große Wasserflaschen. Sind die Türen, die Heckklappe oder auch die Motorhaube nicht richtig geschlossen, wird der Fahrer gewarnt. Auf langen Strecken entlastet der serienmäßige Tempomat, die eingestellte Geschwindigkeit wird aber nicht exakt angezeigt.

– 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 gibt es kaum Ablagen. 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.

1,7 Raumangebot vorne*

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

3,0 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es enger, aber nicht beengt zu. Zwei Personen sitzen hinten bequem: Die Beinfreiheit reicht selbst noch für rund 1,80 m große Personen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Kopffreiheit ist üppig vorhanden. Die Innenbreite fällt auch hinten großzügig aus, das Raumgefühl wird aber durch die hohe Scheibenunterkante verschlechtert.



4,0 Innenraum-Variabilität

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

Für den i20 Active werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,8 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk des im Vergleich zum i20 um 20 mm höheren i20 Active ist recht ausgewogen abgestimmt, wodurch er einerseits auf langen Wellen bei höherer Geschwindigkeit größere Aufbaubewegungen besitzt. Andererseits spricht der Hyundai in Verbindung mit den 17-Zoll Rädern zum Teil aber recht steifbeinig an. Während einzelne kurze Wellen noch zufriedenstellend absorbiert werden, regen mehrere aufeinander folgende den Kleinwagen zu deutlichem Stuckern an. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel reicht der i20 Active deutlich zu den Insassen durch. Es fehlt vor allem dann an Feinschliff, wenn beide Räder einer Achse gleichzeitig einfedern müssen, wie z. B. beim Überfahren von Querfugen.

Seitenneigungen beim Kurvenfahren und auch Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen fallen nicht übermäßig aus. Bei niedrigen Geschwindigkeiten und auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort zufriedenstellend.

2,6 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 und hart. Man sitzt im Fond recht tief, wodurch es an Oberschenkelunterstützung fehlt.

⊕ Der Fahrersitz kann in der Höhe justiert werden, eine Sitzflächenneigungseinstellung ist aber nicht möglich. Die straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und ordentlich konturiert. Die hohe Lehne verjüngt sich im oberen Bereich und kann dadurch im Schulterbereich etwas drücken. In schnell gefahrenen Kurven bieten die Vordersitze aber einen ordentlichen Seitenhalt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein festes Trittbrett gibt es aber nicht.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar. Einstellbare Lordosenstützen gibt es nicht.

2,7 Innengeräusch

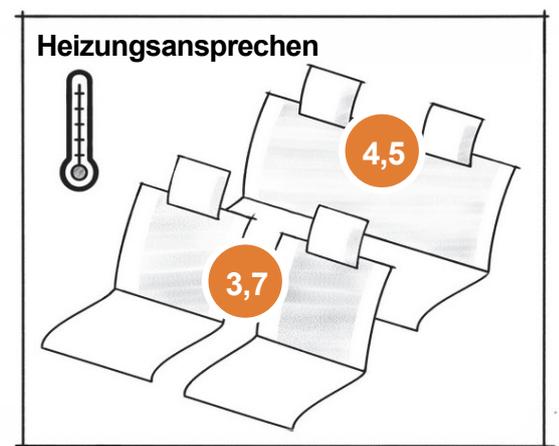
Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt mit 69,3 dB(A) auf durchschnittlichem Niveau. Der Dreizylinder-Benziner läuft etwas kernig, fällt aber bei Überlandgeschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Mit steigenden Drehzahlen ist das Aggregat deutlicher im Innenraum wahrnehmbar. Bei hohen Geschwindigkeiten dominieren allerdings die Windgeräusche. Fahrgeräusche werden ordentlich gedämmt.

3,4 Klimatisierung

Der i20 Active Style ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. 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 ADAC Heizungstest kann der Kleinwagen aber nicht überzeugen. Schon vorn dauert es recht lange, bis der Innenraum erwärmt ist. Im Fond müssen sich die Insassen noch ein ganzes Stück länger gedulden bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



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

2,3

MOTOR/ANTRIEB

1,8

Fahrleistungen*

⊕ Der i20 Active fährt mit dem neuen 1,0-Liter-Turbobenziner mit einer Leistung von 88 kW/120 PS (bei 6.000 1/min) bei den Fahrleistungsmessungen ein gutes Ergebnis ein. Das maximale Drehmoment von 172 Nm liegt zwar bereits bei 1.500 1/min an, allerdings braucht der Motor etwas Zeit, bis der maximale Ladedruck aufgebaut ist - so auch nach Schaltvorgängen. Bei vollem Ladedruck kann der Hyundai sowohl mit guten Elastizitätswerten als auch gutem Sprintvermögen punkten. Um von 60 auf Tempo 100 zu beschleunigen, braucht der i20 im vierten Gang 9,4 Sekunden, im fünften Gang 12,2 Sekunden und im höchsten Gang 14,9 Sekunden. Den Sprint von 60 auf 100 km/h schließt der Hyundai nach 6,5 Sekunden ab (2./3. Gang).

2,8

Laufkultur

Der kleine Dreizylinder-Ottomotor weist eine befriedigende Laufkultur auf. Vibrationen sind vorwiegend im Lenkrad und den Pedalen zu spüren, im Leerlauf übertragen sich diese aber auch in die Karosserie. Bei niedrigen Drehzahlen und gleichzeitig hoher Last ist im Innenraum ein Brummen zu vernehmen. Im mittleren Drehzahlbereich zeigt sich der Motor gut entkoppelt, im oberen Drehzahlbereich neigt er wiederum zum Dröhnen.

2,3

Schaltung

⊕ Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes ist insgesamt gut. Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich mit geringem Kraftaufwand einlegen. Schnelle Gangwechsel lassen sich problemlos vornehmen, da die Gänge nicht haken. Die Schaltwege dürften jedoch etwas kürzer ausfallen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, stets in einem möglichst spritsparenden Gang unterwegs zu sein. Beim Anfahren an Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch fest und verhindert beim Anfahren ein Zurückrollen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert, wodurch es laut im Getriebe kracht, wenn man ihn bereits einlegt, während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt.

2,5

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Motorcharakteristik. Die Gesamtübersetzung wurde dagegen recht kurz gewählt. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 3.200 1/min.

2,0

FAHREIGENSCHAFTEN

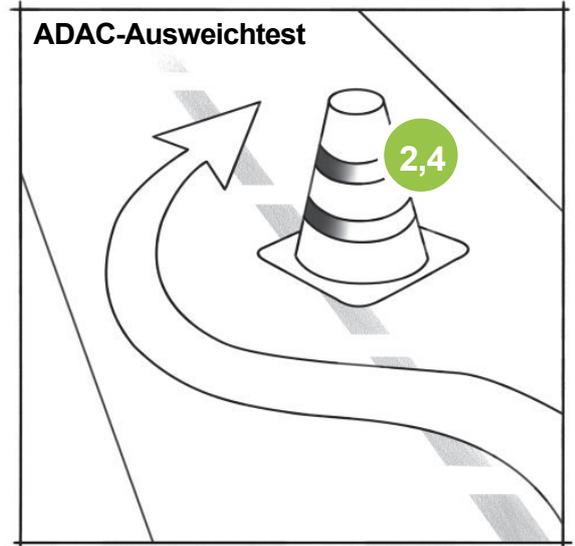
2,5

Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des i20 Active ist insgesamt gut. 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 entgegen kommt. Hebt man das Gaspedal in Kurven, treten Lastwechselreaktionen auf, die aber nicht zuletzt aufgrund des serienmäßigen ESP gut kontrollierbar bleiben.

⊕ 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. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der i20 Active auch dank effizient regelndem Stabilitätsprogramm (ESC) sicher. Der Kleinwagen begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs und neigt auch beim Gegenlenken zum Übersteuern. Das ESC greift allerdings zuverlässig ein, wodurch sich der Wagen wieder stabilisiert. Die Durchfahrsgeschwindigkeiten liegen insgesamt recht hoch, da diese während des Ausweichvorgangs kaum abgebaut werden.

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.

2,6

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 insgesamt etwas wenig Rückmeldung. Beim Rangieren hilft die ziemlich leichtgängige Auslegung. Das Lenkgetriebe ist recht direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind nur gut 2,5 Lenkradumdrehungen nötig.

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

1,2

Bremse

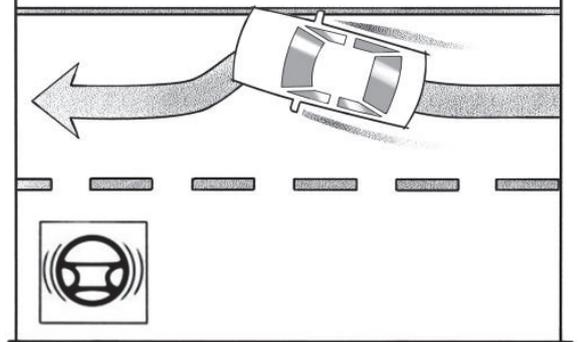
⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich recht gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 33,6 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 der Größe 205/45 R17 88V) - was auch an der im Vergleich zum i20 größeren Bereifung liegen dürfte. Bei einer Bremsung in einer Kurve wird der Kleinwagen etwas unruhig am Heck, bleibt aber noch sicher kontrollierbar.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zudem ist das Stabilitätsmanagement VSM an Bord, das bei instabilem Fahrzeug auf die Lenkung Einfluss nimmt. Es regelt die Servounterstützung, um den Fahrer zu mehr oder weniger starken Lenkvorgängen zu animieren. Serienmäßig ist ein Reifendruckkontrollsystem an Bord, das mit Sensoren in den Rädern den tatsächlichen Druck misst und dem Fahrer signalisiert, wenn ein Luftverlust vorliegt. Ein Abbiegelicht gehört ebenfalls zum Serienumfang. Selbst der Spurverlassenswarner ist Serie. Droht der Hyundai, die Spur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, wird der Fahrer akustisch gewarnt - eine haptische Warnung wäre allerdings besser, zumal das System sehr häufig und teils unnötig anspricht. Bei einer Gefahrenbremsung blinken die serienmäßigen LED-Bremsleuchten mit hoher Frequenz. Kommt das Fahrzeug zum Stillstand, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anfahren verhindert wird. In den Vordertüren sind Rückstrahler verbaut, die bei Dunkelheit vor geöffneten Türen warnen. Ordert man das optionale Navigationssystem, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Hauptdisplay (Kartendarstellung) angezeigt. Das funktioniert aber nur auf Hauptverkehrswegen. Serienmäßig ist ein Speedlimiter verbaut, mit dem der Fahrer die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzen kann. In Gefahrensituationen kann er per Kick-Down trotzdem die volle Geschwindigkeit abrufen.

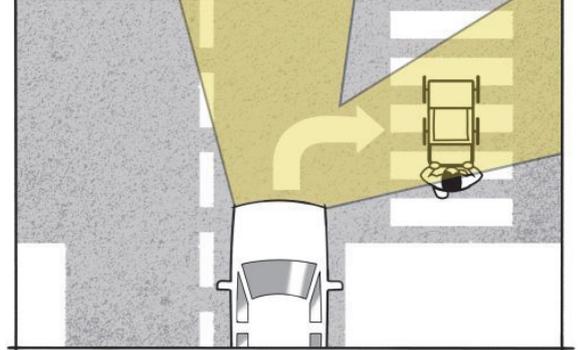
⊖ Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, kann keine Fahrtrichtungsänderung per Blinker angezeigt werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist. Automatische Notbremssysteme sind nicht erhältlich.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Abbiegelicht



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.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auf den vorderen Plätzen Seitenairbags sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer gibt es auf allen äußeren Plätzen. Im ADAC Crashtest erreicht der Hyundai i20 beim Insassenschutz 85 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt vier von fünf Sternen (Test 06/2015). Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für 1,95 m große Personen und sind nah am Kopf platziert, wodurch sie bei einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas verringern. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt, sich anzuschnallen. Für die hinten Sitzenden kann der Anschnallstatus in einem Display abgelesen werden. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

– 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.

2,3 Kindersicherheit

+ Im ADAC Crashtest erreicht der i20 bei der Kindersicherheit 73 Prozent der möglichen Punkte (Test 06/2015). Serienmäßig ist der i20 mit Isofix-Halterungen und Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzen ausgestattet. Dadurch lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Die Gurtschlösser sind starr montiert und gut bedienbar. 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 auf den hinteren Außenplätzen und dem Beifahrersitz Kindersitze aller Altersklassen. 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 Gurtanlenkpunkte schlecht positioniert und die Sitzkontur ist ungünstig. Drei Kindersitze hätten auf der Rücksitzbank ohnehin keinen Platz. Die Gurtschlösser können beim Anschnallen vertauscht werden.

1,8 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erreicht der i20 im ADAC Crashtest gute 79 Prozent der möglichen Punkte - der i20 Active sollte trotz der leicht höheren Karosserie ähnlich gut abschneiden.

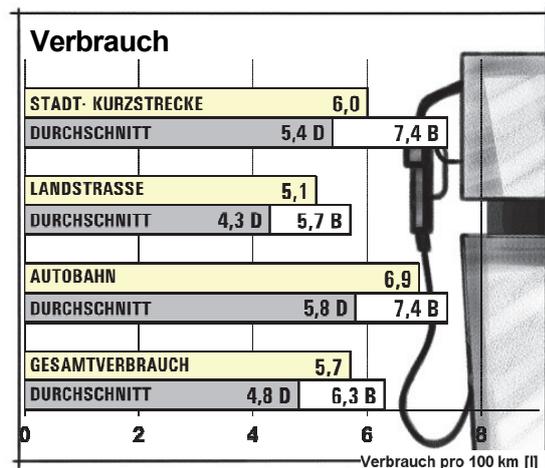
3,0 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Die im EcoTest ermittelte CO₂-Bilanz beträgt 157 g/km - damit kommt der i20 Active 1.0 T-GDI blue in diesem Kapitel nur auf 25 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,7 Liter Super auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,0 l/100 km innerorts, 5,1 l/100 km außerorts und 6,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,5 Schadstoffe

+ Im Schadstoffkapitel schneidet der i20 Active zwar noch gut ab, die Feinstaubbelastung nach dem Kaltstart und die CO-Emissionen auf der Autobahn sind aber leicht erhöht. Im Schadstoffkapitel erhält das Fahrzeug 35 von 50 möglichen Punkten. In der Summe erreicht der i20 Active mit 60 Punkten drei von fünf Sternen.



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

3,5 AUTOKOSTEN

4,4 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des i20 Active im Klassenvergleich erhöht ausfällt, erhält der Hyundai hier keine gute Bewertung.

4,1 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.
- Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf sehr hohem Niveau

2,7 Wertstabilität*

Dem Hyundai i20 Active wird in Verbindung mit dem Dreizylinder-Turbomotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein recht stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,6 Kosten für Anschaffung*

In der Ausstattungsvariante Style kostet der i20 Active mit dem Turbomotor mindestens 21.750 Euro - was im Klassenvergleich ein stolzer Preis ist. Immerhin zeigt sich der Kleinwagen dann sehr gut ausgestattet.

2,6 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 68 Euro. Egal, ob man den Kleinwagen nur haftpflichtversichert oder eine Kaskoklasse wählt - günstig fällt die Versicherung nie aus (KH: 18; VK: 17; TK: 18).

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen insgesamt auf durchschnittlichem Niveau. Negativ wirken sich die hohen Betriebs- sowie Anschaffungskosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.0 T-GDI blue	1.4 Automatik	1.0 T-GDI blue	1.1 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1248	3/998	4/1368	3/998	3/1120
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	62 (84)	74 (100)	74 (100)	88 (120)	55 (75)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	121/4000	121/4000	172/1500	134/3500	172/1500	180/2500
0-100 km/h[s]	13,6	13,1	10,7	13,2	10,2	16,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170	188	170	190	161
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8 S	4,8 S	4,3 S	6,2 S	4,6 S	3,7 D
CO2 [g/km]	112	112	99	143	107	97
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	18/17/18	18/17/18	18/17/18	18/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	60	60	28	124	44	118
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	369	393	401	459	432	385
Preis [Euro]	12.100	14.350	15.650	17.250	17.450	14.660

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-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 Euro6
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	172 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/5,1/6,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	157 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4065/1760/1529 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1985 mm
Leergewicht/Zuladung	1190 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1110 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	875 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	240 Euro
Monatliche Gesamtkosten	490 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/17/18
Grundpreis	21.750 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 01.01.2016 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

ABS	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
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 vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1.200 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen