



Hyundai i10 1.0 Trend

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (49 kW/67 PS)

Seit Februar 2020 ist die dritte Generation des Hyundai i10 erhältlich, der sich seit seiner Einführung 2008 wirklich gemauert hat. Der Kleinwagen wurde größtenteils in Europa entwickelt und läuft im türkischen Izmit vom Band. In einem gefälligen Äußeren beherbergt der Fünftürer zahlreiche Sicherheitssysteme: So sind beispielsweise ein Spurhalteassistent, ein Fernlichtassistent und ein City-Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung serienmäßig an Bord – in allen Ausstattungslinien. Im Autotest trat der Hyundai i10 1.0 Trend als 5-Sitzer mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe an.

Im Fahrzeug findet man sich schnell zurecht, das Cockpit ist übersichtlich gestaltet und die Dreh- und Drücksteller befinden sich dort, wo man sie vermutet. Das Kombiinstrument mit den klassischen Rundinstrumenten überzeugt mit einer guten Ablesbarkeit (bei Tag und Nacht), ebenso der Acht-Zoll-Touchscreen (Trend-Ausstattung) in der Mittelkonsole inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Digitalradio (DAB+), Android Auto und Apple CarPlay. Mit dem optionalen Navigations-Paket zieht zusätzlich das Telematiksystem Bluelink ins Fahrzeug ein, das vernetzte Funktionen wie den Abruf von Statusinformationen oder das Ver- und Entriegeln per Smartphone ermöglicht.

Der Koreaner ist harmonisch gefedert und die Lenkung im Stadtverkehr angenehm leichtgängig (ideal beim Parken und Rangieren). Bei höheren Geschwindigkeiten vermisst man allerdings mehr Rückmeldung und ein besseres Lenkgefühl. Das manuelle Getriebe hat recht lange Schaltwege, die Gänge lassen sich dank präziser Führung dennoch schnell und geschmeidig wechseln – lediglich der Rückwärtsgang braucht ab und zu mehrere Anläufe. Der 67 PS starke Dreizylinder-Benziner kann bei den Fahrleistungen nicht recht überzeugen – der knapp 1.000 kg schwere Stadtflietzer beschleunigt gemäß Hersteller in 14,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und im ADAC Ecotest verbraucht er durchschnittlich 5,5 l/100 km.

Der Hyundai i10 ist in der Basisversion (Pure) ab 10.990 Euro erhältlich. Die Ausstattungslinie Trend beginnt bei 14.990 Euro, der Testwagen liegt bei knapp über 18.000 Euro – ein stolzer Preis für einen Kleinwagen. Angesichts der umfangreichen Ausstattung inklusive 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Vordersitz- und Lenkradheizung, Klimaautomatik, Navigationssystem, Rückfahrkamera und Verkehrszeichenerkennung ist der Preis durchaus angemessen. **Konkurrenten:** u.a. Fiat Panda, KIA Picanto, Renault Twingo, Toyota Aygo, VW up!

- + einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, fünfjährige Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbegrenzung
- durchzugsschwacher Motor, hohes Innengeräuschniveau, Halogenscheinwerfer mit starkem Streulicht, wenig Ablagemöglichkeiten im Innenraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,7
	Stadtverkehr	2,6
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,8
	Transport	3,8
	Fahrspaß	4,1
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest **★★★★☆**

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

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

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

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

3,5 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Koreaners ist zufriedenstellend. Die Reichweite mit dem 36 Liter großen Tank ist auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 5,5 l/100 km mit 650 km ausreichend. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 420 kg – das reicht für vier Insassen mit etwas Gepäck. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man insgesamt bis zu 60 kg Last auf dem Dach transportieren.

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

3,1 Licht und Sicht

Die für den i10 verfügbaren Halogenscheinwerfer mit Projektionstechnik sind der höchsten Ausstattungslinie Style vorbehalten, Xenon- oder LED-Hauptscheinwerfer sind nicht erhältlich. So ist der Testwagen mit Halogenscheinwerfern in Reflektionstechnik unter einer Klarglasabdeckung ausgestattet, die keine tageslichtähnliche Lichtfarbe erzeugen und ein starkes Streulicht verursachen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sind nicht vorhanden.

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 Fahrzeugnahbereich bleiben unerkannt – hier sind die serienmäßigen Parksensoren hinten sowie die optionale Rückfahrkamera sehr hilfreich, die jedoch nicht von einer

Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, hinterlässt allerdings einen eher billigen Gesamteindruck. Während der Fahrt sind ab und zu Knarzgeräusche aus dem Armaturenbrett zu hören. Bei den Verkleidungen kommen hauptsächlich harte Materialien zum Einsatz, und die Dachsäulen müssen ohne Stoffbezug auskommen. Der Kofferraum ist innen verkleidet, die Materialien sind allerdings kratzempfindlich.

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

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

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



Dank der verhältnismäßig schmalen Dachsäulen und den teilversenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten nicht allzu sehr eingeschränkt.

Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

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

⊖ Parksensoren vorn, ein 360-Grad-Kamerasystem, ein Parklenkassistent und ein Totwinkelassistent sind nicht verfügbar. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktivierter Warnblinkanlage kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

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

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

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen ist beim neuen i10 recht angenehm, obwohl die Schweller recht hoch und breit sind. Die Sitzfläche befindet sich 47 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in angenehmer Höhe. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. In der Ausstattungslinie Trend ist der i10 mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet.

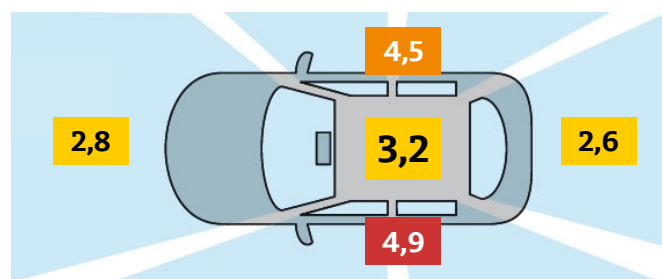
4,0 Kofferraum-Volumen

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

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

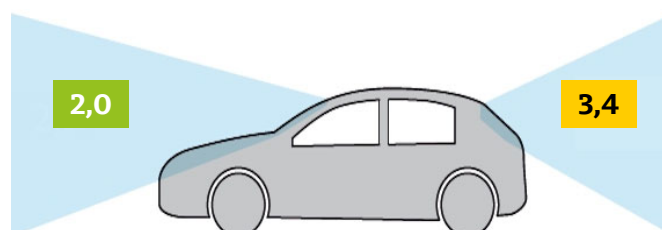
Rundumsicht

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.



Ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem ist der Ausstattungslinie Style vorbehalten.

⊖ Am Dachhimmel ist lediglich für den Beifahrer ein Haltegriff vorhanden.

Beim Ein- und Aussteigen stören im Fond der in den Einstiegsbereich ragende Radlauf sowie der beengte Türausschnitt im Fußbereich.

bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 520 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 905 Liter Volumen vorhanden.



Mit 185 l Volumen 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, so lassen sich selbst sperrige Gegenstände einladen. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist beim Schließen praktisch – hier ist 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 (optionales Komfort-Paket) reduziert in der oberen Position die innere

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie oben an der Lehne, ein Entriegelungshebel im Kofferraum ist nicht vorhanden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um.

⊕ Der Kofferraum bietet praktische Taschenhaken.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die

3,2 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Alle Bedienelemente sind gut erreichbar- und einsehbar, lediglich das Tastenfeld links vom Lenkrad entzieht sich den Blicken des Fahrers. Als zentrales Bedienelement kommt ein Acht-Zoll-Touchscreen in der Mitte des Armaturenbretts zum Einsatz. Das Display ist in guter Höhe angeordnet, allerdings nicht zum Fahrer geneigt. Der Gewöhnungsaufwand für das Infotainmentsystem fällt dank eingängiger Menüstrukturen gering aus. Es überzeugt mit sensibel reagierendem Touchscreen, Direktwahltasten für grundlegende Funktionen und einem praktischen Drehregler zum Zoomen und Scrollen. Zudem punktet die nicht zu weit unten angebrachte Klimabedieneinheit mit einfacher Bedienung.

⊕ Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist einwandfrei ablesbar. Steht eine der Klappen oder Türen offen, wird dies dem Fahrer auf dem 3,5-Zoll-Display im Cockpit angezeigt. Durch individuelle Einstellungsmöglichkeiten lassen sich im zentralen Bereich des Kombiinstrumentes beispielsweise die Geschwindigkeit digital oder Bordcomputerinformationen anzeigen. Die Bedienung der digitalen Anzeigeeinheit erfolgt über die Tasten am Lenkrad

Stufe zwischen Boden und Ladekante von 18 auf sechs Zentimeter. Zudem ergibt sich dadurch bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine nahezu ebene Ladefläche.

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

Eine elektrische Heckklappe ist nicht erhältlich. Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist zu schwach.

seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen.

Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Gepäck- (am Kofferraumboden) oder Sicherheitstrennnetz (zwischen Ladeabteil und Insassen) anzubringen.

und ist etwas umständlich. Hyundai denkt an die Fahrsicherheit: Detaillierte Fahrzeugeinstellungen im Bordcomputer-Menü sind während der Fahrt nicht möglich. Ein Lichtsensor aktiviert bedarfsgerecht das Fahrlicht und passt die Anzeigen an die Umgebungshelligkeit an.

⊖ Einzelne Texte wie beispielsweise Menüpunkte im Bordcomputer werden als Laufschrift dargestellt, sodass man



Geht die Verarbeitungsqualität im Innenraum noch in Ordnung, können die verwendeten Materialien einen Spazwäng kaum kaschieren. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

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

2,9 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Trend ist der i10 bereits serienmäßig mit einem Audiosystem inklusive Acht-Zoll-Touchscreen, Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Apple CarPlay und Android Auto sowie vier Lautsprechern ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem (Navigationsspaket) erhältlich, das zusätzlich das Telematiksystem Bluelink beinhaltet. Das optionale Komfort-Paket ermöglicht kabelloses Laden von Smartphones.

3,1 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Sitzplätzen fällt das Raumangebot befriedigend aus. Die Beinfreiheit reicht für bis zu 1,90 Meter große Insassen, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft. Die geringe Innenraumbreite verdeutlicht allerdings, dass der i10 der Kleinwagenklasse angehört. Das hoch aufbauende

3,5 Raumangebot hinten

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

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

4,5 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

über eine Auf- und Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Elektrische Fensterheber im Fondbereich sind der höchsten Ausstattungslinie Style vorbehalten.

Bei der Innenraumbeleuchtung hat Hyundai gespart: Es gibt lediglich eine zentrale Leuchte vorn, Leselampen sucht man ebenso vergebens wie Leuchten für den Schminkspiegel. Ein Regensensor ist für den i10 ebenfalls nicht erhältlich.

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

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

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

Armaturenbrett sowie die hohe Seitenlinie schmälern das Raumgefühl.

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



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

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

3,5 KOMFORT

3,3 Federung

Für einen Kleinwagen mit Standardfahrwerk verarbeitet der i10 Fahrbahnunebenheiten erstaunlich souverän und bietet einen recht ansehnlichen Federungskomfort. Einstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind (wie in der Fahrzeugklasse üblich) nicht lieferbar. Bei niedrigen Geschwindigkeiten wirkt das Fahrwerk etwas steifbeinig, was sich mit zunehmendem

Tempo aber spürbar bessert. Bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten neigt der Vorderwagen zum Stuckern. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster wirkt der Hyundai etwas 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. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend, selbst wenn man eine bequeme Armauflage in der Türverkleidung vermisst. Auf der Rücksitzbank sitzt man für einen

Kleinwagen erstaunlich bequem. Die Bank ist straff gepolstert und zumindest auf den äußeren Plätzen leicht konturiert, die Oberschenkelauflage dürfte jedoch üppiger ausfallen. Die harte Armauflage in der Türverkleidung ist einer angenehmen Sitzposition weniger zuträglich.

⊕ Das Komfort-Paket beinhaltet eine Mittelarmlehne, die seitlich am Fahrersitz angebracht ist.

4,2 Innengeräusch

⊖ Im i10 gibt es bei höheren Geschwindigkeiten ordentlich was auf die Ohren – 72,3 dB(A) zeigt das Messinstrument bei 130 km/h an. Hauptverantwortlich dafür ist neben den

Windgeräuschen der Motor, der aufgrund der kurzen Übersetzung auf der Autobahn mit hohen Drehzahlen arbeitet. Fahrwerksgeräusche sind hingegen passabel gedämmt.

3,4 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante Trend hat der i10 bereits serienmäßig eine manuelle Klimaanlage an Bord, gegen Aufpreis steht eine Einzonen-Klimaautomatik (Testwagenausstattung) zur Verfügung. Für die kalten Tage ist der Koreaner mit Sitzheizung vorn sowie einem beheizbaren Lenkrad ausgestattet – das ist nicht nur in dieser Fahrzeugklasse bemerkenswert.

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

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

3,7 MOTOR/ANTRIEB

4,4 Fahrleistungen

Durch geänderte Übersetzungsverhältnisse beim Schaltgetriebe und eine abweichende Achsübersetzung unterscheidet sich der Vier- vom Fünfsitzer – hinsichtlich Fahrleistungen und Höchstgeschwindigkeit soll der Fünfsitzer gemäß Herstellerangaben besser abschneiden.

⊖ Im Testfahrzeug kommt der 1,0-l-Dreizylinder mit 67 PS zum Einsatz, der sein maximales Drehmoment von 96 Nm bei

3.750 1/min bereithält. Selbst das geringe Leergewicht von knapp unter 1.000 kg ermöglicht keine gute Beurteilung in diesem Kapitel: Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der Fünfsitzer 11,1 Sekunden (2./3. Gang). Bei den Elastizitätsmessungen vergeht im fünften Gang eine gefühlte Ewigkeit – 25,7 Sekunden verstreichen, wenn im größten Gang von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird. Im vierten Gang

vergehen 18 Sekunden. Hier mangelt es dem kleinvolumigen Saugmotor schlicht an Drehmoment. Den Sprint aus dem

Stand auf 100 km/h gibt Hyundai mit 14,6 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 156 km/h.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder-Benziner läuft recht kultiviert und überträgt lediglich geringe Vibrationen in den Innenraum – gerade unter 1.500 1/min sind Vibrationen und Brummen präsent. Da das maximale Drehmoment von 96 Nm erst bei 3.750 Umdrehungen zur Verfügung steht, ist man oft mit hohen Drehzahlen unterwegs, sofern ein zügiges Vorankommen gewünscht wird.

Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus laut und dröhnig. Das Ansprechverhalten ist wie bei Saugmotoren üblich gut.

⊖ Im Leerlauf läuft der Dreizylinder etwas holprig.

3,2 Schaltung/Getriebe

Der Testwagen ist mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe ausgestattet, auf Wunsch ist ab der Trend-Ausstattung eine Fünfstufen-Wandlerautomatik erhältlich. Das Getriebe schaltet sich leichtgängig und präzise, der Schalthebel ist etwas erhöht positioniert und liegt gut zur Hand. Die leichtgängige Kupplung dürfte besser dosierbar sein, man fährt des Öfteren mit zu hoher Drehzahl los.

und spät anliegenden Drehmoments ist der höchste Gang recht kurz übersetzt – bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle bereits mit hohen 4.000 Umdrehungen.

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

⊖ Wenn das Auto noch rollt, lässt sich der Rückwärtsgang nur unter Krachen einlegen – er ist nicht synchronisiert.

Die fünf Gänge sind passend gestuft, aufgrund des geringen

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der i10 macht im ADAC Ausweichtest eine gute Figur. Der Koreaner lässt sich spielerisch durch die Pylonengasse dirigieren und verhält sich dabei fahrsicher und agil – hier machen sich das niedrige Gewicht, die 195er-Bereifung sowie die kompakten Abmessungen bemerkbar. Zu flott angegangene Kurven quitiert der Hyundai mit sicherem Schieben über die Vorderräder (Untersteuern) und baut

dadurch Geschwindigkeit ab. Selbst bei Spurrinnen und seitlich abfallender Fahrbahn hält der i10 weitgehend die Spur, selbst auf der Autobahn ist der Geradeauslauf trotz des kurzen Radstands erstaunlich gut. Die Traktion kommt mit dem kleinen Benziner lediglich auf rutschigem Untergrund an seine 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.

1,8 Bremse

⊕ Mit der 16-Zoll-Bereifung steht der i10 nach einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 33,3 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen) – ein gutes Resultat.

Dosierbarkeit und Ansprechen der Bremsanlage geben ebenfalls keinen Anlass zur Klage.

2,8 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

Im Falle einer Notbremsung wird der nachfolgende Verkehr zunächst durch in hoher Frequenz blinkende Bremslichter gewarnt. Bei Fahrzeugstillstand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig. Vorn sind Gurtstraffer installiert, bis auf den Gurt des Fondmittelsitzes sind alle mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. 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.

⊕ Der neue i10 ist serienmäßig mit einem eCall-System ausgestattet. Über eine integrierte SIM-Karte wird so im Bedarfsfall ein Notruf abgesetzt.
























⊖ 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.

3,1 Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren. Das Fahrzeug

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	prüfen
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen mit i-Size-Freigabe. Lediglich die Erreichbarkeit des Ankerhakens erfordert etwas Fingerspitzengefühl. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊕ Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich per Schlüsselschalter und daher nicht so leicht von den Kindern selbst bedienen.

⊖ Der elektrische Fensterheber auf der Beifahrerseite hat keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

Universelle Kindersitze lassen sich im Fondbereich nicht ohne Weiteres montieren. Zwar sind die Sicherheitsgurte lang und das Schloss stabil, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert, sodass keine lagestabile Befestigung

2,6 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates

2,5 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Für einen Kleinwagen fällt der Verbrauch des 1,0-l-Benziners nicht sehr gering aus – 5,5 l/100 km fließen im Schnitt durch die Einspritzdüsen. Dabei gliedert sich der Verbrauch in 5,2 l innerorts, 5,1 l außerorts und 6,5 l/100 km auf der Autobahn. Mit einer CO₂-Bilanz von 152 g/km sammelt der i10 in diesem Kapitel 33 von 60 Punkten.

Durch geänderte Übersetzungsverhältnisse beim Schaltgetriebe und eine abweichende Achsübersetzung unterscheidet sich der Vier- vom Fünfsitzer – hinsichtlich Verbrauchs- und Emissionswerte soll der Viersitzer gemäß Herstellerangaben besser abschneiden.

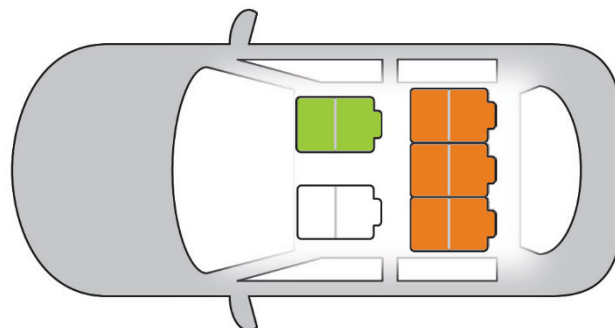
2,3 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der i10 1.0 gut ab. Mit Ausnahme des recht hohen CO-Ausstoßes im anspruchsvollen Autobahnzyklus und der leicht erhöhten Partikelanzahl liegen die Emissionen auf niedrigem Niveau. Der Hyundai bestätigte

möglich ist. Hohe Kindersitze haben auf dem hinteren Mittelsitz genug Platz, während es auf den äußeren Plätzen aufgrund der begrenzten Dachhöhe eng wird.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

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

Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen.

⊕ Der City-Notbremsassistent erkennt Fußgänger und leitet bei Bedarf eine Vollbremsung ein.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	52	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

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

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

seine Messergebnisse im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät. Dafür bekommt der Hyundai im Schadstoffkapitel 37 von 50 Zählern, was insgesamt 70 Punkte und vier Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

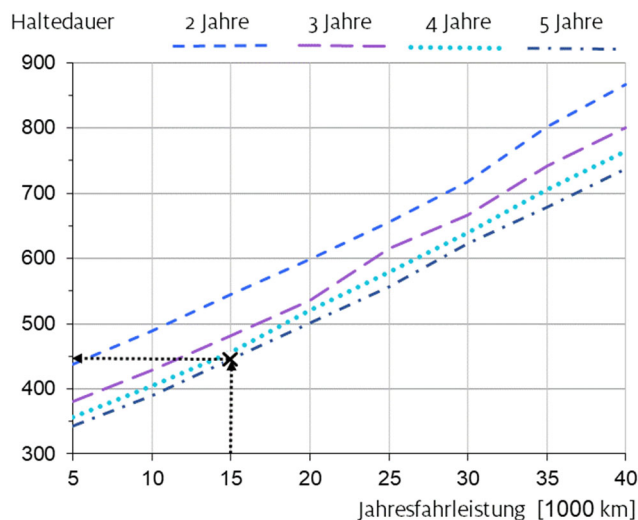
⊕ Wer einen Hyundai i10 1.0 Trend sein Eigen nennen möchte, muss dafür ab 14.990 Euro investieren. Das erscheint auf den ersten Blick vergleichsweise teuer, doch dafür ist der Koreaner sehr umfangreich ausgestattet – neben zahlreichen Sicherheitsassistenten sind selbst Klimaanlage, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Geschwindigkeitsregelanlage, Sitzheizung vorn und ein beheizbares Multifunktionslenkrad serienmäßig an Bord.

Die Unterhaltskosten befinden sich auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 82 Euro (WLTP), zudem sind die Versicherungseinstufungen recht günstig (KH: 13, VK: 19, 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 445 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i10 1.0 Pure	i10 1.2 Trend	i10 1.0 T-GDI N Line
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1197	3/998
Leistung [kW (PS)]	49 (67)	62 (84)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	96/3750	118/4200	172/1500
0-100 km/h [s]	16,6	12,6	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	147	171	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	5,8 S	5,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	104	113	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/16	13/19/16	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	74	98	76
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	378	454	k.A.
Preis [Euro]	10.713	15.294	18.316

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-Zyl.-Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	
Hubraum	998 ccm
Leistung	49 kW/67 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	96 Nm bei 3.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	109 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,13 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/55 R15
Länge/Breite/Höhe	3.670/1.680/1.480 mm
Leergewicht/Zuladung	996/414 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	252/1.050 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/60 kg
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Türkei, Izmıt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	11,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	18,0/25,7/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	4.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Reifengröße Testwagen	195/45 R16 84V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,5/10,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/5,1/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	72,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	990/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	185/520/905 l

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

Betriebskosten	111 Euro	Werkstattkosten	56 Euro
Fixkosten	93 Euro	Wertverlust	185 Euro
Monatliche Gesamtkosten	445 Euro		
Steuer pro Jahr	82 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/16		
Basispreis i10 1.0 Trend	14.612 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	18.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.801 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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.250 Euro (Paket)°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.250 Euro (Paket)°
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.250 Euro (Paket)°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/500 Euro (Paket)°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: Juni 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer