



## Hyundai i20 (seit 2014) Benziner

### Alles im Mittelfeld

Der Hyundai i20 der zweiten Generation ist 2014 in Deutschland auf den Markt gekommen. Im Jahr 2015 folgte die dreitürige Coupe-Variante. Der in der Türkei produzierte und in Rüsselsheim entwickelte Kleinwagen hat weder große Stärken noch Schwächen. Das Platzangebot ist für die Fahrzeugklasse durchschnittlich. Vorne ist hier – wie in fast jedem Auto – viel Platz vorhanden. Doch die Rückbank stellt nur durchschnittlich viel Raum zur Verfügung. Die Größe des Kofferraums ist für einen Kleinwagen angemessen. Die Bedienung ist einfach und stellt Niemanden vor große Herausforderungen. Das Fahrwerk und die Sitze bringen klassenüblichen Fahr- und Sitzkomfort mit. Beim Fahren im Stadtverkehr ist der große Wendekreis störend, bei längeren Touren nervt hingegen die schlechte Geräuschkämmung. Die Fahreigenschaften sind grundsätzlich sicher, die kräftige Bremsanlage kann überzeugen. Die Verarbeitung des i20 ist ordentlich. Beim TÜV-Mängelreport liegt der Hyundai i20 im oberen Mittelfeld. Spezifische Schwachstellen konnten bisher nicht ausgemacht werden. In der ADAC Pannenstatistik belegt der i20 der zweiten Generation im Gegensatz zu seinem unzuverlässigen Vorgänger einen Platz im Mittelfeld.

**Empfehlung:** Für den Hyundai i20 gibt es verschiedene Motorisierungen. Die 1,2 Liter kleinen Saugmotoren haben 75/84 PS. Für diese Motoren gilt, dass sie nur wenig Drehmoment liefern und daher für zügiges Vorankommen in höhere Drehzahlregionen gebracht werden wollen. Für das Mitschwimmen im täglichen Verkehr reichen die Triebwerke trotzdem aus, zudem gelten sie als unkompliziert. Der 1,4 Liter große Saugmotor mit 100 PS ist häufig verfügbar und hat spürbar mehr Reserven. Fahrzeuge mit der betagten Viergangautomatik sind allerdings nicht zu empfehlen. Dieses Getriebe raubt dem Motor Temperament und verbraucht einen deutlichen Extraschluck Benzin. Wir empfehlen den 1,0er Dreizylinder mit 100 oder 120 PS. Der Motor wirkt nach einer Gedenksekunde sehr lebendig und hält sich beim Spritkonsum zurück. Außerdem wurde er auch mit einem modernen Doppelkupplungsgetriebe angeboten. Die rappingen, aber sparsamen und kräftigen Diesel mit 75 oder 90 PS spielen bei gebrauchten Hyundai i20 kaum eine Rolle.

- ⊕ gute Platzverhältnisse vorne, problemlose Bedienung, gebrauchte Fahrzeuge mit langer Rest-Garantie, präzise Schaltung, kräftige Bremsen
- ⊖ wenig aktive Sicherheit, lauter Innenraum, großer Wendekreis

## Zuverlässigkeit (ADAC Pannenstatistik 2018)

ADAC-Bewertung	9,3	3,3
Baujahr	2015	2016

### ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Die Pannenkennziffer ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2015	2016
	3,4	2,4
	10,9	6,4
	18,4	10,4
	25,9	14,4
	>25,9	>14,4

## Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Hyundai i20 (GB) gibt in der Pannenstatistik ein deutlich besseres Bild als sein Vorgänger ab und erreicht gute Werte. Auch beim TÜV sieht es gut aus. Pannenschwerpunkte sind noch keine bekannt.
Rückrufe	(keine bekannt)

## Modellgeschichte

12/2014	Einführung der zweiten Generation des fünftürigen Kleinwagen mit fünf Motorvarianten: 1.2 (55 kW/75 PS), 1.2 (62 kW/84 PS), 1.4 (74 kW/100 PS), 1.1 CRDi (55 kW/75 PS) und 1.4 CRDi (66 kW/90 PS), Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b; ESP, Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbag sowie Spurhaltewarnsystem serienmäßig
05/2015	Einführung der Coupé-Variante mit einer Motorvariante 1.4 (74 kW/100 PS)
01/2016	Einführung der Crossover-Version i20 Active mit drei Motorvarianten: 1.0 T-GDI (74 kW/100 PS), 1.0 T-GDI (88 kW/120 PS) und 1.4 CRDi (66 kW/90 PS)
03/2016	neue zusätzliche Motorvarianten für i20 Limousine und Coupé: 1.0 T-GDI (74 kW/100 PS) und 1.0 T-GDI (88 kW/120 PS), Motor 1.4 (74 kW/100 PS) entfällt
07/2018	leichte Modellpflege und Facelift, Coupé-Variante eingestellt; alle Ottomotoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP (WLTP), Dieselmotoren entfallen; Citynotbremsassistent mit Kollisionswarnung und Fußgängererkennung sowie Müdigkeitserkennung erhältlich
04/2019	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)

## Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Coupe	Schrägheck	Active
Länge/Breite/Höhe [mm]	4045/1730/1449	4035/1734/1474	4065/1760/1529
Breite mit Spiegeln [mm] (Quelle: ADAC Autotest)	k.A.	1985	k.A.
Kofferraumvolumen [l]	336	326	326
Dachlast [kg]	70	70	70
Tankinhalt [l]	50	50	50

## Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.2	1.2	1.4	1.4 Automatik	1.0 T-GDI blue	1.0 T-GDI DCT	1.0 T-GDI blue	1.0 T-GDI DCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Bauzeitraum	ab 2014	ab 2014	2014-2016	2014-2018	ab 2016	ab 2018	ab 2016	ab 2018
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1248	4/1248	4/1368	4/1368	3/998	3/998	3/998	3/998
Leistung [kW/PS]	55/75	62/84	74/100	74/100	74/100	74/100	88/120	88/120
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	121/4000	121/4000	134/3500	134/3500	172/1500	172/1500	172/1500	172/1500
Beschleunigung 0-100km/h [s]	13,6	13,1	11,6	13,2	10,7	11,4	10,2	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170	184	170	188	182	190	190
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	5,1 S	4,8 S	5,5 S	6,2 S	4,3 S	5,2 S	4,6 S	5,3 S
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	910/450	910/450	1000/450	800/450	1000/450	800/450	1000/450	800/450
CO <sub>2</sub> [g/km] CO <sub>2</sub> -Effizienzklasse	119 D	112 C	127 D	143 E	99 A	118 C	107 B	121 C
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/20	16/17/20	17/18/20	17/18/20	17/18/20	17/18/20	17/18/20	17/18/20
Steuer pro Jahr* [Euro]	74	60	92	124	28	112	44	122
Schadstoffklasse	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6d- TEMP	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6d- TEMP				

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.  
\*Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO<sub>2</sub>-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

## Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	1.2	1.2	1.4	1.4 Automatik	1.0 T-GDI blue	1.0 T-GDI DCT	1.0 T-GDI blue	1.0 T-GDI DCT
Wartung 1	550	560	540	500	250	250	250	250
bei km/Monate	35000/24	35000/24	35000/24	35000/24	15000/12	15000/12	15000/12	15000/12
Wartung 2	470	470	440	440	350	350	350	350
bei km/Monate	55000/36	55000/36	55000/36	55000/36	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24
Wartung 3	730	740	750	690	-	-	-	-
bei km/Monate	75000/48	75000/48	75000/48	75000/48	-	-	-	-
Wartung 4	450	450	430	430	-	-	-	-
bei km/Monate	95000/60	95000/60	95000/60	95000/60	-	-	-	-
Bremsscheiben und -beläge vorn	420	410	410	410	500	500	500	500
Bremsscheiben und -beläge hinten	k.A.	400	400	400	410	410	410	410
Auspuffanlage (nach Kat)	580	570	650	650	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Kupplung	710	700	780	-	760	-	760	-
Generator	680	680	740	740	860	860	860	860
Anlasser	470	470	470	470	990	990	990	990

## Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.2	1.2	1.4	1.4 Automatik	1.0 T-GDI blue	1.0 T-GDI DCT	1.0 T-GDI blue	1.0 T-GDI DCT
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	101	100	110	112	104	107	106	108
Betriebskosten (Kraftstoff)	115	109	122	135	100	116	105	118
Werkstatt- /Reifenkosten	73	76	75	73	74	74	74	80
Gesamtkosten pro Monat	289	285	307	320	278	297	285	306
Gesamtkosten pro km [Cent]	23,1	22,8	24,6	25,6	22,2	23,8	22,8	24,5

## Garantien

---

Der Hyundai i20 hat eine allgemeine Garantie fünf Jahre. Zudem bietet Hyundai eine fünfjährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Außerdem gilt eine europaweite Mobilitätsgarantie fünf Jahre lang, ab 01/16 sogar lebenslänglich bis 200.000 km.

### **Crashtest (Euro NCAP)**

**Testergebnis 2015** ★★★★★

Der Hyundai i20 ab 2015 erreicht den 5. Stern nicht, da er Schwächen bei der Kindersicherheit zeigt und es kein Notbremssystem gibt. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer vorne und hinten. Gurtwarner auf allen Plätzen und ESP sind Serie. Einige Fahrerassistenzsysteme gibt es gegen Aufpreis, aber kein Notbremssystem.

**Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.**