



## Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V-Hybrid N Line iMT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (88 kW / 120 PS)

Der i20 N Line ist ein Musterbeispiel für gezieltes Marketing. Man nehme das Sport-Topmodell der Reihe (hier der i20 N), verändere den sportlich aufgeladenen Namen leicht (aus N wird N Line), garniere diesen ein paar Farbakzenten sowie aufgehübschten Spoilern, und fertig ist ein nicht besonders aufregend motorisierter, aber von der Strahlkraft des Topmodells profitierender i20 N Line. Der exakt gleich teure i20 Prime hat zwar kein sportliches Make-up, aber die bessere Serienausstattung. An jedem i20 N Line verdient Hyundai vermutlich deutlich mehr als an jedem i20 Prime. Wobei dem Prime das eine entscheidende Extra abgeht: Der Sportauspuff. Ganz nach alter Schule brummt der i20 N Line aus den beiden Endrohren sonor bis grantig. Und das gilt immer, denn eine Klappensteuerung hat der Endtopf nicht. Der eine feiert die selbstbewusste Aussprache, der andere ist nach ein paar Autobahnkilometern genervt.

Am Grundwesen des i20 verändert die gewählte Ausstattung aber nichts. Der koreanische Polo-Konkurrent ist ein trocken abrollender, agiler Fünftürer, der mit sauberer Verarbeitung, viel Platz im Innenraum, guter Ausstattung und fünf Jahren Garantie ohne Kilometerbegrenzung mit einigen Pfunden wuchern kann. Die stärkere Variante des Einliter-Turbobenziners zieht vernünftig an, wenn sie auch prinzipbedingt (kleiner Motor, großer Turbo) verzögert auf Gaspedalbefehle reagiert. Der Verbrauch des Testwagens liegt im ADAC Ecotest bei 5,9 Liter Super aus 100 Kilometer. Da sich die Abgasreinigung keine größeren Patzer leistet, bekommt der i20 1.0 T-GDI mit Mildhybridisierung und Handschaltung sehr gute vier Sterne im Ecotest. **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

⊖ ACC nur in Verbindung mit Automatikgetriebe

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,2

### Zielgruppencheck

Familie 3,5

City 3,1

60+ 3,0

Langstrecke 3,2

Transport 3,5

Fahrspaß 2,5

Preis/Leistung 2,3

Ecotest ★★★★★☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,6 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.

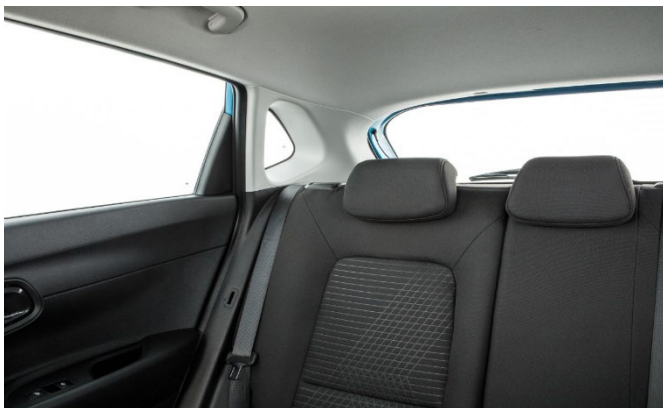
Der Innenraum ist sauber verarbeitet, um ein wohlbekanntes Bonmot zu nutzen: Da scheppert nix. Beim N Line findet man einige rote Ziernähte und Applikationen, die den sportlichen Touch der Ausstattungsvariante unterstreichen.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Legt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,9 l/100 km zugrunde, kommt der Kleinwagen mit einer Tankfüllung (40 l) circa 675 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 450 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

### 2,7 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



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

⊕ 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, was aber keine Überraschung ist. Wie in der Kleinwagenklasse mittlerweile absolut üblich, ertastet man harten Kunststoff, auch der Dachhimmel und der Bodenteppich wirken billig.

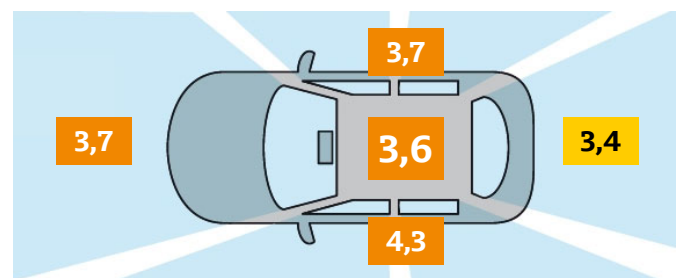
Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, entsprechend ist die Handhabung umständlicher als mit einer Gasdruckfeder.

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 liegt bei knapp über elf Metern.

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

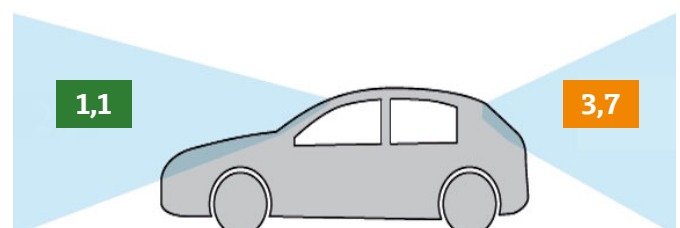
### Rundumsicht

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.



Vorteil. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich. 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 Innen-spiegel 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 i20 N Line hat Scheinwerfer mit aktueller LED-Technik

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim i20 fällt recht leicht, die Schwel-ler 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 Fernbe-dienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Die Follow-me-home-Funktion be-leuchtet über die Fahrzeuglichter das Umfeld nach dem Ab- und Aufschließen.

## 3,8 Kofferraum-Volumen

In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum unter der Kof-ferraumabdeckung 205 l. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 265 l zur Verfügung. Alternativ können bis zu fünf handelsübliche Getränkeboxen unterge-bracht werden. Klappt man die Rücksitzlehne um und be-schränkt 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 abtren-nen.

## 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

verbaut, die einen angenehm hellen, aber nicht übermäßig homogenen Lichtteppich vor das Auto werfen. Ein statischer Fernlichtassistent ist bei allen i20 serienmäßig. Abbiegelicht gibt es bei den LED-Scheinwerfern auch, aber keine automatische Reichweitenregulierung.

⊖ Einen Ein- und Ausparkassistenten gibt es nur für den i20 Prime.

Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang problematisch sein kann, da man eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres anzeigen kann.

Die Türrasten sind ausreichend kräftig 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 zwi-schen den Rasten. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fah-rer 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](http://www.adac.de/keyless).



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

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 innenlie-gende Stufe von 15 cm gehoben werden. In der oberen Position

beträgt die innere Stufe nur noch sieben cm – dennoch wäre es 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.

## 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.

⊕ 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

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

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.



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

## 2,7 INNENRAUM

### 2,6 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 beim N Line serienmäßige, 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.

Weitere komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik – letztere gibt es leider nur für das Fahrerfenster.

### 2,1 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. Beim N Line kommt serienmäßig noch das Navigationssystem hinzu; per Hyundai Live Services sind darüber 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 das Auto ver- und entriegeln oder den Fahrzeugstatus abfragen. Eine 12-V-Steckdose gibt es vorn, eine 230-V-Dose ist nicht verfügbar. Ein geeignetes Smartphone kann man gegen Aufpreis induktiv aufladen.

## 2,2 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

## 3,1 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 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

## 3,3 KOMFORT

### 3,1 Federung

Der i20 N Line hat kein anderes Fahrwerk verbaut als die weniger sportlich aufgehübschten Varianten. Das braucht es aber auch nicht, denn auch mit dem Standardfahrwerk gibt der kleine Hyundai fahrwerkstechnisch den Dynamiker und legt zudem auf ein feines Ansprechen seiner Feder-Dämpferelemente nicht den größten Wert. Dementsprechend ist der

⊕ 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.

aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut, nur der beim N Line dunkle Dachhimmel verkleinert den Innenraum optisch.



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

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.

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 mittleren Ausstattungslinie Trend serienmäßig an Bord.

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

### 3,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 70,2 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. Was aber vor allem brummt: Die Sportendschalldämpfer. Hier hat Hyundai

Mut bewiesen, denn der Auspuff klingt zwar aus sportlicher Sicht schön sonor bis kernig - aber das eben immer, da es sich nicht um eine klappengesteuerte Abgasanlage handelt. Mit dem akustisch stets präsenten Auspuff muss man leben wollen. Windgeräusche sind nicht auffällig, sie gehen in der gesamten Geräuschkulisse unter.

### 3,2 Klimatisierung

Der i20 hat in der getesteten Trend-Ausstattung serienmäßig eine Klimaautomatik mit automatischer Innenbeschlagsregelung an Bord. Ab der B-Säule getönte Scheiben sind beim i20 N

Line und i20 Prime Standard. Sitzheizung für die Vordersitze und ein beheizbares Lenkrad sind Serie, die optionalen beheizbaren Fondaußensitze gibt es für den N Line nicht.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen

⊕ Der 120 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit lediglich 998 ccm Hubraum drückt bereits ab 1.500 1/min ordentliche 200 Nm auf die Kurbelwelle, die Fahrleistungen des Kleinwagens sind dementsprechend angemessen flott. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der i20 N Line

respektable 6,7 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h und 8,1 von 80 auf 120 km/h. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,1 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 188 km/h angegeben.

### 3,1 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. Vermeidet man diesen Bereich, dringen Vibrationen moderat bis in den Innenraum durch und auch akustisch werden die Insassen wenig behelligt - zumindest aus dem Motorraum, der Auspuff

spielt hier die Musik. 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

Im i20 mit 120 PS steckt entweder ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe oder, wie im Falle unseres Testwagens, ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe. Die sechs Gänge lassen sich recht präzise und schnell wechseln, beim Losfahren ist

allerdings etwas Feingefühl im Kupplungsfuß nötig. Die Gänge sind passend gestuft, beim Hochschalten ist genügend Durchzugskraft vorhanden. Das Getriebe ist nicht sonderlich lang übersetzt, so liegen bei Tempo 130 im sechsten Gang

bereits 3.000 Touren an. Der Hyundai ist serienmäßig mit einer Berganfahrhilfe und einer Gangempfehlung ausgestattet. Letztere empfiehlt jedoch sehr geringe Drehzahlen, in denen der Dreizylinder nicht so souverän arbeitet.

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist mit einer elektronisch geregelten Kupplung ausgestattet, die den Motor in bestimmten Fahrsituationen und abhängig von der Motordrehzahl vom Getriebe entkoppelt und den kraftstoffsparenden Segelmodus ermöglicht, sobald der Fahrer den Fuß

vom Gaspedal nimmt.

Im Sport-Modus ermöglicht das manuelle Getriebe zudem eine Zwischengas-Funktion, die beim Herunterschalten die Motordrehzahl an die Geschwindigkeit der Getriebeeingangswelle anpasst und so schnellere Gangwechsel ohne merkliches Schleppmoment ermöglicht.

Das Start-Stopp-System arbeitet äußerst ruckarm – der Fahrer bekommt das Abstellen und Starten des Verbrenners lediglich akustisch und beim Blick auf den Drehzahlmesser mit.

## 2,1 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.

### 1,8 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete i20 durchschnittlich nur 33,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen), ein prima Ergebnis.

Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der i20 verfügt serienmäßig und wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben über das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und eine indirekte Reifendruckkontrolle. In der getesteten Ausstattung N Line 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 brems der i20 bei erkanntem Querverkehr dann optional selbstständig.

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

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Crashtestergebnisse nach Euro NCAP-Norm wurden vom neuen i20 noch nicht veröffentlicht. Der Hyundai Bayon, die auf der gleichen Plattform aufbauende SUV-Variante des i20, ist aber schon durch die Crashtests gegangen. Dessen Ergebnisse werden hier zur Beurteilung des i20 herangezogen. Der Bayon erreichte bei den im Oktober 2021 veröffentlichten Tests 76 Prozent der Punkte für die Insassensicherheit.

⊕ 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.

### 2,8 Kindersicherheit

Crashtestergebnisse nach Euro NCAP-Norm wurden vom neuen i20 noch nicht veröffentlicht. Der Hyundai Bayon, die auf der gleichen Plattform aufbauende SUV-Variante des i20, ist aber schon durch die Crashtests gegangen. Dessen

## 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)



Ergebnisse werden hier zur Beurteilung des i20 herangezogen. Der Bayon erreichte bei den im Oktober 2021 veröffentlichten Tests 82 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit.

⊕ 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 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 platznehmende 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.

## 2,7 Fußgängerschutz

Crashtestergebnisse nach Euro NCAP-Norm wurden vom neuen i20 noch nicht veröffentlicht. Der Hyundai Bayon, die auf der gleichen Plattform aufbauende SUV-Variante des i20, ist aber schon durch die Crashtests gegangen. Dessen Ergebnisse werden hier zur Beurteilung des i20 herangezogen. Der Bayon erreichte bei den im Oktober 2021 veröffentlichten Tests

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des i20 mit 120 PS und Handschaltung bei durchschnittlich 5,9 l Superbenzin auf 100 km. Daraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 160 g pro km. Dafür erhält der i20 30 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts verbraucht der Testwagen 5,6, außerorts 5,2 und auf der Autobahn 7,0 l/100 km.

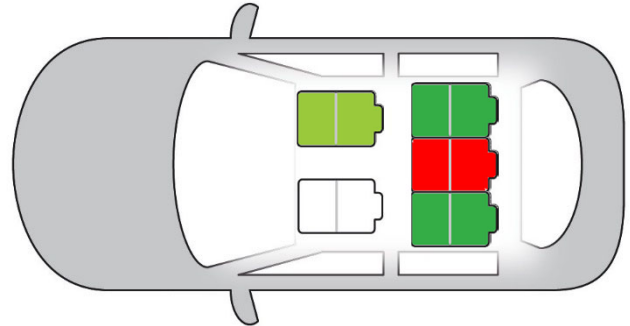
### 1,3 Schadstoffe

⊕ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie in allen ADAC-Zyklen über den strengen Ecotest-Grenzwerten, sodass es leichte Punktabzüge gibt. Zudem fettet der Motor im wegen des hohen Volllastanteils anspruchsvollen Autobahnzyklus an, was sich in einem erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich erhält der i20 47 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten holt der Südkoreaner mit dem 1,0-l-Turbomotor 77 Punkte und

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

### 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)

76 Prozent der Punkte für den Fußgänger- und Radfahrerschutz.

⊕ Das Notbremsystem mit Personen- und Radfahrererkennung ist bei allen i20 serienmäßig an Bord, es kann einen Zusammenstoß verhindern oder zumindest die Verletzungsschwere reduzieren.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

erhält somit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Bei Fahrten mit einem portablen Emissionsmessgerät im realen Straßenverkehr bestätigte sich die gute Abgasreinigung.

## 2,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 25.255 Euro – damit ist der i20 kein Schnäppchen mehr, auch wenn die Ausstattung schon beispielsweise Rückfahrkamera, Sitz- und Lenkradheizung, Fernlichtassistent und Apple CarPlay/Android Auto enthält. Der Wertverlust 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 79 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.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i20 1.2 Pure	i20 1.0 T-GDI Select	i20 1.0 T-GDI 48V-Hybrid Select iMT	i20 1.0 T-GDI 48V-Hybrid N Line iMT	i20 N
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	3/998	3/998	3/998	4/1598
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	74 (100)	74 (100)	88 (120)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/4200	172/1500	172/1500	200/1500	304/2000
0-100 km/h [s]	13,1	10,4	10,4	10,1	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	188	188	188	230
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	7,00/7,0   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	121/127	113/127	100/123	100/124	158/158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/19	15/21/19	15/21/19	15/21/19	17/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	90	86	77	79	174
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	481	533	540	626	704
Preis [Euro]	14.410	18.070	19.090	25.255	25.660

#### 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-AR, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	100 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.040/1.775/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/455 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 (2.+3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Reifengröße Testwagen	215/45 ZR 17 91Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/5,2/7,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	139 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.176/464 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	205/595/1.005 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>158 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>67 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>301 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	629 Euro		
Steuer pro Jahr	79 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/19		
Basispreis i20 1.0 T-GDI 48V-Hybrid N Line iMT	25.255 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.10.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.435 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.870 km
Auffälligkeiten/Mängel	Die für diesen Testbericht verwendeten Bilder zeigen einen i20 der gleichen Baureihe, aber mit anderer Ausstattung.

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](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. \* 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/590 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 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	Serie
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	im Zubehör
Metalllackierung	570 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: September 2022

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.