



Echter Blickfang

TEST DES MONATS: Hyundai i10 Optisch ist die dritte Generation des koreanischen Kleinwagens sehr gelungen. Punkto Sicherheit und Konnektivität legt der i10 ebenfalls zu. Die Antriebsvariante mit Vierzylinder-Sauger und automatisiertem Schaltgetriebe ist jedoch nicht über jeden Zweifel erhaben.

er blaue Stadtflitzer springt dem Betrachter schon auf den ersten Blick förmlich ins Auge. Ein bunter Farbklecks, der vor allem die weibliche Bevölkerung bezirzt, wie die Reaktionen zeigen. Und das, obwohl der neue i 10 mit den schmalen Scheinwerfern und dem grossen schwarzen Wabenkühlergrill so gar nichts Kind-

liches mehr an sich hat. Kein Kindski-Bub, eher ein frecher Halbstarker mit breitbeinig ausgestellten Hüften und definierten Muskeln.

Besonders hübsch: die Zweifarblackierung des Testwagens in «Launch Plus»-Ausführung. Das schwarze Kontrastdach ist hier ebenso Serie wie dynamischen 16-Zoll-Leichtmetallfelgen. Design-Details wie die LED-Tagfahrleuchten in Bienenwaben-Optik bequem und lassen sich wie das nur

peppen den Mini-Koreaner zusätzlich auf. Das Wabenmuster ist ein wiederkehrendes Motiv. Es findet sich in den C-Säulen sowie auf dem Armaturenbrett und den Türen.

Beinahe luftiger Innenraum

Womit wir uns bereits im Cockpit bedie verchromten Türgriffe oder die finden. Trotz nur minimal gewachsener Breite fühlt man sich auf den Vordersitzen nicht beengt. Die sind



Ansprechend: Wie bei Kleinwagen üblich. findet sich auch im i10 viel Hartplastik. Dafür wird das Interieur im Mini-Hyundai durch 3D-Optik im



Noch nicht eingefahren: Der 1.2 MPi mit 84 PS und 118 Nm ist laufruhig und nicht übertrieben laut. Auf dem Prüfstand erreichte er allerdings noch nicht ganz diese Werte.



Spielverderber: Das automatisierte Fünfgang-Getriebe bremst den Vierzylinder durch Schaltpausen aus



Ungewöhnlich: Es gibt keinen «P»-Modus. Gestartet wird auf «N».



Die manuell baren Sitze reben ausdie Sitzflächen könnten etwas





Vernetzt: Über den 8-Zoll-Farbtouchscreen des Navis lassen sich Smartphones koppeln und Liveservices wie Echtzeit-Verkehrsoder Wetterberichte nutzen.



Ausreichend: Üppig ist anders, für seine kompakten Aussenmasse bietet der Kleinwagen aber ntlich Kopf- und Beinfreiheit.



Praktisch:

Der i10 ist

übersichtlicher

serienmässige

Riickfahrkamera

hilft zusätzlich

als der Vor-

gänger. Die



Schluckspecht: Haben die Entwickler mit Sixpacks emessen? Die asser-Harasse gehen in der Breite genau rein. Fünf an der



Einziger Wermutstropfen: das viele Hartplastik, das bei Kleinwagen aber allgemein noch immer Usus ist – klar, der Kostendruck! Rutschen wir eine Reihe weiter nach hinten. Auf der Rückbank sitzt man ein wenig angewinkelt, und die Sitzfläche dürfte ebenfalls etwas länger sein. Kopfund Beinfreiheit sind für das Segment aber voll in Ordnung. Mehr als ordentlich fällt der Kofferraum mit 252 bis 1050 Litern aus. Zum Vergleich: Der VW up schluckt nur 251 bis 959 Liter, und der Renault Clio 219 bis 980 Liter. Gut gefällt zudem die im Vergleich zum Vorgänger 29 Millimeter niedrigere Ladekante. Etwas

fummelig beim Ein- und Ausbau ist der faltbare, variable Ladeboden, unter dem sich noch dazu kein richtiges Fach, sondern nur die Reserveradmulde verbirgt. Dafür ergibt sich bei umgelegten Sitzen eine fast ebene Ladefläche.

Es könnte so schön sein!

Die guten Nachrichten zuerst: Trotz kurzem Radstand bockt der i10 bei Unebenheiten kaum und federt stattdessen schön ausgewogen ein. Die Lenkung ist nicht extrem knackig, gibt jedoch ausreichend Rückmeldung. Schnelle Kurven sind naturgemäss weniger das Metier eines Stadtflitzers. Der City-Koreaner bewältigt diese jedoch moderat untersteuernd und sicher. Das liegt zum einen am früh eingreifenden ESP, zum anderen daran, dass man seine liebe Mühe hat, den 1,2-Liter-Sauger auf Touren zu bringen.

Der Vierzylinder-Benziner ist die aktuelle Topmotorisierung des i10 und bringt auf dem Papier 84 PS/118 Nm. Auf dem Novidem-Rollenprüfstand erreichte der Hyundai diese Werte allerdings nicht ganz. serienmässig für die Kraftübertra-

In der City ist der Koreaner in seinem Element. Dank Zweifarblackierung fällt man richtig auf.

Kein Wunder, war der Testwagen mit rund 1000 Kilometern auf der Uhr doch noch recht jungfräulich. Umso erstaunlicher, dass die Beschleunigungstests dennoch besser ausfielen als erwartet. Dank der Schaltkünste der Tester schaffte der blaue Bonsai im manuellen Modus die 0-100 km/h in 15,1 Sekunden sieben Zehntel schneller als die Herstellervorgabe.

Selbst wenn der Benziner mit Multipoint-Einspritzung noch nicht ganz die Leistungswerte erbrachte, überzeugt er doch durch seine Laufruhe und die geringe Lautstärke. Der wahre Hemmschuh ist das automatisierte Fünfgang-Getriebe, das bei der höchsten Ausstattung Launch Plus

Variabel: 252 bis 1050 Liter bietet der Kofferraum mit niedriger Ladekante. Unter dem Unterbodenfach hat es ebenfalls noch Platz.



TEST DES MONATS: Hyundai i10 1.2 Launch Plus

Bewertung

Karosserie

♣ Modernes und erwachsenes Design, kombiniert mit schicker Zweifarblackierung und witzigen Details. Gute Raumausnutzung und für dieses Segment ein üppiger Kofferraum.

Fahrdynamik

- ♣ Ausreichend Rückmeldung durch die Servolenkung, Präzises Einlenkverhalten. Moderat untersteuernd aber sicher - selbst in schnellen Kurven. In dem Beschleunigungstest weit besser als die Herstellerangabe.
- Allgemein wenig dynamisches Fahrverhalten.

Antrieb

- ★ Laufruhiger Vierzylinder-Benziner.
- Extrem träges, automatisiertes Fünfgang-Schaltgetriebe mit starker Zugunterbrechung.

Sicherheit

- + Sehr umfangreiche, serienmässige Sicherheitsausstattung.
- Automat bietet keine «P»-Stellung mit mechanischer Sperre. Rollt bei nicht gezogener Handbremse weg.

♣ Niedriger Verbrauch, der deutlich unter der Vorgabe liegt.

Preis Basismodell:

22190 Franken

Ausstattung serienmässig: Aufmerksamkeits-, Fernlicht- und

Spurhalteassistent, Notbremssystem mit Fussgängererkennung, Front- und Seitenairbags vorn, Vorhangairbags vorn und hinten, Berganfahrhilfe, LED-Tagfahrlicht, Reifendruck-Kontrolle, Tempomat, Klimaautomatik, Sitz- und Lenkradheizung, Navi mit 8-Zoll-Farbdisplay, kabelloses Smartphone-Laden, Einparkhilfe, Rückfahrkamera, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen u. a.

Ausstattung optional:

Lackierung «Aqua Turquoise» 650 Fr.

Preis Testwagen:

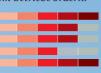
22840 Franken



Michael Lux sagt

Der Hyundai i10 ist der idea-le Begleiter für die City-Tour: Klein und wendig, trotzdem ausreichend geräumig. Darüber hinaus schick und gut ausgestattet. Leider macht der Pseudo-Automat den Fahrspass komplett zunichte. Daher den Drei- oder Vierzylinder mit manuellem Getriebe ordern!

Nutzwert Antrieb



Technische Daten

Motor und Antrieb:

R4-Benziner, Saugrohreinspritzung, 1197 cm³, (71,0 x 75,6 mm), Kette, 62 kW/84 PS bei 6000/min, 118 Nm bei 4200/min, 5-Gang-Automat, Vorderradantrieb.

Fahrleistungen:

Leistungsgewicht 12,86 kg/PS, Spitze 171 km/h (Werk).

Vorn McPherson, Stabi, hinten Verbundlenkerachse, vier Scheibenbremsen, vorn belüftet, elektromechanische Servolenkung, Bereifung v./h. 195/45 R16, Wendekreis 10,0 m.

Masse und Gewichte:

Leergewicht 1081 kg, Zuladung 348 kg, Kofferraum 252 bis 1050 l. Tank 36 l.



59,2 % Gewichtsverteilung vorn/hinten 40,8 %



Leergewicht 1081 kg

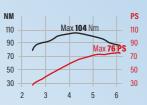
Messungen

Temperatur: 23 °C, km-Stand: 1280

Beschleunigung:	
0-50 km/h	5,2 s
0-80 km/h	9,4 s
0-100 km/h	15,1 s
0-100 km/h Werk	15,8 s
0-120 km/h	20,8 s
0-140 km/h	30,3 s
0-160 km/h	52,7 s
400 m steh. Start	19,8 s
1000 m steh. Start	34,3 s

Min./Max. 34,2/35,9 m

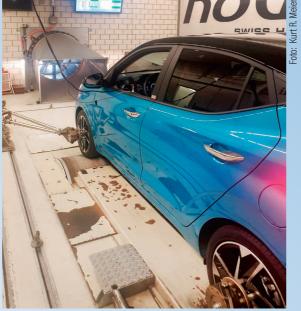




eistung im Test	56 kW (76 PS)
ei/Abweichung	6112/min / -9,5%
rehmoment im Test	104 Nm
ei/Abweichung	4097/min / -11,9 %
Maximaldrehzahl	6140/min

verbraucn:	
Mix im Test	5,1 l/100 km
Werk (WLTP)	6,1 l/100 km
ai-Runde	4,6 l/100 km
Min./Max.	4,1/5,9 l/100 km
CO ₂ /Effizienzkat. Werk	138 g/km/A





Etwas unter dem Soll: Auf dem Prüfstand lieferte der fabrikneu Testwagen die geforderte Leistung noch nicht ganz.

gung sorgt - oder eben nicht. Beim Antritt spurtet der Vierzylinder tapfer los, will gerade bei 1500 Touren richtig aufdrehen – puff, da mischt sich der Automatein, schaltet und unterbricht die Zugkraft durch unsanfte Verzögerung. Das wiederholt sich bei 2200, bei 3000 Touren und so weiter. Dazu muss man sich die Kommentare von der Beifahrerseite anhören: «Sag mal, wie fährst du denn?» Manuelles Eingreifen ist mangels Schaltwippen ebenfalls keine echte Alternative. Und das manuelle Hoch- und Runter über den Ganghebel geht mühsam von der Hand, zumal man ihn zum Hochschalten unergonomisch nach vorn drücken muss. Richtig zur Ruhe kommt man erst, wenn der i10 konstant mit 80 km/h auf der Landstrasse oder mit 100 bis 120 km/h auf der Autobahn dahinrollt. Viel schneller geht

Der i 10 ist praktisch und alltagstauglich. Er bietet ausreichend Platz für Passagiere und Gepäck. Richtig spritzig fährt er aber nicht.

es dann nur mit viel Schwungholen oder bergab. Ein weiteres Manko des automatisierten Getriebes: Es gibt keine Parkstellung «P». So muss man zum An- und Abstellen in den Leerlauf gehen. Dann rollt das Fahrzeug allerdings weg, zieht man die Handbremse nicht fest an.

Niedriger Verbrauch

Einen Vorteil hat der Automat jedoch: Der Spritkonsum sinkt durch die aufgezwungene, etwas defensive Fahrweise drastisch. Statt mit 6,1 Litern begnügte sich unser Testwagen im

Schnitt mit 5,1 Litern. Auf der ai-Runde waren es sogar nur 4,6 Liter auf 100 Kilometer. Top!

Wem der Verbrauch wichtiger ist als ein agiles Fahrverhalten, der bekommt mit dem i 10 1.2 «Launch Plus» einen voll ausgestatteten Kleinwagen mit Rückfahrkamera, Aufmerksamkeits-und Spurhalteassistent und vielem mehr zum angemessenen Preis. Wer dagegen lieber flott und flüssig unterwegs ist, sollte dem Händler tief in die Augen schauen und sagen: «Bitte einen Handschalter!»

Text: Michael Lux

MIDLAND, GEPRÄGT DURCH ÜBER 140 JAHRE ERFAHRUNG. MIDLAND.CH

