



Der Benjamin putzt sich heraus

Hyundai fegt weiter mit einem grossen Besen den Staub aus der Modellpalette. Nachdem die Koreaner im vergangenen Jahr mit dem pfliffigen Golf-Gegner i30 nicht nur eine neue Nomenklatur, sondern gleich eine neue Zeitrechnung eingeführt haben, steht nun als Nachfolger des Atos das zweite Modell der i-Ära ins Haus.

Der i10 wird Anfang März beim Handel erwartet. Zwar gibt es schon die ersten Eckdaten zur Ausstattung – ABS und zwei Airbags für die Basis, Seitenairbags und Servolenkung für das Top-Modell und ESP zumindest als Option, doch für die Preise ist es noch zu früh.

Stadtflitzer

Beim Generationswechsel ist aus dem nüchternen Kleinwagen mit dem hohen Dach und dem dünnen Profil ein charmanter Stadtflitzer geworden, der sich vor Fiat Panda, Toyota Aygo oder dem Konzernbruder Kia Picanto nicht mehr verstecken muss.

Dazu gibt es Interieur, das ebenfalls gewonnen hat. Für ein paar bunte Tupfen auf den Sitzen und überraschend grifffympathische Kunststoffe im Cockpit hat es jedenfalls gereicht. Ausserdem

sorgen ein paar metallisch schimmernde Plastikkonsolen und die weiss hinterlegten Instrumente für einen Hauch von Noblesse.

Viel wichtiger als das aufgewertete Design allerdings sind die neuen Platzverhältnisse. Denn obwohl der i10 mit 3,57 Metern gleich lang ist wie der Atos und ihm in der Höhe sogar ein paar Zentimeter fehlen, kann man vorn wie hinten besser sitzen. Verantwortlich dafür sind die um fünf Zentimeter auf 1,60 Meter gewachsene Breite und der stattliche Radstand von 2,38 Metern, der viele Konkurrenten in den Schatten stellt. Verloren hat der i10 dafür allerdings beim Kofferraum: Er schrumpft von 284 auf noch immer ordentliche 225 Liter, kann aber mit der asymmetrisch geteilten Rückbank auf knapp 1000 Liter erweitert werden.

Angeboten wird der i10 zum Start mit zwei Motoren mit jeweils 1,1 Litern Hubraum. Der Benziner schöpft daraus 66 PS und maximal 100 Nm und verbraucht im Mittel 5,0 Liter. Beim Diesel reicht es für 75 PS, 155 Nm und obendrein sinkt der Verbrauch auf 4,3 Liter. Später im Jahr folgt für die Otto-Fraktion zudem ein 1,2-Liter, der dann mit 80 PS den Sportler mimen soll.

Produktion in Indien

Das alles klingt trotz der schmucken Verpackung nach gewohnter Kleinwagen-Kost. Und dennoch ist der i10 ein interessanter Sonderling. Denn als Kind der Globalisierung kommt er weder aus Korea noch aus dem i30-Werk in Europa. Sondern als eines der ganz wenigen Autos wird er in Indien montiert. *Thomas Geiger*



Bild: pd

Der Hyundai i10: Noch ohne Preis.

