

Pressepräsentation Hyundai i20: Mit neuem Stil

Von Peter Schwerdtmann

Was so ein paar Zentimeter ausmachen - der Hyundai i20 der neuen Generation wuchs in der Länge um vier Zentimeter, in der Breite um gut zwei Zentimeter und musste bei der Höhe zwei Zentimeter hergeben. Doch trotz der geringen Differenzen steht schon im November ein überraschend neu wirkender i20 in den Schaufenstern. Mit seinem Design außen und innen verabschiedet sich mit diesem Fünftürer wieder einer aus der klassischen Kleinwagen-Szene, die keinen Hehl aus ihrer Größe und aus dem damit zusammenhängenden Preisniveau machte. Hyundai's Vertreter im B-Segment begibt sich in neue Höhen.

Die Rüsselsheimer Design-Mannschaft um Thomas Bürkle und ihr übergeordneter Designchef Peter Schreyer bekamen die Chance für einen Neuanfang, weil der Neue auf einer komplett neuen Plattform steht, die mit ihrem längeren Radstand (plus 4,5 Zentimeter) auch bessere Chancen für den Innenraum bietet. So gibt es für die Passagiere mehr Kopffreiheit, mehr Raum für die Beine und dennoch einen um zehn Prozent auf 326 Liter gewachsenen Gepäckraum, der sich auf 1042 Liter vergrößern lässt.

Aber auch beim Fahrgastraum sind Maße nur die halbe Wahrheit. Beim i20 vollzieht Hyundai nun endgültig den Wechsel zu einer Gestaltungs-Philosophie, wie man sie früher von einem koreanischen Herstellern nicht erwartet hätte. Damals entschied der Einkäufer, heute eher der Designer. Das Ergebnis kann man als schnörkellos und elegant bezeichnen. In einem Bogen gehen die Türverkleidungen in den Armaturenräger über. Bei Audi nennt man so etwas ein „Wrap-around-Design. Die Materialien sind hinterschäumt und wirken hochwertig. Die zweifarbige Armaturentafel wirkt sehr aufgeräumt und präsentiert sich fast knopffrei. Akzente in Klavierlack und Chrom hübschen das Ambiente weiter auf.

Das Ambiente hat Stil. An den Kleinwagen von gestern erinnern nur noch die kleinen, straffen Sitze. Das Multifunktionslenkrad lenkt von diesem kleinen Mangel ebenso ab,

wie der genau richtig platzierte Schaltknüppel für die Fünf-Gang-Handschtaltung (sechs Gänge beim neuen Benziner mit 1,4 Litern Hubraum). Aus dem Kleinwagen von gestern übrig geblieben sind die kleinen, straffen Sitze der ersten Reihe.

Im Zeitalter der flachen Frontpartien fallen die steil stehenden A-Säulen auf. Zitate aus der Van-Welt mit ihren flachen Gesichtern waren wohl nicht gewollt. Das Außendesign zeigt statt dessen ausgewogene Proportionen, so als hätten die Designer kaum Kompromisse zugunsten des Innenlebens eingehen müssen. Die Linienführung schafft es, den Hyundai i20 größer als seinen Vorgänger wirken zu lassen, trotz der niedrigeren Höhe. Diese Proportionen, der neue Grill, die Scheinwerfer (leider nur Halogen), das über dunkler C-Säule scheinbar schwebende Dach, die in die Breite ziehenden Rückleuchten ergeben in der Summe eine moderne Form, die auf Schnörkel und optische Widerhaken ganz verzichtet.

So gesehen ist den Rüsselsheimern mit dem aktuellen i20 ein Auto gelungen, das nicht nur Europäern gefallen wird. Für die Augen, die Hände und die Ohren ist klar – dieses Auto bewegt hat die Chance, sich aus der Masse des B-Segments abzuheben. Das hat ebenfalls Stil.

Bei den Preisen will Hyundai den Wettbewerb sicherlich nicht überragen. Denn im B-Segment geht es hart zu. Da müssen günstige Preise auf den Tisch. So bleibt der Einstiegspreis für den Fünftürer um einen Fünfinger unter der 12 000-Euro-Marke. In der höchsten der vier Ausstattungsstufen (i20, Classic, Trend und Style) kostet der i20 mit dem stärksten Benziner ab 19 650 Euro. Für den Preis ist dann schon viel von dem drin, was man heute in einem Vertreter des B-Segments unterbringen kann. Übrig bleiben in der Preisliste nur noch das Automatikgetriebe, Ledersitze, Panorama-Glas-und-Hubdach, eine Smartphone-Dockin-Station, die Metalliclackierung und zwei Pakete namens Plus und Prmium. Aber auch gute Preise haben ihren Preis. Das zeigt sich beim i20 allerdings vorwiegend unter der schmucken Blechhaut.

Die drei Benzin- und zwei Dieselmotoren erfüllen Euro-6. Sie bieten ein Leistungsspektrum von 55 kW / 74 PS bis 70 kW / 100 PS beim in Rüsselsheim tatsächlich neu konstruierten 1,4-Liter-Vierzylinder. Die Verbrauchswerte liegen auf Klassenniveau, beim 1,4-Liter beim Durchschnitt von 5,5 Litern. Die neuen Turbo-Benziner mit drei Zylindern kommen erst im Frühjahr dazu. Sie sollen 88 kW / 120 PS anbieten. Zwei Diesel stehen ebenfalls zur Wahl. Ein 1,1-Liter-Dreizylinder mit 55 kW / 75 PS und der 1.4-Liter- CRDi mit 66 kW / 90 PS. Ihr Durchschnittsverbrauch liegt bei 4 Litern auf 100 km.

Beim Kapitel Motoren merkt man zum ersten Mal den Rotstift des Controllers. Hier wären die Ingenieure bei Neuen sicher gern schon weiter. Das gilt ganz sicher auch für die Automatik, die im Zeitalter der ersten Zehn-Gang-Automatik nur vier Gänge bereithält. Weitere Punkte: Das Start&Stop-System gibt nur für den 84-PS-Benziner. Eine Ladeschale fürs Handy – genannt Smartphone-Dockinstation – kostet 140 Euro. Eine Navigation gibt es nicht, nur eine Einbindung des Handys über Bluetooth. Auch fehlt das Xenonlicht in der Preisliste.

Man ahnt die Gründe, wenn man sich die Absatzstatistik vor Augen hält. So legt kaum einer der bisherigen i20-Kunden Wert auf ein Automatik-Getriebe. Die meisten entscheiden sich für den 84-PS-Benziner in der zweihöchsten Ausstattung Trend. Neue Motoren, Downseizing, Turbo, weniger Verbrauch, mehr Leistung, besseres Fahrwerk oder mehr Assistenzsysteme – das sind in dem Markt, in dem sich der i20 tummeln soll, noch nicht die Bringer. Also konzentriert man sich auf die Sektoren, in denen die Stückzahl brummt und spricht über Außen- und Innendesign. Bei Hyundai rechnet man für den i20 mit bis zu 80 Prozent treuen Kunden. Das ist ein Wort, aber wollte das Management nicht mit dem Neuen auch im Kreis der anderen B-Segment-Anbieter wildern? (ampnet/Sm)

Daten Hyundai i20 1.2 Trend

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,04 x 1,73 x 1,47

Radstand (m): 2,57

Motor: R4-Benziner, 1248 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 62 kW / 84 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 122 Nm bei 4000U/min

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,1 Liter

CO2-Emissionen: 119 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1055 – 1233 kg / 347 – 525 kg

Kofferraumvolumen: 326 l, erweiterbar auf 1042 l

Max. Anhängelast: 910 kg

Wendekreis: 10,2 m

Räder / Reifen: 6 J x 16 LM / 195/55 R 16

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Basispreis: 15 150 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.
