



Hyundai i20 1.0 T-GDI Trend

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(74 kW / 100 PS)

Nachdem die dritte Generation des Hyundai i20 bereits seit 2020 verfügbar ist, stellen die Koreaner nun ein Update ihres beliebten Kleinwagens vor. Die Änderungen umfassen dabei neben optischen Anpassungen an Front- und Heckschürze sowie den Scheinwerfern, auch aktualisierte Fahrassistenzsysteme. Insgesamt halten sich die Neuerungen aber in Grenzen. Im Test tritt der i20 mit dem 100-PS-Benziner samt 6-Gang-Schaltgetriebe in der mittleren Ausstattungsvariante Trend an. Überzeugen kann der kleine Koreaner vor allem mit seinem für einen Kleinwagen guten Platzangebot. Darüber hinaus gefällt das sichere und agile Fahrverhalten, das in Kombination mit dem guten Seitenhalt der Sitze durchaus sportliche Ambitionen weckt. Erfreulich ist außerdem die lange Garantielaufzeit, die nicht nur vor unerwarteten Mängeln schützt, sondern auch den Werterhalt verbessert und den Wiederverkauf erleichtert. Abzüge gibt es im Innenraum: Hier holt einen die Materialqualität trotz des sympathischen Äußeren auf den Boden der Tatsachen zurück. Es dominiert großflächig Hartplastik. Besonders negativ fällt der gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitsassistent (ISA) auf. Die Warnungen nerven, lenken ab und sind zu allem Überfluss nur in Kombination mit der Verkehrszeichenerkennung deaktivierbar. **Konkurrenten:** u. a. Peugeot 208, Renault Clio, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- + für einen Kleinwagen gutes Platzangebot vorn und hinten, sichere und agile Fahreigenschaften, fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung
- Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an Fenstern, Materialqualität im Innenraum, LED-Scheinwerfer nur optional, Geschwindigkeitsassistent (ISA) nervt

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,9 Verarbeitung

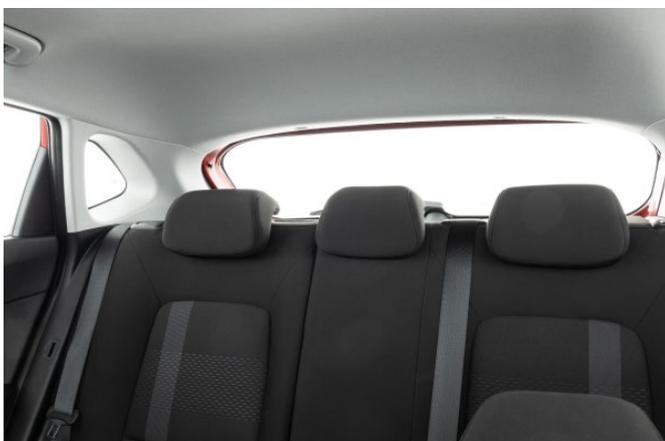
Beim Blick auf die Karosserie macht der i20 einen guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Betrachtet man die geöffneten Türen, offenbaren sich dann aber die mehrteiligen, mit unschönen Schweißpunkten zusammengehaltenen Fensterrahmen. Auch hat es Hyundai versäumt, die Blechteile um die Kofferraumöffnung und unter der Motorhaube mit Klarlack zu überziehen. Der Innenraum ist bis auf schlecht entgratete Kanten an den Kunststoffapplikationen des Lenkrads sauber verarbeitet, die Bauteile sind ordentlich montiert, etwaiges Knarzen hält sich in Grenzen.

3,3 Alltagstauglichkeit

Legt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,6 l/100 km zugrunde, kommt der fünfsitzige Kleinwagen mit einer Tankfüllung (40 l) circa 710 km weit. Auf dem Dach sind Lasten bis 70 kg erlaubt, eine Reling gibt es nicht; die maximale Zuladung für den Testwagen entspricht 470 kg. Mit der Anhängerkupplung darf man 450 kg oder, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt, bis zu 1.110 kg ziehen; die Stützlast liegt bei für einen Kleinwagen beachtlichen 75 kg, damit steht selbst dem

3,1 Licht und Sicht

Die Fahrzeughenden des i20 kann man recht gut abschätzen. Hinten gelingt dies etwas besser als vorn, da man die vordere Kante der Motorhaube nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man dank der flachen Fahrzeugfront gut sehen, hinten fällt das schwerer; die serienmäßige Rückfahrkamera sowie die Parksensoren hinten (Serie) sind für präzises



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.

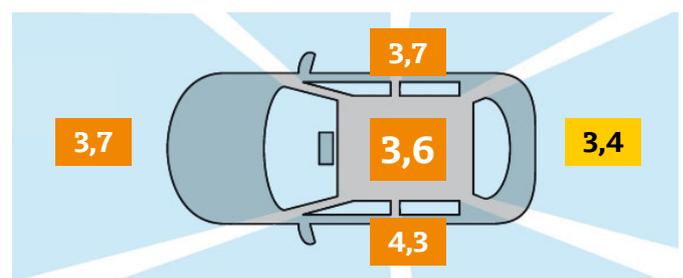
⊖ Die Materialauswahl im Innenraum ist nicht zufriedenstellend, selbst für Kleinwagen-Maßstäbe. Überall ertastet man harten Kunststoff, auch der Dachhimmel und der Bodenteppich wirken billig. Die Halogenleuchtmittel der Scheinwerfer bekommt man nur mit sehr gelenkigen Fingern gewechselt, da es kaum Platz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

Transport von zwei Pedelecs auf einem entsprechenden Träger nichts im Weg. Mit seiner Länge von 4,07 m ist der i20 ein praktisches Stadtauto, allerdings sollte man seine Breite nicht unterschätzen – sie liegt mit den Außenspiegeln bei über zwei Metern. Der Wendekreis beträgt wendige 11,1 m.

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

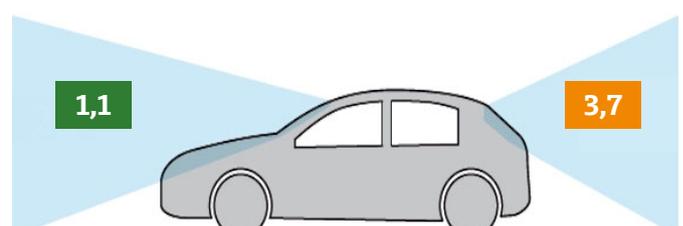
Rundumsicht

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.



Rangieren von Vorteil. Vordere Parksensoren, ein 360-Grad-Kamerasystem oder ein Einparkassistent sind nur in höheren Varianten verfügbar. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung; durch die Fensterflächen bietet sich eine gute Sicht nach draußen. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem i20 ein noch zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. 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.

2,6 Ein-/Ausstieg

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

3,5 Kofferraum-Volumen

In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum unter der Kofferraumabdeckung 255 l. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 315 l zur Verfügung. Alternativ können bis zu fünf handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 645 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.055 l Volumen verfügbar. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 60 l des Laderaums nach unten abtrennen. Unter dem Ladeboden gibt es weitere 35 l Stauraum.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine zunächst versteckte, aber praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit kann man die Klappe manuell einfach öffnen. Sie schwingt hoch genug, sodass sich bis etwa 1,95 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben und vorn schwingt. Zum Schließen

⊖ Der i20 Trend hat Halogenscheinwerfer mit manueller Leuchtweitenregulierung verbaut. Damit ist man nicht mit aktueller LED-Technik ausgestattet, was sich in einem gelblichen und nicht besonders hellen Lichtkegel offenbart. Immerhin ist das Tagfahrlicht in LED-Bauweise ausgeführt und ein statischer Fernlichtassistent serienmäßig an Bord. Ein Abbiegelicht gibt es nur, wenn man das optionale Lichtpaket mit den LED-Scheinwerfern bestellt. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang problematisch sein kann, da man eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres anzeigen kann. Zudem kommt es zu Vibrationen des Rückspiegels, was die Sicht nach hinten leicht unscharf erscheinen lässt.

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

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



Mit 255 l Volumen ist der Kofferraum des i20 von klassenüblicher Größe.

der Klappe gibt es zwei Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich mit 73 cm recht hoch über der Straße, entsprechend weit muss man Gepäck beim Einladen anheben. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der unteren Position, muss das Gepäck beim Ausladen über die innenliegende Stufe von 18 cm gehoben werden. In der oberen Position

beträgt die innere Stufe nur noch sieben Zentimeter. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich mit dem Kofferraumboden in oberer Position eine fast ebene Ladefläche.

⊕ Nette Idee: Wenn die Hutablage im Weg ist, kann man sie dank der Führungen hochkant vor der Rücksitzlehne arretieren. Bei umgeklappten Lehnen steht sie dann allerdings im Weg, dennoch hilft die clevere Verstaumöglichkeit im Alltag manchmal weiter.

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

2,4 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. Auch gibt es eine Hundematte für die Rücksitze und sogar eine ausziehbare Hunderampe, damit der Vierbeiner leichter in den Kleinwagen gelangt.

⊖ Kleinkram kann man nicht gut sichern: Es gibt nur einen Taschenhaken im Kofferraum, zusätzlich noch ein kleines



Die mit 73 cm recht hohe Ladekante erschwert das Be- und Entladen des Kofferraums.

Fach in der rechten Seitenverkleidung, das aber standardmäßig von Warndreieck und Verbandtasche ausgefüllt wird. Unter dem Ladeboden gibt es zusätzlichen Stauraum.

2,6 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Die Bedienung des i20 gelingt recht einfach. Einerseits weil die meisten Standardfunktionen nicht in Untermenüs versteckt sind; andererseits, weil Hyundai auf große und klar beschriftete Tasten setzt. Die üblichen Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Der serienmäßig 10,25 Zoll große Touchscreen des Infotainmentsystems befindet sich in günstiger Höhe, allerdings etwas weit von Fahrer entfernt. Unter dem Zentraldisplay gibt es eine Auswahl an Schnellwahltasten für Hauptfunktionen, die leider ohne haptisches Feedback auskommen und damit bei der Bedienung während der Fahrt nur noch halb so reizvoll sind. Mit haptischem Feedback überzeugen kann die Lautstärkeregelung: Diese ist entweder über die Lenkradtasten oder über einen Drehregler zu bedienen. Das separate Bedienteil der Klimaautomatik ist zwar tief angeordnet, gefällt jedoch mit seinem verständlichen und übersichtlichen Aufbau mitsamt haptischer



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

Tasten. 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.

⊕ Positiv hervorzuheben ist die zusätzliche Hinweisanzeige in der Instrumentenkombination, sobald man die Einstellungen von Licht und Scheibenwischer verändert.

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

2,1 Multimedia/Konnektivität

Hier kann der i20 für einen Kleinwagen einiges aufbieten. Ein Digitalradio (DAB+) mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) verbaut. Hyundai serienmäßig, ebenso das Navigationssystem; per Hyundai Live Services sind dann auch Online-Verkehrsdaten in Echtzeit verfügbar, die in der Routenplanung berücksichtigt werden können. USB-Anschlüsse in der ersten und zweiten Sitzreihe sind immer dabei. Weiter lässt sich das Kartenmaterial dank Over-the-air-Updates einfach auf dem neuesten Stand halten. Zudem kann man über die Hyundai Bluelink-App sein Smartphone mit dem Auto verbinden und es aus beispielsweise der Ferne ver- und entriegeln oder den Fahrzeug-

status abfragen. Eine 12-V-Steckdose gibt es vorn, eine 230-V-Dose ist nicht verfügbar. Dafür bekommt man ohne Aufpreis die Möglichkeit, ein geeignetes Smartphone induktiv aufzuladen. Das Anlegen von Nutzerprofilen ist möglich, allerdings gibt es keine differenzierten Einstellungen für die Privatsphäre.

⊕ 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.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis 1,95 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht sogar für deutlich mehr – der i20 ist in diesem Segment ein Geheimtipp für Sitzriesen. Die Innenbreite liegt im durchschnittlichen Bereich und ist für einen Kleinwagen nicht schlecht. Das Raumempfinden ist

aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut. Die serienmäßige Ambientebeleuchtung ist in 64 Farben einstellbar und sorgt für ein angenehmes Raumgefühl bei Nachtfahrten.

3,0 Raumangebot hinten

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

3,9 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 kleines geschlossenes Ablagefach. Die Türfächer vorn sind eher schmal, aber die integrierten Flaschenhalter



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

geschickt gestaltet. So bekommt man auch 1,5-l-Flaschen hinein. Die beiden Becherhalter vorn erfüllen ihren Zweck, besitzen aber keine Haltenase; der hinterste wird von der ganz nach

vorn geschobenen Mittelarmlehne verdeckt. Hinten gibt es keine Becherhalter, nur in die sehr kleinen Türfächer integrierte Flaschenhalter, die 0,5-l-Flaschen aufnehmen. Das

Handschuhfach ist ordentlich dimensioniert und beleuchtet, allerdings weder abschließbar noch klimatisiert.

3,3 KOMFORT

3,3 Federung

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

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

3,2 Sitze

Die Vordersitze des i20 sind für Standardsitze mit erstaunlich ausgeprägten Seitenwangen versehen, was dem Seitenhalt zugutekommt und den Eindruck des verkappten Dynamikers weiter ausbaut. Zudem sitzt man dank der bequemen Polsterung auch auf längeren Strecken ermüdungsarm. Die Kopfstützen vorn können in der Höhe, aber nicht im Abstand zum Kopf eingestellt werden. Glücklicherweise wählen die Koreaner hier eine Ausgangsposition, die den Kopf nicht zu weit nach vorne drückt, wie manch anderer Hersteller dies praktiziert. Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, eine Sitzflächenneigungseinstellung gibt es nicht; die Grundneigung ist aber passend und nicht zu flach. Die längsverstellbare Mittelarmlehne ist ab der getesteten Ausstattungslinie Trend serienmäßig an Bord. Die wenig konturierte Rückbank bietet

klassenüblich kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelaufgabe.

⊕ Der i20 bietet eine Gurthöhenverstellung – selbst in höheren Fahrzeugklassen keine Selbstverständlichkeit.

⊖ Während der i20 bei seinen Sitzen vieles gut macht vermissen wir zwei Funktionalitäten, eine davon ganz besonders. Zum einen gibt es keine Lordosenstütze, zum anderen lässt sich der Beifahrersitz auch gegen Aufpreis nicht in der Höhe verstellen. Die Polsterung der Armauflagen in der ersten Sitzreihe ist mehr Schein als Sein. Es handelt sich nur um einen dünnen Schaumstoffbezug über Hartplastik – bei Belastung unbequem.

3,4 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 69,6 dB(A) – ein mäßiger Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten oder beispielsweise starkem Regen heißt es: Stimme heben oder die Lautstärke erhöhen, um das erhöhte Geräuschniveau zu kompensieren; auf Dauer ist dies unkomfortabel. Der Motor selbst klingt kernig

beim Ausdrehen, er ist unter Last deutlich hörbar und neigt bei niedrigen Drehzahlen zum Dröhnen. Windgeräusche sind nicht auffällig, sie gehen in der gesamten Geräuschkulisse unter. Tipp: Wählt man das optionale Bose-Soundsystem, wird die Frontscheibe als Akustikverbundglas ausgeführt, welche das Geräuschniveau im Innenraum ein Stück weit verbessert.

3,4 Klimatisierung

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

⊕ Sitzheizung für die Vordersitze und ein beheizbares Lenkrad sind Serie. Eine Seltenheit in diesem Segment: Gegen Aufpreis kann man auch die hinteren äußeren Sitze beheizen.

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

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der 100 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit lediglich 998 ccm Hubraum drückt bereits ab 1.500 1/min ordentliche 172 Nm auf die Kurbelwelle. Die Fahrleistungen des Kleinwagens sind dementsprechend angemessen bis flott. Die Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h bewältigt der i20 im vierten Gang in 9,3 s, im fünften Gang in 12,4 s und im sechsten Gang in 15,3 s. Muss es besonders schnell gehen, zum Beispiel bei einem Überholvorgang, benötigt der i20 im zweiten Gang von 60 auf 100 km/h respektable 6,4 s, und 8,9 s von 80 auf 120 km/h

im dritten Gang. Der Zwischenspur von 15 auf 30 km/h dauert verhaltene 3,0 s - damit wirkt der i20 beim Einfädeln in den fließenden durchaus etwas träge, bis er auf Touren kommt. Nichtsdestotrotz ist der südkoreanische Kleinwagen für die Aufgaben des Alltags vollkommen ausreichend motorisiert - der Wunsch nach mehr Leistung kommt nur selten auf. Von 0 auf 100 km/h geht es laut Hersteller in 10,4 s, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 188 km/h angegeben.

3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor erzeugt für einen Dreizylinder typische Vibrationen. Im günstigen Drehzahlbereich dringen sie nur moderat bis in den Innenraum durch; akustisch werden die Insassen zunächst wenig behelligt. Bei hoher Leistungsabforderung zeigt der Motor seinen kernigen/knurrigen Klang, spielt sich akustisch und vibrationstechnisch deutlich in den Vordergrund. Auch wenn einiges an Vibrationen und Geräuschen an die Insassen vordringt: Ambitionierte Fahrer können an dem kernigen Motorklang sogar ihren Gefallen finden. Im Gegensatz zu den Dröhnfrequenzen. Diese sind bei niedriger Last ausgeprägt

und bringen bei moderater Gangart Unruhe in den Innenraum. Auch in puncto Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung zeigen sich die Kehrseiten des Downsizing-Konzepts: Aufgrund des geringen Hubraums und der als Folge dessen starken Aufladung des Benziners, spricht der Motor auf Gaspedalbefehle mit spürbarer Verzögerung an. Positiv fällt hingegen auf, dass dieser bereits "von unten raus" für ordentlichen Vortrieb sorgt und seine Leistung unter Vollast recht harmonisch entfaltet.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes ist insgesamt gut. Im Alltag überzeugen Kupplungspedal und Schaltung mit angenehmen Bedienkräften, die Gänge sind präzise geführt und rasten spürbar ein. Auch schnelle Gangwechsel können problemlos vorgenommen werden, da die Gänge nicht haken. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet, gegen versehentliches Einlegen mit einer gut greifbaren Zugtaste gesichert und lässt sich auch bei noch langsam nach vorne rollendem Fahrzeug ohne Krachen einlegen. Eine Schalt-

punktanzeige hilft dem Fahrer, stets in einem möglichst spritsparenden Gang unterwegs zu sein. Im sechsten Gang und bei 130 km/h liegen 2.900 Touren an, der Motor wirkt damit bei Reisegeschwindigkeit noch nicht all zu angestrengt. Beim Anfahren an Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch fest und verhindert beim Anfahren ein Zurückrollen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

2,6 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 – ideal für einen wendigen Stadtfliitzer.

3,0 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete i20 durchschnittlich nur 36,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen), nur ein ordentliches Ergebnis. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind hingegen tadellos.

3,1 SICHERHEIT

4,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In der getesteten Ausstattungsvariante Trend bringt der i20 eine solide Basisausstattung an aktiver Sicherheit mit. Mit dabei sind: kamerabasierter Notbremsassistent mit Kollisionswarnung, Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer, Verkehrszeichenerkennung sowie ein Müdigkeitswarner. Darüber hinaus besitzt die Lenkung neben einer Spurhaltefunktion auch einen Spurfolgeassistent, die den i20 auf Autobahnpassagen zeitweise selbstständig lenkt. Da es sich bei den Assistenzsystemen um kamerabasierte Lösungen handelt, können diese, beispielsweise bei Starkregen, fahrzeugseitig deaktiviert werden und stehen dann nicht mehr zur Verfügung. Weitere Möglichkeiten, den i20 Trend mit aktiver Sicherheit auszustatten, gibt es nicht. So ist beispielsweise der Totwinkelwarner oder die Kreuzungs-Funktionalität des Notbremsassistenten nur in der nächsthöheren Variante verfügbar.

⊖ Der Hyundai i20 ist mit dem intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) ausgestattet, mit dem neue Fahrzeugtypen ab Juli 2022 und Neuwagen ab Juli 2024 nach EU-Verordnung ausgerüstet sein müssen. Das System soll den Fahrer auf Tempolimits hinweisen und eine Warnung ausgeben, wenn dieses Tempolimit überschritten wird - und das ab dem ersten km/h. Den Herstellern wird für die Umsetzung dieser Hinweis- und Warnfunktionen ein gewisser Spielraum gelassen. So kann der Hinweis entweder optisch (Anzeige im Kombiinstrument) und akustisch (Warnton), optisch und haptisch (vibrierendes Gaspedal) oder ausschließlich haptisch erfolgen. Der Hyundai i20 quittiert ein neu erkanntes Tempolimit mit einem blinkenden Verkehrszeichen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung 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 messend)

im Kombiinstrument und spielt zudem einen Warnton ab - einmalig bei einer neuen Geschwindigkeitsbeschränkung, und mehrfach bei dessen Überschreitung - ein Toleranzbereich lässt sich nicht einstellen. In der Folge warnt der i20 schon im regulären Verkehrsfluss mit störenden Pieptönen, wo kleinere Geschwindigkeitsüberschreitungen naturgemäß vorkommen. Beeinflussen lässt sich der Geschwindigkeitsassistent im i20 nur über eine vollständige Deaktivierung des Systems, was auch die Deaktivierung der Verkehrszeichenerkennung nach sich zieht - eine Komfort- und Sicherheitseinbuße. Andere

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Hyundai i20 76 Prozent und vier Sterne für seine Insassensicherheit erzielen (Test 09/2022).

⊕ 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. Um

2,8 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Hyundai i20 82 Prozent der erreichbaren Punkte für seine Kindersicherheit erzielen (Test 09/2022). 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 platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt, wenn auch nur leicht - eine Sitz- und Montageprobe ist wie immer vor dem Kauf dennoch ratsam.

⊕ Die 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

Hersteller und sogar andere Hyundai-Modelle bieten eine getrennte Deaktivierung der akustischen Warnung - die sinnvollste Lösung hinsichtlich Assistenz und Beeinflussung des Fahrers. Darüber hinaus gibt es keinen Shortcut zur Deaktivierung, wie ihn anderen Hersteller anbieten. So muss man nach jedem Fahrzeugstart erneut in das Einstellungs Menü der Fahrassistenz navigieren. Geschieht dies während der Fahrt, führt es zu einer zusätzlichen Ablenkung und eine Funktion die der Fahrsicherheit eigentlich zuträglich sein soll, bewirkt genau das Gegenteil.

Folgekollisionen zu vermeiden, bremst der i20 nach einem Zusammenstoß selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab. Ein Trenngitter für den Kofferraum ist im Zubehör erhältlich, es wird in die Führungen der Kopfstützen eingesteckt.

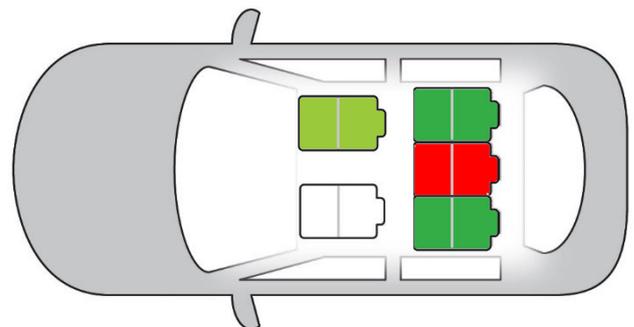
⊖ Die Kopfstütze für den mittleren Fondplatz ist eingeschränkt höhenverstellbar und bietet daher nicht wie die äußeren Kopfstützen bis Körpergrößen von 1,70 m Schutzwirkung.

Die Zurrösen im Kofferraum sind im herausnehmbaren Kofferraumboden statt in der Karosserie verankert - keine sinnvolle Lösung.

Beifahrersitz besitzt zwar keine Isofix-Halterungen, eignet sich aber ansonsten gut für Kindersitze, zumal die Airbags bei Bedarf per Schlüsselschalter deaktiviert werden können. Alle äußeren Gurte verfügen über Gurtkraftbegrenzer und Gurtstraffer. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt, wenn auch nur leicht -

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)

eine Sitz- und Montageprobe ist wie immer vor dem Kauf dennoch ratsam.

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

2,7 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Hyundai i20 76 Prozent der erreichbaren Punkte für seinen Fußgängerschutz erzielen (Test 09/2022). Das Notbremssystem mit Personen- und Radfahrererkennung ist in der Trend-

Ausstattung serienmäßig an Bord. Es kann einen Zusammenstoß verhindern oder zumindest die Verletzungsschwere reduzieren.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des i20 mit 100 PS und Schaltgetriebe bei durchschnittlich 5,6 l Superbenzin auf 100 km – das ist für einen Kleinwagen ein ordentlicher Wert. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 152 g pro km. Dafür erhält der i20 33 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts verbraucht der Testwagen 5,6, außerorts 4,9 und auf der Autobahn passable 6,5 l/100 km.

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

Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

Fahrten mit einem portablen Emissionsmessgerät im realen Straßenverkehr bestätigte sich die ansonsten gute Abgasreinigung.

1,4 Schadstoffe

⊕ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie in allen ADAC-Zyklen über den Ecotest-Grenzwerten, sodass es Punktabzüge gibt. Zudem fettet der Motor im wegen des hohen Volllastanteils anspruchsvollen Autobahnzyklus stark an, was sich in einem erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich erhält der i20 46 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Südkoreaner mit dem 1,0-l-Turbomotor 79 Punkte und erhält somit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Bei

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der mittleren Ausstattungsvariante Trend liegt bei 22.900 Euro – damit ist der Hyundai kein Schnäppchen mehr, auch wenn der i20 dann schon die wichtigsten Basics wie Einparkhilfe hinten, Rückfahrkamera, Sitzheizung vorn, Fernlichtassistent und Apple CarPlay/Android Auto sowie Navigationssystem enthält. Weitere nützliche Sonderausstattungen wie die Klimaautomatik sowie der Regensensor steigern den Testwagenpreis auf 24.220 Euro. Der Wertverlust ist unter den Autokosten der größte Posten, die laufenden Kosten sind dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und

noch vertretbarer Einstufungen bei der Versicherung (KH: 16, VK: 20, TK: 22) überschaubar. Die Kfz-Steuer beträgt 86 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. 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 erlischt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i20 1.2 Select	i20 1.0 T-GDI Select	i20 1.0 T-GDI 48V-Hybrid Trend DCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	58 (79)	74 (100)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	113/4200	172/1500	200/2000
0-100 km/h [s]	13,7	11,1	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	166	183	182
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 S	5,1 S	5,3 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	120	117	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	16/20/22	16/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	86	95
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	19.900	21.500	24.700

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,9
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	224/566/925
• Dachlast/Anhängelast [kg]	61/974
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,22
Herstellungsland	Türkei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	76,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	192

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
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	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	119 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.065/1.775/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.140/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	352/1.165 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, Izmir

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,3/12,4/15,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,9/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	131 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.140/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/645/1.055 l

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

Betriebskosten	153 Euro	Werkstattkosten	73 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	252 Euro
Monatliche Gesamtkosten	579 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/22		
Basispreis i20 1.0 T-GDI Trend	22.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.11.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.220 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.566 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

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/750 Euro° (Paket)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/750 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	570 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Juni 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak