

Fahrvorstellung Hyundai i10: Korea traut sich Kleinstwagen

Von Michael Kirchberger

Bei anderen sind es die Todgeweihten, die Schlagzeilen machen. Fiat 500, Opel Karl und Adam, der Ford Ka und andere Vertreter der Kleinstwagenklasse gehen ihrem ruhmlosen Ende entgegen. Bei Hyundai dagegen wird ein Kleiner groß gefeiert: Der i10, ab dem 8. Februar in seiner dritten Auflage am Start, trotz allen Anfeindungen der unfairen EU-Abgasregeln, die manchem Mini den Garaus machen. Er soll die Geschäfte der koreanischen Marke weiter beflügeln. Vorerst sind zwei Benzinmotoren im Programm, die Preisliste beginnt bei 10.990 Euro für das Basismodell i10 1,0 Pure.

Den knapp 3,7 Meter lange Korea-Mini gibt es ausschließlich mit vier Türen und Heckklappe. Dahinter soll er Platz für fünf bieten, wenngleich es bei voller Besetzung auf der Rückbank durchaus zu Drängeleien kommen kann, zu viert ist die Mannschaft komfortabler unterwegs, die Hinterbänkler auch dann nur, wenn Fahrer und Beifahrer ein Einsehen haben und ihre Sitze nicht in der hintersten Position einrasten lassen. Dafür ist die Kopffreiheit im Fond sehr anständig. Eine gute Sitzposition findet der Chauffeur schnell, obwohl das Lenkrad nur in der Höhe, nicht in der Tiefe verstellbar ist, die serienmäßige Höhenanpassung des Fahrersitzes macht das zu lässlichen Sünde.

Die Formen des i10 folgen bekannten Schnittmustern der Marke. Kurze Haube mit Knubbelnase vorn, eine weitgehend horizontale Dachlinie und ein stämmiges Heck stellen den kleinsten Hyundai in eine Linie mit den größeren Brüdern i20 und i30. Die Proportionen gefallen und bringen gemeinsam mit dem vergleichsweise langen Radstand den Kofferraum auf ein ordentliches Maß. 252 Liter passen hinein, 1050 Liter sind es bei dachhoher Beladung und umgeklappten Rücksitzen.

Die Rücksitze legen sich dank eines Zwischenbodens stufenfrei nach vorne und bilden ein leicht schiefe Ebene, was aber nicht weiter stört. Die Ladekante könnte tiefer nicht sein, das hilft im Alltag sehr. Auch die zahlreichen Ablagen im Innenraum erweisen sich als wohl geschnitten und positioniert, ob, Flasche, Becher, Taschentuch oder Schlüssel, alles findet einen guten Platz. Was bei einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem angenehm ist, denn oft findet sich bei diesen kein anständiger Aufbewahrungsort für den Transponder.

Zwei Motoren gibt es zunächst. Basistriebwerk ist ein Einliter-Dreizylinder mit 49 kW / 67 PS, der vierzylindrige Benzinler liefert 61 kW / 84 PS. Die schwächere Maschine muss mit fünf manuell geschalteten Gängen auskommen. Gegen Aufpreis lassen sich die Getriebe aufrüsten und mit einer automatisierten Schaltung ausrüsten. Die verrichtet ihre Arbeit bisweilen unkonzentriert und schaltet unnötig, rund 700 Euro Aufpreis sind dafür zu bezahlen.

Vor allem der Dreizylindermotor ist kein Leisetreter, meldet sich hörbar aber mit verhaltener Kraft zu Wort. Von 98 Newtonmetern Drehmoment bei fast 4000 U/min können eben keine Wunderdinge erwartet werden. Besser macht das kräftigere Aggregat seine Sache, kostet aber 5000 Euro mehr. Nicht dass der Motor selbst diesen Kostenschub bedingte, er ist vielmehr an den dritten von vier Ausstattungsleben „Trend“ gekoppelt, und bei dem gehören dann feine und in der Klasse ungewöhnliche Extras wie unter anderem Sitz- und Lenkradheizung, DAB-Tuner und ein acht Zoll großer Touchscreen dazu.

Die Spitzenausstattung bekommt für wenigsten 16.690 Euro überdies eine Ladeschale für das kabellose Laden des Smartphones, Projektionsscheinwerfer, eine Klimaautomatik und

die den verstellbaren Laderaumboden. Die Assistenzsysteme sind nahezu vollständig vertreten, es gibt etwa eine Kollisionswarnung, den Spurhaltwächter und die Müdigkeitsüberwachung. Dazu rüstet Hyundai den i10 für 1250 Euro mit einem Navigationssystem inklusive Verkehrszeichenerkennung und Rückfahrkamera aus, dazu gibt es das Bluelink-Kommunikationssystem für schnelles Parkplatzfinden und andere Telematikdienste.

Das Fahren mit dem i10 ist unspektakulär und entspannt, die Federung ist angemessen komfortabel. Eine sehr leichtgängige Lenkung verlangt nach einer ruhigen Hand, der Geradeauslauf ist ohnehin nur bedingt gut. Die Bremsen sprechen angenehm weich an, die Bedienung erschließt sich von alleine. Die Materialwahl ist für die Klasse überdurchschnittlich gut, bei der Verarbeitung lassen sich die Koreaner ohnehin nichts vormachen. Dabei wird er gar nicht in Asien sondern in der Türkei gebaut, was umso überraschender ist. Übermäßige Windgeräusche waren zumindest auf den tempolimitierten Autobahnen Portugals nicht zu erlauschen.

Beim Verbrauch kann der i10 keinen Lorbeer erringen, 5 und 5,1 Liter Benzin verbrauchen die beiden handgeschalteten Versionen nach WLTP auf 100 Kilometer. Aber in dieser Kategorie sind Fahrzeuglänge und Luftwiderstand große Feinde eines günstigeren Konsums, außerdem sind ihre Fahrtstrecken eher kurz, so dass eine Kritik nicht zwingend ist.

Beliebt wird der kleine Hyundai nach Ansicht von Geschäftsführer Jürgen Keller auch bei Gewerbetreibenden sein. Gerade Pflegedienste, die meist im Stadtverkehr und auf Kurzstrecken unterwegs sind, dürften die umfangreichen Sicherheitssysteme des i10 schätzen. Für alle Kunden ist die bei Hyundai übliche Garantie ein Gewinn, fünf Jahre wird sie gewährt und in dieser Zeit muss sich der Besitzer eher nicht um den Zustand seines Autos sorgen.

Im Sommer bekommt die i10-Riege dann noch einmal Zuwachs, im Juni startet der i10-N als sportlichste Version der Baureihe. Der Kraftzweig bekommt den dann turbogeladenen Einliter-Dreizylinder mit 74 kW (100 PS), Sportsitze und dicke Räder. Außerdem kündigt Hyundai für 2020 zwei weitere Limousinen der i-Modelle an, drei neue SUV und ein weiteres Elektroauto. Damit schiebt sich die Marke weiter nach vorne und gehört unbestritten zu den großen drei Anbietern, die sich trefflich auf alternative Antriebe unterschiedlichster Art verstehen. Im vergangenen Jahr hat Hyundai 129 500 Fahrzeuge in Deutschland verkauft, das entspricht einem Marktanteil von 3,6 Prozent. (ampnet/mk)

Daten Hyundai i10

Länge x Breite x Höhe (m): 3,67 x 1,68 x 1,48
Radstand (m): 2,43
Motor: R4-Benziner, 1197 ccm
Leistung: 84 PS (62 kW) bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 118 Nm bei 4200 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 171 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,6 Sek.
Luftwiderstandsbeiwert: cw 0,31
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,1 Liter
Effizienzklasse: A
CO2-Emissionen: 117 g/km (Euro 6d)
Testverbrauch: 5,7 l Benzin/100 km
Leergewicht / Zuladung: min. 932 kg / max. 498 kg
Kofferraumvolumen: 252 - 1050 Liter
Max. Anhängelast: 900 kg
Wendekreis: 9,8 m

Bereifung: 185/55 R 15
Wartungsintervalle: 20 000 km/12 Monate
Garantie: 5 Jahre ohne km-Begrenzung
Preis: 15 690

Bilder zum Artikel



Hyundai i10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



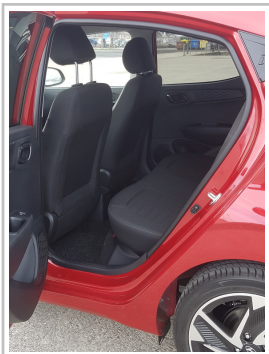
Hyundai i10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
