

Auto-Kaufberatung.at

Auto-News auf einen Blick ... mit einem Klick

**Probefahrt:** Hyundai i10 1.0 Comfort – **Analyse:** Neuer Marktanspruch?

## Karten neu gemischt: Dieser Zehner ist ein Ass

Hyundai dreht fleißig an der Image-Schraube. Jetzt auch dort, wo es einer Quadratur des Kreises gleicht, die Marke höher zu positionieren: im Kleinwagen-Segment. Doch mit dem neuen i10 wurde – auch wenn man's ihm auf Anhieb nicht ansieht – ein Modellwechsel übersprungen. Er ist weitaus komfortabler als zuvor und fühlt sich deutlich erwachsener an. Wir haben Hyundais neuesten Hoffnungsträger gefahren und analysiert.



Hyundai wächst. Noch immer. Bis Ende September 2013 konnte die koreanische Marke gegenüber demselben Zeitraum des Vorjahrs ihren **weltweiten Absatz** um **7,5% steigern**. Und in **Europa**, wo der Gesamtmarkt um 3,9% rückläufig ist, „ist es heuer gelungen, den **Marktanteil** auf genau geplante **3,5 Prozent** auszubauen“, so Hyundai Österreich-Boss **Hansjörg Mayr** anlässlich der Modell-Präsentation. In der **Alpenrepublik** gehört Hyundai eindeutig zu den Gewinnern: Während der gesamte PKW-Neuwagen-Markt inklusive Oktober dieses Jahr um 6,24% hinter dem Vorjahr liegt, sind die heimischen Hyundai-Zulassungen um **7,37% gestiegen**.

Natürlich wird auch auf Hyundais starken **Bezug zu Europa** verwiesen. Mayr: „Schon heute stammen **88 Prozent** der in Österreich verkauften Hyundai-Modelle aus **europäischer Produktion**. Und dieser Anteil wird sich noch **erhöhen**.“ Denn, und damit sind wir beim kleinen **Hyundai i10**: Dessen Produktion wurde mit der Umstellung aufs neue Modell von Indien in die **Türkei** nach **Izmit** verlagert, wo auch der nächstgrößere **i20** vom Band läuft.

Doch nicht nur die Fertigung erfolgt in „Europa“ (dass sich Izmit auf der **asiatischen** Seite Istanbuls befindet, kann man als Schönheitsfehler werten), **erstmalig** wurde die **Einstiegs-Baureihe** von Hyundai auch auf dem alten Kontinent **designt und entwickelt**. Und zwar definitiv in Europa – im **Rüsselsheimer R&D-Center**. Zwischenzeitlich sind es bereits **95%** aller in Europa verkauften Hyundai-Modelle, die von den Designern in Rüsselsheim auf den europäischen Käufer-Geschmack zugeschnitten worden sind. Immerhin, so verrät Österreichs Presse-Sprecherin **Valeska Haaf**, „erachten **30 Prozent** aller Hyundai-Kunden in Europa das **Design** als wichtigsten **Kaufgrund**“. Ein Kaufverhalten, das **nicht ganz unbekannt** ist.

Dass der neue, nach wie vor ausschließlich **fünftürig** angebotene i10 optisch mehr hermacht als sein Vorgänger, verdankt er freilich nicht nur dem frischen G'schau mit markentypischem „Hexagonal-Grill“ und einer modischen Linienführung – auch seine Proportionen sind gefälliger geworden. Schließlich hat er gegenüber dem eher pummeligen Vormodell um **80 mm** in der **Länge** (Radstand +5 mm) und um beachtliche **65 mm** in der **Breite zugelegt**, ist aber um **40 mm flacher** geworden. Woraus dem Newcomer allerdings kein Nachteil bei der Kopffreiheit entstanden ist, die für einen Kleinwagen absolut passabel geriet.

Ebenso erfreulich für Fahrer wie Beifahrer sind die Zuwächse bei der Schulterbreite (**+16 mm**) und im Fußraum (**+40 mm**), wobei sich die vorderen **Sitze** auch weiter nach hinten verschieben lassen als im „alten“ i10. So sitzen selbst 1,95-m-Lackeln, die aber schon im **höheren Vormodell** recht gut aufgehoben waren, vorne durchaus kommod. Was natürlich auf Kosten der Fond-Insassen geht, deren Beinfreiheit dann ziemlich eingeschränkt ist.

Umso mehr überzeugt der kleine Hyundai mit seinem üppigen **Kofferraum**, wie auch ein **Klassen-Vergleich** der **Abmessungen** anschaulich darstellt. Jedenfalls, so versichert der Hersteller, sei das Grund-Volumen von **252**

**Litern** das **größte** der Kleinsten. Womit man jenes des VW up! um exakt einen Liter übertroffen hat. Purer Zufall? Wohl kaum. Aber wir wollen nicht lästern. Auch die zuvor erwähnte „modische Linienführung“ war keineswegs abfällig gemeint. Zumal die Aerodynamik mit einem **c<sub>w</sub>-Wert von 0,31** laut Hyundai ebenfalls in dieser Klasse **Maßstäbe** setzt.

Damit bietet der **gut tausend Kilo** schwere Euro-Koreaner auf Überland-Fahrten ideale Voraussetzungen für günstigen Verbrauch und geringe Windgeräusche. Wobei uns während der ersten Kilometer im neuen i10 am meisten dessen **Geräuscharm** fasziniert hat. Und das im Dreizylinder-Modell! Ein Feeling wie in einem teutonischen Premium-Kleinwagen. Hyundai erklärt diesen **enormen Fortschritt** unter anderem durch hydraulische Motorlager, die deutlich größer als beim Vorgänger ausfielen, sowie durch eine dreischichtige, großflächig mit Dämm-Material belegte Spritzwand.

#### Mehr Federungskomfort durch aufrechte statt durch schräge Typen



Bemerkenswert sei auch die um **27% erhöhte Karosserie-Steifigkeit** des i10, betont Service-Manager **Thomas Steininger**, der deshalb mit einem guten Abschneiden beim Euro NCAP-Crashtest rechnet. Die gravierendste Änderung dürfte aber am **Fahrwerk** erfolgt sein: „Beim Vormodell waren die **Stoßdämpfer** der Hinterachse relativ **schräg** angeordnet“, so Steininger, „wodurch jeder nur einen kleinen Weg machte, auch wenn das Rad einen großen hinter sich bringen musste. Jetzt hat man die Dämpfer hinter die Achse gesetzt, wo sie kerzengerade **aufrecht** stehen und somit feiner abgestimmt werden konnten.“ Das Ergebnis davon schildern wir in unseren **Fahreindrücken**, die zum Schluss kommen werden.

Motorisch stehen beim jüngsten i10 zwei Euro-5-**Benziner** zur Wahl: Der neue, bereits kurz erwähnte Einliter-**Dreizylinder** leistet **66 PS**, der überarbeitete 1,25-Liter-**Vierzylinder** lebendigere **87 PS**, die man sich gönnen sollte, sofern man nicht lediglich in der Stadt unterwegs ist. Beide Aggregate besitzen eine wartungsfreie **Steuerkette** und werden mit einem vorzüglichen **Fünfgang-Getriebe** kombiniert, das beim Vierzylinder durch einen optionalen Viergang-Selbstschalter ersetzt werden kann – einer klassischen **Wandler-Automatik**, die auf Komfort getrimmt sein soll, wie so vieles beim neuen i10.

Für Steininger ist es keine Frage, dass Hyundai mit diesem Angebot gerade bei **Senioren** richtig liegt: „Ruppige Halb-Automaten, wie man sie in dieser Fahrzeug-Klasse oft findet, erscheinen mir für ältere Leute, die eher geschmeidige Gangwechsel bevorzugen, nicht wirklich geeignet.“ Verbrauchs-Wunder sollte man vom **Automatik-i10** aber keine erwarten, zumal er schon im Norm-Mix **1,3 Liter mehr** Superbenzin verlangt als die Version mit manueller Schaltung (siehe [technische Daten](#)).

Nebenbei bemerkt: Zu den i10-Optionen gehört auch ein **Tempomat**, der allerdings nicht fürs Automatik-Modell verfügbar ist. Was nach Meinung von Hansjörg Mayr für die betreffenden Käufer jedoch verschmerzbar sein sollte: „Die Automatik gewinnt in diesem Fahrzeug-Segment zwar wieder an Bedeutung. Da ein i10 mit Automatik aber hauptsächlich im urbanen Bereich eingesetzt wird, dürfte auch der Bedarf nach einem Tempomaten nicht so im Vordergrund stehen.“

Wer nach wie vor im Vordergrund stehen dürfte, ist aber die **Generation 50plus** – trotz neuer **Zielgruppen-Definition** für den i10, mit der Hyundai vermehrt junge Menschen als Kunden gewinnen will. Die älteren, potenziellen i10-Käufer werden in der Marketing-Sprache den so genannten „**Empty Nesters**“ zugeordnet. Darunter verstehen die Hyundai-Strategen jene Kunden, die älter als 55 Jahre sind, über ein mittleres Einkommen verfügen und bei denen sich keine Kinder (mehr) im Haushalt befinden, dafür aber ein oder mehrere Fahrzeuge.

Wovon sich mit Sicherheit jeder – unabhängig vom Alter – angesprochen fühlt, ist der Umstand, dass Hyundai **erstmalig** auch im **Kleinstwagen**-Segment eine **Fünfjahres-Garantie** gewährt. Damit gilt diese nun endlich für alle PKW-Modelle von Hyundai, inklusive i10. Nicht gelten lässt Valeska Haaf aber unseren Einwand, wonach Kia für sein Einstiegs-Modell Picanto schon lange die „berühmte“ Siebenjahres-Garantie bietet: „Bei Hyundai gibt es keine Kilometer-Begrenzung, bei Kia schon“ (*auf 150.000 km, Anm. d. Red.*).

### **Fünf Jahre Garantie und eine neue Finanzierungs-Strategie für den i10**

Mit der verlängerten Garantie für den deutlich verbesserten i10 geht Hyundais legitimer Versuch einher, diesen auf dem Markt adäquat – und damit höher als bisher – zu positionieren. Im Klartext, so Haaf: „**Weg vom Preis- und hin zum Qualitäts-Käufer!**“ Mayr: „Wir sind davon überzeugt, dass der neue i10 kein klassischer Kleinwagen ist, der ob seiner Preis-Positionierung irgendeinen Kompromiss eingehen muss. Dieses Auto ist kein Kompromiss, sondern **eine Klasse höher** anzusiedeln.“

Doch mit diesem Anspruch drängt sich natürlich die Frage auf, ob der neue **i10** einem motorisch vergleichbaren **i20** keine Käufer abspenstig macht? Nicht so bei Hyundai-Chef Mayr, der stattdessen mehr Potenzial im Markt der Kleinwagen erkennt: „Wir glauben, dass sich die beiden Modelle **nicht kannibalisieren, sondern ergänzen**. Dabei reden wir von zwei Fahrzeug-Segmenten, die zusammen mit ungefähr **90.000 Neuwagen** jährlich rund **28 Prozent** des Gesamtmarkts repräsentieren. Unsere Strategie wird daher sein, den Kunden entscheiden zu lassen. Sucht er bei uns einen Kleinwagen, werden wir ihm beide Modelle vorstellen, weil sie – abgesehen von den Abmessungen – im Grunde das gleiche Fahrerlebnis bieten. Und genau darin sehen wir unsere Chance, zumal das A-Segment (*Kleinstwagen*) in Summe gegenüber dem B-Segment (*Kleinwagen*) relativ klein ist. Deshalb sind wir sehr optimistisch, durch diesen Effekt bei **Fahrzeugen mit kleineren Abmessungen mehr Verkäufe** erzielen zu können.“

Ein bisschen stärker wird aber bei der Markt-Dynamik des i10 schon nachgeholfen, wie Vertriebs- und Marketing-Chef Mag. [Roland Punzengruber](#) erklärt: „Wir werden die **Vermarktung** von i10 und i20 durch eine neue Finanzierungs-Strategie für den i10 **differenzieren**. Dabei wird mit einer eigenen **Leasing-Preisliste** operiert, mit der wir besonders (*aber nicht ausschließlich, Anm. d. Red.*) die junge Kundschaft ansprechen wollen, die ja beim vorigen i10 nicht unsere Haupt-Zielgruppe war.“ Dies sei ein **Novum** und werde sicherlich dazu führen, so Punzengruber, „dass sich i10 und i20 bei der Vermarktung nicht unmittelbar konkurrenzieren werden“.

Ungeachtet aller Bestrebungen, den i10 höher zu positionieren, sollte man – aus Konsumenten-Sicht – nicht den **Blick aufs Wesentliche** verlieren: Die **Preisgestaltung** ist nach wie vor eine sehr attraktive. Hyundais Kleinstwagen wechselt in der Neuauflage **ab 9.490 Euro** den Besitzer. Unterboten wird dieser Tarif nur noch vom Vorgänger, der als **Aktions-Modell** „UpGrade“ schon um **8.888 Euro** angeboten wird. Logisch. Schließlich will man die restlichen Lagerbestände schleunigst abbauen.

Zurück zum neuen i10, dessen Preisniveau im Schnitt wenige hundert Euro über jenem des Vormodells liegt. **Deutlich besser** ist allerdings sein **Preis-Leistungs-Verhältnis**. Nicht allein deshalb, weil die zweite Generation der ersten qualitativ und konstruktiv überlegen ist. Sondern auch deshalb, weil der neue i10 über **Ausstattungs-Features** verfügt (teils Serie, meist ab der Top-Linie „Premium“, und teils optional), die in der Kleinstwagen-Klasse nicht selbstverständlich sind. Einige **Beispiele**: beheizbares Leder-Lenkrad (ein typisches Hyundai-Goodie), Einparkhilfe (zumal die Sicht nach schräg hinten wegen der ansteigenden Gürtellinie stark eingeschränkt ist, wie's halt üblich ist heutzutage), LED-Tagfahrlicht, statisches Abbiege-Licht (im Hauptscheinwerfer integriert), Smart Key (ein schlüsselfreies System mit Startknopf) und Klima-Automatik.

### **Sicherheit: Erst gab's kein ESP, jetzt gibt es (fast) alles auf einmal**

Ebenfalls erwähnenswert: Schon im Basis-Modell „Life“ ist serienmäßig eine dritte Fond-Kopfstütze vorhanden (auch wenn man den i10 selten als Fünfsitzer nutzen dürfte). Wobei sich die komplettierte **Sicherheits-Ausrüstung** durchaus sehen lassen kann. Anders als beim Vorgänger, wo man fürs ESP noch 525 Euro Aufgeld blechen musste, gehört der Schleuderschutz jetzt zum Serien-Umfang des i10. Allein dadurch wird der **Mehrpri**s gegenüber dem Vormodell mehr als **kompensiert**.

Nochmals zur Komfort-Ausstattung, zumal Hyundai ja gern – mehr oder weniger subtil – „vergleichende Werbung“ betreibt. So wird mit Seitenblick auf den Klassen-Primus [VW up!](#) genüsslich vermittelt, dass der i10 schon ab der Linie „Comfort“ in der Fahrertür über **vier(!) E-Fensterheber** verfügt. Für Hyundai zweifellos ein fetter Pluspunkt. Wenngleich man sich fragt, weshalb der Einklemmschutz (ohnehin nur fürs Fahrerfenster) der „Premium“-Linie vorbehalten ist.

Davon abgesehen, **sucht man Feinheiten** wie eine Start-Stopp-Funktion oder ein Schiebedach auch beim neuen i10 **vergebens**. Ebenso wie ein Navi-System, obwohl der i10 reisetauglicher ist denn je. Als Anbieter asiatischer Fahrzeuge hat man eben – Europa-Affinität hin oder her – nicht den gleichen Ausstattungs-Spielraum wie VW & Konsorten. Trotzdem: Das [Gesamtpaket](#), das Hyundai für seinen Kleinwagen mittlerweile offerieren kann, wird die meisten Käufer mit Sicherheit zufriedenstellen (siehe auch die [Abstufung](#) der **Ausstattungs-Linien**).

Insofern dürften die von Hyundai Österreich angepeilten **Verkaufszahlen** nicht zu hoch gegriffen sein: „Für **2014** planen wir, vom i10 etwa **1.600** Einheiten abzusetzen“, sagt Mayr. Nachdem sich die Stückzahlen des neuen Modells heuer kaum auswirken werden, rechnet Hyundai für **2013** mit knapp **1.000** Einheiten. **2012** waren es noch **1.201**.

Realistisch erscheinen die Verkaufsziele des Importeur-Chefs auch dann, wenn man Vergleiche mit starken **Mitbewerbern** anstellt: **2012** wurden vom Fiat Panda **3.336**, vom Fiat 500 **3.507**, vom Konzern-Bruder Kia Picanto **1.193**, vom Renault Twingo **1.559** und vom VW up! **2.959** Neuwagen zugelassen. Interessant auch die unterschiedlichen Entwicklungen bzw. Forcierungen **bis Ende Oktober 2013**: In diesem Zeitraum wurde ein Fiat Panda **1.506**-mal, ein Fiat 500 sogar **4.186**-mal, ein Kia Picanto **571**-mal, ein Renault Twingo **864**-mal und ein VW up! **1.432**-mal neu zugelassen.

Bleibt nur noch die Frage, wann man sich seinen „Wunsch-i10“ beim Händler abholen kann? Mayr: „Wir sind bemüht, das neue Modell so rasch wie möglich liefern zu können.“ Wobei die erste Stufe der geplanten **zweistufigen Markt-Einführung** schon gezündet worden ist: Jene Hyundai-Handelspartner, bei denen *Auto-Kaufberatung.at* in den letzten November-Tagen nachgefragt hat, verfügten zumeist über zwei bis drei Lagerautos in der Basis-Version „Life“. Erste „**Comfort**“-i10 sollen Anfang, spätestens Mitte Dezember in die Schauräume kommen. „Es geht dabei auch darum, unsere Bestandskunden zur Vorführung einzuladen“, so Mayr. „Die **offizielle Österreich-Premiere** wird Mitte Jänner 2014 auf der [Vienna Autoshow](#) stattfinden. Dann werden wir auch an neue Kunden herantreten.“

Die Mobilisierung der Hyundai-Stammkunden geschieht aus gutem Grund: Laut Mayr sollen sie gewissermaßen als „Botschafter“ dienen, um die Qualitäten des neuen i10 unters Volk zu bringen. „Das Wichtigste ist nämlich“, weiß ein Grazer Händler, „die **Leute zu einer Probefahrt zu bewegen**, weil sich sonst keiner vorstellen kann, wie gut sich das Auto fährt.“ Jetzt steht zumindest der Probefahrt mit *Auto-Kaufberatung.at* nichts im Weg.

Zuvor aber noch ein Hinweis an alle **Eigner** eines **Hyundai Getz**, „an dessen Eintauch wir **hochgradig interessiert** sind“, sagt Mayr ganz offen. „Nur ist es gar nicht so einfach, an die zu kommen, weil gerade Kleinwagen sehr oft innerhalb der Familie weitergegeben werden.“ Ein Appell, den man nicht ungehört verhallen lassen sollte. Wer weiß, wann sich wieder die Gelegenheit anbietet, einen [neuen i10](#) zu entsprechend **günstigen Konditionen** zu erwerben.

#### **Probefahrt: Die sonderbaren Highlights eines Hyundai-Kleinwagens**

**Fahrkomfort, Geräuschkomfort, Schaltkomfort.** Eigentlich sind das Disziplinen, über die man sich früher ab der Oberklasse abwärts unterhalten hat. Doch mittlerweile sind sie nicht nur in der Kompakt-Klasse ein Thema, sondern sogar bei den Kleinsten. Wobei jene Winzlinge, die in dieser Liga mitspielen können, an den Fingern einer Hand abzählbar sind. Die Vorstellung, dass einer davon einmal der Hyundai i10 sein wird (auch wenn er nicht die Spitze markiert), hätte uns vor wenigen Wochen noch sehr amüsiert. Jetzt wurden wir eines Besseren belehrt.

Da der Beitrag über den i10 schon sehr umfangreich ist, beschränken wir uns darauf, unsere notierten **Fahreindrücke im Telegramm-Stil** wiederzugeben. Sie sind trotzdem **aufschlussreich**:

Auto pariert Querfugen verblüffend komfortabel. Sogar über Schwellen geht's sanft dahin. Der i10 fährt wie auf Watte, Gott sei Dank nicht in Kurven. Sehr angenehme **Federung**, ausgewogener als bei größeren Hyundai-Modellen. • Braver Fronttriebler mit unproblematischem **Fahrverhalten**. • **Lenkung** sehr leichtgängig, aber ausreichend zielgenau (laut Thomas Steininger „wurden zusätzliche Kraftsensoren verbaut, um die Feinfühligkeit zu erhöhen“). • Zweite positive Überraschung: Das **Fünfgang-Getriebe** ist eine Klasse für sich! Butterweich, trotzdem überaus präzise. Kein Vergleich mit dem knochig-knackigen Schaltgefühl, wie man es sonst von den Asiaten kennt. • **66-PS-Dreizylinder** ist kein Temperamentsbündel. Wirkt ziemlich angestrengt, sobald man ihn zwecks etwas mehr Vortriebs auf Touren bringt. Trotzdem... • ...und das ist die dritte positive Überraschung: Sehr gedämpfte Geräuschkulisse! Hansjörg Mayr ruft sich uns gedanklich in Erinnerung – mit seinem Understatement. Denn in Sachen **Dämmung** ist der i10 nicht um eine, sondern um zwei Klassen höher anzusiedeln.

**Alle weiteren Infos** zur Probefahrt finden sich wie gewohnt in der **Foto-Galerie**.

Stand: November 2013

**Website des Importeurs:** [www.hyundai.at](http://www.hyundai.at)

