

Auto Vergleichstest Chevrolet Spark, Hyundai i10, Toyota Aygo Neue Kleinwagen für 10.000 Euro im Vergleich

Chevrolet Spark 1.0 | Hyundai i10 1.1 | Toyota Aygo 1.0 VVT-i

Aus AUTO ZEITUNG 10/2010



Der neue Chevrolet Spark, Hyundai i10 und Toyota Aygo im Vergleichstest

Mit dem modisch gestylten Spark hat Chevrolet einen modernen Kleinwagen im Programm, den es auch mit einem 1,0-Liter-Einstiegsmotor gibt. Im gleichen Fahrwasser sind auch der Toyota Aygo und Hyundai i10 unterwegs

Erinnern sich die Autohersteller an das Jahr 2009, wird ihnen ganz warm ums Herz. Dank Abwrackbonus standen die Deutschen Schlange vor den Autohäusern, um das Geldgeschenk der Bundesregierung schnell in einen Neuwagen zu investieren. Vor allem günstige Kleinwagen gingen weg wie warme Semmeln. Ein paar Monate nachdem der letzte Prämienchein ausgestellt wurde, hat sich der Markt zwar wieder beruhigt, trotzdem spielen Kleinwagen in den Verkaufsstatistiken immer noch eine wichtige Rolle.

Genau jetzt bringt Chevrolet den neuen Spark auch mit einem kleinen, 68 PS starken 1,0-Liter-Einstiegsbenziner auf den Markt. Im Vergleichstest trifft der in Korea gefertigte US-Amerikaner auf Hyundai i10 (1,1 Liter Hubraum, 67 PS) und Toyota Aygo (1,0 Liter Hubraum, 68 PS) – zwei Verkaufsschlager der Abwrackprämie.

Karosserie

Sicherheitsexperten sind Kleinwagen dieser Kategorie meist nicht. Trotzdem fallen Chevrolet Spark und Toyota Aygo mit serienmäßigen Front-, Seiten- und Kopfairbags auf. Einzig die im Japaner nicht ab Werk angebrachte Kindersitzbefestigung Isofix (ab Ausstattung Aygo City, 10 975 Euro) trennt den Toyota vom Herausforderer in puncto Sicherheit. Für den elektronischen Helfer ESP verlangt Chevrolet 300 Euro, Toyota 445 Euro extra. Das im Ernstfall wichtige Stabilitätsprogramm liefert Hyundai für den i10 im Paket (810 Euro) mit Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer.

Eine lohnende Investition in allen drei Autos. Mit Kopfairbags kann der Hyundai jedoch nicht dienen, was ihn wichtige Punkte kostet. Dafür bietet der i10 im Vergleich die besten Platzverhältnisse. Vorn stoßen Großgewachsene zwar leicht mit dem Knie an die breite Mittelkonsole, und hinten hält man zu dritt nur kurze Strecken aus.

Doch die Türöffnung zum Fond ist am größten, was den Einstieg deutlich erleichtert. Weitere Zähler holt der Hyundai i10 mit dem größten Kofferraumvolumen (225 bis 910 Liter) und seinem ebenen Ladeboden bei umgeklappter Rücksitzlehne. Zudem sind die Auswahl der Materialien und die Verarbeitung im i10 einen Hauch besser als im Spark

Fahrkomfort

Die Sitze im Hyundai bieten Fahrer und Beifahrer kaum Seitenhalt, die Rückbank ist gar nicht konturiert. Trotzdem sitzt man vorn recht bequem, weil die Bestuhlung angenehm breit ist. Die Spark-Polster sind etwas weicher und die vorderen Sitze im Rückenbereich besser ausgeformt – das macht sich auf längeren Strecken bemerkbar. Die Aygo-Sitze wiederum sind etwas zu hart geraten und kaum konturiert. Außerdem lassen sich die Kopfstützen nicht einstellen. Auf den zwei Fondplätzen sitzt man ebenfalls nicht bequem, aber für kurze Touren reicht die flache und profillose Rückbank aus.

Ablagen hat der Toyota Aygo zwar genügend. Doch mit den kleinen Fächern in den Türen und dem nicht verschließbaren Handschuhfach kann er nicht so recht überzeugen. Hier trumpft der Hyundai abermals auf. Der i10 offeriert vorn und hinten viele Fächer für Kleinigkeiten, eine große Flasche kann man aber nur in den Vordertüren des Spark sicher und immer griffbereit verstauen.

Der Federungskomfort ist nicht die Domäne des kleinen Chevy. Gibt er sich auf der Autobahn und sauber asphaltierten Straßen noch relativ souverän, kommt er bei der Fahrt durch tiefe Kuhlen an seine Grenzen. Das spüren besonders die Passagiere auf der Rückbank, die über der Hinterachse sitzen und harte Stöße direkt abbekommen.

Über Querfugen und Kopfsteinpflaster rollt der Spark zwar etwas poltrig, seine Federn sprechen aber etwas sensibler an als die des Aygo. Der straff abgestimmte Toyota hat eine steife Karosserie und bietet gute Fahrwerksreserven – sowohl leer als auch voll beladen. Auf der Rückbank reist man im i10 am bequemsten, weil seine Zugstufe harmonisch abgestimmt ist und er damit im Vergleich am sanftesten ausfedert. Auf ebener Fahrbahn liegt er ruhig, auf kleinen Asphaltflicken und Kopfsteinpflaster sprechen seine Federn gut an.

Allerdings schlagen die Vorderräder beim Durchfahren von Schlaglöchern oben an das Radhaus – obwohl Federn und Dämpfer noch nicht an ihre Grenzen stoßen.

Motor und Getriebe

Auch wenn alle drei Testwagen auf dem Papier gleich stark sind und ähnlich große Hubräume haben, so zeigen sie doch völlig unterschiedliche Fahrleistungen. Der Aygo sprintet mit seinem durchzugsstarken Dreizylinder in 12,1 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Spark und i10 sind hier rund 2,5 Sekunden langsamer.

Noch deutlichere Unterschiede zeigen sich bei der Elastizitätsmessung. Beim Zwischenspur von 60 bis 100 km/h und von Tempo 80 bis 120 sind Toyota und Hyundai fast gleich schnell. Weil der kleine Chevy mit dem 1,0-Liter-Aggregat eine ähnlich lange Getriebeübersetzung hat wie die Version mit dem 1,2-Liter-Motor (81 PS), ist er sehr träge und kommt beim Zwischenspur kaum vom Fleck. Der Vierzylinder – der einzige im Test mit Euro-5-Einstufung – wirkt schlapp und zeigt auch bei hohen Drehzahlen kein Temperament.

Dafür kann der Spark, wie auch der i10, mit seiner Laufkultur überzeugen. Der Toyota Aygo fällt in diesem Punkt zurück. Sein Motor ist – typisch für einen Dreizylinder – brummig und bringt den kleinen Fünftürer zum Vibrieren.

Die Verbräuche der drei Zwerge liegen bei sechs Litern auf der AUTO ZEITUNG-Normrunde, der Hyundai schluckt sogar 0,1 Liter weniger als seine Rivalen. Das wirkt sich jedoch kaum auf die Reichweite aus. Mit ihren lediglich 35 Liter großen Tanks können alle drei knapp 600 Kilometer ohne Stopp fahren.

Fahrdynamik

Geht es darum, wer als erster bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht, hat der Spark mit kalter Bremse die Nase vorn. 38,6 Meter genügen ihm bis zum Stillstand. Mit warmer Bremse benötigt er nur gut einen halben Meter mehr. Beim i10 verhält es sich genau andersherum: Sind die Stopper kalt, braucht er mehr Weg als mit warmer Bremse.

Der Aygo fällt etwas aus dem Rahmen und kann sich – sowohl kalt als auch warm – nicht unter die 40-Meter-Marke retten. Dafür punktet er dank seines antrittsstarke Motors auf der Handlingstrecke: Auf den Geraden zieht er der Konkurrenz einfach davon. Weil Fahrwerk und Lenkung weniger Präzision vermitteln als die Pendanten von i10 und Spark, verliert er in Kurven deutlich an Boden.

Im Slalom zeigt sich, dass der Hyundai die beste Kombination aus Lenkung und Fahrwerk bietet. Um die im Abstand von 18 Metern aufgereihten Pylonen wedelt er deutlich schneller und sicherer als der Aygo. Auch der Spark – im Handling durch seinen müden Motor abgeschlagen – ist im Slalom deutlich munter unterwegs und gibt erfreulich viel Rückmeldung über Lenkung und Fahrwerk. Die Wendekreise der Winzlinge liegen zwischen 10,1 (i10) und 10,6 Metern (Spark) und machen sie zu idealen Begleitern im engen Großstadtverkehr.

Umwelt & Kosten

8990 Euro verlangt Chevrolet für den Spark 1.0, das sind rund 1000 Euro weniger als Toyota für den Aygo (auch als Dreitürer ab 9575 Euro) und Hyundai für den i10 fordert. In Punkten ausgedrückt bedeutet das: 30 Zähler mehr für den Spark, die ihn für die Konkurrenten beinahe uneinholbar machen. Wobei allerdings zu beachten ist, dass Chevrolet zum Beispiel Klimaanlage, CD-Radio oder elektrische Fensterheber nur für höhere Ausstattungsvarianten bereit hält – es sind insgesamt fünf verschiedene im Programm von 8990 bis 12 690 Euro.

Den i10 gibt es mit dem kleinen 1,1-Liter-Motor seit März 2010 nur noch in der günstigen Classic-Ausstattung, bei der lediglich das CD-Radio, Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie die Isofix-Kindersitzbefestigung inklusive sind. Alles andere muss der Kunde extra ordern. Elektrische Fensterheber und eine Zentralverriegelung per Fernbedienung werden für die kleinste Motorisierung erst gar nicht angeboten.

In puncto Wertverlust, Werkstattkosten, Versicherung und Steuer liegen alle drei Testwagen beinahe auf einem Niveau. Auch die Kraftstoffkosten und die Garantiebedingungen ähneln sich sehr, sodass sich bei diesen Kriterien keiner der drei Stadtlöcher deutlich absetzen kann.

Fazit - Paul Englert

Die ersten beiden Plätze in diesem Vergleichstest gehen an Südkorea. Nur knapp kann sich der Hyundai i10 gegen den neuen Chevrolet Spark durchsetzen. Der i10 gewinnt drei von fünf Kapiteln und muss sich lediglich bei den Kosten deutlich hinter dem Basis-Spark einreihen.

Besonders mit seinem großen Ladevolumen und der hohen Zuladung/Anhängelast sammelt der Hyundai Punkte, der Chevrolet überzeugt mit niedrigem Grundpreis und guter Fahrsicherheit. Wäre sein Motor nicht so schlapp, würde das Kapitel Fahrdynamik noch eindeutiger an ihn gehen. Der in die Jahre gekommene Toyota Aygo erfreut mit durchzugsstarkem Motor, lässt aber sonst kaum aufhorchen.

Vergleichstest Platzierung



Hyundai i10 1.1

PS/KW 67/49

0-100 km/h in 14.40s,

Vorderrad, 5 Gang Automatik

151 km/h Spitze

Preis € 9.990,-



Chevrolet Spark 1.0

PS/KW 68/50

0-100 km/h in 14.60s,

Vorderrad, 5 Gang manuell

154 km/h Spitze

Preis € 8.990,-



Toyota Aygo 1.0 VVT-i

PS/KW 68/50

0-100 km/h in 12.10s,

Vorderrad, 5 Gang manuell

157 km/h Spitze

Preis € 9.975,-

Gesamtbewertung

KAROSSERIE	Max. Punkte	Hyundai i10 1.1	Chevrolet Spark 1.0	Toyota Aygo 1.0 VVT-i
Raumangebot vorn	100	48	48	50
Raumangebot hinten	100	38	38	30
Übersichtlichkeit	70	48	46	39
Bedienung/ Funktion	100	75	70	70
Kofferraumvolumen	100	11	2	0
Variabilität	100	35	35	20
Zuladung/ Anhängelast	80	22	17	12
Sicherheit	150	27	41	39
Qualität/ Verarbeitung	200	114	110	103
KAPITELBEWERTUNG	1000	418	407	363

FAHRKOMFORT	Max. Punkte	Hyundai i10 1.1	Chevrolet Spark 1.0	Toyota Aygo 1.0 VVT-i
Sitzkomfort vorn	150	73	78	70
Sitzkomfort hinten	100	50	45	40
Ergonomie	150	110	105	75
Innengeräusche	50	19	19	16
Geräuscheindruck	100	50	53	39
Klimatisierung	50	15	15	12
Federung leer	200	82	78	85
Federung beladen	200	85	75	80
KAPITELBEWERTUNG	1000	484	468	417

MOTOR UND GETRIEBE	Max. Punkte	Hyundai i10 1.1	Chevrolet Spark 1.0	Toyota Aygo 1.0 VVT-i
Beschleunigung	150	69	67	86
Elastizität	100	50	31	49
Höchstgeschwindigkeit	150	16	19	21
Getriebeabstufung	100	75	69	71
Kraftentfaltung	50	25	21	21
Laufkultur	100	52	55	40
Verbrauch	325	270	268	268
Reichweite	25	10	10	10
KAPITELBEWERTUNG	1000	567	540	566

FAHRDYNAMIK	Max. Punkte	Hyundai i10 1.1	Chevrolet Spark 1.0	Toyota Aygo 1.0 VVT-i
Handling	150	38	32	40
Slalom	100	51	49	46
Lenkung	100	45	48	40
Geradeauslauf	50	32	35	30
Bremsdosierung	25	20	22	18
Bremsweg kalt	150	58	65	51
Bremsweg warm	150	65	59	43
Traktion	100	38	40	36
Fahrsicherheit	150	100	102	95
Wendekreis	25	20	18	21
KAPITELBEWERTUNG	1000	467	470	420

UMWELT & KOSTEN	Max. Punkte	Hyundai i10 1.1	Chevrolet Spark 1.0	Toyota Aygo 1.0 VVT-i
Emissionswerte	100	89	87	89
Grundpreis	650	421	451	422
AZ-Normausstattung	25	0	0	3
Wertverlust	50	42	45	43
Werkstattkosten	20	14	15	16
Versicherung	40	35	35	35
Steuer	10	10	10	10
Kraftstoff	55	43	44	44
Garantie	50	24	22	25
KAPITELBEWERTUNG	1000	678	709	687

SUMME	5000	2614	2594	2453
--------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Platzierung

1

2

3