
Fahrbericht Hyundai i20 1,0 T-GDI 48-V Hybrid: Korea kann's

Von Michael Kirchberger, cen

Was braucht es, um in der Kleinwagenklasse beim Kunden Punkte zu sammeln? Der Anspruch des Autofahrers ist auch in diesem Segment in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Deshalb müssen Formen und Proportionen stimmen, Sicherheit und Konnektivität sich auf dem Stand der Technik bewegen und das Raumangebot sowie das Transportvermögen muss angemessen sein. Dann wäre da noch der Preis. Aber offensichtlich akzeptieren Käufer auch höhere Summen, wenn Komfort und Qualität appetitlich angerichtet werden. Hyundai spielt in der Klasse erfolgreich mit. Der i20, im August 2020 gerade in der dritten Generation erschienen, erfüllt augenscheinlich viele der Forderungen.

Komfort bietet der in der Türkei gefertigte 4,04 Meter lange Hyundai wie ein Großer. Zumindest, wenn man sich nicht die frugal ausgestattete Basisversion hernimmt. Ihr fehlen unter vielem anderen sowohl eine Klimaanlage als auch zeitgemäße Instrumentierung. Für 13.990 Euro bietet sie nicht viel mehr als Basismobilität, und auch der Antrieb mit seinem eher durchzugsschwachen, aber überaus konsumfreudigen Vier-Zylinder-Saugbenziner mit 82 PS (62 kW) kann keinen Glanz in Augen zaubern. Spannend wird es dagegen für alle, die das etwas besser konfigurierte Niveau Select für wenigstens 16.490 Euro überspringen und den i20 Trend wählen. Hier geht es mit 19.290 Euro los, dafür gibt es aber auch gleich den modernen 1,0-Liter-Turbo-Dreizylinder mit 100 PS (74 kW). Vor allem die Mild-Hybrid-Variante mit 48 Volt-Technik sei wärmstens empfohlen. Die kostet nochmal 1000 Euro mehr, nimmt aber dem Motor die systembedingte Raubeinigkeit und drückt merklich den Treibstoffverbrauch.

Markantes Design

Liebe auf den zweiten Blick gibt es beim i20 kaum. Der muntere Kleinwagen gefällt auf Anhieb oder eben nicht. Wir haben uns vom Start weg mit ihm angefreundet. Markant reckt sich die Frontpartie keck nach vorn, die einstige Niedlichkeit ist dieser Klasse nun endgültig abhandengekommen. Der Hyundai macht auch von der Seite eine Bella Figura, Kniffe und Falten verleihen optische Dynamik. Die 16 Zoll großen Leichtmetallräder sind Serie, 17-Zöller kosten 400 Euro extra, sehen aber verdammt gut aus. Geschickt ist der Tankdeckel hinten links vor dem Stoßfänger versteckt, das geduckte Heck ziert ein durchgehendes Leuchtenband, was den Premium-Marken recht ist, kann Hyundai nur billig sein.

Innen geht es zurückhaltender zu. Zwar sind die Sitze vorne wohlgeformt und auch im Fond kommt man nicht nur für den Viertelstunden-Weg ins Kino ganz anständig unter, aber das Material der Armaturentafel zaubert unversehens das Wort Hartplastik aus dem Sprachschatz nach vorn. Immerhin macht sich der i20 mit quer über die Schalttafel laufenden Lamellen hübsch. Tadellos ist die Bedienbarkeit und Ablesbarkeit der Instrumente. Das gut zehn Zoll große Farbdisplay stellt Tacho und Drehzahlmesser quasi analog dar, der Pfeil neben Tank- und Reichweitenanzeige zeigt, auf welcher Seite der Einfüllstutzen zu finden ist.

Drei Fahrmodi lassen sich per Tastendruck auf der Mittelkonsole anwählen. In der Einstellung Eco schimmern die Instrumente in versöhnlichem Grün und der i20 entspannt sich zum Zweck der Effizienzsteigerung. Dann geht der Kleinwagen auch mit dem manuellen Sechs-Gang-Getriebe dank einer elektrischen Kupplung in den Segelmodus

oder rekuperiert Bremsenergie, was das Zeug hält. Wer ihn vorausschauend bewegt, kann in vielen Fällen auf das Bremspedal verzichten. Das optionale und 1500 Euro teure Doppelkupplungsgetriebe wechselt ohnehin flink die sieben Gänge ebenso sanft wie früh in den optimalen Betriebszustand, um Sprit zu sparen. Im Modus Comfort wechseln die Instrumente in neutrales Weiß und der Antriebsstrang agiert wie ein Vorzeige-Durchschnittsbürger. Die Sport-Option schließlich führt zu einer roten Einfärbung und lässt die Drehzahl unverzüglich nach oben schnellen. Diese Einstellung eignet sich allenfalls für die muntere Ausfahrt des engagierten Chauffeurs, im normalen Alltag empfanden wir sie als überengagiert.

Der Spurassistent liegt oft falsch

Das gilt allerdings auch für den Spurhalteassistenten, der wie Notbremshelfer und Müdigkeitwächter serienmäßig mit von der Partie ist. Er arbeitet hyperaktiv und versucht stets, die exakte Mitte zwischen den Fahrbahnmarkierungen mit Lenkunterstützung einzuhalten. Er kann jedoch nicht immer klar unterscheiden, welche davon aktuell gültig sind. Was wegen seines beherzten Eingriffs am Volant extrem störend, teils sogar nicht ohne Risiko geschieht. Denn in Baustellen zeigt sich das System hochverwirrt, selbst in Fahrtrichtung verlaufende Teer-Reparaturen im Asphalt detektiert der Depp bisweilen als Markierung und lenkt überraschend und oft in die falsche Richtung. Immerhin, man kann den Rüpel mit drei Fingertipps auf dem zentralen Acht-Zoll-Monitor abschalten. Wird der Motor aber abgestellt und wieder gestartet, ist das überforderte System gleich wieder scharf und macht sich erneut unbeliebt. Tatsächlich aber ist dies einer der wenigen Makel, die sich der i20 leistet.

Gestartet wird der Dreizylinder mit einem Knopfdruck und läuft erstaunlich ruhig und leise. Die Start-Stopp-Automatik gewinnt durch das Mildhybrid-System an Komfort, der Starter-Generator mit seinen 16 PS (12 kW) Leistung unterstützt nicht nur beim Beschleunigen, sondern setzt die Maschine nach dem Ampel-Halt fast unhör- und spürbar wieder in Gang. Ein Meister der Beschleunigung ist der i20 DTC nicht, er muss es auch nicht sein. 11,4 Sekunden braucht er trotz der elektrischen Unterstützung für den Sprint von 0 auf 100 km/h, eine glatte Sekunde mehr als sein handgeschalteter Kollege. Tempo macht er bis 185 km/h, zeigt sich dann auch bei Höchstgeschwindigkeit spurtreu und leicht kontrollierbar. Das Geräuschniveau ist angenehm niedrig, die Federung stramm, aber mit guten Nehmerqualitäten gesegnet.

Vor große Herausforderungen stellt der Kleinwagen seine Fahrer nicht, gefällt vielmehr durch ausgeprägte Handlichkeit, nicht nur während der beschwingten Fahrt durchs kurvenreiche Hinterland. Auch in der Stadt kommt die wunderbare Agilität des koreanischen Türken behänder Beweglichkeit zugute. Wenn es zügig um die Kurven geht, spielt vor allem die präzise Lenkung ihre Qualitäten aus. Der i20 reagiert auf feinste Korrekturen, wenn sie notwendig werden. Die Antriebseinflüsse bleiben dabei nicht unbemerkt, lassen sich aber mühelos beherrschen. Dazu gesellt sich ein überaus guter Ausblick dank großer Scheiben und übersichtlicher Karosserie. Dass es eine Rückfahrkamera und auf Wunsch ebenso eine Querverkehrserkennung gibt, ist kein Fehler.

Beim Hybriden schrumpft der Kofferraum

Der Hybridantrieb ist ein Kompromiss, der in erster Linie den Treibstoffkonsum verringern soll. Das gelingt ihm nicht nur auf dem Papier, wo die die 48-Volt-Version einen halben Liter weniger Benzin auf 100 Kilometer verbraucht. Die Automatik steigert den Durst der Maschine dann wieder um 0,3 auf 4,7 Liter. Nach WLTP-Norm zumindest. In der Praxis waren wir im sehr gemischten Betrieb mit 5,7 Liter Treibstoff unterwegs, nur bei einer gefühlvollen Schleichfahrt waren es kurzzeitig 5,4 Liter. Dennoch ergibt die Hybridtechnik einen Sinn, auch wenn der Akku bei einer Kapazität von 0,48 kWh schnell voll und ebenso schnell wieder leer ist. Er hilft, Spitzen abzufedern und steigert das Fahrvergnügen.

Erfreulich, dass dank des keineswegs überdimensionierten Systems das Mehrgewicht im Vergleich zur konventionell angetriebenen Variante nur um schlanke 25 auf 1265 Kilogramm steigt. Einbußen gibt es nur beim Kofferraumvolumen. Das sinkt um 110 auf 262 Liter. Bei der Anhängelast gelten beim Hybriden keine Einschränkung, er darf ebenso wie der gewöhnliche i20 1110 Kilogramm ins Schlepp nehmen.

Der i20 ist ein überaus gelungener Kleinwagen und dürfte vor allem den deutschen Vertretern in dieser Klasse das Leben ein wenig schwerer machen. Rund 25.000 Euro kostet der von uns gefahrene, nahezu perfekt verarbeitete Sympathieträger, nicht eben wenig, aber für eine weitgehend lückenlose Ausstattung eben auch nicht zu viel: Ladeschale fürs Handy, Sitzheizung nicht nur vorne, sondern auch im Fond, Ein- und Auspark-Assistent, auch das Lenkrad lässt sich temperieren, viel mehr geht nicht. Hyundai demokratisiert (wie andere auch) den Luxus im Kleinwagen-Segment. Der i20 ist daher ein heißer Tipp, nicht nur an kalten Tagen. (ampnet/mk)

Daten Hyundai i20 1,0 GDI 48-V Hybrid DTC

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: 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,7 Liter

Effizienzklasse: B

CO₂-Emissionen: 128 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1265 kg / max. 455 kg

Anhängelast: 1110 kg

Kofferraumvolumen: 262–1075 Liter

Wendekreis: 10,4 m

Bereifung: 215/45 R 17

Wartungsintervall: 30.000 km

Garantie: 5 Jahre, keine Kilometer-Begrenzung

Preis: 21.700 Euro

Testwagenpreis: 26.260 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Hyundai i20 1.0 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
