



## Hyundai i10 1.0 T-GDI N Line

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse  
(74 kW/100 PS)

Auch wenn die Gattung der Kleinwagen akut vom Aussterben bedroht ist, hält Hyundai am i10 fest - zumindest aktuell. Die Koreaner haben den lediglich 3,68 m langen Fünftürer nach vierjähriger Bauzeit überarbeitet. Die Änderungen fallen optisch wie technisch allerdings dezent aus, die Koreaner haben ihren kleinsten nur sanft angefasst. Die sportliche N Line-Ausführung ist lediglich von absoluten Experten an der neuen Leuchtengrafik der Heckleuchten zu erkennen, im Interieur fallen hingegen die neuen digitalen Anzeigen für Geschwindigkeit und Motordrehzahl sofort ins Auge. Wir trauern allerdings den klassischen Rundinstrumenten hinterher, die schöner aussahen und besser zum sportlichen Flair des kleinen Flitzers passten. Im Topmodell i10 1.0 T-GDI N Line sorgt ein 100 PS starker Einliter-Turbobenziner für Vortrieb und muntere Fahrleistungen. Der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 5,6 l/100 km und geht damit gerade noch in Ordnung. Neben dem munteren Antrieb überzeugt der Fünfsitzer mit der eingängigen Bedienung und der für einen Kleinwagen außergewöhnlich umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie den flinken und sicheren Fahreigenschaften. Letzteren steht ein mäßiges Komfortniveau gegenüber, was neben dem hohen Geräuschniveau am straffen Fahrwerk liegt. Insgesamt zählt der Hyundai i10 weiterhin zu den besten Kleinwagen. Leider haben auch die Koreaner fleißig an der Preisschraube gedreht. Mit einem Grundpreis von 22.190 Euro ist er trotz der guten Ausstattung und der umfangreichen Garantieleistungen alles andere als ein Sonderangebot. **Konkurrenten:** u. a. KIA Picanto, Suzuki Ignis, Toyota Aygo X.

- ⊕ einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, flotte Fahrleistungen, gute Komfort- und Sicherheitsausstattung, fünfjährige Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbegrenzung
- ⊖ hohes Innengeräuschniveau, mäßiger Federungskomfort, wenig Ablagemöglichkeiten, nur drei Sterne im Euro NCAP-Crashtest

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 1,9

### Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

## 3,2 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 zur Kritik.

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite mit dem 36 Liter großen Tank ist auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,6 l/100 km mit 640 km nicht üppig, aber für ein eher selten als Langstreckenfahrzeug eingesetztes Auto vollkommen ausreichend.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 432 kg – das reicht für vier Insassen mit etwas Gepäck. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man insgesamt bis zu 75 kg Last auf dem Dach transportieren.

⊕ Mit gerade einmal 3,68 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, während es viele Konkurrenten in diesem Segment bei vier Sitzen bewenden lassen.

### 2,7 Licht und Sicht

Die für den i10 verfügbaren Halogenscheinwerfer mit Projektionstechnik sind den höchsten Ausstattungslinien Prime und N Line vorbehalten. Die Scheinwerfer erzeugen einen homogenen Lichtkegel, 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. Positiv ist hingegen, dass der i10 N Line über eine Fahrlichtautomatik und einen zuverlässig funktionierenden Fernlichtassistenten verfügt. Bemerkenswert für die Fahrzeugklasse: Das serienmäßige Abblendlicht wird mithilfe einer separaten Leuchte im Hauptscheinwerfer realisiert, daher wird der seitliche Bereich besonders gut ausgeleuchtet.

Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, hinterlässt allerdings einen eher billigen Gesamteindruck. Bei den Verkleidungen kommen hauptsächlich harte Materialien zum Einsatz. 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. Nun sind erfreulicherweise auch eine Anhängelast und Stützlasten den i10 zulässig, auch wenn der Kleinwagen nur selten mit einer Anhängerkupplung zu sehen sein dürfte und der Hänger bei einer maximalen Anhängelast von 300 kg (gebremst/ungebremst) eher klein ausfallen muss. Die Stützlast ist mit 60 kg ebenfalls knapp bemessen.



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

⊕ 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 hinteren Fahrzeugnahbereich bleiben unerkannt – hier sind die Parksensoren hinten sowie die Rückfahrkamera (beides Serie) sehr hilfreich.

Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, sodass der Bereich neben/hinter dem Auto (toter Winkel) besser einsehbar ist.

⊖ 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

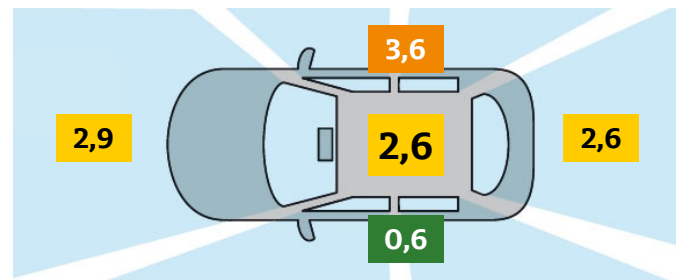
⊕ Das Ein- und Aussteigen ist angenehm, weil die Schweller weder breit noch hoch sind. Die Sitzfläche befindet sich 45 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in angenehmer Höhe. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen.

## 4,0 Kofferraum-Volumen

⊖ In Anbetracht der geringen Fahrzeuggröße geht das Kofferraumvolumen durchaus in Ordnung, absolut betrachtet ist das Gepäckabteil aber natürlich recht klein. In der unteren Position kann das Kofferraumvolumen als ausreichend bezeichnet werden, das Standardvolumen beträgt 185 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 230 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu zwei Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 520 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 905 l Volumen vorhanden. Befindet sich der beim N Line serienmäßig höhenverstellbare Gepäckraumboden in der oberen Position, können unterhalb etwa 50 l verstaut werden. Unter dem Boden findet sich in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset ein rund 35 l großer Stauraum.

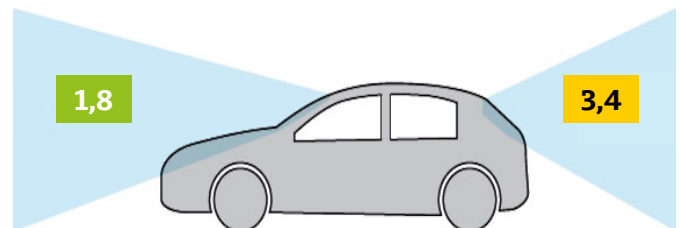
## Rundumsicht

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



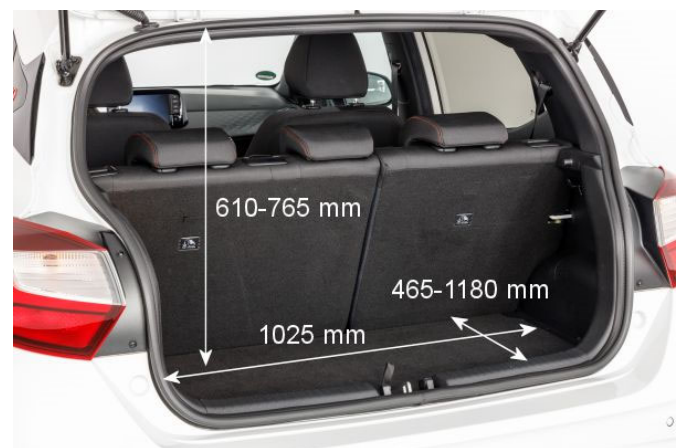
## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Jeder i10 ist mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet.

⊖ 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.

### 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, durch den sich selbst sperrige Gegenstände einladen lassen. 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 ergeben sich dadurch bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine nahezu ebene Ladefläche und es gibt einen ca. 50 l großen Stauraum unter dem Ladeboden.

⊖ 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.

Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist schwach.



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

### 2,4 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.

⊕ 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.

## 3,2 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.

⊕ Steht eine der Klappen oder Türen offen, wird dies dem Fahrer im Cockpit angezeigt. Ein Lichtsensor aktiviert bedarfsgerecht das Fahrlicht und passt die Anzeigen an die Umgebungshelligkeit an.

⊖ Das Kombiinstrument mit bestens ablesbaren Rundinstrumenten wurde im Zuge der Modellüberarbeitung durch eine digitale Anzeige ersetzt. Geschwindigkeit und Motordrehzahl werden nun lediglich durch Ziffern dargestellt. Diese lassen sich zwar ebenfalls problemlos ablesen, schöner anzusehen und wertiger waren aber zweifellos die klassisch analogen Anzeigen. 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. 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 Schminke Spiegel. 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.

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität hat i10 im Zuge der Modellüberarbeitung deutlich zugelegt: Bereits ab der zweithöchsten Ausführung hat der Koreaner nun ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen an Bord. 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.

Bereits ab dem Basismodell ist der i10 serienmäßig mit einem Audiosystem mit vier Lautsprechern, Digitalradio (DAB+), zwei USB-Anschlüssen, Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie der Smartphoneintegration per Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) ausgestattet. Beim i10 N Line ist zudem eine Smartphone-Ablage mit induktiver Ladefunktion serienmäßig.

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

### 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

Kleinstwagenklasse angehört. Auch der dunkle Dachhimmel des i10 N Line sorgt für ein nicht allzu üppiges Raumgefühl.

⊖ 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 – dann ist auch die Kopffreiheit weitgehend ausgereizt. Ebenso wie vorn ist 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.



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

## 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 festen Halt bieten. Hinten findet man kaum Ablagemöglichkeiten, selbst Becherhalter und Lehnentaschen suchen die Fondinsassen vergebens. Es gibt lediglich kleine Türfächer sowie zwei Jackenhaken am Dachhimmel. Das kleine Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar.

## 3,5 KOMFORT

### 3,7 Federung

Der i10 bietet einen nur mäßigen Federungskomfort. Die straffe Abstimmung, die simple Hinterachskonstruktion (Verbundlenkerachse) und die 16-Zöller mit niedrigem Querschnitt sorgen jedoch dafür, dass Unebenheiten deutlich spürbar zu den Insassen durchdringen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten wirkt das Fahrwerk etwas steifbeinig, besonders die Hinterachse wirkt dabei teils recht bockig. Auf schlechten Landstraßen mit tiefen Bodenwellen sorgt das straffe Setup mit

vergleichsweise geringem Federweg für teils deftige Vertikalbeschleunigungen. Der Autobahnkomfort geht in Ordnung, auch wenn der Vorderwagen aufeinanderfolgenden Unebenheiten zum Stuckern neigt. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster wirkt der Hyundai etwas zittrig, 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, allerdings ist die Armauflage in der Türverkleidung ungepolstert, was bei

längeren Fahrten zu einem schmerzenden Ellenbogen führt. 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.

### 4,1 Innengeräusch

⊖ Im i10 gibt es bei höheren Geschwindigkeiten ordentlich was auf die Ohren – 71,8 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.

### 3,1 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 getönten Scheiben ab der B-Säule, die Fondinsassen vor zu starker Sonnenstrahlung schützen, sind beim N Line serienmäßig. 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. 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 fallen für einen Kleinwagen dementsprechend flott aus. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der lediglich eine Tonne leichte i10 N Line respektable 5,8 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,5 s. Auch bei den Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h im vierten (9,7 s)

und fünften Gang (13,8 s) schlägt sich der kleine Koreaner wacker. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,5 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 185 km/h angegeben.

Das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h im zweiten Gang, fällt mit 2,5 s nur durchschnittlich aus. Bei niedrigen Drehzahlen bietet der kleine Turbobenziner nur eine mäßige Durchzugskraft und wirkt etwas träge.

### 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. Das zeigt sich mitunter in einem nicht sehr verschliffenen Schaltvorgang inklusive vermeintlich zustimmendem Nicken der Passagiere.

### 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.

## 2,5 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, auch auf der Autobahn ist der Geradeauslauf trotz des kurzen Radstands erstaunlich gut. Die Traktion kommt 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 knapp drei Umdrehungen.

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

## 2,5 Bremse

⊕ Mit der 16-Zoll-Bereifung steht der i10 nach einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 34,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen) – ein gutes Resultat. Dosierbarkeit und Ansprechen der Bremsanlage geben ebenfalls keinen Anlass zur Klage.

## 3,3 SICHERHEIT

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme





⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung fällt für einen Kleinstwagen erfreulich umfangreich aus, zudem sind alle verfügbaren Systeme serienmäßig an Bord - das ist lobenswert. Bereits das Basismodell ist mit einem City-Notbremssystem (bis 60 km/h) samt Kollisionswarner und Fußgängererkennung, Fernlichtassistent, Müdigkeitserkennung, Spurhalte- und Lenkassistent sowie Tempomat und automatischem Geschwindigkeitsbegrenzer umfangreich ausgestattet. Im Falle einer Notbremsung wird der nachfolgende Verkehr zunächst durch in hoher Frequenz blinkende Bremslichter gewarnt. Bei Fahrzeugstillstand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Der i10 verfügt nun über einen Geschwindigkeitswarner, der den Fahrer optisch und v. a. akustisch auf neue Tempolimits und vermeintliche Geschwindigkeitsüberschreitungen aufmerksam macht. Dies ist bevormundend und nicht nur deshalb störend, da die Verkehrszeichenerkennung mitunter auch falsche Limits anzeigt. Zudem lässt sich das System nur umständlich über das Fahrzeugmenü deaktivieren und ist bei jedem Zündwechsel wieder aktiv. Ein Deaktivieren allein der akustischen Warnung ist nicht möglich, man kann die Verkehrszeichenerkennung nur komplett ausschalten – das ist weder so vorgeschrieben noch unter Sicherheitsaspekten sinnvoll.

### 3,5 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm (Test: 12/2020) 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

## 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	Serie
	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)



Sitzplätzen außer hinten in der Mitte gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. 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 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.

### 3,6 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 platzinnehmende 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.

⊖ Universelle Kindersitze lassen sich im Fondbereich per Gurt nicht ohne Weiteres montieren. Zwar sind die Sicherheitsgurte lang und das Schloss stabil, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert, sodass oft keine lagestabile Befestigung möglich ist. Hohe Kindersitze haben auf dem hinteren Mittelsitz genug Platz, während es auf den

### 4,6 Fußgängerschutz

⊕ Der City-Notbremsassistent kann Fußgänger sowie mit der jüngsten Überarbeitung auch Fahrradfahrer erkennen und bei Bedarf eine Vollbremsung einleiten.

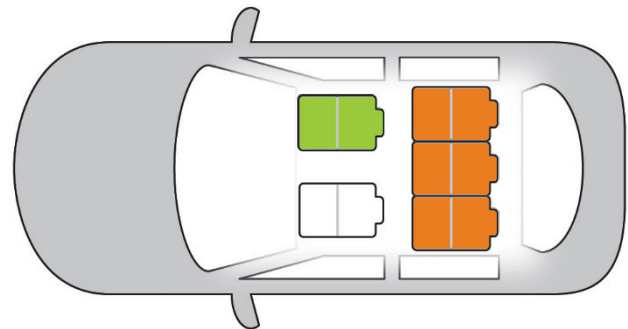
⊕ Das E-Call-System verbindet sich bei einem Unfall sofort mit der Rettungsleitstelle und nimmt nicht den Umweg über ein Hyundai-Callcenter. So wird kostbare Zeit gespart.

⊖ 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.

äußeren Plätzen aufgrund der begrenzten Dachhöhe eng wird. Lediglich Fensterheber vorn links verfügt über einen früh greifenden Einklemmschutz. An den übrigen Fenstern haben wir zu hohe Schließkräfte ermittelt, was besonders im Fond kritisch ist.

### 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, was ein schlechtes Ergebnis ist.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Für einen Kleinstwagen fällt der Verbrauch des i10 1.0 T-GDI nicht besonders niedrig aus – 5,6 l/100 km fließen im Schnitt durch die Einspritzdüsen. Dabei gliedert sich der Verbrauch in 5,4 l innerorts, 5,0 l außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 154 g/km sammelt der i10 in diesem Kapitel 32 von 60 Punkten.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie in allen Zyklen des ADAC Ecotest 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 48 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte.

## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Wer einen Hyundai i10 N Line sein Eigen nennen möchte, muss dafür ab 22.190 Euro investieren. Im August 2021 trat das Vorfacelift-Modell zum ADAC Autotest an und kostete damals 18.790 Euro. Damit ist der Koreaner ausstattungsbereinigt (Navigationssystem nun Serie) rund 2.000 Euro (ca. zehn Prozent) teurer geworden. Da ist sehr viel Geld für einen Kleinstwagen, auch wenn die Sicherheits- und Komfortausstattung erfreulich umfangreich ausfällt. Neben zahlreichen Sicherheitsassistenten sind selbst Klimaautomatik, Apple CarPlay-/Android Auto, 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: 15, VK: 16, TK: 16).

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	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

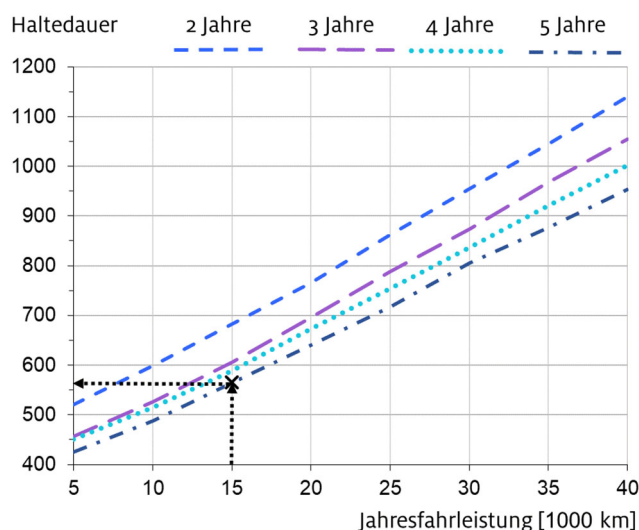
Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten holt der i10 N Line 80 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: 564 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i10 1.0 Select	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]	15,2	12,6	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	171	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,5   S	5,8   S	5,4   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	125	132	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/16	15/16/16	15/16/16
Steuer pro Jahr [Euro]	82	101	77
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	490	537	564
Preis [Euro]	15.990	19.200	22.190

## 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-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), 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	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,31
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	300/300 kg
Stützlast/Dachlast	60/75 kg
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Türkei, Izmit

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. Gang)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5. Gang)	9,7/13,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	195/45 R16 84H
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus Prime 3
Wendekreis links/rechts	10,5 m
Ecotest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/5,0/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	134 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	71,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	1.038/432 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	185/520/905 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>142 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>76 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>84 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>261 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	564 Euro		
Steuer pro Jahr	77 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/16		
Basispreis i10 1.0 T-GDI N Line	22.190 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	22.440 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.806 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](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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
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	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	-
Metalllackierung	570 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,9**

### AUTOKOSTEN

**1,9**

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

Stand: Februar 2024

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