

Pressepräsentation Hyundai i10: Neue Größenordnung

Von Jens Riedel

Spätestens seit dem Kia Picanto wissen wir, dass auch so genannte Kleinstwagen optisch etwas her machen können. Beim 2008 vorgestellten i10 von Konzernschwester Hyundai bestimmt hingegen noch Zweckmäßigkeit die Form. Mit dem Nachfolger brechen aber auch hier neue Zeiten an. Die zweite Modellgeneration darf schnittiger auftreten, ohne dabei die wichtigste Tugend im A-Segment, die Raumausnutzung, zu vernachlässigen. Mehr noch: Der Hyundai i10 setzt in etlichen Disziplinen Bestmarken in der Klasse der Minis, zum Beispiel auch bei der Geräuschkämmung.

Wirkt der aktuelle i10 noch ein wenig pummelig und erfüllt optisch den gern zitierten â€œElefantenrollschuhâ€, greift der ab Mitte November erscheinende neue i10 die aktuelle und prämierte Designsprache von Hyundai auf, denn die Formgebung hat das Preis-Leistungsverhältnis als Hauptgrund für die Kaufentscheidung bei den Hyundai-Kunden abgelöst. Nicht ganz so scharf geschnitten wie der Picanto erfreut sich der i10 dennoch eines sehr dynamischen äußeren Auftritts mit großem Kühlergrill, hoher Schulterline, konkaven Türkonturen und einer optisch bis in die C-Säule herumgeführten Heckscheibe. Zudem beweist er, dass auch Türschutzleisten keineswegs einfach nur Türschutzleisten sein müssen, sondern auch Designfunktion übernehmen können. Sie haben beim i10 die Form des nach rückwärts gewandten Profils einer Flugzeugtragfläche. Warum dieses ebenso stilbildende wie sinnvolle Merkmal nur der Topausstattung vorbehalten ist, bleibt rätselhaft.

Die größte Überraschung folgt im Innenraum. Hier wartet der i10 als längstes Fahrzeug im Segment mit Klassenbestwerten etwa bei der Beinfreiheit auf. Dass der Kofferraum um gut 30 Liter auf nun 252 Liter gewachsen ist, hat er zwar vor allem seiner Tiefe und nicht seiner Länge zu verdanken, aber mit maximal 1046 Litern Fassungsvermögen bei Umklappen der geteilten Rücksitzbank übertrumpft der in Rüsselsheim entworfene Koreaner den elf Zentimeter kürzeren Klassenprimus aus Wolfsburg um gut zehn Prozent. Allerdings verbleibt nach dem Umlegen der Fondsitze auch beim Hyundai eine Stufe.

Doch weit mehr noch als die auch bei der ersten Modellgeneration bereits gute Raumausnutzung

besticht der Hyundai mit seiner Anmut. Die Marketingabteilung verspricht nicht zuviel, wenn sie von der Anmut der nächsthöheren Klasse spricht. Auch ein Mini kann das Ambiente eines Kleinwagens bieten. Das große Lederlenkrad (ab Ausstattung Trend) stünde dabei sogar noch einer Mittelklasselimousine gut zu Gesichte. Natürlich kann auch Hyundai angesichts des Kostendiktats in dem preisbewussten A-Segment nicht zaubern, aber das Hartplastik wirkt, wenn überhaupt, nur an der Türinnenseite etwas sehr kunststoffhaft. Der Mode der blanken Armaturenbrettblende folgt die Marke nicht, setzt aber gleichwohl auch hier auf Farbe. Wir geben dem freundlichen Orange den Vorzug vor einem dunklen Rot und einem doch etwas befremdlichen Blau.

Fahrer und Beifahrer finden in gut geformten Sitzen Platz (auf Wunsch auch in Teilleder und beheizt), während die Fondspassagiere nicht nur akzeptable Bein- und ausreichende Kopffreiheit vorfinden, sondern auch vollwertige Flaschenhalter in den Türen. Ohnehin setzt Hyundai beim i10 auf in dieser Klasse ungewohnten Komfort vom (je nach Ausstattung) beheizten Lenkrad über optionale Stoff/Leder-Sitze, Klimaautomatik und Berganfahrhilfe bis zur sprachgesteuerten Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Geschwindigkeitsregelanlage mit Speedlimiter. Standard sind in allen Modellen unter anderem sechs Airbags und ein ABS einmalig in dieser Klasse (wenn auch einfaches) Reifendruckkontrollsystem. Das Fach in der Mittelkonsole bietet gleich neben den Zusatzanschlüssen (außer Basis) auch einen eigens dafür vorgesehen Platz für externe Geräte.

Trotz aller Design- und Komfortansprüche bleibt der Hyundai i10 primär ein Stadtauto. So darf es auch hier ein Dreizylinder sein, der den Kleinstwagen mit 48,5 kW / 67 PS auf 155 km/h Höchstgeschwindigkeit bringt. Das 1,0-Liter-Triebwerk sticht in Sachen Geräuschkämmung die Konkurrenz aus. Das bauartbedingte Brummen ist ihm völlig fremd, und auch bei der Leistungsentfaltung ist es harmonischer als seine Klassenkameraden. Ab 2500 Umdrehungen in der Minute ist das Motörchen ausreichend munter. Das Drehmomentmaximum von 94 Newtonmetern (Nm) ist bei 3500 Touren erreicht. Wer in bergigen Regionen wohnt oder den i10 immer wieder auch einmal auf der Autobahn nutzen möchte, sollte aber auf den 1,2-Liter-Vierzylinder mit 64 kW / 87 PS und 121 Nm setzen. Für ihn rechnet Hyundai mit einem Verkaufsanteil von rund einem Viertel. Er packt bereits ab 1500 U/min spürbar zu und nimmt bei 3000 Umdrehungen noch einmal etwas Zusatzschwung auf. Der i10 1.2 benötigt für den Sprint bis 100 km/h über zweieinhalb Sekunden weniger und spart im Durchzugsbereich zwischen 80 km/h und 120 km/h fast volle fünf Sekunden. Dabei liegt der Normdurchschnittsverbrauch nur 0,2 Liter über dem des kleineren Motors.

Beiden Varianten ist eine angenehm leichtgängige und weiche fünf-Gang-Schaltung gemeinsam, deren Wege aber ruhig etwas kürzer hätten sein dürfen. Auch auf eine Sperre für den unter dem fünften Gang liegenden Rückwärtsgang verzichtet Hyundai. Alternativ

wird eine Vier-Stufen-Automatik offeriert. Der i10 ist mit seiner ausreichend straffen und ebenso komfortablen Federung klar auf europäische Bedürfnisse abgestimmt. Gleiches gilt für die leichtgängige, aber ausreichend direkte Lenkung. Den Toleranzbereich des ESP hat Hyundai recht weit gefasst. Es greift zudem erstaunlich sanft ein.

Ab Mitte November können sich Interessenten von den Qualitäten der i10 überzeugen, dessen Vorgänger mit über sieben Prozent Marktanteil in der Klasse Platz 5 der Verkaufsstatistik belegt hat. Los geht es bei 9950 Euro für die Basisversion inklusive Vorhangairbags. Die beiden mittleren Ausstattungslinien Classic und Trend, auf die drei Viertel aller Verkäufe entfallen dürften, starten bei 10 950 Euro bzw. 11 620 Euro. Das Topmodell Style ist ab 12 480 Euro erhältlich. Wer die vier optionalen Zusatzpakete dazu ordert, der landet bei Vollausstattung bei knapp über 15 000 Euro. Egal welches Modell es am Ende wird, auch die fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung haben alle i10 und sind nicht nur in der kleinsten Klasse einmalig.
(ampnet/jri)

Daten Hyundai i10 1.0

Länge x Breite x Höhe (m): 3,67 x 1,66 x 1,50

Motor: 3-Zylinder-Benziner, 998 ccm

Leistung: 48,5 kW / 67 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 95 Nm bei 3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 155 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 14,9 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 4,7 Liter

CO₂-Emissionen: 108 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 1008 kg / max. 412 kg

Kofferraumvolumen: 252 - 1046 Liter

Reifen: 175/65 R 14

Wendekreis: 9,56 m

Basispreis: 9950 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.



Hyundai i10.
