Fahrvorstellung Hyundai i20: Scharfes Teil

Von Frank Wald

Der Polo-Konkurrent gehört zu den erfolgreichsten Modellen in Hyundais Programm. Im vergangenen Jahr lag der Kleinwagen im internen Ranking sogar auf Platz zwei hinter dem SUV-Bestseller Kona. Nun rollt die dritte Generation zum Händler. Knapp viertausend Bestellungen hat Hyundai vom neuen i20 schon jetzt eingesammelt. Es dürften diesmal sehr viel mehr werden, kommt er doch zum unveränderten Einstiegspreis.

Klingt erst mal gut: Der neue i20 startet zum gleichen Preis wie der alte, nämlich ab 13.990 Euro, also aktuell (mit 16 Prozent MwSt.) 13.637 Euro. Und das trotz Mehrausstattung, vor allem in punkto Sicherheit. So sind Müdigkeitswarner, Lichtsensor, Notbrems-, Spurhalte- und Fernlichtassistent sowie Verkehrszeichenerkennung und Anfahrhinweis für das Vorderfahrzeug nun immer serienmäßig an Bord. Allerdings fällt die Basisausstattung „Pure“ schon sehr puristisch aus. Denn abgesehen davon, dass es sie quasi nur mit einem Vierzylinder-Saugbenziner gibt, fehlen grundlegende Features wie höhenverstellbare Sicherheitsgurte, Radio, beheizbare Außenspiegel, Klimaanlage oder ein USB-Anschluss. Und statt eines Infotainmentsystems inklusive der bunten digitalen Displays oder Touchscreens schaut der Fahrer auch nur auf einen Bordcomputer mit monochromen 3,5-Zoll-Display.

Wer also in den Genuss all der Neuerungen kommen will, muss mindestens zur Ausstattung „Trend“ (ab 18.804 Euro) greifen, von der Hyundai mehr als die Hälfte aller Verkäufe erwartet. Dann erst nämlich sind beispielsweise das digitale Cockpit mit 10,25-Zoll-Farbdisplay, Acht-Zoll-Infotainment-Touchscreen inklusive kabelloser Smartphone-Integration sowie viele Fahrassistenten mit drin, respektive können überhaupt erst bestellt werden.

Schalter mit Segelbetrieb

Das gilt auch für den spritzigen Drei-Zylinder-Turbobenziner mit 48-Volt-Mildhybrid-System, den es in zwei Leistungsstufen gibt. Schon die kleinere Version mit 100 PS (74 kW) zeigt sich als äußerst munterer Geselle. Vor allem in Verbindung mit dem neu entwickelten Sechs-Gang-Getriebe iMT mit elektronischer Kupplung. Schalten und Pedale treten muss man hier zwar immer noch, doch geht das leicht und mühelos von der Hand.

Vorteil des neuen Systems: Dank des Startergenerators wechselt der Motor beim Gasfußlüpfen oder Ausrollen mit eingelegtem Gang in den Segelbetrieb, angezeigt durch ein kleines Segelboot im Display, und spart so einen halben Liter Sprit, zumindest nach NEFZ-Norm auf 100 km, womit auch der CO2-Ausstoß mit 100 g/km in die Effizienzklasse A rutscht. Drückt der Fahrer wieder aufs Gas- oder Bremspedal schaltet sich der Motor unmerklich wieder ein.

Und geht dabei durchaus flott zur Sache. In knurrigen 10,4 Sekunden schickt er den knapp 1,2 Tonnen leichten Kleinwagen auf Tempo 100 und ergibt sich erst bei 188 km/h den Fahrwiderständen. Die Lenkung folgt dabei direkt und präzise dem Willen des Fahrers, das Fahrwerk ist straff, aber nicht unkomfortabel gestimmt. Allein die aufgezogenen 17-Zoll-Räder rollen etwas hart ab. Lässt man es etwas ruhiger angehen, überzeugt der i20 im städtischen Gewusel mit Wendigkeit und guter Rundumsicht sowie über Land mit spritzigen Zwischenspurts und lässiger Laufruhe. Erst recht, wenn für 1462 Euro Aufpreis das aufmerksam und nahtlos wechselnde Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe die Schaltarbeit übernimmt.

Die stärkere Variante mit 120 PS (88 kW) zeigt da kaum noch einen Mehrwert, wie auch schon an den reinen Fahrdaten zu sehen ist. So bringt der Motorenzwilling mit 200 statt 172 Newtonmeter Drehmoment zwar etwas mehr Durchzug an den Start. In der Beschleunigung und auch in der Endgeschwindigkeit ist er aber nur um Zehntel schneller, bei Normverbrauch und Emissionen sogar identisch.

Blickfang Digital-Cockpit

Am Ende dürfte auch das neue Design den Ausschlag geben. Denn egal aus welcher Richtung man schaut - der 4,04 Meter lange Kleinwagen sieht mit seinen sportlicheren Proportionen einfach scharf aus. So ist der neue i20 drei Zentimeter breiter, aber zweieinhalb Zentimeter flacher als der Vorgänger und auch der Radstand wurde noch einmal um einen Zentimeter gestreckt. An der Front neigt sich die pfeilförmig konturierte Motorhaube in den markentypisch sechseckigen Kaskadengrill.

An dessen oberen Seiten klammern sich schmale LED-Scheinwerfer im spitzen Winkel, vom gezackten Tagfahrlicht betont, ans Eck. In der Seitenansicht springen die nach hinten ansteigenden Blechfalten und Lichtkanten sowie die leicht abfallende Dachlinie mit dem hinteren Dreiecksfenster ins Auge. Das Heck schließlich wird von einem Wechselspiel aus konkaven und konvexen Horizontalen sowie einem durchgehenden Leuchtband dominiert.

Auch das Interieur wirkt sehr modern und auf dem neusten technischen Stand. Cockpit, Instrumententräger und Mittelkonsole sehen übersichtlich und hochwertig aus, auch wenn der Klopftest das eine oder andere Hartplastikteil offenbart. Gut gefällt die Riffel-Optik der Blenden am Armaturenbrett und Türinnengriffen, die das Design der Luftausströmer fortsetzen. Ein wahrer Blickfang ist das 10,25 Zoll große Farbdisplay hinterm Lenkrad, das in brillanter Darstellung animierte Rundinstrumente sowie frei konfigurierbare Fahr- und Bordinfos anzeigt.

Daran schließt sich ein sauber in die Mittelkonsole integrierter Touchscreen an, ebenso groß und in nicht weniger brillanter Optik. Damit lassen sich alle Infotainment-Funktionen einfach und selbsterklärend aufrufen. Darunter auch Hyundais Bluelink-System, das unterschiedliche Telematikdienste wie präzisere Echtzeit-Verkehrsinfos und Ankunftszeiten, freie Parkplätze und Tankstellen in der Nähe oder auch die Fortsetzung der Navigation zum Zielort per Smartphone ermöglicht.

Einziger Haken dabei: der mittlere Bildschirm ist immer nur in Verbindung mit dem Navigationspaket inklusive Bose Soundsystem und geräuschreduzierender Frontscheibe für aktuell 1443 Euro zu bekommen. Ohne dem druckst selbst in der Topausstattung Prime (ab 21.728 Euro) an gleicher Stelle nur der bereits erwähnte 8-Zoll-Touchscreen herum. Großes Lob verdienen hingegen die sensorischen Druckflächen unterhalb des Bildschirms, die – anders als fummelige, virtuelle Schieberegler – mit ihrer zuverlässigen Bedienung und schlichten Eleganz überzeugen.

Optischer Vorgeschmack auf Hochleistungsmodell

Auch an der Geräumigkeit gibt es nichts zu meckern. Vorne sitzt man auf bequemen, passgenauen Polstern und auch auf den Rücksitzen gibt es reichlich Platz für Knie und Kopf. In der Topausstattung gibt es hier sogar Sitzheizung, USB-Anschluss und Privacy-Verglasung. Der Kofferraum schluckt im Normalzustand anständige 351 Liter, die durch Umklappen der asymmetrisch umklappbare Rücksitzhemen auf maximal 1165 Liter erweitert werden können. Bei den Mildhybrid schrumpfen die jedoch auf 262 bis 1075 Liter zusammen.

Ein zumindest optischen Vorgeschmack auf das angekündigte Hochleistungsmodell i20 N bringt Hyundai im Frühjahr 2021 mit der N Line. Die zusätzliche Ausstattungslinie trägt

verschiedene sportliche Insignien und Anbauteile, so etwa das N Emblem auf dem schwarzen Kaskadengrill oder das N-Logo und rote Ziernähte auf Sitzen und Schalthebel, exklusive 17-Zoll-Alufelgen im Zwei-Farb-Finish oder verchromte Endrohre und Pedale in Alu-Optik. Auch der i20 N Line fährt mit den beiden Turbo-Varianten, allerdings wurden Ansprechverhalten des Motors und Sound des Abgasanlage auf Sport getrimmt. (ampnet/fw)

Daten Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V

Länge x Breite x Höhe (m): 4,04 x 1,78 x 1,45
Radstand (m): 2,58
Motor: 3-Zylinder-Benziner, 998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 100 PS (74 kW) bei 4500 U/min
Max. Drehmoment: 172 Nm bei 1500–4000 U/min
Antriebsart: Frontantrieb
Übersetzung: 6-Gang-Schaltgetriebe iMT
Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter
Effizienzklasse: A
CO2-Emissionen: 100 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1165 kg / max. 455 kg
Kofferraumvolumen: 262–1075 Liter
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 215/45 R 17
Wartungsintervall: 30.000 km
Basispreis: ab 18.024 Euro (16% MwSt)
Testwagenpreis: 21.728 Euro (16% MwSt.)

Bilder zum Artikel

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20 N Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20 N Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20 N Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai i20 N Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai