



Hyundai i10

Eins A

Autotest | Eine Eins A Plus, das bedeutet, alles richtig zu machen und dann auch noch die Erwartungen zu übertreffen. Genau das strebt Hyundai mit dem neuen "i10" an. Nach Angaben des Herstellers bietet der kleinste Hyundai trotz des bescheidenen Preises die Qualität einer höheren Klasse. Ein solcher Anspruch erfordert einen Test ...

Wer einen Test auf einem alten Fetzen Papier einreicht, macht keinen sehr guten Eindruck. Wer die Erwartungen übertreffen möchte, muss auch an der Präsentation arbeiten. Deshalb ist der neue Hyundai i10 nicht schmal und hoch, wie die vorherige Generation, sondern breit und niedrig. Darüber hinaus hat der i10 das gleiche Gesicht mit "sechseckigem" Gitter wie die anderen Hyundais.

Das Ergebnis ist eine solide, moderne Ausstrahlung. Sicher, im Vergleich zum Wettbewerb vermittelt der i10 bereits bei der ersten Begegnung das Gefühl, ausgereift zu sein. Außerdem ist der i10 etwas größer als die meisten Konkurrenten.



Platz

Hyundai ist bei der Innendekoration wieder einen Schritt weiter als üblich. Nirgendwo ist blankes Metall sichtbar, und sowohl die verwendeten Materialien als auch die Qualität der Verarbeitung sind mindestens so gut wie bei den größeren Hyundais. Das Armaturenbrett wirkt aufgrund der Akzente in der Farbe des Lacks etwas frivol.

Die niedrigere Dachlinie geht nicht auf Kosten des Innenraums. Die Sitze sind einfach etwas niedriger. Das bedeutet, dass der hohe Einstieg weniger prominent ist. Der neue i10 ist mehr ein Personenauto und weniger ein Raum-Auto. Die Vordersitze sind schön und groß, wobei die Kopfstützen positiv auffallen. Auch diese sind größer und besser als üblich eingestellt, so dass sie einen größeren Beitrag zur Sicherheit liefern.



Auf den ersten Blick erscheint der Raum auf dem Rücksitz minimal. Wer allerdings einmal zur Probe sitzt, merkt, dass die Rückseite der Vordersitze aus einem sehr weichen Material sind, so dass die Knie des Fahrgasts darin fast verschwinden. Durch das weiche Innenfutter ist der Sitz im Fond tief und bietet willkommene zusätzliche Millimeter.

Der Gepäckraum hat eine niedrige Ladefläche, aber eine hohe Schwelle. Mit anderen Worten: Das Be- und Entladen ist weniger leicht, aber der verfügbare Raum ist sehr gut (252 Liter).

Ausstattung

Der Testwagen ist eine "Premium"-Version. In dieser Aufmachung ist das Ausstattungsniveau dem der Autos aus einem höheren Segment gleich. Es stehen Einrichtungen wie eine Lenkradheizung, Alarmanlage, Keyless Entry und eine Berganfahrhilfe (verhindert ein Zurückrollen beim Anfahren an Steigungen) zur Verfügung.

Selbst bei den einfachen Modellen ist ein Radio /

CD-Player mit USB-Anschluss Standard. Das iPhone wird immer unterstützt, hierzu sind keine Adapter-Kabel oder anderes Zubehör notwendig. Der Klang der Anlage ist flach und schrill, aber das ist immer noch besser als ein System, das nichts kann, aber versucht, das mit flachem Bass und schrillen Höhen zu kompensieren. Sehr clever: Sowohl das Radio als auch das Telefon (Bluetooth) können mit Tasten auf dem Lenkrad bedient werden.

Im Bereich der Sicherheit ist jeder i10 mehr als großzügig ausgestattet. Sechs Airbags, Traktionskontrolle und ein elektronisches Stabilisierungsprogramm ("ESP") sind Standard. Auch ein Reifendruckkontrollsystem ist Standard. Dies dient nicht nur der Sicherheit, sondern auch der Brieftasche, weil es Verluste beim Antrieb mit zu niedrigem Reifendruck verhindert.



Motoren

Der i10 ist mit einem 1,0-Liter-Dreizylinder-Benzinmotor ausgerüstet. Diesen fand man auch in der vorherigen Generation. Er wurde jedoch für den neuen i10 stark verbessert. Der große Vorteil eines Dreizylinders ist der niedrige Kraftstoffverbrauch. Die Hauptnachteile sind ein unruhiger Lauf und Trommelgeräusche.



Dieser unruhige Lauf wurde so effektiv behoben, dass nur hörbar ist, dass dies ein Dreizylindermotor ist. Einmal auf "Reisegeschwindigkeit", sind auch die Fahrgeräusche sehr bescheiden. Die Leistung dieses 66 PS / 94 Nm starken "Kappa"-Motors sind moderat. Ein Sprint von 0 auf 100 km/h dauert nur 15 Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit sind bescheidene 155 km/h.

Der i10 fühlt aufgrund des lebendigen Charakters des Motors nicht langsam an. Wenn das Pedal weiter eingetreten wird, folgt eine schnelle Antwort, auch wenn die tatsächliche Beschleunigung immer noch bescheiden ist. Sehr geschickt gemacht!

Den Verbrauch reduziert Hyundai sowohl mit einer Schaltanzeige als auch mit einem Stop-/Start-System. Trotz einer sehr anspruchsvollen Teststrecke (vor allem Bergstraßen und Stadt) beschränkte sich der Verbrauch auf etwa 5 Liter pro 100 km (Laut Hersteller: 4,2 Liter pro 100 km).



Der i10 darf zwar keinen Anhänger ziehen, kann aber mit einer Kupplung ausgestattet werden, auf der man zum Beispiel einen Fahrradträger montieren kann. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg, so dass auch E-Bikes transportiert werden können.

Neben dem 1,0-Liter-Motor ist ein 1,2-Liter-Motor erhältlich. Auch dieser ist eine Weiterentwicklung eines bestehenden Motors. Dieser zählt vier Zylinder, liefert seine Leistung mit größerer Leichtigkeit (87 PS / 120 Nm) und ist sogar leiser. Das gibt dem ganzen Auto natürlich eine bessere Ausstrahlung. Allerdings ist die CO₂-Emission aus diesem Motor so hoch, dass der "i10 1.2" in bestimmten Ländern zu teuer wird. In den Niederlanden zum Beispiel ist dieser daher nicht erhältlich.

Straßenlage

Die Wahl eines breiteren, niedrigeren Autos wirkt nicht nur Wunder beim Aussehen, sondern auch bei der Straßenlage. Verglichen mit anderen Kleinwagen ist der i10 stabiler und ruhiger. Dies sorgt für mehr Gefühl in den Kurven und mehr Komfort auf langen Strecken.



Trotz des längeren Radstands ist der Wendekreis erstaunlich klein. In der Stadt ist dies extrem praktisch. Im wirklich allerletzten Moment kann noch eine Abfahrt genommen werden. Kurven und Winkel in Parkhäusern, die für andere Fahrzeuge nicht möglich sind, sind kein Problem für den i10. Auch in diesem Bereich weiß der kleinste Hyundai die Erwartungen zu übertreffen.

Fazit

Bekommt der neue Hyundai i10 eine 1A? Eine erste kurze Einführung ergibt einen sehr positiven Eindruck. Das Auto war nicht mit irgendwelchen Fehlern oder zu kurz gekommenen Funktionen zu ertappen und geht einen Schritt weiter als üblich.

Hyundai hat aber keine Wunder vollbracht. Der i10 ist wirtschaftlich, aber nicht schnell. Der i10 ist kompakt und maximiert die Außenmaße, aber ist nicht so breit wie ein Auto aus einem höheren Segment. Der Preis ist scharf; wenn eine luxuriöse Version gewählt wird, laufen die Beträge jedoch rasch auf. Aber: Im Rahmen der Möglichkeiten eines Kleinwagens zu einem niedrigen Preis hat Hyundai eine hervorragende Leistung geliefert. ■



Technische Daten

Hyundai i10 1.0 Style

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	367 x 166 x 149 cm
Radstand	239 cm
Leergewicht	908 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	40 l
Gepäckraum	252/1046 l
Reifen	155/70R13

Motor und Leistung



Motorinhalt	998 cc
Zylinder / Ventile	3/4
Max. Leistung	66 PS @ 5500 U/min
Drehmoment	94 Nm @ 3500 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	15,1 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	155 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	4,3 l / 100 km
Vebrauch Stadt	5,1 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	3,7 l / 100 km
CO2 Ausstoß	98 gr. / km

Preis

Preis	€ 12.730
Grundpreis	€ 11.200