

Hyundai i20 1.2 Trend: Selbstbewusste Größe

Von Axel F. Busse

Wissen Sie, was „subkompakt“ ist? Größer als ein Kleinwagen, aber noch nicht so groß wie ein Golf – das ist subkompakt. Immer stärkere Differenzierungen der Pkw-Hersteller bringt die traditionelle Segment-Einteilung der Modelle durcheinander. Der neue Hyundai i20 ist so ein Zwischending, selbstbewusst nimmt er das Kräfteressen mit dem Marktführer auf. Die Macht spielt Polo: Die Importeure von Kleinwagen tun sich schwer in Deutschland gegen das Bollwerk aus Wolfsburg. Honda, Hyundai, Kia, Mazda, Nissan und Toyota konnten mit ihren vergleichbaren Modellen nicht einmal zusammen genommen so viele Autos im ersten Vierteljahr 2015 absetzen wie VW vom Polo. Und addierte man die von Renault mit dem Clio erzielten Neuzulassungen noch hinzu, würde es immer noch nicht reichen.

Doch unter den Fernost-Importen nimmt der Hyundai i20 eine Sonderstellung ein. Wobei Fernost nicht ganz richtig ist, Hyundai lässt das Auto in der Türkei fertigen und das Erzeugnis kommt in Europa recht gut an. Nach dem Modellwechsel spricht alles für einen weiteren Aufschwung, denn die von Grund auf neu konstruierte Plattform macht das Auto größer und damit komfortabler. Vor allem bei dem für den Platz auf der Rückbank entscheidenden Radstand übertrifft der i20 den VW Polo um glatte zehn Zentimeter.

Dass mal wieder ein Kleinwagen „erwachsen geworden“ sei, soll hier nicht behauptet werden, vielmehr hat Hyundai die Kontur des i20 geschärft und die knuddelige Spielzeug-Attitüde aus der Optik entfernt. Der zweigeteilte Kühlergrill, die nach hinten verschobene A-Säule, reichliche Verwendung von Chromteilen und die schwarz eingefärbte C-Säule akzentuieren das Profil auf der Straße. Im Innern ist die Ausstattung durch weich unterschäumte Kunststoffe, zweifarbige Polster und eine klare Bedienarchitektur aufgewertet, das verspielte Mäusekino oberhalb der Mittelkonsole ganz verschwunden.

Was die Dieselfans (in Kleinwagenbereich eher unterrepräsentiert) schon haben, bekommen die Ottomotor-Normalfahrer erst später: Ein Drei-Zylinder-Aggregat. Derzeit

besteht das Benziner-Angebot aus einen 1,4- und einem 1,2-Liter-Vierzylinder, wobei letzterer in zwei Leistungsstufen (55 kW / 75 PS und 62 kW / 84 PS) erhältlich ist. In diesem Test wurde die 84-PS-Maschine angelassen, die mit einem maximalen Drehmoment von 122 Newtonmetern aufwartet. Der bereits angekündigte Drei-Zylinder-Ottomotor wird eine Turboaufladung besitzen, so dass dort einiges mehr an Durchzugskraft zu erwarten ist.

Zwar wiegt der I20 in seiner sparsamsten Ausstattung nur noch knapp mehr als 1000 Kilogramm, ein Sprinter wird er deshalb allerdings nicht. Dass mehr als 13 Sekunden vergehen, bis die 100-km/h-Marke erreicht ist, fällt kaum ins Gewicht, da diese Fähigkeit im vorwiegenden Einsatzgebiet der City und Kurzstrecke selten verlangt wird. Die Herstellervorgabe von 170 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichte der Testwagen nach GPS-Messung bravourös. Das Fahrwerk wird auch mit dem Reparaturstau osteuropäischer Autobahnen spielend fertig, die Lenkung ist präzise und hinreichend direkt. Am Handling gibt es nichts zu tadeln.

Nicht der Mangel an Spurtstärke oder Bequemlichkeit ist es, der bei längeren Autofahrten unangenehm auffällt. Im Gegenteil, dank des guten Platzangebots, der Übersichtlichkeit und der ordentlich gepolsterten, langstreckentauglichen Sitze gibt es kein Komfortproblem beim Kilometerfressen. Die Abwesenheit eines sechsten Ganges dämpft die Freude, denn mit ihm ließen sich Drehzahl und Geräuschniveau spürbar senken, und damit letztlich auch die Tankrechnung. Der 1,4-Liter-Benziner hat übrigens so ein Sechsgang-Getriebe, die „Blue“-Version des 1,2ers eine aufpreispflichtige Start-Stopp-Automatik. Sie verspricht 0,4 Liter Einsparung je 100 km. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch für den Testwagen von 6,2 Liter je 100 km lag 1,1 Liter über der Herstellerangabe und somit in der Größenordnung des praxisüblichen Aufschlags.

Zwar hat der Generationswechsel dem Auto nur fünf Zentimeter mehr Außenlänge beschert, jedoch ist der gefühlte Raumgewinn deutlich größer. Auch hinten sitzt man mit genügend Bewegungsfreiheit. Dass die Beinfreiheit zwischen Vordersitz-Lehne und hinterem Kissen vergleichsweise schmal aussieht, liegt daran, dass Hyundai den Fondpassagieren vernünftige Sitzpolster spendiert hat. Sie sind 47 Zentimeter tief. Manche Hersteller täuschen Beinfreiheit vor, in dem sie die Kissen einfach verkürzen. Der gute Reisekomfort wird unterstützt von mehr Platz fürs Gepäck: Statt 295 Liter wie beim Vorgänger gibt es nun 326 Liter mit der Erweiterungs-Option auf 1042 Liter bei umgeklappten Rücksitzen. Die Ladekante ist 72 Zentimeter hoch, die Breite der Luke beträgt 108 Zentimeter, der innen liegende Absatz bis zum beweglichen Ladeboden zwölf Zentimeter.

Seit die Autohersteller begonnen haben, die Kleinwagenkunden mit Extras aus der Oberklasse zu ködern, kommt man manchmal aus dem Staunen nicht mehr heraus. Der Testwagen in der Ausstattungslinie „Trend“ verfügte ab Werk über Klimaanlage mit Pollenfilter, höhenverstellbarem Fahrersitz, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, Berganfahrhilfe, Reifendruckkontrollsystem, Rückfahrwarnsystem, Nebelscheinwerfer, Spurhaltesystem, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung elektrische Fensterheber vorn und hinten sowie Tempomat. Zwar gehört auch eine Radio-CD-Kombination mit USB- und Aux-Anschluss zum Lieferumfang, aber ausgerechnet bei der so genannten Konnektivität gibt es noch Nachholbedarf.

Dass ein Auto aus dem Heimatland von Samsung, wo jedes neue Smartphone zu technologischen Höhenflügen ausholt, keine Online-Anbindung oder Handy-Navigation per App anbietet, ist nicht recht zu verstehen. Eine integrierte Navi-Lösung soll in ein paar Monaten verfügbar sein. Ein beheizbares Lenkrad, auch nicht selbstverständlich in dieser Klasse, versucht zu versöhnen. Für zusätzliche 1200 Euro kann man seine Trend-Karosserie noch mit anklappbaren Außenspiegeln, automatisch abblendendem Innenspiegel, Klimaautomatik, Licht- und Regensensor sowie Mittelarmlehne und Projektionsscheinwerfern aufrüsten. Das vorhandene Abbiegelicht fiel beim Testwagen positiv auf, die Leuchtkraft des Fernlichts hätte man sich erhellender gewünscht.

Fazit: Der neue Hyundai i20 wird seine Spitzenstellung unter den fernöstlichen Kleinwagen-Importen festigen und wahrscheinlich noch ausbauen. Außer einem eigenständigen und markanten Auftritt bietet er ein hohes Komfort- und Ausstattungsniveau bei gleichzeitiger Vermeidung auffälliger oder nicht verzeihlicher Schwächen. Zusätzliche Sympathiepunkte ließen sich erwerben, wenn Hyundai auf die Berechnung eines Aufpreises für die Start-Stopp-Automatik verzichten würde.
(ampnet/afb)

Daten Hyundai i20 1.2

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

Radstand (m): 2,57

Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1248 ccm

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

Max. Drehmoment: 122 Nm bei 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

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

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,1 Liter

CO₂-Emissionen: 119 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 1055 kg / max. 525 kg

Kofferraumvolumen 326 - 1042 l

Basispreis: 15 250 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



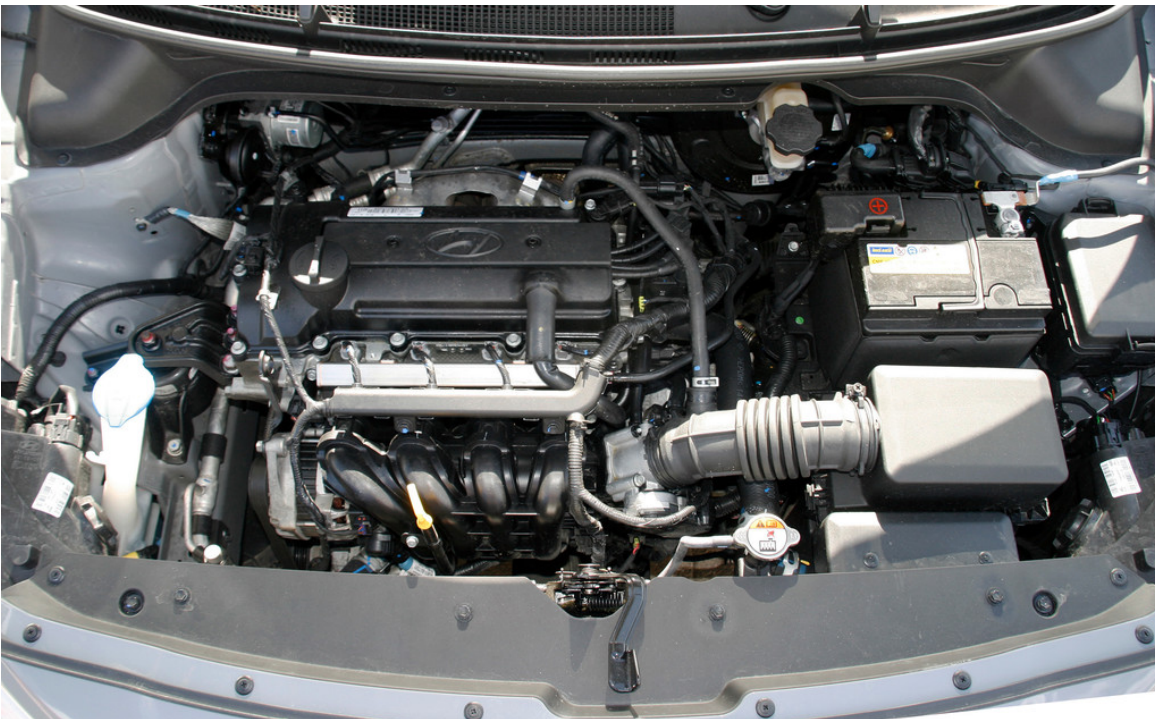
Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20.



Hyundai i20 1.2.