



## Hyundai i10 1.2 Style

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse  
(64 kW / 87 PS)

Für einen Kleinwagen hat Hyundai mit dem i10 ein sehr erwachsen wirkendes Fahrzeug auf die Räder gestellt. Das Interieur würde auch so manchem Kleinwagen gut zu Gesicht stehen. Die Bedienung des ansehnlichen und gut verarbeiteten Cockpits gibt keine Rätsel auf. Die Platzverhältnisse sind in der ersten Reihe ebenfalls erstaunlich gut, hinten geht es für erwachsene Personen jedoch recht beengt zu. Dass an den Kofferraum mit 200 Liter Fassungsvermögen keine großen Ansprüche gestellt werden dürfen, erklärt sich bei einer Außenlänge von gerade einmal 3,67 m von selbst. Unter der Haube des Testwagens steckt ein 1,2 Liter großer Vierzylinder, der 87 PS leistet. Ordentlich Leistung für einen Kleinwagen, im Fahrbetrieb fühlt sich der Benziner jedoch recht schwächlich an. Soll es es zügiger voran gehen, muss der Sauger wegen des bescheidenen Drehmoments von 121 Nm gedreht werden - dann wird es laut im Innenraum. Insgesamt ist das Innengeräuschniveau spätestens ab Landstraßentempo recht hoch. An den Fahreigenschaften gibt es wenig zu kritisieren, den ADAC Ausweichertest absolviert der i10 sicher und agil. Die Bremsen dürften allerdings besser verzögern. 13.630 Euro verlangt Hyundai für den i10 1.2 in der Topausstattung Style. Für den Preis sind zahlreiche Annehmlichkeiten wie Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Klimaanlage, Sitzheizung und beheizbares Multifunktionslenkrad bereits an Bord. Spendabel zeigt sich Hyundai auch bei der Fahrzeuggarantie, die fünf Jahre ohne Kilometerbegrenzung gültig ist. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Ford Ka+, Kia Picanto, Opel Karl, Smart Forfour, Suzuki Celerio, VW up!

- ⊕ einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Serienausstattung, wohnliches Interieur, lange Fahrzeuggarantie
- ⊖ kein Licht- und Regensensor erhältlich, hohes Innengeräuschniveau, durchzugsschwacher Motor

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,2

AUTOKOSTEN 1,0

### Zielgruppencheck

	Familie	3,7
	Stadtverkehr	2,6
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,8
	Transport	3,8
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★☆☆☆

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,5 Verarbeitung

Der i10 ist besonders für einen Kleinwagen gut verarbeitet. Die Spaltmaße der Karosserie sind verlaufen gleichmäßig und schmal, die Türen fallen satt ins Schloss. Negativ fallen hingegen die mehrteiligen Scheibenrahmen sowie der nicht sonderlich strapazierfähige Kofferraum (billige Kofferraummatte, kratzempfindlicher Kunststoff, teils unverkleidetes Blech) ins Auge. Auch im Innenraum macht der Koreaner einen ordentlichen Eindruck, wenige

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Mit seinem 40 l großen Tank kommt der i10 immerhin 700 km weit (auf Basis des ADAC EcoTest). Die Zuladung geht für ein Fahrzeug dieser Kategorie mit 435 kg vollkommen in Ordnung, bis zu 60 kg dürfen dabei auf dem Dach transportiert werden.

⊕ Mit gerade einmal 3,67 m Länge und 1,97 m Breite (inkl. Außenspiegel) ist der i10 geradezu prädestiniert für Stadtverkehr. Der Wendekreis von nur 10,2 m macht den Koreaner zudem erfreulich wendig. Trotz der kompakten

### 2,9 Licht und Sicht

Der i10 ist mit Halogenlampen ausgestattet, die nachts für eine mäßige Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Ein optionales Lichtsystem mit Xenon- oder LED-Technik ist wie in dieser Fahrzeugklasse üblich nicht erhältlich. Immerhin ein Abbiegelicht ist in der Top-Ausstattung Style Serie. Die Rundumsicht ist insgesamt zufriedenstellend, beim Blick nach schräg hinten stören allerdings die sehr breiten C-Säulen.

⊕ Die kompakte Karosserie lässt sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist.

⊖ Trotz der guten Übersichtlichkeit wären mehr Parkhilfen wünschenswert, gegen Aufpreis stehen lediglich Parksensoren hinten zur Verfügung. Der Innenspiegel lässt sich nur manuell abblenden, eine Automatikfunktion ist nicht zu haben.

### 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen geht in der ersten Reihe bequem vonstatten. Der Schweller ist recht tief angebracht, der Türausschnitt ausreichend groß. Zudem ist die Sitzposition leicht erhöht. Auch die Fondgäste müssen sich nicht verrenken, um in die zweite Sitzreihe zu gelangen, auch wenn der Türausschnitt speziell

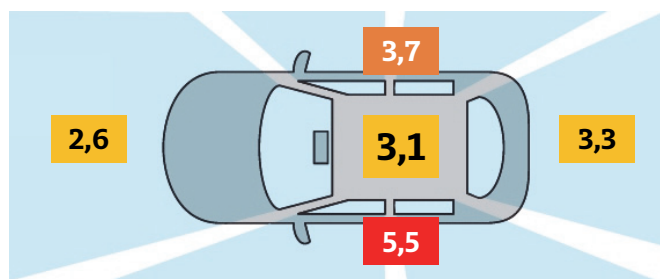
Kleinwagen wirken hier so erwachsen. Zwar bestehen das Armaturenbrett und die Türverkleidungen aus hartem Kunststoff, dank des zweifarbigem Cockpits und einiger Akzente im Chromlook wirkt das Interieur erstaunlich wohnlich und wertig. Der Unterboden weist keine Verkleidungen auf, allerdings wirkt er aufgeräumt und ist großflächig mit Korrosionsschutz versehen.

Abmessungen bietet der Fünftürer vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz.

⊖ Anhängelasten sind beim i10 seitens des Herstellers nicht zulässig. Der i10 ist serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich im Bedarfsfall rasch als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man beim i10 vergeblich, daher ist ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich.

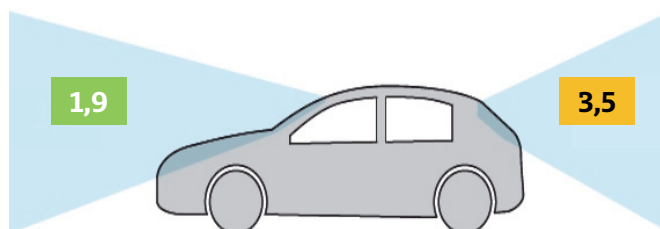
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



im Fußbereich etwas schmaler ist. Ab dem Level Trend ist der i10 mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet (unterhalb nur Zentralverriegelung), für das Modell Style ist wie im Falle des Testwagens auch ein schlüsselloses Zugangs-

und Startsystem zu haben. Dieses lässt sich nicht deaktivieren und besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz, der mit einem Funkverlängerer überlistet werden kann – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

### 3,9 Kofferraum-Volumen

In Anbetracht der geringen Fahrzeuggröße geht das Kofferraumvolumen durchaus in Ordnung. Im Normalzustand beträgt das Fassungsvermögen 200 l, bis unters Dach gehen 235 l oder alternativ vier Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um, schluckt der i10 bis zur Fensterunterkante 585 l und dachhoch beladen 945 l.

### 3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet leicht und gibt einen recht großen Ausschnitt frei, so lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen. Leider ragen die Heckleuchten etwas in den Ausschnitt hinein. Die Ladekante ist mit 73 cm über der Fahrbahn recht hoch.

⊖ Die Heckklappe öffnet nicht sehr weit - Personen über 1,80 m laufen Gefahr, sich daran den Kopf zu stoßen. Beim

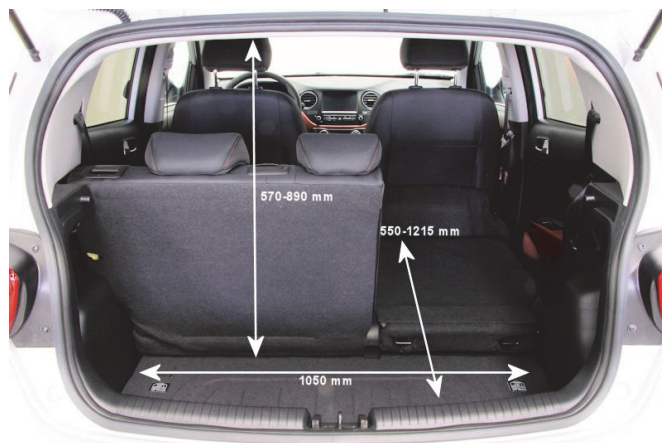
### 3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist in allen Ausstattungsvarianten asymmetrisch geteilt umklappbar, allerdings muss vor dem Umliegen die Sitzfläche der Rückbank hochgeklappt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen ist vorsichtig geboten, da die Gurte leicht eingeklemmt und dadurch beschädigt werden können. Unter dem Ladeboden befindet sich

## 3,2 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

⊕ Das übersichtlich gestaltete Armaturenbrett gibt dem Fahrer keine Bedienerätsel auf. Das Infotainmentsystem überzeugt mit einer eingängigen Menüstruktur, sensibel reagierendem Touchscreen, Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen und einem praktischen Drehregler zum Zoomen und Scrollen. Zudem ist der Bildschirm weit oben platziert, wodurch der Fahrer nicht zu sehr vom Verkehrsgeschehen abgelenkt wird. Auch die Klimabedieneinheit punktet mit einfacher Handhabung und ist nicht zu weit unten angebracht. Die meisten Tasten sind gut erreichbar und einsehbar, nur das Tastenfeld links vom Lenkrad entzieht sich den Blicken des Fahrers.



Der Kofferraum ist mit 200 l Volumen von klassenüblicher Größe.

Ausladen stört die hohe Stufe zwischen Ladeboden und -kante. Bei aufgestellten Lehnen ist die Kofferraumtiefe sehr gering, längere Gegenstände lassen sich ohne Umklappen der Rückbank nicht transportieren. Dann entsteht allerdings eine unpraktische Stufe. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum schwach beleuchtet.

in der Reserveradmulde zusätzlicher Stauraum, links im Kofferraum befindet sich zudem ein praktischer Taschenhaken.

⊖ Ein Trennnetz oder -gitter ist für den i10 nicht erhältlich.



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

⊖ Das Lenkrad lässt sich leider nur in der Höhe verstellen, was das Finden einer bequemen Sitzposition erschwert. Bei der Anzahl an Tasten auf dem Lenkrad haben es die Koreaner etwas übertrieben - 16 Stück zählt man dort. Die Lehnenneigung lässt sich nur grob einstellen, ein Einstellrad würde eine feinere Rasterung ermöglichen. Hinzu kommt, dass das Rad schlecht erreichbar ist. Einen Regensensor vermisst man ebenso

### 3,0 Multimedia/Konnektivität

Als Style ist der i10 mit einem FM-/DAB-Radio, Bluetooth-Freisprechanlage, AUX- und USB-Anschluss sowie Apple Carplay und Android Auto ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem erhältlich. Ist ein internetfähiges Smartphone gekoppelt, werden auch Verkehrsinformationen in Echtzeit, Wetterinformationen sowie POIs angezeigt.

wie eine Fahrlichtautomatik. Nur der elektrische Fensterheber verfügt über eine Automatikfunktion, jedoch nur zum Öffnen der Scheibe. Bei der Innenraumbeleuchtung hat Hyundai gespart: Es gibt lediglich eine zentrale Leuchte vor, Leselampen sucht man ebenso vergebens wie Leuchten für den Schminkspiegel. Sind Motorhaube oder Heckklappe geöffnet, wird keine Warnmeldung ausgegeben.

⊖ Ein CD-Player ist leider nicht zu haben.

### 2,8 Raumangebot vorn

Im kleinen i10 finden auch großgewachsene Personen (bis 1,90 m) genügend Platz vor. Allein bei der Innenbreite merkt man dem Koreaner an, dass er der Kleinstwagenklassen entstammt - kräftiger gebaute Insassen stoßen mit

dem Ellenbogen an die Türverkleidung. Das Raumgefühl wird etwas durch das hoch aufbauende Armaturenbrett geschmälert.

### 4,1 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe geht es wie zu erwarten recht beengt zu. Während die Kopffreiheit erstaunlich gut ist und selbst für 1,85 große Insassen ausreicht, stoßen Personen über 1,75 m mit den Knien an die Vordersitzlehne. Ebenso wie vorn ist auch im Fond die Innenbreite überschaubar, mit

drei Personen auf der Rückbank wird es richtig eng. Das Raumgefühl leidet unter der hohen Seitenlinie und den schmalen Seitenfenstern.

### 3,9 Innenraum-Variabilität

Vorn finden sich genügend Ablagemöglichkeiten, die Türfächer sind jedoch ebenso wie das Handschuhfach recht klein geraten. Letzteres ist zudem weder klimatisiert- noch abschließbar.

⊖ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, damit ist die Innenraumvariabilität des i10 erschöpft. Im Fond mangelt es an Staufächern. Becherhalter und Lehnentaschen suchen die Fondinsassen vergebens.



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

## 3,5 KOMFORT

### 3,3 Federung

Für einen Kleinstwagen verarbeitet der i10 Fahrbahnunebenheiten erstaunlich souverän, auch hier fühlt

sich der Hyundai bemerkenswert erwachsen an. Bei niedrigen Geschwindigkeiten wirkt das Fahrwerk noch etwas

steifbeinig, was sich mit zunehmendem Tempo aber spürbar bessert. Bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten neigt der Vorderwagen zum Stuckern. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster wirkt der Hyundai etwas zittrig

### 3,4 Sitze

Auch bei den Sitzen wirkt der i10 erstaunlich erwachsen. Die Lehne und Sitzfläche sind recht groß, die Polsterung ist angenehm straff und der Seitenhalt dank der ordentlichen Konturierung ebenfalls gut. Bei den Verstellmöglichkeiten schneidet der Hyundai weniger gut ab - nur der Fahrersitz lässt sich in der Höhe verstellen. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend, auch wenn man eine Mittelarm-

lehne sowie eine bequeme Armauflage in der Türverkleidung vermisst. Auch auf der Rücksitzbank sitzt man für einen Kleinwagen erstaunlich bequem. Die Bank ist straff gepolstert und zumindest auf den äußeren Plätzen leicht konturiert, die Oberschenkelauflage dürfte jedoch üppiger ausfallen. Die Sitzposition leidet unter dem recht spitzen Kniewinkel und der harten Armauflage in der Türverkleidung.

### 4,4 Innengeräusch

Im i10 gibt es bei höheren Geschwindigkeiten ganz ordentlich was auf die Ohren - 73,1 dB(A) zeigt das Messinstrument bei 130 km/h an. Hauptverantwortlich dafür ist

der Motor, der aufgrund der kurzen Übersetzung auf der Autobahn mit hohen Drehzahlen läuft. Wind- und Fahrwerksgeräusche sind passabel gedämmt.

### 3,4 Klimatisierung

Als Style hat der i10 serienmäßig eine Klimaanlage an Bord, gegen Aufpreis steht eine Einzonen-Klimaautomatik zur Verfügung. Für die kalten Tage ist der Koreaner mit Sitzheizung vorn sowie einem beheizbaren Lenkrad ausgestattet -

das ist nicht nur in dieser Fahrzeugklasse bemerkenswert. Die getönten Scheiben ab der B-Säule schützen die Fondinsassen vor zu starker Sonnenstrahlung.

## 3,3 MOTOR/ANTRIEB

### 3,5 Fahrleistungen

Zwar treffen durchaus beachtliche 87 PS auf lediglich 1.015 kg Lebdgewicht, dennoch sind die Fahrleistungen zumindest subjektiv etwas enttäuschend. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Koreaner 8,1 s. Bei den Elastizitätsmessungen vergeht im fünften Gang eine

kleine Ewigkeit - 21,0 s verstreichen, um im großen Gang von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Hier mangelt es dem kleinvolumigen Saugmotor schlicht an Drehmoment. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Hyundai mit 12,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 175 km/h.

### 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft im Vergleich zu den in dieser Klasse üblichen Dreizylinder recht ruhig, auch wenn im Lenkrad leichte Vibrationen zu spüren sind. Bei hohen Drehzahlen wird der Motor unangenehm laut und dröhnig.

Mit bescheidenen 121 Nm bei späten 4.000 Touren ist der 1,2-Liter-Motor kein Ausbund an Durchzugskraft. Um zügig voranzukommen, braucht der Motor hohe Drehzahlen. Das Ansprechverhalten ist wie bei Saugmotoren üblich gut.

### 3,2 Schaltung/Getriebe

Der i10 ist mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe ausgestattet, auf Wunsch steht eine Vierstufen-Wandlerautomatik zur Verfügung. Das Getriebe schaltet sich leichtgängig und

präzise, der Schalthebel ist etwas erhöht positioniert und liegt dadurch gut zur Hand. Die leichtgängige Kupplung dürfte besser dosierbar sein, man fährt des Öfteren mit zu

großer Drehzahl los. Die fünf Gänge sind passend gestuft, aufgrund des geringen und spät anliegenden Drehmoments ist der höchste Gang sehr kurz übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle bereits mit 3.900 Umdrehungen.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert. Legt man den Gang rasch ein, kracht es mitunter im Getriebe. Ein Start-Stopp-System ist für den 1,2-Liter-Benziner im Gegensatz zum Einliter-Einstiegsmotor nicht erhältlich.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Der i10 macht im ADAC Ausweichtest eine gute Figur. Der Koreaner lässt sich spielerisch durch die Pylonengasse dirigieren und verhält sich dabei fahrsicher und agil - hier macht sich das niedrige Gewicht und die kompakten Abmessungen positiv bemerkbar. Zu flott angegangene Kurven quitiert der Hyundai mit sicherem Schieben über die Vorderräder (Untersteuern) und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Auch bei Spurrinnen und seitlich abfallender Fahrbahn hält der i10 weitgehend die Spur, selbst auf der Autobahn ist der Geradeauslauf trotz des kurzen Radstands erstaunlich gut. Die Traktion kommt mit dem kleinen Benziner nur auf sehr rutschigem Untergrund an seine Grenzen.

### 3,0 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 knapp drei Umdrehungen.

⊕ Der nötige Kraftaufwand beim Rangieren ist aufgrund der leichtgängigen Lenkung sehr gering.

### 3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der i10 nach durchschnittlich 36,6 m zum Stehen - ein ordentlicher Wert. Dosierbarkeit und Ansprechen der Bremsanlage geben ebenfalls keinen Anlass zur Klage.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 3,3 SICHERHEIT

### 3,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Sicherheitsausstattung ist überschaubar. Serienmäßig ist der i10 mit einem elektronische Stabilitätsprogramm, Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ausgestattet. Bei einer Vollbremsung leuchtet das Bremslicht in schneller

Frequenz, bei Stillstand wird anschließend die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

Gegen Aufpreis gibt es einen Kollisions- sowie einen Spurverlassenswarner.

### 3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest erreicht der i10 (06/2016) 79 Prozent der möglichen Punkte. Der Kleinwagen ist mit Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen lassen sich sehr weit herausziehen, doch auch die Kopfstützen für die Fondpassagiere bieten eine gute Schutzfunktion.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Ladeboden verstaut und dadurch bei beladenem Kofferraum im Notfall schlecht erreichbar.

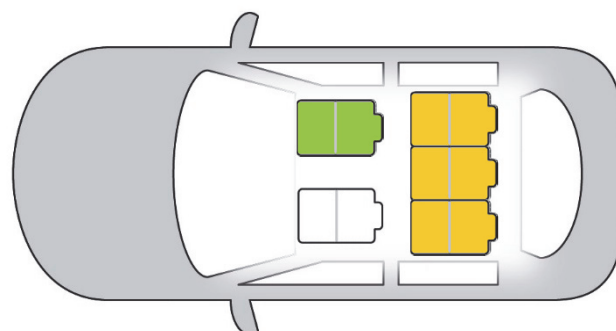
### 3,1 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der i10 im ADAC Crashtest 80 Prozent der möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondsitzen ist der Japaner mit Isofix-Vorrichtungen ausgestattet, eine i-Size-Kennzeichnung fehlt jedoch. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Auf allen Plätzen dürfen Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen befestigt werden. Allerdings erweist sich der Mittelsitz als ungünstig konturiert, was eine lagestabile Befestigung von Kindersitzen erschwert.

⊖ Die Anlenkpunkte der Gurte auf den äußeren Fondsitzen sind nicht optimal, da das Gurtschloss tief in der Sitzbank versenkt ist, wodurch der Kindersitz nicht optimal fixiert wird. Das Isofix-System wird vom Gurtschloss verdeckt und ist selbst mit Einsteckhilfen nicht problemlos nutzbar.

#### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

### 3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kommt der i10 auf 71 Prozent der erreichbaren Punkte. Im vorderen Bereich der Motorhaube

sowie des Scheibenrahmens ist die Karosserie zu unnachgiebig gestaltet.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Für einen Kleinwagen fällt der Verbrauch vergleichsweise hoch aus - 5,7 l/100 km fließen im Schnitt durch die Einspritzdüsen. Dabei gliedert sich der Verbrauch in 5,9 l innerorts, 4,9 l außerorts und 6,7 l/100 km auf der Autobahn. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 152 g/km sammelt der i10 in diesem Kapitel 33 von 60 Punkten.

### 3,0 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel schneidet der i10 1.2 durchschnittlich ab. Mit Ausnahme des sehr hohen CO-Ausstoßes im anspruchsvollen Autobahnzyklus und der leicht erhöhten Partikelanzahl liegen die Emissionen auf niedrigen Niveau. Dafür bekommt der Hyundai im Schadstoffkapitel 30 von 50 Zähler, was insgesamt 63 Punkte und drei Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

## 1,0 AUTOKOSTEN

### 1,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Wer einen Hyundai i10 1.2 Style sein Eigen nennen möchte, muss dafür 13.630 Euro auf der hohen Kante haben. Das scheint auf den ersten Blick vergleichsweise teuer, doch dafür ist der Koreaner sehr umfangreich ausgestattet - selbst Klimaanlage, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Tempomat, Sitzheizung und ein beheizbares Multifunktionslenkrad sind serienmäßig an Bord.

Die Unterhaltskosten befinden sich auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt bescheidene 64 Euro, auch die Versicherungseinstufungen sind recht günstig. Besonders hervorzuheben ist die fünfjährige Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbegrenzung - hier hat der i10 deutlich mehr zu bieten als die meisten Konkurrenten. Zudem geben die Koreaner fünf Jahre Garantie auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung. Zur Inspektion muss der Hyundai erstmals nach 15.000 km, anschließend alle 20.000 km oder jährlich.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

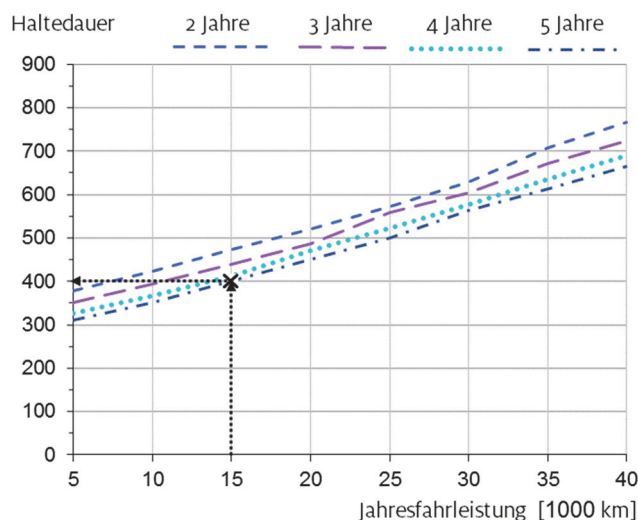
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 400 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).





**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 1/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	4,7   S	4,9   S	6,5   FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller	108	114	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/17	14/15/17	14/15/17
Steuer pro Jahr [Euro]	46	64	38
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	349	392	338
Preis [Euro]	9.990	12.710	11.490

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

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

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro6, geregelt	
Hubraum	1.248 ccm
Leistung	64 kW/87 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	121 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,1 m <sup>2</sup> /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	175/65 R 14
Länge/Breite/Höhe	3.665/1.660/1.500 mm
Leergewicht/Zuladung	1.016/434 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	252/1046 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/60 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Türkei, Izmit

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	8,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5. Gang)	15,1/21,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R 15 86 H
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	10,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,9/4,9/6,7 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	128 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	73,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1015/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	200/585/945 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>104 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>52 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>79 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>165 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	400 Euro		
Steuer pro Jahr	64 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/17		
Basispreis i10 1.2 Style	13.630 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16.540 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.830 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	-/720 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem (im Paket)	770 Euro*

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	720 Euro°/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent (im Paket)	720 Euro°
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	950 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (im Paket)	Serie/770 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	470 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	420 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,2**

### AUTOKOSTEN

**1,0**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,3</b>
Verarbeitung	3,5	Fahrleistungen	3,5
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	3,2
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,8</b>
Kofferraum-Volumen	3,9	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,7	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	3,4	Bremse	3,0
<b>Innenraum</b>	<b>3,2</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>3,3</b>
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,8
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Raumangebot vorn	2,8	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	4,1	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	3,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,9</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,5</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	2,7
Federung	3,3	Schadstoffe	3,0
Sitze	3,4		
Innengeräusch	4,4		
Klimatisierung	3,4		

Stand: August 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl