



## Hyundai i20 1.0 T-GDI Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (88 kW / 120 PS)

Der i20 ist kein Unbekannter mehr auf den Straßen, der koreanische Kleinwagen aus deutscher Entwicklung und türkischer Produktion kommt preislich und optisch attraktiv daher. Außerdem trumpft er mit der standardmäßigen Fünfjahres-Garantie auf.

Bei den Assistenzsystemen hinkte er bisher aber etwas hinterher, nun hat Hyundai ein dezentes Facelift aufgelegt, um die Lücken zu schließen. Optional ist jetzt ein Notbremsystem erhältlich, das bis 75 km/h arbeitet und auch Personen erkennt. Apple CarPlay und Android Auto hielten ebenfalls Einzug, wie auch ein Partikelfilter für den Turbobenziner: Er soll den Partikelaustritt mindern, um die seit September 2018 geltenden, schärferen Grenzwerte für direkteinspritzende Benziner zu erfüllen.

Dies klappt manierlich, der Hyundai hat vergleichsweise saubere Abgase. Der Testverbrauch liegt bei 6,4 Litern Super auf 100 Kilometer, im Kleinwagensegment kein Vorzeigewert. Die 120 PS des Testwagens verarbeiten den Sprit allerdings auch in spürbarem Vortrieb, mit dem kernigen Dreizylinder-Turbomotörchen ist man flott unterwegs. Die Tugenden des i20 gelten auch nach dem Facelift, viel Innenraum trifft auf sorgfältige Verarbeitung.

Der Testwagen in der Topausstattung Style kostet zwar schon fast 20.000 Euro, ist aber bis auf die neuen Assistenzfunktionen dann schon annähernd voll ausgestattet und damit kein schlechtes Angebot, da sich der kleine Hyundai kaum Schwächen leistet.

**Konkurrenten:** u.a. Audi A1, Mazda 2, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Skoda Fabia, VW Polo.

**+** üppiges Platzangebot vorn, gute Serienausstattung, fünf Jahre Garantie

**-** hohe Ladekante am Kofferraum, für Kleinwagen zu großer Wendekreis, kein Einklemmschutz an den hinteren Scheiben

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **1,5**

### Zielgruppencheck

**Familie** **3,4**

**Stadtverkehr** **2,9**

**60+** **Senioren** **2,9**

**Langstrecke** **3,1**

**Transport** **3,5**

**Fahrspaß** **3,2**

**Preis/Leistung** **2,1**

**EcoTest** ★★★★★☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,1 Verarbeitung

Vor allem in der preissensiblen Kleinwagenklasse muss ein Autobauer schauen, wo er Geld sparen kann. Beim i20 hat Hyundai ein paar Potenziale ausgemacht: So sind etwa die Türrahmen aus mehreren Profilteilen zusammengesweißt, leider sind die Schweißnähte zudem nicht besonders hübsch geraten. Im Innenraum dominiert bis auf den oberen Teil des Armaturenbretts harter Kunststoff - nicht einmal die Armauflage in den Türen hat ein bisschen Polsterung bekommen. Etwas zu viel der Sparwut.

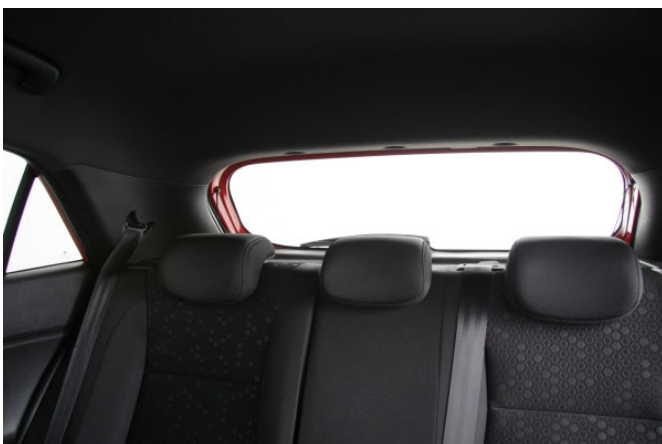
### 3,2 Alltagstauglichkeit

Der Testwagen hat eine Zuladung von in dieser Klasse respektablen 475 Kilogramm, 70 davon können auf dem reilinglosen Dach verstaut werden. Gebremste Anhänger dürfen bis maximal eine Tonne Gewicht an den Haken genommen werden, ungebremste Anhänger sind gerade einmal bis 450 Kilogramm erlaubt. Die Stützlast beträgt 75 Kilogramm.

Die Reiseetappen können ordentliche 780 Kilometer betragen - danach ist auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,4 Litern auf 100 Kilometern der 50 Liter große Tank leer. Zwar fühlt sich der selbst samt Außenspiegeln keine zwei

### 2,8 Licht und Sicht

Während die Karosserie nach hinten sehr gut abschätzbar ist, lässt sich die Front aufgrund der flachen Motorhaube nur erahnen. Die Rundumsicht ist passabel, wenngleich die C-Säulen sehr breit sind und die Sicht behindern. So kann man beim Abbiegen schon mal ein anderes Auto oder einen Radfahrer übersehen. Die Außenspiegel fallen ausreichend groß aus, der linke hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel etwas verkleinert.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊕ Bei der Materialqualität im Innenraum hat Hyundai zwar gespart, bei der Verarbeitung will sich der Konzern aber nichts nachsagen lassen. Nur beim genauen Hinsehen fallen minimal ungenaue Übergänge auf, ansonsten gilt: Alles passt und nichts scheppert.

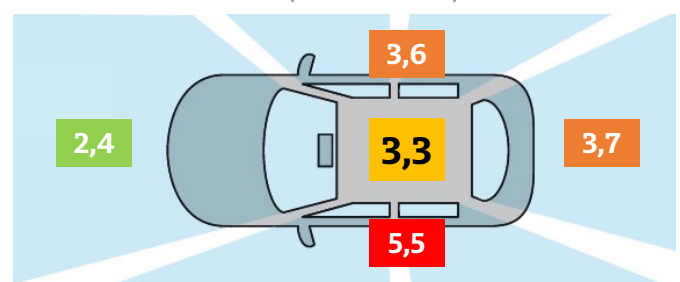
⊖ Um die Motorhaube geöffnet zu halten, ist nur ein einfacher Haltestab vorhanden.

Meter breite Wagen in der Stadt wohl, durch den Wendekreis von elf Metern verschenkt der kleine Hyundai aber wieder einiges an Wendigkeit.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als nutzlos erweist. Ein Reserve- oder Notrad gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man dementsprechend vergebens.

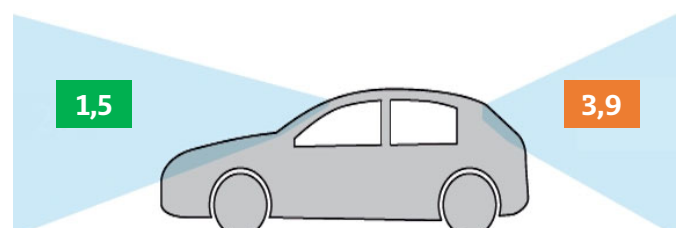
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Durch die hoch eingesetzte Heckscheibe fällt es recht schwer, niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug zu erkennen.

Die beim Style serienmäßigen Projektions-Halogencheinwerfer samt Abbiegelichtfunktion sorgen für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung. Die Leuchtweiten-einstellung obliegt aber dem Fahrer, bei beladenem Fahrzeug muss er die Scheinwerfer per Schalter am Armaturen-

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Natürlich ist der i20 ein Kleinwagen, der den Einstieg nicht so komfortabel wie ein Oberklasse-Fahrzeug gestalten kann, aber der Hyundai macht dennoch vieles richtig: Die Türausschnitte sind groß, das Dach ausreichend hoch. Die Vordersitze sind 42 Zentimeter über der Straße und damit in recht vernünftiger Höhe. Die hinteren Türen geben eine großzügige Öffnung frei und gewähren auch zum Fond einen bequemen Zustieg.

Die Zentralverriegelung wird per Fernbedienung gesteuert, die optional auch eine keyless-go-Funktion bietet. Damit muss man den Schlüssel nur bei sich tragen und kann das Auto an der Fahrertür per Taste am Türgriff ver- und ent-

## 3,5 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst bis zur Kofferraumabdeckung 260 Liter Gepäck. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis unter das Dach, vergrößert sich das Volumen auf 360 Liter. Dann können fünf handelsübliche Getränkeboxen im Kofferraum verstaut werden. Ist die Rückbank vorgeklappt, lassen sich 580 Liter einladen (gemessen bis zur Fensterunterkante). Nutzt man dann das volle Volumen bis zum Dach, stehen 985 Liter zur Verfügung. Mittels des variablen Kofferraumbodens kann man 40 Liter Gepäckraum abtrennen.

## 3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine ziemlich hohe Ladekante gehoben werden, was beim i20 letztendlich eine bessere Benützung der Kofferraum-Nutzbarkeit verhindert. Beim Einladen müssen knapp 75 Zentimeter überwunden werden. Ist der variable Kofferraumboden in oberer Stellung eingesteckt, liegt die Ladekante 12 Zentimeter über dem Kofferraumboden, stellt man ihn nach unten, sind es gar 21.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und ohne großen Kraftaufwand schließen. Sie gibt eine gut nutzbare

brett nachjustieren, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu blenden. Xenon- oder LED-Scheinwerfer gibt es nicht.

⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel beim Style serienmäßig automatisch ab. Auch Abbiegelicht ist stets an Bord. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren am Heck und seit dem Facelift beim Style ebenfalls immer an Bord: eine Rückfahrkamera.

sperren. Einen weiteren solchen Taster findet man an der Heckklappe, der auch zum Ver- und Entriegeln dient.

⊕ Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, sind für alle außen sitzenden Insassen außer für den Fahrer vorhanden. Nach dem Aussteigen und dem Aufsperrleuchten die Scheinwerfer für gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug aus.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut, kann aber durch einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Nähere Informationen hierzu unter [adac.de/keyless](http://adac.de/keyless).



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum für einen Kleinwagen ordentlich ausgefallen.

Ladeöffnung frei und schwingt so weit nach oben, dass sie weiter vorn liegt als das Fahrzeugheck. Selbst Personen mit etwa 1,90 Meter Körpergröße müssten sich also nach vorn beugen, um sich den Kopf zu stoßen - kommt es so weit, trifft man leider mit hoher Wahrscheinlichkeit das abstehende Kofferraumschloss.

⊖ Die Beleuchtung fällt mit einer Lampe schwach aus.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Der Mechanismus funktioniert einwandfrei und kann vom Fahrgastraum und durch die geringe Kofferraumtiefe auch vom Kofferraum aus bedient werden. Kleine Gegenstände lassen sich mit einem einhängbaren Gepäcknetz fixieren. Zudem sind für Taschen Befestigungshaken vorhanden. Unter dem Kofferraumboden ist weiterer Raum für kleinere Gepäckstücke.

⊖ Die hinteren Sicherheitsgurte können seitlich in Schlitze gesteckt werden. Vergisst man das beim Aufrichten der Rücksitzlehnen, geraten sie in die Verriegelungsmechanik und können dabei beschädigt werden.



Die Verarbeitung ist ordentlich, die Bedienung weitgehend logisch und einfach. Im Detail findet sich jedoch noch genügend Raum für Verbesserungen.

## 2,8 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Die Bedienung des i20 ist schnell erlernt. Die Schalter und Tasten sind größtenteils logisch platziert und gut zu erreichen. Die Pedalerie ist ordentlich angeordnet, man kann aber beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben, da ein Schutz fehlt. Vorn wie hinten sind elektrische Fensterheber verbaut, aber nur am Fahrerplatz ist eine Antipp-Automatik vorhanden. Die Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik wurde relativ weit unten eingebaut. Die Handhabung ist aber logisch und gibt keine Rätsel auf.

⊕ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad und der gut erreichbare Schalthebel geben keinen Anlass zur Kritik. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert (Serie). Eine separate Intervallfunktion gibt es für die Wischer aber nicht. Der große Tacho und der Drehzahlmesser können einwandfrei abgelesen werden. Das Display dazwischen dürfte aber etwas größer

ausfallen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen.

Das Radio liegt sehr weit oben, erklärt sich von selbst und kann auch per Lenkradtasten gesteuert werden. Das optionale Navigationssystem lässt sich dank großem Touchscreen und nachvollziehbarer Menüstruktur vernünftig bedienen, die Touch-Bedienfelder sind aber nicht allzu groß. Sind die Türen, die Heckklappe oder auch die Motorhaube nicht richtig geschlossen, wird der Fahrer gewarnt.

⊖ Die mechanische Sitzeinstellung kann nicht überzeugen. Die Rastung ist grob, teils schwergängig, zudem sind die Platzverhältnisse beengt. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto lehnen, um die Türgriffe erreichen zu können. Im Fond gibt es keine separaten Leseleuchten, lediglich eine zentrale Lampe.

### 2,9 Multimedia/Konnektivität

In der Style-Ausstattung bringt der i20 alles serienmäßig mit, was man heutzutage auch schon von einem Kleinwagen erwartet. Ein DAB+ Radio sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, das Navigationssystem liefert Hyundai gegen Aufpreis mit. Für die Musikwiedergabe gibt es einen Klinken- sowie einen vollwertigen USB-Anschluss. Die integrierte Sprachsteuerung kann die heute üblichen Standards, man kann aber auch die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen, für die Kop-

pelung sind Android Auto und Apple CarPlay seit dem Facelift und beim Style serienmäßig dabei.

So kann man durchaus abwägen, ob man sich das optionale Navigationssystem leistet, denn von seiner Handy-App kann man sich ja ebenso lotsen lassen. Das Navigationssystem berücksichtigt auch Echtzeit-Verkehrsinformationen, wenn eine Datenverbindung über das Handy zur Verfügung steht. Basis für die Verkehrsinfos und weitere Live-Services ist eine Kooperation mit TomTom.



### 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit ist enorm, die Kopffreiheit auch. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von fast zwei Metern zurückschieben. Über dem Scheitel ist

dann noch Luft. Auch subjektiv ist der Kleinwagen luftig gestaltet, man wird nicht eingengt.

### 3,3 Raumangebot hinten

Im Fond geht es enger, aber nicht beengt zu. Zwei Personen sitzen hinten bequem: Die Beinfreiheit reicht selbst noch für rund 1,85 Meter große Personen, wenn der Vordersitz für 1,85 Meter große Personen eingestellt ist. Kopffreiheit ist noch etwas mehr vorhanden.

### 3,5 Innenraum-Variabilität

Für den i20 werden keine Sitzvarianten angeboten, wie im Kleinwagensegment üblich.

Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet und klimatisiert. Smartphone und zwei Becher finden um den Schaltknäuf Platz, weiterer Kleinkram kann beispielsweise unter der Mittelarmlehne verstaut werden. Auch an ein Brillenfach am Dachhimmel hat Hyundai gedacht, darüber hinaus passen in alle vier Türablagen Einliter-Getränkeflaschen. Ansonsten muss man hinten mit



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

den Lehnentaschen der Vordersitze zufrieden sein, Becherhalter oder weitere Fächer gibt es dort nicht.

## 3,1 KOMFORT

### 3,2 Federung

Der i20 setzt keine neuen Maßstäbe im Federungskomfort, zieht sich für Kleinwagenverhältnisse aber ordentlich aus der Affäre.

Der Spagat zwischen satter Straßenlage auf langen Autobahnwellen und gleichzeitig geschmeidigem Ansprechen auf kurzen Unebenheiten gelingt leidlich, wenn der i20

auch mitunter merklich ins Stuckern gerät. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel reicht der i20 deutlich zu den Insassen durch. Es fehlt vor allem dann an Feinschliff, wenn beide Räder einer Achse gleichzeitig einfedern müssen, wie z. B. beim Überfahren von Querfugen.

### 3,0 Sitze

Auf den vorderen Plätzen überzeugt der Sitzkomfort, die Rücksitzbank dürfte aber noch etwas mehr Kontur haben. Sowohl die Flächen als auch die Lehnen hinten haben wenig Form. Zudem ist die Polsterung etwas dünn und hart. Man sitzt im Fond recht tief, wodurch es an Oberschenkelunterstützung fehlt.

⊕ Der Fahrersitz kann in der Höhe justiert werden, eine Sitzflächenneigungseinstellung ist aber nicht möglich. Die

straff gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und ordentlich konturiert. Die hohe Lehne verjüngt sich im oberen Bereich und kann dadurch im Schulterbereich etwas drücken. In schnell gefahrenen Kurven bieten die Vordersitze aber einen ordentlichen Seitenhalt.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höhenjustierbar. Einstellbare Lordosenstützen gibt es nicht.

## 3,2 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt mit 69,2 dB(A) auf nicht allzu niedrigem Niveau. Der Dreizylinder-Benziner läuft etwas kernig, fällt aber bei Überlandgeschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Mit steigenden

Drehzahlen ist das Aggregat deutlicher im Innenraum wahrnehmbar. Bei hohen Geschwindigkeiten dominieren allerdings die Windgeräusche. Sonstige Fahrgeräusche sind ordentlich gedämmt.

## 2,9 Klimatisierung

Der i20 Style ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Temperatur und Luftverteilung stellt man für alle Plätze gemeinsam ein. Bei der Verteilung der Luft kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden. Droht die Frontscheibe zu beschlagen, schaltet die eventuell aktivierte Umluftfunktion automatisch ab.

Durch den fehlenden Luftgütesensor ist die aber keine vollwertige Umluftautomatik.

⊕ In der getesteten Variante sind serienmäßig Sitzheizung vorn und Lenkradheizung an Bord.

⊖ Bei den vorderen Luftdüsen sind Strömungsrichtung und -intensität nicht unabhängig voneinander regelbar.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,7 Fahrleistungen

⊕ Der i20 Active fährt mit dem überarbeiteten 1,0-Liter-Tubobenziner mit einer unveränderten Leistung von 88 kW/120 PS bei 6.000 Umdrehungen bei den Fahrleistungsmessungen ein gutes Ergebnis ein. Das maximale Drehmoment von 172 Nm liegt zwar bereits bei 1.500 Umdrehungen an, allerdings braucht der Motor nach dem Gasgeben etwas Zeit, bis der maximale Ladedruck und damit das Drehmoment aufgebaut ist - so auch nach

Schaltvorgängen. Bei vollem Ladedruck kann der Hyundai sowohl mit guten Elastizitätswerten als auch gutem Sprintvermögen punkten. Den Sprint von 60 auf 100 km/h schließt der Hyundai nach 6,3 Sekunden ab - gefahren im zweiten und dritten Gang. Laut Hersteller schafft der i20 den Sprint von 0 auf 100 km/h in 10,2 Sekunden und hört erst bei 190 km/h auf mit der Beschleunigung.

### 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der kleine Dreizylinder-Ottomotor weist eine befriedigende Laufkultur auf. Vibrationen sind vorwiegend im Lenkrad und den Pedalen zu spüren, im Leerlauf übertragen sich diese aber auch in die Karosserie. Bei niedrigen

Drehzahlen und gleichzeitig hoher Last ist im Innenraum ein Brummen zu vernehmen. Im mittleren Drehzahlbereich zeigt sich der Motor gut entkoppelt, im oberen Drehzahlbereich neigt er wiederum zum Dröhnen.

### 2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes ist insgesamt gut. Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich mit geringem Kraftaufwand einlegen. Schnelle Gangwechsel können problemlos vorgenommen werden, da die Gänge nicht haken. Die Schaltwege dürften jedoch nicht nur aus Sportfahrersicht etwas kürzer ausfallen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, stets in einem

möglichst spritsparenden Gang unterwegs zu sein. Beim Anfahren an Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch fest und verhindert beim Anfahren ein Zurückrollen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert. Dadurch kracht es laut im Getriebe, wenn man ihn bereits einlegt, während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des i20 ist insgesamt gut. Auf weniger griffiger Straße hilft die elektronische Schlupfregelung, durchdrehende Räder zu unterbinden. Dies gelingt meist gut. In schnell angefahrenen Kurven ist der Hyundai klar untersteuernd ausgelegt, was vor allem ungeübten Fahrern entgegen kommt. Hebt man das Gaspedal in Kurven, treten merkliche Lastwechselreaktionen auf, die aber auch aufgrund des wirkungsvollen ESP gut kontrollierbar bleiben.

Durch übermäßiges Wanken fällt der i20 nicht auf, nur in zügig durcheilten Autobahnkurven mit Bodenwellen kommt er - unkritisch - ins Taumeln.

⊕ Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der i20 auch dank effizient regelndem Stabilitätsprogramm sicher. Der Kleinwagen begibt sich mit einem drängenden Heck auf Ausweichkurs und neigt auch beim Gegenlenken zum Übersteuern. Das ESP greift allerdings zuverlässig ein, wodurch sich der Wagen wieder stabilisiert. Die Durchfahrgeschwindigkeiten liegen insgesamt recht hoch, da das ESP zwar wirkungsvoll eingreift, den Wagen aber nicht über die Maßen einbremst.

### 2,6 Lenkung

Die Lenkung ist in der Mittellage nicht perfekt zentriert. Sie spricht aber bereits bei kleinen Lenkwinkeln zügig an, beide Achsen bauen ordentlich Seitenführung auf. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung. Der Fahrer bekommt insgesamt etwas wenig Rückmeldung. Beim Rangieren hilft

die ziemlich leichtgängige Auslegung. Das Lenkgetriebe ist recht direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind nur gut 2,5 Lenkradumdrehungen nötig.

### 3,1 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich recht gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind beim Testwagen aber unzeitgemäße 37 Meter er-

forderlich - was hauptsächlich an den auf wenig Rollwiderstand optimierten Reifen des getesteten Autos liegen dürfte.

## 2,9 SICHERHEIT

### 3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Zum Facelift wurden einige Assistenzsysteme eingeführt, die den i20 näher an die Konkurrenz heranbringen. Ein autonomer Notbremsassistent ist gegen Aufpreis verbaut, er nutzt eine Kamera hinter der Frontscheibe und funktioniert bis 75 km/h. Zunächst wird der Fahrer vor einer kritischen Situation optisch und akustisch gewarnt, bevor das Auto dann selbstständig verzögert.

Die schon bisher verfügbare Spurverlassenswarnung wurde zu einem Spurhalteassistenten ausgebaut, kann also das Auto per Lenkeingriff in der Spur halten. Beim Style ist dieses System serienmäßig dabei, wie auch ein Tempomat mit Limiterfunktion. Übermüdete und damit unaufmerksame Fahrer werden von einem optionalen Aufmerksamkeitsassistenten ermahnt, eine Pause einzulegen.

Bei Notbremsungen warnt das blinkende Bremslicht den folgenden Verkehr, ab Stillstand schaltet sich dann die Warnblinkanlage ein.

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen





















⊕ Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auf den vorderen Plätzen Seitenairbags sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer gibt es auf allen äußeren Plätzen. Im ADAC Crashtest erreicht der Hyundai i20 beim Insassenschutz 85 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt vier von fünf Sternen (Test 06/2015). Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für zwei Meter große Personen und sind nah am Kopf platziert, wodurch sie bei einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas verringern. Hinten sind Passagiere bis knapp 1,70 Meter geschützt. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt, sich anzuschnallen. Für die hinten Sitzenden kann der Anschnallstatus in einem Display abgelesen werden.

### 3,5 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der i20 bei der Kindersicherheit 73 Prozent der möglichen Punkte. Serienmäßig ist der i20 mit Isofix-Halterungen und Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzen ausgestattet. Dadurch lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Die Gurtschlösser sind starr montiert und gut bedienbar.

Die Beifahrerairbags sind über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dadurch dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



Der Fahrzeughersteller erlaubt auf den hinteren Außenplätzen und dem Beifahrersitz Kindersitze aller Altersklassen. Auch die Montage von sehr hohen Rückhaltesystemen ist problemlos möglich.

⊖ Die hohen Schließkräfte der hinteren Fensterheber stellen vor allem für Kinder ein immenses Verletzungsrisiko dar. Laut Hyundai ist der hintere Mittelsitz für Kindersitze ungeeignet. Und tatsächlich sind dort die Gurtanlenkpunkte schlecht positioniert und die Sitzkontur ist ungünstig. Drei Kindersitze hätten auf der Rücksitzbank ohnehin keinen Platz.

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht der i20 im ADAC Crashtest ordentliche 79 Prozent der möglichen Punkte. Um Unfälle mit Fußgängern nach Möglichkeit ganz

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

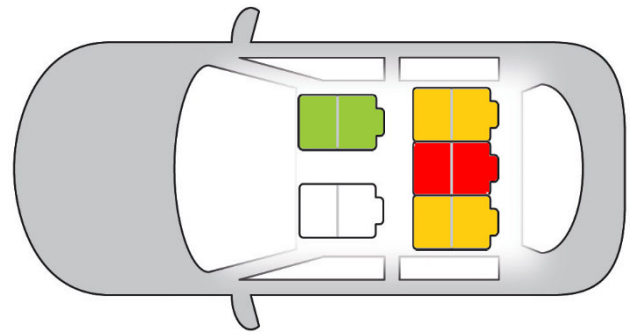
Die im Ecotest ermittelte CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 176 g/km - damit kommt der i20 1.0 T-GDI in diesem Kapitel nur auf 25 von 60 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,1 l/100 km innerorts, 5,7 l/100 km außerhalb und 7,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Der Partikelfilter, der sich seit der Modellüberarbeitung beim i20 mit Einliter-Turbomotor um das Abgas kümmert, zeigt Wirkung. Nur noch ganz leicht auffällig ist der Partikelaustritt, zusätzlich sorgt vor allem ein leicht erhöhter CO-Austritt auf der Autobahn für Punktabzug. Insgesamt aber erreicht der i20 immer noch sehr gute 46 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Auch bei der Straßenmessung zeigt der Hyundai keine negativen

## 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)

vermeiden, erkennt das optionale Notbremssystem auch Personen auf der Fahrbahn.

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Auffälligkeiten, deshalb erhält er für die insgesamt erreichten 71 Zähler vier Sterne im Ecotest.

## 1,5 AUTOKOSTEN

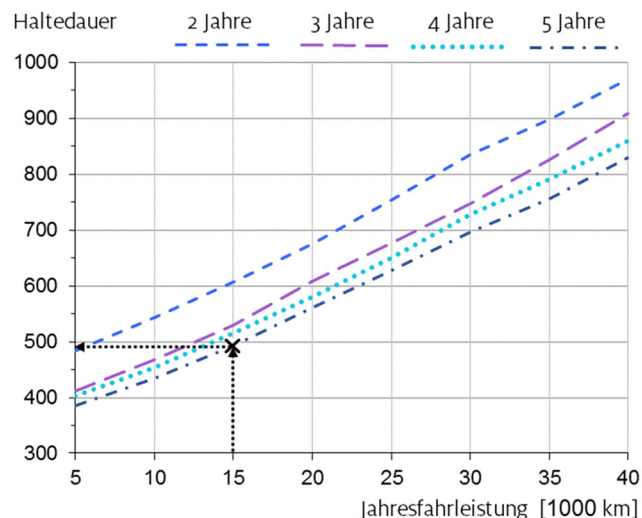
### 1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den i20 in der höchsten Ausstattungsstufe Style samt dem mit 120 PS stärksten erhältlichen Motor bleibt man mit 19.750 Euro noch unter der Grenze von 20.000 Euro. Vieles wie etwa Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, beheiztes Lederlenkrad, Android Auto und Apple CarPlay ist dann schon dabei. Zusätzlich empfiehlt sich noch das Sicherheitspaket für 650 Euro, dann sind alle verfügbaren Assistenten an Bord. Fünf Jahre Garantie hat der Hyundai sowieso - ein attraktives Angebot.

Die Versicherungsklassen kommen nicht allzu teuer (KH:17, TK:20, VK:18), die Steuer liegt nach NEFZ-CO<sub>2</sub>-Angabe bei 68 Euro pro Jahr.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 493 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i20 1.2 Pure	i20 1.2 Select	i20 1.0 T-GDI Select	i20 1.0 T-GDI Style Select
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1248	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	62 (84)	74 (100)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	122/4000	122/4000	172/1500	172/1500
0-100 km/h [s]	13,6	12,8	10,8	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	170	188	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8   S	5,8   S	5,1   S	5,2   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	132	132	117	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/20	16/17/20	17/18/20	17/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	100	100	64	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	420	447	446	493
Preis [Euro]	12.800	14.950	16.150	19.750

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	172 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km	5,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	119 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.035/1.734/1.474 mm
Leergewicht/Zuladung	1.145/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	326/1.024 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/70 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Türkei, Izmit

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,8/12,5/15,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,7/7,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	149 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	780 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/580/985 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>119 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>62 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>93 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>219 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	493 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/20		
Basispreis i20 1.0 T-GDI Style	19.750 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	21.380 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.522 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

## 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-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	650 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	1.200 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	650 Euro° (Paket)/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	650 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	600 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie/-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalliclackierung	560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	950 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,8**

### AUTOKOSTEN

**1,5**

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

Stand: Oktober 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.