



Das i-Tüpfelchen

Will man eine bereits erfolgreiche Geschichte noch erfolgreicher machen, setzt man dem Ganzen am besten den berühmten i-Punkt auf. Genau so macht es Hyundai mit dem i20, der ab Juli mit modernem Blechkleid, verbesserter Ausstattung und neuer Technik vorfährt. Drei Jahre nach dem Marktstart und knapp 40000 verkaufte Exemplare später kommt der kleine Koreaner als aufgefrischter Drei- und Fünftürer zu den Händlern und dürfte der Konkurrenz Schweißperlen auf die Stirn treiben. Denn Hyundai ist

längst kein Underdog mehr, hat das Image, Billigautos mit Billigtechnik an den Mann bringen zu wollen, abgeschüttelt und peu à peu ein immer größeres Stück vom Marktanteils-kuchen abgeknabbert. Allein in den ersten sechs Monaten dieses Jahres können die Koreaner gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 17,4 Prozent auf knapp 53000 Neuzulassungen in Deutschland verbuchen. Bis Jahresende sind 90000 Zulassungen anvisiert, bei denen der i20 eine entscheidende Rolle spielen soll. Immerhin ist die Klasse der Klein-

wagen mit einem Anteil von 25 Prozent das größte Segment in Europa.

So hat das Facelift – wie bei allen anderen Hyundai-Modellen, die speziell für den europäischen Markt entwickelt wurden – seinen Ursprung im Design- und Entwicklungszentrum in Rüsselsheim. Das Facelift beschert dem kleinen Koreaner dank vergrößerter Kühlluftöffnungen nun mehr Ähnlichkeit mit seinen Markenbrüdern. Die Ausrichtung der Scheinwerfer, die an jene von ix20 oder i40 erinnern, wechselte von vertikal auf horizontal.

Neues Gesicht, erstarkte innere Werte, **mehr Selbstbewusstsein**: Hyundai hat den i20 einer Kur unterzogen und will die Kleinwagenkonkurrenz aufwirbeln. Muss Klassenprimus Polo zittern?

Sie reichen nun ebenso wie die vergrößerte Motorhaube bis in die Kotflügel hinein und lassen damit die gesamte Frontpartie breiter erscheinen.

Zugenommen hat der i20 gegenüber dem Vor-Facelift-Modell allerdings nur in der Länge. Mit 4 Metern ist er um 55 Millimeter gewachsen, was an den modifizierten Stoßfängern liegt. Die Schnauze integriert nun LED-Tagfahrleuchten und neue Nebelscheinwerfer, die, verglichen mit den runden Ausparungen des Vorgängers, deutlich zeitge-

mäßer wirken. Dezentler fallen indes die Veränderungen am Heck aus. Der hintere Stoßfänger wartet nun mit zwei schmalen, horizontal angeordneten Rückstrahlern auf, und auch an den Heckleuchten wurde sanft gefeilt, sonst aber blieb alles beim Alten. Nach wie vor erleichtert die weit öffnende Heckklappe den Zugang zum Gepäckraum, der mit 295 Liter Fassungsvermögen mehr Platz bietet als viele Konkurrenten. Mittels umgeklappter Rückbank lässt sich der Stauraum auf maximal 1060 Liter erweitern, jedoch ▶



15-Zoll-Leichtmetaller stehen dem i20 bestens. Manko: Es gibt sie nur mit der Style-Ausstattung



Nebelscheinwerfer und LED-Tagfahrleuchten: in der Kleinwagenklasse keine Selbstverständlichkeit



Neu im i20: die optionale Rückfahrkamera, die unter dem Markenlogo in der Heckklappe sitzt



Harmonisches Design: Die hervorgehobene Sicke in der Flanke unterstreicht die Form der Rückleuchten



Ausstattungsabhängig: Außenspiegel in Wagenfarbe und mit integrierten Blinkleuchten

Karosserie - mal andere Gesichter sehen



Hyundai Getz

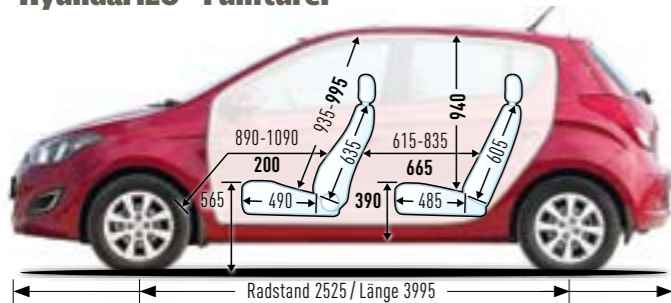
Mit dem Vorgänger des i20 hat Hyundai bereits 2002 einen soliden Kleinwagen auf die Räder gestellt. Drei Jahre später wurde er überarbeitet, bekam unter anderem ein Facelift und leistungsstärkere Motoren



Hyundai i20

Elf Zentimeter länger und fünf Zentimeter breiter ist das Nachfolgemodell. Der i20 profitiert vom guten Ruf des Getz, wirkt jedoch wesentlich flotter. Das gefällt auch den Kunden: knapp 40 000-mal hat sich der Kleine bisher in Deutschland verkauft

Hyundai i20 - Fünftürer



Innenbreite v./h.: 1390/1385 • Kofferraum: 295-1060 l • Wendekreis li./re.: 10,4/10,4 m

In der Länge ist das 2012er-Modell um 55 Millimeter gegenüber dem Vorgänger gewachsen. Grund: die neuen Stoßfänger



Mit 1,67 Meter Größe hat man auf der Rückbank reichlich Platz, aber auch großgewachsene Mitfahrer können sich wohlfühlen. Auch kurze Strecken zu dritt sind hier keine Tortur



Der Kofferraum schluckt nach wie vor maximal 1060 Liter. Das ist guter Klassendurchschnitt

entsteht dann eine schräge Ladeebene mit einem unschönen Absatz.

Positiv empfinden wir dagegen die Platzverhältnisse im Innenraum. Vorn wie hinten steigt man dank der groß geschnittenen Türen bequem ein und aus. Auch beim Dreitürer ist das Entern des Fonds kein Problem. Die Sitze sind großzügig dimensioniert und bieten dank ihrer langen Oberschenkelauflege Komfort selbst auf langen Strecken. Während es zu dritt hinten auf Dauer recht kuschelig wird, hat man zu zweit genügend Freiraum. Selbst Großgewachsene können sich nicht über zu wenig Luft über dem Scheitel oder eine spärliche Beinfreiheit beklagen.

Optisch setzt Hyundai innen auf konservativ statt flippig: Die bislang in Rot oder Blau erhältlichen Sitzbezüge und Türarmlehnen sind nun in dezentem Grau gehalten, was bestens zu den Anthrazit- und Schwarztönen des Cockpits passt. Durch die Mittelkonsole im Alu-Look, verchromte Türöffner und neuen Kunststoff, der sich dank Nanobeschichtung fast weich anfühlt, wirkt das Interieur nun um einiges hochwertiger. Das gefällt ebenso wie

Alles oder nichts: Extras gibt es Hyundai-typisch nur im Paket

die intuitive Bedienung im aufgeräumten Cockpit. Die Positionen der meisten Tasten und Regler sind aus dem früheren i20 bekannt, genau wie das von einer Blende überspannte Display im Armaturenräger. Leider ist die Anzeige nach wie vor recht klein und weit vom Fahrer entfernt. Eine Nummer größer hätte es hier ruhig sein dürfen.

Ihr Konzept beibehalten haben die Koreaner auch bei den Ausstattungslinien. Zur Wahl stehen Classic, Trend (vormals Comfort) und Style, wobei die Basis kaum mit serienmäßigen Annehmlichkeiten bestückt ist. Doch bevor wir bemängeln, was es nicht gibt, freuen wir uns über den serienmäßigen Bordcomputer sowie ein CD/MP3-Radio mit AUX- und USB-Anschluss. Hintere Lautsprecher gibt es allerdings keine, wodurch sich das Klangerlebnis in Grenzen hält. Außerdem in allen drei Ausstattungslinien an Bord: Bremsassistent, ESP und elektrische Fensterheber. Soll es darüber hinausgehen, wird es teuer, denn Hyundai-typisch sind Extras nur im Paket zu haben. Begehrt man beispielsweise eine Klimaanlage für den i20 Classic, landet man schnell im vierstelligen Bereich. Satte 1200 Euro werden für das Funktionspaket fällig, das außerdem elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, Kartenleselampen vorn, getönte Scheiben und eine Zentralverriegelung umfasst. Bei Trend ist das alles Serie, ebenso ▶

Innenraum - Der Qualitätsgewinn ist sicht- und spürbar



Im Gegensatz zum Vorgänger wirkt das Cockpit nun hochwertiger und setzt mit Applikationen im Alu-Look Akzente. Drehregler und Tasten sind sinnvoll platziert und sorgen für intuitive Bedienung

Ausstattung	Classic	Trend	Style
Außenspiegel elek.	1200 ¹⁾	●	●
Bremsassistent	●	●	●
Bordcomputer	●	●	●
CD/MP3-Radio	●	●	●
Einparkhilfe hinten	⊗	1110 ¹⁾	●
ESP	●	●	●
Klimaanlage	1200 ¹⁾	●	⊗
Klimaautomatik	⊗	⊗	2)
Lederlenkrad	⊗	1110 ¹⁾	●
LED-Tagfahrlicht	⊗	●	●
Leichtmetallräder	⊗	⊗	●
Metalliclackierung	440	440	440
Nebelscheinwerfer	⊗	●	●
Regensensor	⊗	1090 ¹⁾	●
Rückfahrkamera	⊗	1090 ¹⁾	●
Sitzheizung	⊗	1110 ¹⁾	●
Smart-Key-System	⊗	1090 ^{1),3)}	690
Tempomat	⊗	1090 ^{1),3)}	690

Aufpreise in Euro ● = Serie ⊗ = nicht erhältlich
 1) Paketpreis; 2) nicht für blue 1.1 CRDi; 3) nur mit Plus-Paket
 Unsere Empfehlung: **Trend** (Aufpreis: ab 1940 Euro)



Eine optionale Rückfahrkamera überträgt das Bild auf einen bei Nichtgebrauch unsichtbaren Monitor im Innen spiegeln. Kostenpunkt für Classic: 1090 Euro im Paket



USB- und AUX- Anschluss sind in allen drei Ausstattungslinien an Bord



Das Handschuhfach ist riesig. Bei Trend und Style ist es in Verbindung mit der serienmäßigen Klimatisierung sogar kühlbar



In der mittleren Ausstattung Trend ist die Klimaanlage inklusive, während der i20 Style mit einer Klimaautomatik ausgestattet ist



Das Smart-Key-System mit Start-Stopp-Taste ist Teil des Technik-Pakets. Bei Trend werden dafür 1090 Euro fällig, für Style 690 Euro

Die Konkurrenz

Ford Fiesta



Karosserie Im September präsentiert Ford das Facelift-Modell. Aktuell kostet der Fünftürer 750 Euro extra.
Ausstattung Die Basis ist spärlich bestückt, deshalb sollte es mindestens Trend sein. Aber auch hier werden für die Klimaanlage 1140 Euro zusätzlich fällig.
Motor & Getriebe Flink motorisiert ist man im Fiesta bereits mit dem 98-PS-Benziner, den es auch mit Automatik gibt. Diese kostet 1300 Euro zusätzlich.
Extras Einparkhilfe hinten und elektrisch anklappbare Außenspiegel (zusammen für 390 Euro) sind hilfreich.

Seit: 10/08 • ab 11 800 Euro • 3- u. 5-Türer • 5 Benziner (60-134 PS), 2 Diesel (70/95 PS), 1 Autogas (92 PS) • 4 Ausstattungslinien

Toyota Yaris



Karosserie Seit Ende 2011 ist die dritte Generation des Yaris auf dem Markt. Aufpreis für den Fünftürer: 720 Euro.
Ausstattung Cool fährt mit Klimaanlage und CD/MP3-Radio vor. Die 750 Euro teurere Life-Version wartet sogar mit Rückfahrkamera und Lederlenkrad auf.
Motor & Getriebe Zwar ist man mit dem Dreizylinder-Benziner flott unterwegs, wer aber öfter längere Strecken fährt, sollte die 99-PS-Version (plus 1100 Euro) wählen.
Extras Parkpiepser hinten gibt's für 350 Euro. Auch das Navi (550 Euro) sollte eine Überlegung wert sein.

Seit: 10/11 • ab 11 675 Euro • 3- u. 5-Türer • 2 Benziner (69/99 PS), 1 Diesel (90 PS) • 5 Ausstattungslinien

Opel Corsa



Karosserie Anfang 2011 wurde der Corsa, den es als Drei- und Fünftürer (plus 740 Euro) gibt, aufgehübscht.
Ausstattung Klima und CD/MP3-Radio sind bei Edition Serie. Die 1485 Euro teurere Navi-Line hat zudem Kopfairbags, Tempomat und ein Europa-Navi an Bord.
Motor & Getriebe Mit dem 1.4er ist man im Corsa anständig unterwegs, doch die 600 Euro Aufpreis von der 87-PS-Variante zur 100-PS-Version sollte man sich gönnen.
Extras Das Sichtpaket (145 Euro) erleichtert mit Regen- und Lichtsensor das Autofahrerleben.

Seit: 10/06, Facelift: 1/11 • ab 11 825 Euro • 3- u. 5-Türer • 7 Benz. (70-210 PS), 3 Diesel (75-130 PS), 1 Autogas (83 PS) • 4 Ausstatt.

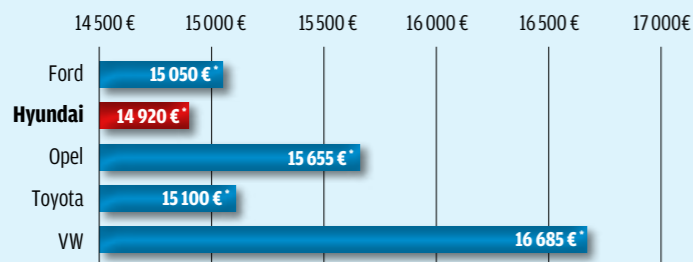
VW Polo



Karosserie Für zwei zusätzliche Türen verlangt VW beim Polo 760 Euro extra, inklusive Fensterheber 955 Euro.
Ausstattung Comfortline sollte es schon sein. Hier gibt es wenigstens Klimaanlage und Einparkhilfe hinten. Das Radio kostet beim Polo generell extra (ab 490 Euro).
Motor & Getriebe Der 1.2 TSI mit 90 PS ist sparsam und macht Spaß. Vielfahrer entscheiden sich jedoch besser für den 90-PS-TDI, der 1575 Euro teurer ist.
Extras Radio ist Pflicht. Xenonscheinwerfer kosten 860 Euro, 16-Zoll-Alus 760 Euro, ein Tempomat 205 Euro.

Seit: 6/09 • ab 12 450 Euro • 3- u. 5-Türer • 6 Benziner (60-180 PS), 3 Diesel (75-105 PS), 1 Autogas (82 PS) • 4 Ausstattungslinien

Der i20 ist günstiger als viele Konkurrenten, wenngleich ihm Fiesta und Yaris dicht auf den Fersen sind. Mit Abstand Teuerster ist der Polo, für den Volkswagen 1765 Euro mehr verlangt als Hyundai für den i20



* mit vergleichbaren Motorisierungen und Ausstattungen: Fiesta: 1.4 Trend (96 PS), i20: 1.4 Trend (101 PS), Corsa: 1.4 Edition (100 PS), Yaris: 1.33-Dual-VVT-i Cool (99 PS), Polo: 1.2 TSI Comfortline (90 PS); allesamt Fünftürer

wie Nebelscheinwerfer, LED-Tagfahrlicht, Lichtsensor, Alarmanlage und die Radiofernbedienung über Lenkradtasten. Der von der Motorisierung abhängige Aufpreis von 1750 beziehungsweise 1940 Euro ist also eine sinnvolle Investition.

Wem das noch nicht reicht, der muss zur Style-Version greifen, die es aber einzig für den Fünftürer gibt. Der kostet dann mindestens stolze 16510 Euro. Zusätzlich zu Trend sind hier ein griffiges Lederlenkrad, Leichtmetallräder, Klimaautomatik, Regensensor, Sitzheizung, Parkpiepser hinten und Rückfahrkamera inklusive. Letztere ist neu im i20 und sitzt im Logo der Heckklappe. Beim Einlegen des Rückwärtsgangs überträgt sie das Bild auf einen Monitor im Innenspiegel, der bei Nichtgebrauch unsichtbar ist. Hilfreich ohne Zweifel, doch nicht zwingend erforderlich, denn das Steilheck mit großer Scheibe birgt eine bereits sehr gute Übersichtlichkeit – vor allem beim Rangieren. Hier macht sich auch die leichtgängige Servolenkung positiv bemerkbar, die bei höheren Geschwindigkeiten aber einen Tick direkter agieren dürfte. Das komfortabel abgestimmte Feder-Dämpfer-System ist langstreckentauglich, nur auf kurzen Unebenheiten wie etwa Querfugen wird es etwas holprig, was die Fahrfreude aber nicht nachhaltig trübt.

Drei Motoren: ein neuer Diesel, zwei überarbeitete Benziner

Den meisten Spaß bringt der i20 mit dem neuen Dreizylinder-Selbstzünder, der in Hyundai's deutschem Diesel-Kompetenzzentrum entwickelt wurde. Ausgerüstet mit Turbolader, Ladeluftkühlung und Common-Rail-Direkteinspritzung mobilisiert der kleine Viertakter aus 1,1 Liter Hubraum 75 PS. Damit spurtet der gut eine Tonne leichte Koreaner flott los und gibt dabei das typische Knurren eines Dreizylinders von sich. Im mittleren Drehzahlbereich ist der Diesel dann angenehm leise; genau diese Umgebung streben auch die Schaltempfehlungen an. Nicht so gut gelungen ist dagegen die Übersetzung des manuellen Sechsganggetriebes, dessen Gänge zwar leicht durch die Kulissee flutschen, doch die lange Auslegung des sechsten Ganges raubt dem Motor auf der Autobahn Kraft: Ab 3000 Umdrehungen wird die Luft dünn. Somit fühlt man sich ab Tempo 140 fast dazu angehalten, dem Kleinen nicht mehr abzuverlangen, obwohl maximal 158 km/h drin wären. Dafür ist der Diesel das sparsamste Aggregat in der Palette, schluckt nach Werksangabe nur 3,2 Liter auf 100 Kilometer. Den

nur in der verbrauchsoptimierten blue-Version mit Start-Stopp-Automatik angebotenen Dreizylinder lässt sich Hyundai aber auch gut bezahlen. So kostet der dreitürige i20 als Diesel 2190 Euro mehr als mit dem 1,2-Liter-Basismotor, der nach einer Überarbeitung nun 86 PS statt bisher 78 Pferdchen zählt.

Im Stand läuft der kleine Benziner verblüffend leise, doch seine Stimme wird rau, sobald es um Vortrieb geht. Im unteren Drehzahlbereich recht munter unterwegs, stellt sich auch hier jenseits der 3000 Umdrehungen Ernüchterung ein. Bei maximal 121 Nm Drehmoment ist im fünften Gang Geduld gefragt. Um die Höchstgeschwindigkeit von 168 km/h zu erreichen, vergeht eine gefühlte Ewigkeit, und auch bei Überholmanövern auf der Landstraße sollte man sich bewusst sein, dass der kleine Benziner keine Wunder vollbringen kann.

Etwas flotter kommt da die Variante mit 1,4 Liter Hubraum in die Gänge, der man ihre 101 PS aber nicht wirklich anmerkt. Die Charakteristik ist der des Basismotors ähnlich, mit dem Unterschied, dass die Kraft hier von einer manuellen Sechsgangschaltung oder einer vierstufigen Wandlerautomatik übertragen wird. Da Letztere beim i20 mit einer Ausrüstungsquote von vier bis fünf Prozent aber lediglich eine Nebenrolle spielt, sind wir den Handschalter gefahren, den es nur in Verbindung mit dem praktischeren Fünftürer gibt. Der größere Benziner eignet sich für längere Autobahnfahrten in jedem Fall besser als der 1.2er. Was den Spaßfaktor angeht, reichen beide aber nicht annähernd an den agilen Diesel heran.

auto TEST FAZIT

Hyundai hat mit dem gelifteten i20 einen deutlichen Schritt nach vorn gemacht. Gehobene Ausstattung, gepaart mit modernem Design und viel Platz, rücken den Kleinwagen näher an die Kompaktklasse – und das zu einem Kampfpfeis ab 11 550 Euro. Da darf die Konkurrenz schon mal nervös werden.

julia.winkler@auto-test.com



Am sparsamsten ist der i20 mit dem Dreizylinder-Diesel unterwegs: 3,2 Liter pro 100 Kilometer laut Werk



Beide Benziner hat Hyundai überarbeitet und hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs optimiert



Der Dreizylinder-Diesel mit 75 PS ersetzt im i20 den bislang angebotenen 1,4-Liter-Diesel mit 90 PS

Technische Daten	1.2	1.4	blue 1.1 CRDi
Motor / Hubraum (cm³)	R4 / 1248	R4 / 1396	R3, Turbo / 1120
Ventile pro Zylinder / Nockenwellen / -antrieb	4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette	4 / 2 / Kette
kW (PS) bei 1/min	63 (86) bei 6000	74 (101) bei 5500	55 (75) bei 4000
Drehmoment bei 1/min	121 bei 4000	137 bei 4200	180 bei 1750-2500
Antriebsart	Vorderrad		
Getriebe (Schalter Automatik)	5-Gang -	6-Gang 4-Stufen-Automatik	6-Gang -
Länge / Breite / Höhe (mm)	3995 / 1710 / 1490; Radstand: 2525		
Leergewicht (3-/5-Türer; kg) 1)	960-1073 / 970-1038	1018-1131 / 1028-1141 1046-1156 / 1056-1166	1070-1187 / 1080-1197
Zuladung (3-/5-Türer; kg) 1)	442-555 / 432-545	434-547 / 424-537 409-519 / 399-509	448-565 / 438-555
Anhängelast gebr. / ungebr.	850 / 450	1000 / 450 800 / 450	800 / 450
Serienbereifung 2)	175/70 R 14	175/70 R 14	185/60 R 15
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	168	181 170	158
0-100 km/h (s)	12,7	11,6 12,9	15,7
ECE-Verbrauch (l/100 km) 3)	4,9 S	5,2 6,0 S	3,2 (3,6) D
Abgas CO ₂ (g/km) 3)	114	122 140	84 (93)
Preis (Euro)	ab 11 550	ab 14 920	ab 14 630

Herstellerangaben; 1) ausstattungsabhängig; 2) gilt für die günstigste erhältliche Ausstattung; 3) Klammerwerte gelten für Trend- und Style-Linie

