



Sympathieträger

Der Hyundai i20 hat den Getz in Rente geschickt. Nicht nur optisch macht der Kleine eine gute Figur.

Wem der neue Hyundai i20 auf dem Flottenmarkt schöne Augen machen soll, davon hat der Importeur konkrete Vorstellungen. Der neue Sympathieträger aus Fernost möchte vor allem Pflege- und Kurierdienste, Behörden, Wach- und Schließgesellschaften sowie kleine und mittelständische Gewerbetreibende begeistern.

Dass das kein völlig aus der Luft gegriffenes Ziel ist, bewies der moderne, erfrischend gezeichnete Fünffürer anschaulich im Praxiseinsatz. Ferner kommt Hyundai auch kostenbewussten Fuhrparks entgegen und offeriert den Kleinen auch als Dreitürer, der stets 630 Euro weniger zu Buche schlägt.

Da der 3,94-Meter-Mann elf Zentimeter länger als der Vorgänger Getz vom Band rollt, fällt neben den guten Materialien als Erstes das üp-

pige Platzangebot auf. In Reihe eins und zwei sind die Passagiere gut untergebracht, selbst für groß gewachsene „Hinterbänker“ besteht nie die Gefahr von Platzangst. Ein Dank an den Radstand von 2,53 Metern. Geschmackssache: die für den einen oder anderen sicherlich recht straffen Polster.

Erfreulich auch mit Blick auf die große Kleinwagenkonkurrenz: Wer den Koreaner als praktischen „Lastenesel“ umfunktioniert, der bringt eine Menge Fracht unter. Klappt man die geteilt umlegbare Rücksitzbank- und -lehne (60:40) vor, wächst das Ladevolumen von 295 auf 1.060 Liter – im Maximum 83 Liter mehr als beim Getz. Da hat sogar der Branchenprimus, der neue VW Polo, das Nachsehen. Leider müssen i20-Fahrer mit einer kleinen Stufe leben.

Dafür macht der wendige Fronttriebler auf dem Asphalt eine Menge Spaß. Motorenmäßig stehen für den in drei

Ausstattungen erhältlichen i20 drei Benziner und ein Diesel (DPF Serie) zur Wahl. In Anbetracht der fokussierten Zielgruppe dürfte sich das Gros für die zwei kleineren Ottomotoren entscheiden. Uns stand der 1,4-Liter-Benziner zum Test zur Verfügung. Das Fazit? Das 101-PS-Aggregat, das man schon vom i30 kennt, zeigte keinerlei Schwächen.

Löblich: Der Fünfganghandschalter arbeitet sich präzise durch die Schaltgassen, die Bremsen packen ordentlich zu, die Federung ist langstreckentauglich abgestimmt. Darüber hinaus freut einen die leichtgängige Lenkung, gerade wenn man im engen Parkhaus von Etage zu Etage kurvt.

Für den 1.4 stehen als Normverbrauch 6,0 Liter Sprit im Datenblatt, was einem CO₂-Ausstoß von 142 Gramm je Kilometer entspricht. Im Testverbrauch schaffte der Kleine 6,9 Liter im Schnitt.

Die Wartungsintervalle für die Benziner: erstmalig nach 15.000 Kilometern, anschließend alle 20.000 Kilometer oder jährlich. Letzteres gilt vom Start weg für den 1.6 CRDi, der über ein manuelles Sechsganggetriebe verfügt.



Innere Werte: viel Platz fürs Gepäck (oben) und optional auch mit Automatik (unten)

In Serie kümmern sich u.a. sechs Airbags, aktive Kopfstützen vorne, ABS sowie ESP um die Sicherheit. Für Komfort sorgen schon in der Basis: höhenverstellbarer Fahrersitz, elektrisch unterstützte Servolenkung, Zentralverriegelung und MP3-fähiges CD-Radio. Die Klimaanlage kostet hier aber 1.000 Euro extra.

Unterm Strich ein selbstbewusster Auftritt des Hyundai i20, was allerdings auch den Preis anbelangt. PN

Hyundai i20*

Modell	1.2	1.4	1.6	1.6 CRDi
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.248	R4/1.396	R4/1.591	R4/1.582
Leistung (kW/PS/min)	57/78/6.000	74/101/5.500	93/126/6.300	85/116/4.000
Drehmoment (Nm/min)	119/4.000	137/4.200	157/4.200	260/1.900
L x B x H (mm)	3.940 x 1.710 x 1.490			
0–100 km/h (s)	12,9	11,6	9,5	10,7
Spitze (km/h)	165	180	190	190
Normverbr. (l/100 km)	5,2 S	6,0 S	6,1 S	4,4 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	124	142	144	117
Preis (netto/Euro)	ab 9.454	ab 12.000	ab 14.109	ab 14.487

* Preise für den Dreitürer, Fünffürer kostet stets 630 Euro mehr

