



Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V-Hybrid Trend DCT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW / 100 PS)

Seit 2002 schickt Hyundai einen Kleinwagen ins Rennen, zunächst den Getz und seit 2008 den i20, der 2020 in der dritten Generation zu den Händlern kam. Dieser liegt voll im Zeitgeist: Großer Touchbildschirm und digitales Kombiinstrument versprühen Modernität, aber auch den seit einiger Zeit bei vielen Herstellern zu beobachtenden Trend zu einfachen Materialien merkt man dem kleinen Hyundai an: Egal ob Armaturenbrett, Türverkleidungen oder Dachsäulen, überall ertastet man harten Kunststoff und keine geschäumten oder gar mit Stoff bezogenen Flächen. Auch die einfach konstruierten, aus mehreren Teilen zusammengeschweißten Türrahmen zeugen nicht gerade vom Willen zur Hochwertigkeit im Detail. Dafür fährt der i20 aber viele Assistenzfunktionen auf, warnt vor Kollisionen quasi in allen Fahrsituationen und bremst teilweise auch selbsttätig, um einen Unfall zu vermeiden oder die Unfallschwere zu reduzieren. Zudem ermöglicht das recht trocken abgestimmte Fahrwerk im Zusammenspiel mit der direkten Lenkung ein agiles Fahrverhalten. Der Motor des Testwagens steht der Dynamik mit seinen lebendigen 100 PS nicht im Wege, im Grenzbereich bringt das beherzt eingreifende Stabilitätsprogramm den allzu engagierten Fahrer zur Raison. Das Doppelkupplungsgetriebe des Testwagens überzeugt in den meisten Fahrsituationen, nur den Stop&Go-Verkehr kann es nicht immer souverän abwickeln. Der Verbrauch des Dreizylinder-Turbomotors im ADAC Ecotest ist mit 6,3 Litern Super auf 100 Kilometer nicht besonders niedrig, die Abgasreinigung geht aber bis auf einen leicht erhöhten CO-Ausstoß bei Volllast in Ordnung. Als Trend kostet der i20 mit 100 PS und Doppelkupplungsgetriebe knackige 21.790 Euro, die sich angesichts der guten Ausstattung an Assistenzsystemen und der langen Garantie ohne Kilometerbegrenzung einigermaßen relativieren. Möchte man aber noch ein paar Annehmlichkeiten wie bessere Scheinwerfer, landet man schnell bei 26.000 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3, KIA Rio, Peugeot 208, Renault Clio, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- + fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, für einen Kleinwagen gutes Platzangebot vorn und hinten, sicheres und agiles Fahrwerk
- Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an Fenstern, für Kleinwagen recht hoher Kraftstoffverbrauch, Materialqualität im Innenraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,3
	Transport	3,6
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest **★★★★☆**

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

Beim Blick außen über die Karosserie macht der i20 einen guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Beim Blick auf die geöffneten Türen sieht man dann aber die mehrteiligen, mit unschönen Schweißpunkten zusammengehaltenen Fensterrahmen. Auch hat es Hyundai versäumt, die Blechteile um die Kofferraumöffnung und unter der Motorhaube mit Klarlack zu überziehen. Der Innenraum ist sauber verarbeitet, um ein wohlbekanntes Bonmot zu nutzen: Da scheppert nix.

3,3 Alltagstauglichkeit

Legt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,3 l/100 km zugrunde, kommt der Kleinwagen mit einer Tankfüllung (40 l) circa 635 km weit. Er verfügt über fünf Sitzplätze, allerdings ist der hinten in der Mitte sehr schmal ausgeführt und lediglich für schmale Personen auf Kurzstrecken zumutbar. Die Zuladung beträgt im Falle unseres Testwagens 440 kg, das ist mit vier Erwachsenen und etwas Gepäck schnell ausgeschöpft - für einen Kleinwagen aber okay. Auf dem Dach sind Lasten bis 70 kg erlaubt. Mit der Anhängerkupplung darf man 450 kg oder, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt, bis zu

2,8 Licht und Sicht

⊕ Recht gut abschätzen kann man die Fahrzeugecken des i20, hinten etwas besser als vorn, da man die vordere Kante der Motorhaube nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das schwerer; die serienmäßige Rückfahrkamera sowie die Parksensoren vorn (optional) und hinten (Serie) sind für präzises Rangieren von Vorteil. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich, ein Einparkassistent nur für das Topmodell Prime. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem i20 ein noch zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Die Sicht im Innenspiegel ist ausreichend. Die Außenspiegel sind für einen Kleinwagen angenehm groß, der linke hat zudem einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten erleichtert. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, es bleibt nur oben rechts ein größerer Bereich der Frontscheibe ungewischt.

⊕ Der Unterboden ist gut verkleidet und aerodynamisch optimiert, lediglich im hinteren Bereich sieht man noch Stellen ohne separate Verkleidung.

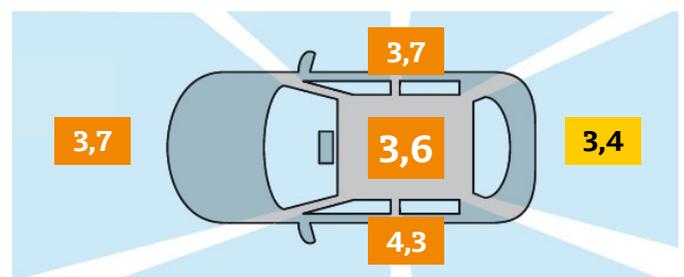
⊖ Die Materialauswahl im Innenraum ist nicht zufriedenstellend. Überall ertastet man harten Kunststoff, auch der Dachhimmel und der Bodenteppich wirken äußerst billig. Die Halogenleuchtmittel der Scheinwerfer bekommt man nur mit sehr gelenkigen Fingern gewechselt, da es kaum Platz hinter den Scheinwerfern gibt. Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, entsprechend ist die Handhabung umständlicher als mit einer Gasdruckfeder.

1.110 kg ziehen; die Stützlast liegt bei für einen Kleinwagen beachtlichen 75 kg, damit steht selbst dem Transport von zwei Pedelecs auf einem entsprechenden Träger nichts im Weg. Mit seiner Länge von 4,04 m ist der i20 ein praktisches Stadtauto, allerdings sollte man seine Breite nicht unterschätzen – sie liegt mit den Außenspiegeln bei über zwei Metern. Der Wendekreis beträgt knapp über elf Meter.

⊖ Ein Not- oder Reserverad gibt es nicht, immerhin ein Reifen-Reparaturset ist Serie.

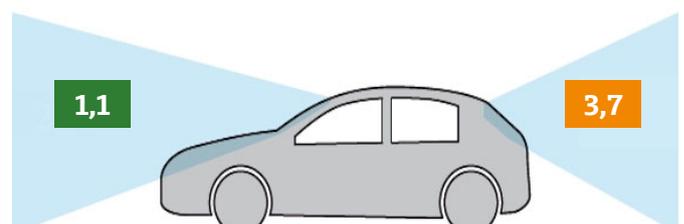
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



⊖ Der i20 Trend hat Halogenscheinwerfer mit manueller Leuchtweitenregulierung verbaut. Damit ist man nicht mit aktueller LED-Technik ausgestattet, was sich in einem gelblichen und nicht besonders hellen Lichtkegel offenbart. Immerhin ist ein statischer Fernlichtassistent bei allen i20 serienmäßig. Abbiegelicht gibt es beim Trend nur, wenn man die optionalen LED-Scheinwerfer nimmt, die das Topmodell Prime serienmäßig hat. An die Leuchtmittel der Halogenscheinwerfer kommt man mangels Bauraum kaum heran, was den Wechsel erschwert. Auch beim Prime serienmäßig, aber für die anderen Ausstattungen nicht erhältlich ist ein automatisch abblendender Innenspiegel. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang problematisch sein kann, da man eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres anzeigen kann.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim i20 fällt recht leicht, die Schwelger sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher nicht. Die Sitzfläche befindet sich 42 cm über der Straße (bei ganz nach unten gestelltem Sitz) – insgesamt eine noch günstige Konstellation. Die Türausschnitte sind vorn wie hinten zwar ausreichend groß, allerdings stören vorn die B-Säulen etwas. Steigt man hinten ein, wirkt hauptsächlich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet über die Fahrzeuglichter das Umfeld nach dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig

3,8 Kofferraum-Volumen

In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum unter der Kofferraumabdeckung 205 l. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 265 l zur Verfügung. Alternativ können bis zu fünf handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 595 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.005 l Volumen verfügbar. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 20 l des Laderaums nach unten abtrennen.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine zunächst versteckt wirkende, aber praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit kann man die Klappe manuell einfach öffnen. Sie schwingt



Zwar sind die Kopfstützen teilversenkbar, aber breite Dachsäulen schränken die Sicht ein. Eine akustische Parkhilfe und eine Rückfahrkamera sind aber nützliche Helfer.

ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, vorn in drei und hinten leider nur in zwei Positionen – das ist für den Alltag nicht ideal, aber immerhin hält in der Ebene die Tür auch zwischen den Rasten. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des optionalen schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Die 48V-Batterie unter dem Ladeboden reduziert die Kofferraumgröße auf akzeptable 205 l Volumen.

hoch genug, sodass sich bis etwa 1,90 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben und vorn schwingt. Zum Schließen

der Klappe gibt es zwei Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich mit 73 cm recht hoch über der Straße, entsprechend weit muss man Gepäck beim Einladen anheben. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der unteren Position, muss das Gepäck beim Ausladen über die innenliegende Stufe von 15 cm gehoben werden. In der oberen Position beträgt die innere Stufe nur noch sieben cm – dennoch wäre es

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Das klappt mit etwas Geschick auch vom Kofferraum aus, da die Hebel auch von dort aus erreichbar sind. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, sollte man die Gurtschlösser in die dafür vorgesehenen Führungen stecken und so verhindern, dass man die Gurte beim Wiederaufstellen der Lehnen in der Verriegelung einklemmt und so beschädigt. Ein Trenngitter für den Kofferraum ist im Zubehör erhältlich, es wird in die Führungen der Kopfstützen eingesteckt. Auch gibt es eine Hundematte für die Rücksitze und sogar eine ausziehbare Hunderampe, damit der Vierbeiner leichter in den Kleinwagen gelangt.

besser, wenn sich Ladekante und -fläche auf einer Höhe befänden. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich mit dem Kofferraumboden in oberer Position eine fast ebene Ladefläche.

⊖ Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig.

⊕ Nette Idee: Wenn die Hutablage im Weg ist, kann man sie aufrecht in einem dafür vorgesehenen Schacht hinter der Rücksitzlehne unterbringen. Bei umgeklappten Lehnen steht sie dann allerdings im Weg, dennoch hilft die clevere Verstaumöglichkeit im Alltag manchmal weiter.

⊖ Kleinkram kann man nicht gut sichern: Es gibt nur einen Taschenhaken im Kofferraum, zusätzlich noch ein kleines Fach in der rechten Seitenverkleidung, das aber standardmäßig von Warndreieck und Verbandtasche ausgefüllt wird. Unter dem Ladeboden gibt es zusätzlichen Stauraum, aber dann würde man sein Gepäck auf und um die 48-Volt-Batterie legen.

2,6 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Die Bedienung des i20 gelingt recht einfach; einerseits weil die Standardfunktionen nicht in Untermenüs versteckt sind, andererseits weil Hyundai auf vergleichsweise große und klare Tasten setzt. Die üblichen Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Der serienmäßig acht Zoll und gegen Aufpreis 10,25 Zoll große Touchscreen des Infotainmentsystems befindet sich in günstiger Höhe. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist zwar tiefer angeordnet, gefällt jedoch mit seinem verständlichen und übersichtlichen Aufbau. Mit Ausnahme des Spiegeleinstellers sind die meisten Schalter beleuchtet, auch die Lenkradtasten. Am Dachhimmel bleibt aber alles dunkel. Tasten gibt es einige, aber sie sind gut greifbar und nach gewisser Lernphase auch gut verständlich. Die ab der Trend-Ausstattung digitalen Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei allen offenen Klappen und Türen wird der Fahrer gewarnt. Vorn gibt es zwei Leseleuchten, hinten eine zentrale Leuchte – nicht ideal, aber immerhin.

⊖ Nur das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, alle anderen Fenster müssen

ohne Automatik auskommen. Positiv hervorzuheben ist die Anzeige in der Instrumentenkombination, sobald man die Einstellungen von Licht und Scheibenwischer verändert. Leider wird der aktivierte Regensensor jedoch nicht dauerhaft angezeigt.



Das Verarbeitungsniveau im Innenraum ist in Ordnung, die verwendeten Materialien machen allerdings keinen wertigen Eindruck. Die Bedienung des Fahrerplatzes ist gut und einfach.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Ein Digitalradio (DAB+) mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung inklusive Spracherkennung und Apple CarPlay und Android Auto verbaut. Hyundai serienmäßig, ebenso sind USB-Anschlüsse in der ersten und zweiten Sitzreihe immer dabei. Optional kann ein Navigationssystem geordert werden; per Hyundai Live Services sind dann auch Online-Verkehrsdaten in Echtzeit verfügbar, die in der Routenplanung berücksichtigt werden können. Zudem kann man über die Hyundai Bluelink-App sein Smartphone mit Auto verbinden und aus der Ferne überwachen beziehungsweise zum Beispiel das Auto ver- und entriegeln oder den Fahrzeugstatus abfragen. Eine 12-V-

Steckdose gibt es vorn, eine 230-V-Dose ist nicht verfügbar. Dafür bekommt man ohne Aufpreis die Möglichkeit, ein geeignetes Smartphone induktiv aufzuladen.

⊕ Das optionale Navigationssystem beinhaltet "lebenslange" Navigationskarten-Updates bis zehn Jahre nach Produktionsende des Modells. Zudem stehen die vernetzten Dienste der Bluelink-App während der gesamten Fahrzeuggarantie, also fünf Jahre lang zur Verfügung – ohne zusätzlichen Aufpreis.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis 1,95 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht sogar für deutlich mehr. Die Innenbreite liegt im durchschnittlichen Bereich und ist für einen Kleinwagen nicht schlecht. Das Raumempfinden ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut.

3,0 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es enger, aber für einen Kleinwagen überraschend geräumig zu. Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, wird es dahinter im Kniebereich erst ab etwa 1,95 m Körpergröße knapp. Die Kopffreiheit limitiert aber auf rund 1,90 m. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene einwandfrei, drei nebeneinander kommen sich sehr nahe.

4,1 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt, lediglich die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorn gibt es Ablagen in der Mittelkonsole und zwischen den Vordersitzen – die serienmäßige Mittelarmlehne bietet zudem ein geschlossenes Ablagefach. Die Türfächer vorn sind eher schmal, aber die integrierten Flaschenhalter geschickt gestaltet. So bekommt man auch 1,5-l-Flaschen hinein. Die



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

beiden Becherhalter vorn erfüllen ihren Zweck, einer der beiden wird aber von der ganz nach vorn geschobenen Mittelarmlehne verdeckt. Hinten gibt es keine Becherhalter, nur in die sehr kleinen Türfächer integrierte Flaschenhalter, die 0,5-l-Flaschen aufnehmen. Das Handschuhfach ist recht klein und beleuchtet, allerdings weder abschließbar noch klimatisiert; es wird von der Bedienungsanleitung schon weitgehend ausgefüllt.

3,3 KOMFORT

3,1 Federung

Der i20 gibt fahrwerkstechnisch den Dynamiker und legt zudem auf ein feines Ansprechen seiner Feder-Dämpferelemente nicht den größten Wert. Dementsprechend ist der kleine Hyundai in der Stadt eher straff bis holprig unterwegs,

Einzelhindernisse kommen recht deutlich zu den Passagieren durch und in Kurven versetzt es das Heck leicht. Bei höherem Tempo auf gut ausgebauten Straßen merkt man aber, dass er Bodenwellen vernünftig wegstecken kann.

3,4 Sitze

Die Vordersitze des i20 sind mit vergleichsweise kräftigen Seitenwangen versehen, was dem Seitenhalt zugutekommt. Zudem sitzen "normal" große Personen bequem. Die Kopfstützen vorn können in der Höhe, aber nicht im Abstand zum Kopf eingestellt werden. Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, der Beifahrersitz selbst gegen Aufpreis nicht. Eine Sitzflächenneigungseinstellung hat aber auch der Fahrersitz nicht.

⊕ Die Mittelarmlehne vorn ist ab der getesteten Ausstattungslinie Trend serienmäßig an Bord.

⊖ Die wenig konturierte Rückbank bietet klassenüblich kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

3,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 70,6 dB(A) – ein eher mäßiger Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Der Motor selbst klingt kernig beim Ausdrehen, er ist

unter Last deutlich hörbar und neigt bei niedrigen Drehzahlen zum Brummen, gerade in den höheren Gängen. Windgeräusche sind nicht auffällig, sie gehen in der gesamten Geräuschkulisse unter.

3,4 Klimatisierung

Der i20 hat in der getesteten Trend-Ausstattung serienmäßig eine manuelle Klimaanlage an Bord. Gegen Aufpreis zieht eine Einzonen-Klimaautomatik in den i20 ein.

⊕ Sitzheizung für die Vordersitze und ein beheizbares Lenkrad sind Serie, gegen Aufpreis kann man auch die hinteren äußeren Sitze beheizen.

⊖ Ab der B-Säule getönte Scheiben sind nur in der Topausstattung Prime an Bord. Die Ausströmrichtung der Luftdüsen im Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Intensität der Ausströmung einstellen.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 100 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit lediglich 998 ccm Hubraum drückt bereits ab 1.500 1/min ordentliche 172 Nm auf die Kurbelwelle, die Fahrleistungen des Kleinwagens sind dementsprechend angemessen flott. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der i20 respektable

6,3 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Mit dem Doppelkupplungsgetriebe sind aus dem Stand 100 km/h laut Hersteller in 11,4 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 185 km/h angegeben. Der Handschalter ist eine Sekunde schneller auf Tempo 100, sagt Hyundai.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Durch den Motor ergeben sich für einen Dreizylinder typische Vibrationen, die gerade im Leerlauf ausgeprägt sind und bis in den Innenraum durchdringen. Bis und um 1.500 Touren ist der Motor vor allem unter Last verhältnismäßig brummig. Das Getriebe versucht meist, das Triebwerk im akustisch günstigeren Drehzahlbereich zu halten – dann dringen Vibrationen moderat bis in den Innenraum durch und auch akustisch werden die

Insassen wenig behelligt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen bis knurrigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Seine Leistung entfaltet der Turbomotor mit Nachdruck, wobei er immer einen kurzen Moment Luft holen muss, bis er dann durchzieht – hier wirken sich der geringe Hubraum in Kombination mit der hohen Aufladung aus.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Getriebewählhebel für das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe läuft in einer leicht verständlichen

Gasse und wirft keine Fragen auf. Die Getriebesteuerung wählt meistens zum passenden Zeitpunkt den richtigen Gang, über

die drei Fahrmodi von Eco bis Sport kann man gut nachvollziehbar das angestrebte Drehzahlniveau beeinflussen. Die Schaltvorgänge sind untypisch für ein Doppelkupplungsgetriebe eher gemächlich. Das Anfahren klappt spontan, wenn auch hier die Gänge recht stark verschliffen werden. Das Start-Stopp-System knipst den Benzinmotor dank des 48-Volt-Systems in Windeseile an, der rumplige Motorstart früherer Systeme ist hier Geschichte.

⊖ Im Stop&Go-Verkehr ist die Getriebesteuerung mitunter etwas überfordert und schaltet die Gänge dann nicht immer zielgerichtet. Auch thermisch scheint es unter erhöhter Belastung nicht immer zum Besten zu stehen, da man die Kupplungen dann deutlich riechen kann.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der i20 fährt sicher und agil. Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen haben nur leichten Einfluss auf die Spurtreue. Auf Lastwechsel in Kurven reagiert er mit einer merklichen Übersteuerneigung, das ESP schreitet aber zackig ein und hält den Hyundai auf Kurs. Auch im ADAC Ausweichtest zeigt sich diese Tendenz des Übersteuerns, insgesamt fährt der Kleinwagen begleitet von den ESP-Eingriffen aber absolut sicher durch den Parcours. Nur die

ruppige ESP-Regelung wirkt unsouverän, zeigt aber Wirkung. Unter fahrdynamischen Gesichtspunkten macht der i20 richtig Spaß, diesseits der ESP-Regelungen folgt die Vorderachse den Lenkbefehlen engagiert, die Hinterachse drängt leicht nach außen, das ist die bekannte Kleinwagen-Formel für Fahrspaß. So sind die im Ausweichtest erreichbaren Geschwindigkeiten sehr hoch. Übertreibt man es, holt einen das beherzt agierende ESP wieder sicher auf den Boden der Tatsachen.

2,4 Lenkung

⊕ Gerade bei Kurvenfahrt gefällt die Lenkung mit passenden Haltekräften, um die Mittellage könnte sie aber definierter sein und dem Fahrer besser mitteilen, ob sie sich gerade in der Mitte befindet. Insgesamt aber eine passende und gelungene

Lenkungsabstimmung. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,4 Lenkradumdrehungen, das ist wenig und hält den Kurbelaufwand in Grenzen.

2,0 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete i20 durchschnittlich nur 33,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen), ein prima Ergebnis.

Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

2,2 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der i20 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und eine indirekte Reifendruckkontrolle. In der getesteten Ausstattung Trend sind ein radarbasierter Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Abbiege-Kreuzungsassistent, Spurhaltesystem mit Lenkeingriff, Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer, Verkehrszeichenerkennung und Müdigkeitswarner an Bord. In der Aufpreisliste finden sich dann noch ein Totwinkelwarner inklusive Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren. Nur für die höhere Ausstattung Prime bremst der i20 bei erkanntem Querverkehr dann optional selbstständig, auch der Abstandhaltetempomat samt Übernahme der von der Frontkamera erkannten Geschwindigkeitsbegrenzung ist dem Prime vorbehalten.

⊖ Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist lediglich bei Fahrzeugen mit Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

2,8 Passive Sicherheit - Insassen

Crashtestergebnisse nach Euro NCAP-Norm wurden vom neuen i20 noch nicht veröffentlicht.

⊕ Der i20 verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags sowie von vorn bis hinten durchgehende Vorhangairbags an den Seitenfenstern. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis über zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten außen reichen die Kopfstützen nur bis knapp 1,70 m Größe. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten; hinten wird der Anschnallstatus angezeigt, löst jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

⊖ Die Kopfstütze für den mittleren Fondplatz ist eingeschränkt höhenverstellbar und bietet daher nicht wie die äußeren Kopfstützen bis Körpergrößen von 1,70 m Schutzwirkung. Die Zurrösen im Kofferraum sind im herausnehmbaren Kofferraumboden statt in der Karosserie verankert - keine sinnvolle Lösung.

2,7 Kindersicherheit

Crashtestergebnisse nach Euro NCAP-Norm wurden vom neuen i20 noch nicht veröffentlicht.

⊕ Die Gurte sind lang genug, um selbst ausladende Kindersitze befestigen zu können. Isofix-Haltepunkte samt iSize-Freigabe sowie Ankerhaken gibt es auf den beiden Außenplätzen auf der Rückbank. Auf allen Plätzen finden

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

selbst hohe Kindersitze genug Platz. Für drei Kindersitze nebeneinander ist die Rückbank allerdings zu schmal. Der Beifahrersitz besitzt zwar keine Isofix-Halterungen, eignet sich aber ansonsten gut für Kindersitze, zumal die Airbags bei Bedarf per Schlüsselschalter deaktiviert werden können. Alle äußeren Gurte verfügen über Gurtkraftbegrenzer und Gurtstraffer. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt, wenn auch nur leicht – eine Sitz- und Montageprobe ist wie immer vor dem Kauf dennoch ratsam.

⊖ Die Schließkraft der elektrischen Fensterheber sind an allen Türen zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

2,6 Fußgängerschutz

Crashtestergebnisse nach Euro NCAP-Norm wurden vom neuen i20 noch nicht veröffentlicht.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

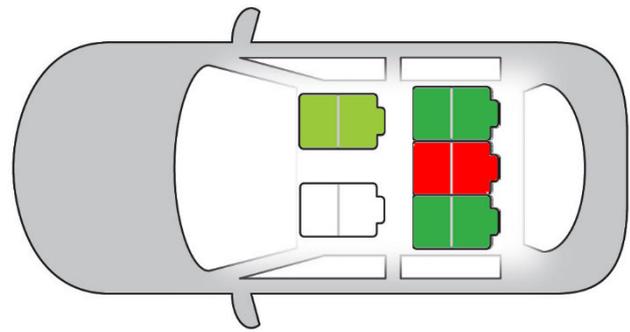
Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des i20 mit 100 PS und Doppelkupplungsgetriebe bei durchschnittlich 6,3 l Superbenzin auf 100 km – das ist heutzutage für einen Kleinwagen kein besonders guter Wert. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von

1,5 Schadstoffe

⊕ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie in allen ADAC-Zyklen über den Ecotest-Grenzwerten, sodass es Punktabzüge gibt. Zudem fettet der Motor im wegen des hohen Volllastanteils anspruchsvollen Autobahnzyklus stark an, was sich in einem hohen CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich erhält der i20 45 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Südkoreaner mit dem 1,0-l-Turbomotor 71 Punkte und erhält somit knapp vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Bei Fahrten mit einem portablen Emissionsmessgerät im realen Straßenverkehr bestätigte sich die gute Abgasreinigung.

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)

⊕ Das Notbremssystem mit Personen- und Radfahrererkennung ist in der Trend-Ausstattung serienmäßig an Bord, es kann einen Zusammenstoß verhindern oder zumindest die Verletzungsschwere reduzieren.

176 g pro km. Dafür erhält der i20 26 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts verbraucht der Testwagen 6,4, außerorts 5,6 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,3 l/100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

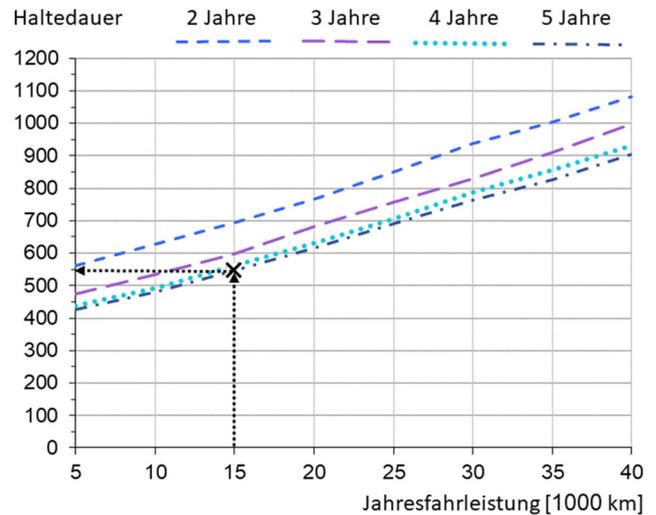
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 21.750 Euro – damit ist der i20 kein Schnäppchen mehr, auch wenn die Ausstattung schon beispielsweise Rückfahrkamera, Fernlichtassistent und Apple CarPlay/Android Auto enthält. Der Wertverlust des neu erhältlichen Modells hält sich in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und noch vertretbarer Einstufungen bei der Versicherung (KH: 15, VK: 21, TK: 19). Die Kfz-Steuer beträgt gemäß WLTP 88 Euro pro Jahr. Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Garantie – eine solche Garantieleistung bekommt man bei anderen Herstellern meist nur gegen Aufpreis, dann aber mit Kilometerbegrenzung. Der Hyundai hat diese nicht. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf – allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlöscht.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 545 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.0 T-GDI	1.0 T-GDI 48V-Hybrid iMT	1.0 T-GDI 48V-Hybrid iMT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	3/998	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	74 (100)	74 (100)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/4200	172/1500	172/1500	200/1500
0-100 km/h [s]	13,1	10,4	10,4	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	188	188	188
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,3/5,6 S	4,9/5,6 S	4,4/5,4 S	4,4/5,5 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	121/127	113/127	100/123	100/124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/19	15/21/19	15/21/19	15/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	90	86	77	79
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	441	486	491	536
Preis [Euro]	13.990	17.490	18.490	21.090

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

3-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	172 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,7/5,6 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	108/128 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.040/1.775/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	262/1.075 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/1.110 kg
Stützlast/Dachlast	75/70 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Türkei, Izmit

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	215/45 ZR17 91Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin PilotSport 4
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,6/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	149 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.210/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	205/595/1.005 l

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

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	105 Euro	Wertverlust	247 Euro
Monatliche Gesamtkosten	545 Euro		
Steuer pro Jahr	88 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/19		
Basispreis i20 1.0 T-GDI 48V-Hybrid Trend DCT	21.790 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.704 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/750 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	750 Euro
Regen-/Lichtsensoren	750 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	590 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	750 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	590 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.480 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/750 Euro° (Paket)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/750 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	570 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	3,8	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,0
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	4,1	Umwelt/Ecotest	2,5
Komfort	3,3	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	3,1	Schadstoffe	1,5
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,7		
Klimatisierung	3,4		

Stand: März 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.