



Hyundai i10 1.0 T-GDI N Line

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW / 100 PS)

Namyang und Nürburgring - auf diese beiden Begriffe referenziert die Bezeichnung "N", die Hyundai für die sportlichen Ableger im Modellprogramm verwendet. In Namyang ist das koreanische Entwicklungszentrum des Herstellers und der Nürburgring bedarf hier wohl keiner weiteren Vorstellung: Auf der anspruchsvollen Berg- und Talbahn in der schönen Eifel stimmen viele Hersteller ihre Autos ab. Neben den "reinen" N-Modellen wie i30 N, i20 N und Kona N gibt es auch Modelle mit der Bezeichnung N Line, auf die das N-Image abfärben soll. Hier handelt es sich dann nicht um wirkliche Sportmodelle, sondern um etwas aufgehübschte Ausstattungsvarianten - ganz ähnlich wie bei Audi: Es gibt S-Modelle und die S Line-Ausstattungen.

Demzufolge ist der Hyundai i10 N Line auch kein ernsthaft sportliches Auto mit besonders strafem Fahrwerk oder zupackenden Schalensitzen. Lediglich ein paar rote Verzierungen im Innenraum und eine aggressiver dreinblickende Frontschürze versprühen etwas sportives Flair. Potentiell könnte das auch der Motor, denn 100 PS bei knapp einer Tonne Gewicht sind vielversprechend. Allerdings kommt hier nicht allzu viel Begeisterung auf, was nicht einmal am merklichen Turboloch, sondern vielmehr an den lang übersetzten Gängen des Fünfgang-Getriebes liegt. Mit sechs kürzer gestuften Gängen wäre hier mehr drin, aber Hyundai belässt es bei deren fünf. Dennoch ist der N Line freilich merklich stärker als die anderen Varianten, die mit 67 oder 84 PS auskommen müssen.

Mit denen teilt sich die Topvariante die angesichts der Fahrzeugklasse sehr gute Ausstattung an aktiven Sicherheits- und Komfortsystemen, von Notbremsassistent bis Lenkradheizung ist alles dabei, das meiste tatsächlich serienmäßig.

Mit 5,7 Liter Super auf 100 Kilometer liegt der N Line im Ecotest-Verbrauch auf einem Niveau mit dem i10 mit schmalen 67 PS, bei ungleich besseren Beschleunigungswerten. 18.790 Euro Grundpreis machen den i10 N Line aber auch zum teuersten i10, zum Modell mit 84 PS sind das 1.200 Euro Unterschied. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500 Abarth, KIA Picanto 1.0 T-GDI, VW Up! GTI.

- ⊕ einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, fünfjährige Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbegrenzung
- ⊖ hohes Innengeräuschniveau, wenig Ablagemöglichkeiten im Innenraum, nur drei Sterne im Euro NCAP-Crashtest

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **1,7**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------------|
| | Familie | 3,7 |
| | Stadtverkehr | 2,6 |
| | Senioren | 2,9 |
| | Langstrecke | 3,4 |
| | Transport | 3,8 |
| | Fahrspaß | 2,9 |
| | Preis/Leistung | 2,2 |

Ecotest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Der Kleinwagen ist solide gefertigt, im Bereich der Verarbeitungs- und Materialqualität besteht aber durchaus Verbesserungspotenzial.

⊕ Gut gegen Verschmutzung vorgesorgt wurde an allen vier Türen, wo zwei umlaufende Dichtungen die Türausschnitte sauber halten.

⊖ An vielen Stellen, die bei geschlossenen Hauben nicht sichtbar sind, wurde auf Klarlack verzichtet, was beispielsweise beim Öffnen der Motorhaube auffällt und den Qualitätseindruck trübt. Zudem geben der mehrteilige Türrahmen und die fehlenden Türrahmenverkleidungen Anlass zu Kritik.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Koreaners ist zufriedenstellend. Die Reichweite mit dem 36 Liter großen Tank ist auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 5,7 l/100 km mit 632 km nicht üppig, aber ausreichend.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 430 kg – das reicht für vier Insassen mit etwas Gepäck. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man insgesamt bis zu 60 kg Last auf dem Dach transportieren.

⊕ Mit gerade einmal 3,67 m Länge und 1,97 m Breite (inklusive Außenspiegeln) ist der i10 geradezu prädestiniert für den Stadtverkehr. Der Wendekreis von nur 10,5 m macht den Koreaner zudem erfreulich wendig. Trotz der kompakten Abmessungen bietet der Fünftürer vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz.

3,0 Licht und Sicht

Die für den i10 verfügbaren Halogenscheinwerfer mit Projektionstechnik sind den höchsten Ausstattungslinien Prime und N Line vorbehalten. Die nicht in LED- oder Xenontechnologie erhältlichen Projektionsscheinwerfer werfen ein angenehm homogenes Licht auf die Straße, es zeigt sich aber sehr deutlich, dass Halogenleuchtmittel heutzutage einfach veraltete Technik sind: Das Licht ist gelblich und damit meilenweit von der tageslichtähnlichen Lichtfarbe entfernt, die ein LED-System bieten kann. Auch die Reichweite, gerade des Fernlichts, ist auffallend schwach - wenn man aktuellere Systeme zum Vergleich heranzieht.

Der Wagen bietet einen guten Blick auf das umliegende Verkehrsgeschehen, beim Rangieren oder Ein- und Ausparken fällt er mit seiner gut abschätzbaren Karosserie auf. Niedrige Hindernisse im Fahrzeugnabereich bleiben unerkannt – hier

Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, hinterlässt allerdings einen eher billigen Gesamteindruck. Bei den Verkleidungen kommen hauptsächlich harte Materialien zum Einsatz, und die Dachsäulen müssen ohne Stoffbezug auskommen. Der Kofferraum ist innen verkleidet, die Materialien sind allerdings kratzempfindlich.

Die Motorhaube wird lediglich über einen Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären hier die praktikablere Lösung. Gespart wurde am Unterboden: Die Unterseite des Wagens ist spärlich verkleidet. Der Motor ist daher nicht gut gegen Verschmutzung geschützt, und der Luftwiderstand erhöht sich durch den nicht glattflächigen Unterboden unnötig.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein serienmäßiges Reparaturset zur Verfügung, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein alternatives Ersatzrad ist nicht erhältlich, Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen ebenfalls.

Zwischen Schweller und Fahrersitz befindet sich der Entriegelungshebel für den Tankdeckel, der nicht in die Zentralverriegelung integriert ist. Zudem ist kein Fehlbetankungsschutz vorhanden, der das versehentliche Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde. Eine Anhängerkupplung wird werksseitig nicht angeboten, Anhängelast und Stützlasten sind beim i10 nicht zulässig.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Immerhin sind die Fondkopfstützen fast vollständig versenkbar und behindern damit nicht zusätzlich die Sicht.

sind die serienmäßigen Parksensoren hinten sowie die optionale Rückfahrkamera sehr hilfreich, die jedoch nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

⊕ Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, sodass der Bereich neben/hinter dem Auto (toter Winkel) besser einsehbar ist. Der statische Fernlichtassistent reagiert zuverlässig auf entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge.

⊖ Parksensoren vorn, 360-Grad-Kamerasystem und Parklenkassistent sind nicht verfügbar.

Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktivierter Warnblinkanlage kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

Die Frontscheibenwischer sind Bügelwischer ohne aerodynamische Elemente, die den Anpressdruck bei höherer Fahrgeschwindigkeit erhöhen würden – hier erzielen Balkenwischer ein besseres Wischergebnis.

Der Innenspiegel lässt sich lediglich manuell abblenden, eine Automatikfunktion ist nicht erhältlich.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen ist angenehm, weil die Schweller weder breit noch hoch sind. Die Sitzfläche befindet sich 47 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in angenehmer Höhe. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen.

In der Ausstattungslinie Trend ist der i10 mit einer

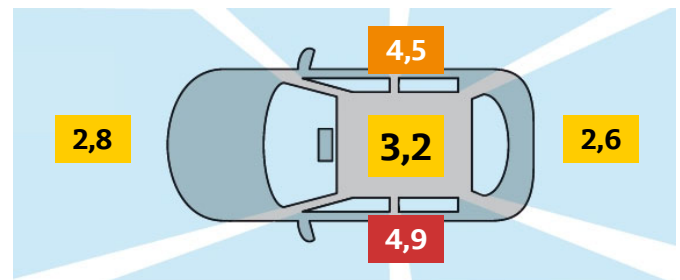
4,0 Kofferraum-Volumen

⊕ In Anbetracht der geringen Fahrzeuggröße geht das Kofferraumvolumen durchaus in Ordnung. Befindet sich der beim N Line serienmäßig höhenverstellbare Gepäckraumboden in der oberen Position, können unterhalb etwa 50 Liter verstaut werden. Unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 35 Liter Gepäck/Kleinkram Platz.

⊖ Der Testwagen ist mit dem optionalen Komfort-Paket inklusive des höhenverstellbaren Gepäckraumbodens ausgestattet. In der unteren Position kann das Kofferraumvolumen als ausreichend bezeichnet werden, das Standardvolumen beträgt 185 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 230 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu zwei Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um

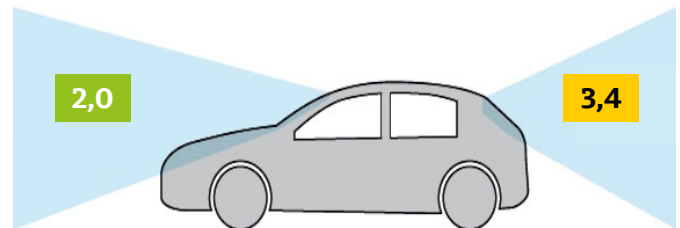
Rundumsicht

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.



Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet. Ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem ist der Ausstattungslinie Style vorbehalten.

⊖ Am Dachhimmel ist lediglich für den Beifahrer ein Haltegriff vorhanden. Beim Ein- und Aussteigen stören im Fond der in den Einstiegsbereich ragende Radlauf sowie der beengte Türausschnitt im Fußbereich.



Mit 185 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum des i10 von klassenüblicher Größe.

und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 520 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des

verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 905 Liter Volumen vorhanden.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Zugang und damit die Nutzbarkeit des Kofferraums ist zufriedenstellend. Die Heckklappe öffnet leicht und gibt einen recht großen Ausschnitt frei, so lassen sich selbst sperrige Gegenstände einladen. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist beim Schließen praktisch – hier ist aber Schwung erforderlich, damit die Heckklappe richtig schließt. Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Straße und damit noch günstig. Personen bis zu einer Größe von circa 1,80 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen sollten auf das abstehende Schloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

⊕ Der höhenverstellbare Gepäckraumboden reduziert in der oberen Position die innere Stufe zwischen Boden und Ladekante von 18 auf sechs Zentimeter. Zudem ergibt sich dadurch bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine nahezu ebene Ladefläche.

⊖ Bei aufgestellten Lehnen ist die Kofferraumtiefe gering, längere Gegenstände lassen sich ohne Umklappen der Rückbank nicht transportieren. Die Hutablage schwingt beim Öffnen der Heckklappe nicht automatisch mit nach oben, sondern muss manuell aufgestellt werden. Vergisst man anschließend das Herunterklappen, schränkt sie die Sicht nach hinten ein.

Eine elektrische Heckklappe ist nicht erhältlich. Die

Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist zu schwach.



Mit 70 cm liegt die Ladekante auf einer noch relativ vernünftigen Höhe.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie oben an der Lehne, ein Entriegelungshebel im Kofferraum ist nicht vorhanden - man kommt aber vom Kofferraum aus problemlos an die Entriegelung an der Lehne. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um.

⊕ Der Kofferraum bietet praktische Taschenhaken. Auch ist beim N Line ein quer einhängbares Netz dabei, in dem leichte Gegenstände untergebracht werden können.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen.

Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern.

3,3 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Alle Bedienelemente sind gut erreichbar und einsehbar, lediglich das Tastenfeld links vom Lenkrad entzieht sich den Blicken des Fahrers. Als zentrales Bedienelement kommt ein Acht-Zoll-Touchscreen in der Mitte des Armaturenbretts zum Einsatz. Das Display ist in guter Höhe

angeordnet, allerdings nicht zum Fahrer geneigt. Der Gewöhnungsaufwand für das Infotainmentsystem fällt dank eingängiger Menüstrukturen gering aus. Es überzeugt mit sensibel reagierendem Touchscreen, Direktwahltasten für grundlegende Funktionen und einem praktischen Drehregler zum Zoomen

und Scrollen. Zudem punktet die nicht zu weit unten angebrachte Klimabedieneinheit mit einfacher Bedienung.

⊕ Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist einwandfrei ablesbar. Steht eine der Klappen oder Türen offen, wird dies dem Fahrer auf dem 3,5-Zoll-Display im Cockpit angezeigt. Durch individuelle Einstellmöglichkeiten lassen sich im zentralen Bereich des Kombiinstrumentes beispielsweise die Geschwindigkeit digital oder Bordcomputerinformationen anzeigen. Die Bedienung der digitalen Anzeigeeinheit erfolgt über die Tasten am Lenkrad und ist etwas umständlich. Hyundai denkt an die Fahrsicherheit: Detaillierte Fahrzeugeinstellungen im Bordcomputer-Menü sind während der Fahrt nicht möglich. Ein Lichtsensor aktiviert bedarfsgerecht das Fahrlicht und passt die Anzeigen an die Umgebungshelligkeit an.

⊖ Einzelne Texte, wie beispielsweise Menüpunkte im Bordcomputer, werden als Laufschrift dargestellt, sodass man der Anzeige über einen längeren Zeitraum folgen muss. Hier würden Abkürzungen oder der Einsatz mehrerer Textzeilen deutlich weniger Ablenkungspotenzial bergen. Manche Funktionen sind zudem in den Tiefen des Systems oder über den Bordcomputer umständlich zu erreichen.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Bereits ab der Ausstattung Trend ist der i10 serienmäßig mit einem Audiosystem inklusive Acht-Zoll-Touchscreen, Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Apple CarPlay und Android Auto sowie vier Lautsprechern ausgestattet. Beim i10 N Line ist eine Smartphone-Ablage mit induktiver Ladefunktion serienmäßig. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem (Navigationsspaket) erhältlich, das zusätzlich das Telematiksystem Bluelink beinhaltet.

3,1 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Sitzplätzen fällt das Raumangebot befriedigend aus. Die Beinfreiheit reicht für bis zu 1,90 Meter große Insassen, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft. Die geringe Innenraumbreite verdeutlicht allerdings, dass der i10 der Kleinwagenklasse angehört. Auch der dunkle Dachhimmel des i10 N Line sorgt für ein nicht allzu üppiges Raumgefühl.

Das Lenkrad lässt sich ausschließlich in der Höhe verstellen, eine bequeme Sitzposition ist daher schwer zu finden. Lediglich der elektrische Fensterheber am Fahrerplatz verfügt über eine Auf- und Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Bei der Innenraumbeleuchtung hat Hyundai gespart: Es gibt lediglich eine zentrale Leuchte vorn, Leselampen sucht man ebenso vergebens wie Leuchten für den Schminkspiegel. Ein Regensensor ist für den i10 ebenfalls nicht erhältlich.



Die Verarbeitungsqualität wie auch die Materialanmutung im Innenraum genügen einfachen Ansprüchen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, könnte aber im Detail ohne große Mühen noch Verbesserungen erfahren.

⊕ Hyundai Lifetime MapCare garantiert ein kostenloses Kartenupdate über die gesamte Fahrzeuglebensdauer bis zu 10 Jahre nach Produktionsende der Modellreihe.

Der Telematikdienst Bluelink ermöglicht per Smartphone-App den Abruf unterschiedlicher Fahrzeuginformationen wie die aktuelle Reichweite und Ver-/Entriegelung des Fahrzeugs.

⊖ Ein CD-Laufwerk und ein leistungsfähigeres Soundsystem sind nicht verfügbar.

⊖ Ein Schiebedach, das zusätzliches Licht in den Innenraum lässt, ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.

3,6 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe geht es erwartungsgemäß weniger komfortabel zu. Wenn der Vordersitz auf 1,85-Meter-Personen eingestellt ist, finden auf der Rücksitzbank Insassen bis zu 1,85 Meter Körpergröße genügend Beinfreiheit vor – hier wird dann zudem die Kopffreiheit knapp. Ebenso wie vorn ist auch im Fond die Innenbreite überschaubar, mit drei Personen auf der Rückbank wird es richtig eng.

Das Raumgefühl ist beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen sowie die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie verstärkt wird.

4,4 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Sitze gibt es hinten (wie in der Klasse üblich) nicht. Vorn finden sich nur wenige Ablagemöglichkeiten wie Flaschenhalter, kleine Fächer in den Türen und offene Ablagefächer in der Mittelkonsole. Die Becherhalter vorn haben zudem keine Fixierungen, sodass sie sich nicht unterschiedlichen Gefäßgrößen anpassen und daher unter Umständen keinen



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

festen Halt bieten. Hinten findet man keine Ablagemöglichkeiten, selbst Becherhalter und Lehnentaschen suchen die Fondinsassen vergebens. Das kleine Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar.

3,3 KOMFORT

3,3 Federung

Für einen Kleinwagen mit Standardfahrwerk verarbeitet der i10 Fahrbahnunebenheiten erstaunlich souverän und bietet einen recht ansehnlichen Federungskomfort. Einstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind (wie in der Fahrzeugklasse üblich) nicht lieferbar. Bei niedrigen Geschwindigkeiten wirkt das Fahrwerk 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 zitterig, und es kommt merklich Unruhe ins Fahrzeug. Grobe Erhebungen wie Geschwindigkeitshügel werden aufgrund des überschaubaren Federwegs nur mäßig verarbeitet.

3,5 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. Dafür kann man die vorderen Kopfstützen nicht nur in der Höhe, sondern auch längs einstellen. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend, selbst wenn man

eine bequeme Armauflage in der Türverkleidung vermisst. Immerhin ist beim i10 N Line eine Mittelarmlehne am Fahrersitz serienmäßig. Auf der Rücksitzbank sitzt man für einen Kleinwagen erstaunlich bequem. Die Bank ist straff gepolstert und zumindest auf den äußeren Plätzen leicht konturiert, die Oberschenkelaufgabe dürfte jedoch üppiger ausfallen. Die harte Armauflage in der Türverkleidung ist einer angenehmen Sitzposition weniger zuträglich.

3,8 Innengeräusch

⊖ Im i10 gibt es bei höheren Geschwindigkeiten ordentlich was auf die Ohren – 70,8 dB(A) zeigt das Messinstrument bei konstant 130 km/h im höchsten Gang an. Hauptverantwortlich

dafür ist neben den Windgeräuschen der Motor, der vernehmlich vor sich hin trommelt. Fahrwerksgeräusche sind hingegen passabel gedämmt.

2,9 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante N Line hat der i10 bereits serienmäßig eine Klimaautomatik an Bord. Für die kalten Tage ist der Koreaner mit Sitzheizung vorn sowie einem beheizbaren Lenkrad ausgestattet – das ist nicht nur in dieser Fahrzeugklasse bemerkenswert.

⊕ Die Luftintensität ist zumindest an den Außendüsen richtungsunabhängig regulierbar, viele Konkurrenten ermöglichen das nicht mehr.

⊖ Der Fondbereich hat keine Ausströmer und profitiert daher lediglich über die vorderen Luftdüsen von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Die getönten Scheiben ab der B-Säule, die Fondinsassen vor zu starker Sonnenstrahlung schützen, sind beim N Line serienmäßig. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung für die Rücksitzbank, Standheizung oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,5 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 sind dementsprechend angemessen flott. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der i10 N Line respektable 5,7 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang schlägt sich der kleine Wagen wacker, der selbe Tempozuwachs dauert 9,7 beziehungsweise 13,7 s. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,5 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 185 km/h angegeben.

⊖ Auch wenn Kraft und Durchzug okay sind, enttäuscht der i10 N Line etwas. 100 PS bei etwas mehr als einer Tonne Gewicht - von den Zahlen her kommen da schon vor dem Einsteigen sportliche Gedanken auf. Zudem hat Hyundai mit den aus sportlicher Sicht richtig gut gemachten i30 N und dem i20 N schon gezeigt, was die Koreaner auf die Beine stellen können. Beim i10 aber - der zugegebenermaßen ja nur ein "i10 N Line" und kein "i10 N" ist - nimmt vor allem die sehr lang übersetzte Fünfgang-Schaltbox dem kleinen Fünftürer den Wind aus den Segeln.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder-Benziner läuft recht kultiviert und überträgt insgesamt nicht allzu deftige Vibrationen in den Innenraum – gerade unter 1.500 Kurbelwellenumdrehungen sind Vibrationen und Brummen aber präsent. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus laut. Das Ansprechverhalten ist noch okay, aber bei Drehzahlen unter 1.500 Touren ist der Turbolader

noch nicht so recht motiviert und beim Hochschalten bricht der Ladedruck merklich ein, weshalb nach dem Einkuppeln weniger Drehmoment zur Verfügung steht als gedacht - was sich öfter in einem nicht sehr verschliffenen Schaltvorgang inklusive vermeintlich zustimmendem Nicken der Passagiere zeigt.

2,5 Schaltung/Getriebe

Auch der i10 N Line hat nur ein Fünfgang-Getriebe, ein sechster Gang ist in keinem i10 verfügbar. Das Getriebe schaltet sich leichtgängig und präzise, der Schalthebel ist etwas erhöht positioniert und liegt gut zur Hand. Die Kupplung ist gut zu dosieren, nur beim Hochschalten gestaltet sich das geschmeidige Einkuppeln recht schwierig. Das liegt aber eher am während des Schaltens abfallenden Ladedruck des Turbomotors. Der Rückwärtsgang ist mit einem Ring gesichert und lässt sich auch bei noch langsam nach vorne rollendem Fahrzeug ohne Krachen einlegen.

Die fünf Gänge sind passend gestuft, insgesamt aber trotz des ziemlich kräftigen Motors recht lang übersetzt. Die Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h wird im vierten Gang erreicht, dann sind aber immer noch über 1.000 Touren übrig bis zum Drehzahlbegrenzer. Im fünften Gang bei 130 km/h liegen 3.000 Touren an.

⊕ Serienmäßig ist eine Berganfahrhilfe an Bord, die das Anrollen des Fahrzeugs verhindert.

2,4 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 machen sich das niedrige Gewicht, die 195er-Bereifung sowie die kompakten Abmessungen bemerkbar. Zu flott angegangene Kurven quitiert der Hyundai mit sicherem Schieben über die Vorderräder (Untersteuern) und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Selbst 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 lediglich auf rutschigem Untergrund an ihre Grenzen.

2,6 Lenkung

Die Lenkung spricht direkt auf Lenkbefehle an, aufgrund des fehlenden Lenkgefühls ist die Zielgenauigkeit nur befriedigend. Besonders bei langgezogenen schnellen Kurven, beispielsweise auf der Autobahn, sind Lenkwinkelkorrekturen erforderlich. Der Kurbelaufwand hält sich beim Rangieren in Grenzen, von Anschlag zu Anschlag sind es nicht ganz drei Umdrehungen.

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

2,2 Bremse
























⊕ Mit der 16-Zoll-Bereifung steht der i10 nach einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 34,1 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen) – ein gutes Resultat. Dosierbarkeit und Ansprechen der Bremsanlage geben ebenfalls keinen Anlass zur Klage.

2,9 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beim neuen i10 hat Hyundai im Bereich der Assistenzsysteme deutlich nachgebessert, sodass der Kleinwagen bei der aktiven Sicherheit gut abschneidet. Bereits das Basismodell ist mit einem City-Notbremssystem (bis 60 km/h) samt Kollisionswarner und Fußgängererkennung, Fernlichtassistent, Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistent sowie Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer umfangreich ausgestattet. Das optionale Navigationspaket (Testwagenausstattung) beinhaltet zudem eine Verkehrszeichenerkennung für Geschwindigkeits-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | nicht erhältlich |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | nicht erhältlich |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | nicht erhältlich |
|  | Autobahn-/Stauassistent | nicht erhältlich |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Option |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
|  | 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) |

begrenzungen und Überholverbote.

Im Falle einer Notbremsung wird der nachfolgende Verkehr zunächst durch in hoher Frequenz blinkende Bremslichter

3,3 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erzielt der i10 bei der Bewertung des Insassenschutzes nur 69 Prozent der Punkte - insgesamt reicht es für nur drei von fünf Sternen in der Euro NCAP-Bewertung, ein dürftiges Ergebnis.

Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig. Auf allen Sitzplätzen außer hinten in der Mitte gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzern. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 2,0 Metern einen sehr guten Schutz, da sie sowohl in der Höhe als auch hinsichtlich des Abstands zum Kopf verstellt werden können. Die hinteren Kopfstützen bieten Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70

3,1 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erreicht der i10 bei den Crashtests nach Euro NACP-Norm 75 Prozent der Punkte. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen mit i-Size-Freigabe. Lediglich das Erreichen des Ankerhakens erfordert etwas Fingerspitzengefühl. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben - daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊕ Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich per Schlüsselschalter und daher nicht so leicht von den Kindern selbst bedienen. Die Fensterheber des Testwagens verfügen rundum über einen früh greifenden Einklemmschutz.

⊖ Universelle Kindersitze lassen sich im Fondbereich per Gurt nicht ohne Weiteres montieren. Zwar sind die Sicherheitsgurte lang und das Schloss stabil, allerdings sind die

4,6 Fußgängerschutz

⊕ Der City-Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen und bei Bedarf eine Vollbremsung einleiten.

gewarnt. Bei Fahrzeugstillstand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

Metern Schutz. Die vorderen Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Eine Anzeige informiert den Fahrer über den Anschnallstatus auf der Rücksitzbank.

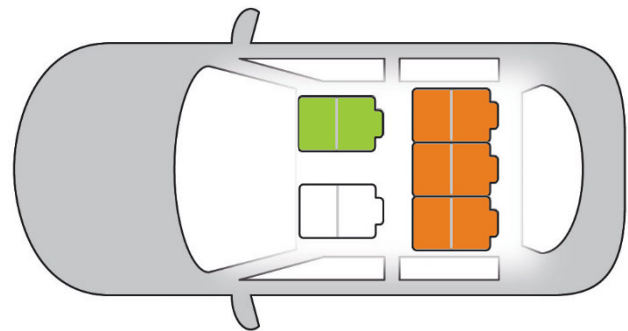
⊕ Das E-Call-System verbindet sich bei einem Unfall sofort mit der Rettungsleitstelle und nimmt nicht den Umweg über ein Hyundai-Callcenter. So wird kostbare Zeit gespart.

⊖ Im Kofferraum fehlen Zurrösen für eine stabile Ladungssicherung über Kreuz. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar.

Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert, sodass oft keine lagestabile Befestigung möglich ist. Hohe Kindersitze haben auf dem hinteren Mittelsitz genug Platz, während es auf den äußeren Plätzen aufgrund der begrenzten Dachhöhe eng wird.

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)

⊖ Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht der Kleinwagen nur 52 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Für einen Kleinwagen fällt der Verbrauch des nicht besonders niedrig aus – 5,7 l/100 km fließen im Schnitt durch die Einspritzdüsen. Dabei gliedert sich der Verbrauch in 5,4 l innerorts, 5,1 l außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn. Mit einer CO₂-Bilanz von 155 g/km sammelt der i10 in diesem Kapitel 32 von 60 Punkten.

1,3 Schadstoffe

⊕ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie in allen Zyklen des ADAC Ecotest ganz leicht über unseren strengen Grenzwerten, sodass es Punktabzüge gibt. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil etwas an, was sich in einem in diesem Fahrzustand erhöhten CO-Wert widerspiegelt. Unterm Strich erhält der i10 aber noch sehr gute 47 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der i10

1,7 AUTOKOSTEN

1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Wer einen Hyundai i10 N Line sein Eigen nennen möchte, muss dafür ab 18.790 Euro investieren. Das erscheint auf den ersten Blick vergleichsweise teuer, doch dafür ist der Koreaner sehr umfangreich ausgestattet – neben zahlreichen Sicherheitsassistenten sind selbst Klimaautomatik, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Geschwindigkeitsregelanlage, Sitzheizung vorn und ein beheizbares Multifunktionslenkrad serienmäßig an Bord.

Die Unterhaltskosten befinden sich auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 77 Euro, zudem sind die Versicherungseinstufungen recht günstig (KH: 13, VK: 17, TK: 15).

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 | 5,4 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 5,1 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

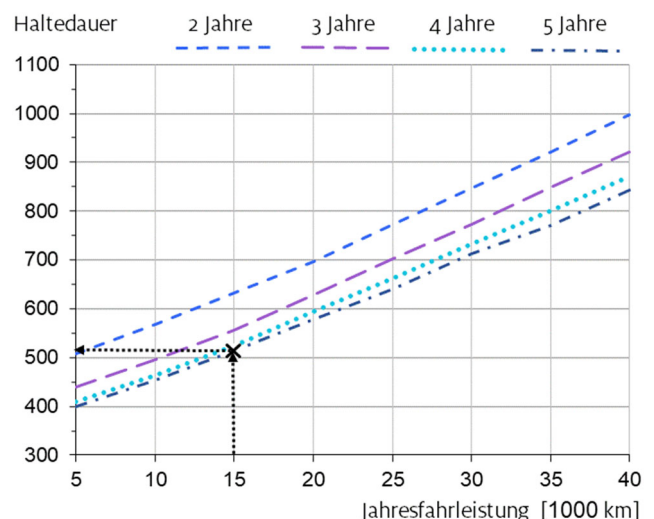
| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 6,8 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

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

N Line 79 Punkte und erhält somit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 513 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | i10 1.0 Pure | i10 1.2 Trend | i10 1.0 T-GDI N Line |
|---|--------------|---------------|----------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/998 | 4/1197 | 3/998 |
| Leistung [kW (PS)] | 49 (67) | 62 (84) | 74 (100) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 96/3750 | 118/4200 | 172/1500 |
| 0-100 km/h [s] | 16,6 | 12,6 | 10,5 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 147 | 171 | 185 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 4,5/5,9 S | 4,9/6,3 S | 4,8/5,4 S |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 104/122 | 113/132 | 105/123 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13/17/15 | 13/17/15 | 13/17/15 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 75 | 101 | 77 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 426 | 507 | 523 |
| Preis [Euro] | 10.990 | 15.740 | 18.790 |

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 (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) | |
| 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 | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 185 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,5 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 5,4 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 105 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 195/45 R16 |
| Länge/Breite/Höhe | 3.675/1.680/1.483 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.099/371 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 252/1.050 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - |
| Stützlast/Dachlast | -/60 kg |
| Tankinhalt | 36,0 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 5 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Türkei, Izmit |

ADAC Messwerte

| | |
|--|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang) | 5,7 s |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang) | 9,7/13,7/- s |
| Drehzahl bei 130 km/h | 3.000 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,1 m |
| Reifengröße Testwagen | 195/45 R16 84V |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Primacy 3 |
| Wendekreis links/rechts | 10,5/10,4 m |
| Ecotest-Verbrauch | 5,7 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 5,4/5,1/6,8 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 134 g/km (WTW* 155 g/km) |
| Reichweite | 630 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 70,8 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.965 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.040/430 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 185/520/905 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 126 Euro | Werkstattkosten | 68 Euro |
| Fixkosten | 85 Euro | Wertverlust | 234 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 513 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹ | 77 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 13/17/15 | | |
| Basispreis i10 1.0 T-GDI N Line | 18.790 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 13.07.2020 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 20.540 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 10.823 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. ¹ 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 | - |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Regen-/Lichtsensoren | -/Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/- |
| Einparkhilfe vorn/hinten | -/Serie |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | 1.250 Euro (Paket)°/- |
| Head-up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | 1.250 Euro (Paket)° |
| Schlüsselloses Zugangssystem | - |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|---------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselassistent | - |

INNEN

| | |
|--|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | 1.250 Euro (Paket)° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie/- |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | - |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/- |
| Lenkradheizung | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/- |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-----------|
| Anhängerkupplung | - |
| Metalllackierung | 560 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,7

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 3,3 | Motor/Antrieb | 2,7 |
| Verarbeitung | 4,0 | Fahrleistungen | 2,5 |
| Alltagstauglichkeit | 3,5 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 3,3 |
| Licht und Sicht | 3,0 | Schaltung/Getriebe | 2,5 |
| Ein-/Ausstieg | 2,5 | Fahreigenschaften | 2,4 |
| Kofferraum-Volumen | 4,0 | Fahrstabilität | 2,5 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 3,1 | Lenkung | 2,6 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,6 | Bremse | 2,2 |
| Innenraum | 3,3 | Sicherheit | 2,9 |
| Bedienung | 3,1 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,1 |
| Multimedia/Konnektivität | 3,2 | Passive Sicherheit - Insassen | 3,3 |
| Raumangebot vorn | 3,1 | Kindersicherheit | 3,1 |
| Raumangebot hinten | 3,6 | Fußgängerschutz | 4,6 |
| Innenraum-Variabilität | 4,4 | Umwelt/EcoTest | 2,1 |
| Komfort | 3,3 | Verbrauch/CO2 | 2,8 |
| Federung | 3,3 | Schadstoffe | 1,3 |
| Sitze | 3,5 | | |
| Innengeräusch | 3,8 | | |
| Klimatisierung | 2,9 | | |

Stand: November 2021
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.