Quelle: Auto Bild | Datum: 26.11.2020 | Autor: Stefan Novitski, Mirko Menke | R: 2.437.000

TEST & TECHNIK

Hyundai i20
120 PS
20 558 Euro

FOTO: D. ITRICH

Hyundai erobert

Optisch selbstbewusst und technisch hochgerüstet trifft der ganz neue **Hyundai i20**

Quelle: Auto Bild | Datum: 26.11.2020 | Autor: Stefan Novitski, Mirko Menke | R: 2.437.000

Im ersten Vergleich des neuen Hyundai treten i20 und Polo mit kräftigen Dreizylindern an

die Polo-Klasse!

auf den **VW Polo.** Das Ergebnis ist beeindruckend – so fit war Hyundai noch nie

Quelle: Auto Bild | Datum: 26.11.2020 | Autor: Stefan Novitski, Mirko Menke | R: 2.437.000

TEST & TECHNIK

HYUNDAI i20

Großes und hoch platziertes Zentraldisplay, verständnisvolle Sprachsteuerung. Dank E-Kupplung automatisches Segeln. Hinten gute Beinfreiheit.

VW POLO

Das digitale Kombiinstrument kann auch die Navikarte anzeigen. Fahrmodi passen die Dämpfer an. Vordersitze mit manueller Lordose hat nur der Polo.

FOTO: AUTO BILD SYNDICATION

OH, LÀ, LÀ! Der taufrische i20 legt sich optisch schon mal mächtig ins Zeug. So viel vorweg: Der kleine Hyundai ist dabei kein Blender, denn hinter dem selbstbewussten Auftritt steckt allerhand neue Technik. Im Vergleich zum alten i20 streckt sich der Neue etwas in Länge und Breite. Weil er dabei noch um gute drei Zentimeter den Kopf einzieht, wirkt er bulliger als der VW Polo. Wichtigstes Maß für uns: Der Radstand ist noch mal um einen Zentimeter gewachsen, so übertrumpft er seinen Rivalen jetzt um über drei Zentimeter. Das merkt man auf der Rückbank, wo der i20 deutlich mehr Platz für die Beine bietet. Damit nicht genug, der Koreaner hat noch mehr Asse im Ärmel. Etwa serienmäßige LED-Scheinwerfer in der von uns getesteten Ausstattungslinie oder die Notruffunktion.

Da muss der Polo passen. Doch weil er mehr zuladen darf, nach hintenraus eine Spur übersichtlicher und vor allem sein Kofferraum deutlich größer ist (die 48-Volt-Technik im i20 raubt ihm Ladevolumen), gewinnt er das Karosserie-Kapitel am Ende doch.

BEI MULTIMEDIA IST DER POLO NICHT AUF AUGENHÖHE

Ab hinters Steuer – und da fällt sofort auf: Die Sitzposition im i20 wirkt viel angenehmer, weil tiefer. Die gemessene Sitzhöhe (55,5 zu 58 Zentimeter) bestätigt das Gefühl. Speziell größere Fahrer greifen im Polo zur Höhenverstellung und fragen sich, ob das wirklich schon die tiefste Position ist. Dafür verbaut VW beim Highline-Polo straffere und besser ausgeformte Sitze, vorn als auch hinten. Schnell wird klar: Hier duellieren sich zwei auf Augenhöhe.

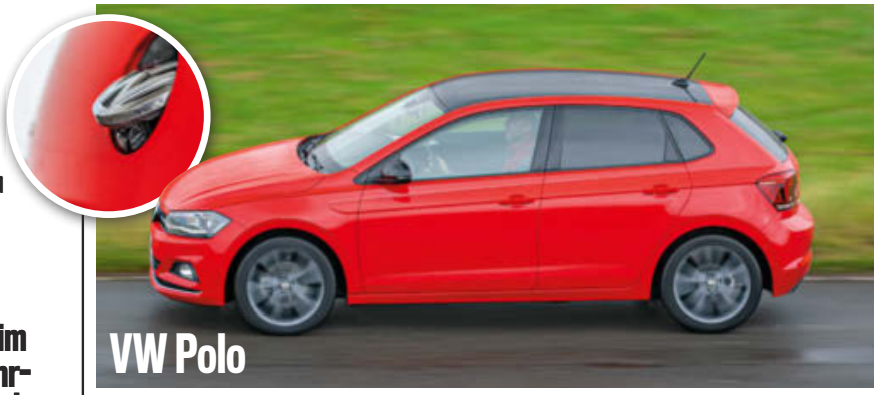
Nicht mehr ganz auf der Höhe ist der Polo allerdings beim Infotainment. Die Sprachbedienung des i20 überrascht förmlich mit ihrem komplexen Verständnis: „Sitzheizung Beifahrerseite Stufe zwei“. Den kleinen Bug im Testwagen, dass das Display die eingesprochene Einstellung korrekt bestätigt, tatsächlich aber auf der Fahrerseite Stufe 2 einstellt, hat Hyundai vermutlich schon behoben. Und auf so kryptische Ansagen wie „Navigationsanweisung

Quelle: Auto Bild | Datum: 26.11.2020 | Autor: Stefan Novitski, Mirko Menke | R: 2.437.000

unterbrechen“ muss man erst mal kommen. Ansonsten funktioniert das System aber sehr gut. Gilt auch für das fixe Navi mit Echtzeit-Verkehrsinfos und den grafisch übersichtlicheren Anzeigen – hier wird der technische Generationsunterschied zwischen Polo und i20 besonders deutlich.

DER EINZIGE SCHALTER, DER AUTOMATISCH SEGELN KANN

Jetzt wird es richtig spannend, denn wir kommen zum Fahren. Und da hat der i20 eine Besonderheit zu bieten, zumal er ein 48-Volt-Bordnetz mit einer elektronisch gesteuerten, aber manuell zu betätigenden Kupplung kombiniert. Die E-Technik mit Startergenerator ergibt so auch erst richtig Sinn, denn das System befähigt (im Eco-Modus) bei eingelegtem Gang zum Segeln. Wenn es der Akku im Kofferraum gerade hergibt, sogar mit komplett ausgeschaltetem Verbrenner. Klingt gewöhnungsbedürftig, ist es tatsächlich aber nicht. Die Sache >>



> Rückfahrkamera im Logo vor Regen und Schmutz geschützt

! Beim Fahrwerk hat der Polo mit Verstelldämpfern die Nase klar vorn

> Vorteil i20: Fernlicht- und Kreuzungs-Assi hat der Polo nicht

Quelle: Auto Bild | Datum: 26.11.2020 | Autor: Stefan Novitski, Mirko Menke | R: 2.437.000

TEST & TECHNIK

! 48-Volt-Technik und die elektronische Kupplung bringen dem i20 keinen Vorteil beim Verbrauch

i20 zwiespältig bei den Kosten
Die drei Jahre längere Garantie bringt dem i20 acht zusätzliche Punkte. Durch seine hohe Versicherungseinstufung verliert er wieder drei.

FAHRZEUGDATEN	HYUNDAI	VW
Motor Bauart/Zylinder	Dreizylinder, Turbo	Dreizylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen
Hubraum	998 cm³	999 cm³
kW (PS) bei U/min	88 (120)/6000	81 (110)/5000
Nm bei U/min	200/2000	200/2000
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h	195 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	215/45 R 17 Y	215/45 R 17 Y
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 3
Radgröße	7 x 17"	7 x 17"
Abgas CO_2	121 g/km	126 g/km
Verbrauch*	5,1 l	5,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	40 l/Super	40 l/Super
Partikelfilter	Serie	Serie
Kältemittel Klimaanlage	R1234yf	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	68 dB(A)	69 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1110/450 kg	1100/570 kg
Kofferraumvolumen	262-1075 l	351-1125 l
Länge/Breite/Höhe	4040/1775-2045**/1450 mm	4053/1751-1964**/1461 mm

* kombiniert nach WLTP-Norm; ** Breite mit Außenspiegeln

KOSTEN/GARANTIEN		
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Steuer pro Jahr	72 €	92 €
Typklassen HPF/VK/TK	15/21/19	12/17/19
Werkstattintervalle	15 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	200/350 €	180/350 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	5 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	5 Jahre	unbegrenzt

MESSWERTE		AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen	
Beschleunigung	0-50 km/h	3,1 s	3,4 s
	0-100 km/h	10,1 s	9,6 s
	0-130 km/h	16,7 s	15,8 s
	0-160 km/h	29,4 s	27,6 s
Elastizität	60-100 km/h	8,5/11,4 s (4./5. Gang)	8,1/11,7 s (4./5. Gang)
	80-120 km/h	12,0/16,6 s (5./6. Gang)	11,8/16,7 s (5./6. Gang)
Leergewicht/Zuladung		1195/425 kg	1170/460 kg
Gewichtsverteilung v./h.		62/38 %	62/38 %
Wendekreis links/rechts		11,1/11,1 m	10,7/10,8 m
Sitzhöhe		555 mm	580 mm
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	33,5 m	33,3 m
	aus 100 km/h warm	33,6 m	33,2 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	59 dB(A)	59 dB(A)
	bei 100 km/h	66 dB(A)	66 dB(A)
	bei 130 km/h	70 dB(A)	69 dB(A)
Testverbrauch Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD		**6,4 l**	**6,3 l**
Werksangabe		5,1 l	5,3 l
Abweichung		**+25 %**	**+19 %**
CO_2 (Testverbrauch)		151 g/km	148 g/km
Reichweite (Testverbrauch)		620 km	630 km

PREISE/AUSSTATTUNG	Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V-Hybrid	VW Polo 1.0 TSI OPF
Modell	20 558 €	19 774 €
Grundpreis	Prime (1950 €)	Highline (804 €)
Testwagenausstattung	1462 €	1482 €
Automatikgetriebe	N	429 €*
Dämpferverstellung	S	960 €
LED-Scheinwerfer	731 €*/S	S/S
Einparksensoren vorn/hinten	S	273 €
Rückfahrkamera	S	S
Digitalradio DAB+	1443 €*	970 €
Navigationssystem	S	366 €
Klimaautomatik	S	S
Sitzheizung vorn	S	249 €
Geschwindigkeitsregelung	546 €	483 €
Metalliclackierung	23 951 €**	23 249 €***
Testwagenpreis (wird gewertet)		

S = Serie; N = nicht lieferbar; * Paketpreis; ** inklusive Navigations-Paket 1443 €; *** inklusive Navigation Discover Media 970 €, Digitales Cockpit Pro 390 €, Sprachbedienung 219 €, Sport Select-Fahrwerk 429 € und 17-Zoll-Bereifung 663 €

WERTUNGEN

	Punkte max.	HYUNDAI	VW
KAROSSERIE			
Platzangebot vorn	15	14	14
Platzangebot hinten	15	15	14
Raumgefühl	5	4	4
Kofferraum	15	9	11
Variabilität	10	5	5
Zuladung	10	7	8
Anhängelast	5	4	4
Übersichtlichkeit	10	7	8
Qualitätseindruck	20	15	16
Funktionalität	10	8	9
Sicherheitsausstattung	10	5	3
Karosseriewertung	125	93	96
KOMFORT			
Einstieg	10	8	8
Sitzposition	10	9	8
Sitze vorn	15	11	12
Sitze hinten	10	7	8
Bedienbarkeit	10	8	8
Federung	30	23	25
Innengeräusch (Messwert)	10	6	6
Geräuscheindruck	10	7	7
Komfortausstattung	15	13	10
Klimatisierung	10	5	3
Assistenzsysteme	20	12	10
Komfortwertung	150	109	105
ANTRIEB			
Beschleunigung	15	10	11
Elastizität	15	7	8
Höchstgeschwindigkeit	5	4	4
Laufkultur	15	10	11
Ansprechen/Dosierbarkeit	10	6	7
Getriebe	15	12	13
Aufladen/Tanken	10	10	10
Verbrauch/Energiekosten	30	18	18
Reichweite	10	6	6
Antriebswertung	125	83	88
FAHRDYNAMIK			
Fahrsicherheit	20	18	18
Geradeauslauf	5	5	5
Agilität/Fahrspaß	20	17	18
Lenkung	20	16	17
Traktion	5	4	4
Wendekreis	10	5	6
Bremsen	20	17	19
Fahrdynamikwertung	100	82	87
UMWELT			
Außenabmessungen	15	9	9
Leergewicht	15	11	11
Test CO_2-Ausstoß	20	12	12
Effizienzklasse	5	5	4
Außengeräusch	5	3	3
Umwelttechnik	40	20	13
Umweltwertung	100	60	52
Eigenschaftswertung	600	427	428
Platzierung Eigenschaftswertung		**2.**	**1.**
CONNECTED CAR			
Telefon	10	8	8
Navigation	25	12	10
Onlinefunktionen/Apps	20	13	11
Audio	10	10	10
Sprachsteuerung	10	8	6
Connected-Car-Wertung	75	51	45
Platzierung Connected Car		**1.**	**2.**
KOSTEN			
Preis	70	37	38
Wiederverkauf*	10	6	3
Steuer/Versicherung	15	10	13
Wartung	15	2	6
Garantien	15	12	4
Kostenwertung	125	67	64
Gesamtwertung	800	**545**	**537**
Platzierung		**1.**	**2.**
Preis in Euro		23 951	23 249
Preis pro Wertungspunkt in Euro		43,95	43,29
Preis-Leistungs-Sieger		**2.**	**1.**

* ermittelt von SCHWACKE Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

Quelle: Auto Bild | Datum: 26.11.2020 | Autor: Stefan Novitski, Mirko Menke | R: 2.437.000

Design und zwei Zentimeter mehr Breite lassen den i20 bulliger wirken

>> funktioniert richtig gut, und auf Straßen mit Gefälle freut sich der i20-Fahrer über reichlich Auszeit des Dreizylinders. Schaltet sich der Motor von allein wieder zu, passiert das sanft. Erweckt der Fahrer den Dreizylinder per Gaspedal zum Leben, dreht der Motor kurz im Leerlauf hoch und kuppelt dann gekonnt ein. Allerdings: Einen glasklaren Schleifpunkt wie im Polo besitzt die elektronische i20-Kupplung nicht. Dazu ist es zuweilen störend, nicht immer zu wissen, was der Antrieb nun bei Gaswegnahme vorhat: auskuppeln? Oder doch rekuperieren, um den Akku zu laden? Einen Verbrauchsvorteil brachte das komplexe System ebenfalls nicht, der Hyundai genehmigte sich auf der AUTO BILD-Testrunde 6,4 Liter, der Polo mit 6,3 Litern sogar weniger.

Der Polo-Antrieb ist in Summe nicht nur gut, sondern besser. Seine Schaltung mit kürzeren Wegen und stimmigeren Anschlüssen gefällt uns mehr, trotz Minderleistung ist er flotter. Und weil der Polo auch souveräner federt, agiler einlenkt und seine Lenkung mitteilsamer ist, gewinnt er ganz knapp, aber verdient die Eigenschaftswertung. Dank seiner innovativeren Technik, der cleveren Konnektivität und der umfangreicheren Assistenten ist der i20 aber das modernere Auto – und sackt damit am Ende ebenso verdient den Gesamtsieg ein. Sollten wir die Polo-Klasse jetzt in i20-Klasse umbenennen? ⛔

PLATZIERUNG

Punkte maximal 800

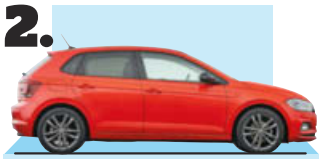
AUTO BILD VERGLEICHSTEST 1. PLATZ

1.

545 Punkte

Hyundai i20 Das modernere Infotainment, schlauere Assistenten und die lange Garantie bescheren dem neuen i20 den Gesamtsieg.

2.



537 Punkte

VW Polo Der „alte" Polo gewinnt knapp die Eigenschaftswertung. Fährt sich immer noch überragend gut, verliert bei Navi und Kosten.

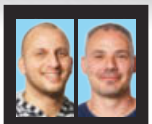
▲ Vor allem bei aufrechter Rückbank ist der Polo-Kofferraum geräumiger

▲ Der 48-Volt-Akku unterm Ladeboden (nicht im Bild) kostet 89 Liter Stauraum

▲ Der kultivierte Dreizylinder arbeitet (wie der des i20) ohne Ausgleichswelle

▲ Der T-GDI klingt kerniger. Unter dem Ölstab der 48-Volt-Startergenerator

FOTOS: S. HABERLAND (2), O. ITRICH



FAZIT

STEFAN NOVITSKI
MIRKO MENKE

Starker Auftritt vom neuen i20 und beachtlich, was Hyundai für einen technischen Aufwand in der Kleinwagenklasse betreibt. Allerdings ist der Koreaner damit alles andere als unschlagbar günstig. Dazu lässt sich der ältere Polo beim Fahren vom i20 nicht in die Schranken weisen.