



DIE STADT SIEHT ROT

Hyundai hat den in Indien produzierten i10 gründlich überarbeitet. Wie schlägt sich der **NEUE STADTFLOH** verglichen mit dem mit Citroën C1 und Toyota Aygo baugleichen Peugeot 107? Test der kleinen Benzinvarianten.

TON IN TON Trotz gleicher Farbe sind die beiden Konkurrenten optisch ohne Probleme zu unterscheiden

Das Schönste beim Auto-Testen sind die Überraschungen. Von zwei der günstigsten Neuwagen Deutschlands, dem neuen Hyundai i10 und dem, naja, arrivierten Peugeot 107, erwartet man alles andere als Höchstleistungen bei Komfort und Fahrsicherheit, denn so rot wie ihre Außenfarbe war sicher auch der Stift der Kalkulatoren. Dünneblechige, einfach aufgebaute Fahrwerke erlauben keine automobilen Spitzenleistungen. Also spannt man die Rückenmuskulatur schon mal für die härteste aller Komfortprüfungen vor: die Fahrt mit voller Beladung. Doch denkste, der Peugeot sieht es gar nicht ein, die Vorurteile zu bestätigen. Sicher scheppern Steine munter in seinen wenig verkleideten Radhäusern, aber wie er auch härteste Schläge wegsteckt, ohne an die Anschläge seiner Federn zu klopfen, ist aller französischen Komfortehren wert. Ein Blick nach hinten zeigt, dass auch die Gesichter der Fondtaster kein größeres Unwohlsein signalisieren. Das wiederum unterscheidet den Hyundai vom kleinen Franzosen. Der i10 rollt erstaunlich souverän und leise über die Autobahn, aber vollbesetzt schüttelt die Marterpiste seine

Passagiere durch wie ein unwuchtiger Küchenmixer – üblicher Klassenstandard eben. Dabei hat sich Hyundai für seinen kleinsten Spross einiges einfallen lassen, was eher auf eine höhere Klasse tippen lässt. Das gefällig gestaltete Innenraumchen zeigt sich gut verkleidet und verwöhnt mit einem besonders in der Höhe luftigen Raumangebot. Die Bedienelemente sitzen am rechten Fleck und sind griffig angelegt. Wer seinen mobilen Musikspieler andocken möchte, findet eine vorbildlich gut erreichbare Schnittstelle direkt vor dem Schalthebel. Auch die Instrumente sind problemlos ablesbar (bis auf die gewöhnungsbedürftige blaue Beleuchtung), und wer das Öl kontrollieren oder die Scheibenwaschflüssigkeit nachfüllen möchte, wird vom i10 unter der Motorhaube vorbildlich unterstützt. Da kann der schon etwas betagtere Spross der Dreier-Familie (mit Toyota Aygo und Citroën C1) nicht mithalten. Ungeniert glänzt den Insassen lackiertes Blech an den Türen und unlackiertes an der Innenseite der Motorhaube entgegen, die Kunststoffe fühlen sich wie Kinderspielzeug aus dem Ein-Euro-Markt an, und

HYUNDAI i10



ELEKTRISCHE HELFER
Kurbeln ist auch bei den Mini-cars out. Elektrische Fensterheber vorne sind inzwischen ein Muss in dieser Klasse

AUDIO-SCHNITTSTELLE
Vorbildlich gut erreichbar und mit einem kleinen Staufach für den Musikspieler oder das Handy darunter



Der Vierzylinder läuft ruhig, ist aber etwas schlapp. Innen warten bequeme Sitze, im Kofferraum ein praktisches Staufach unter dem doppelten Boden

PEUGEOT 107



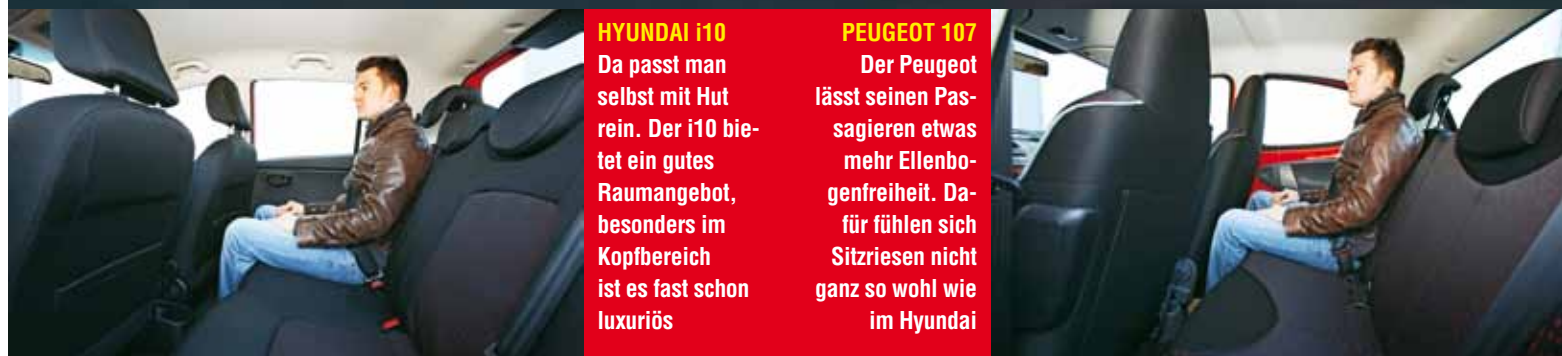
NEUNZIGER-AUTORADIO
Die Optik des optionalen CD-Radios erinnert an Panasonic-Geräte von vor 20 Jahren – die Bedienung auch



Der Dreizylinder läuft knurrig, aber in den ersten Gängen spritzig. Seitenhaltarme Sitze und zum Teil schludrige Details wie die Motorhaubenlackierung

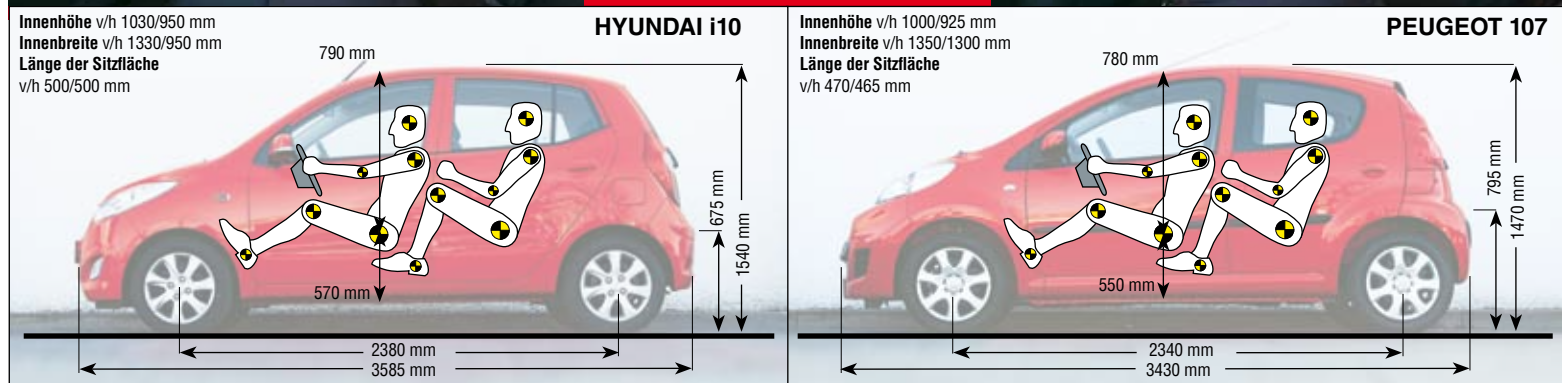


REMPELSCHUTZ Nur der Peugeot besitzt eine unlackierte Stoßleiste für die kleinen Ungeschicke beim Rangieren und Parken



HYUNDAI i10
Da passt man selbst mit Hut rein. Der i10 bietet ein gutes Raumangebot, besonders im Kopfbereich ist es fast schon luxuriös

PEUGEOT 107
Der Peugeot lässt seinen Passagieren etwas mehr Ellenbogenfreiheit. Dafür fühlen sich Sitzriesen nicht ganz so wohl wie im Hyundai



Radio wie Ölpeilstab verlangen Geduld bei der Bedienung. Selbst in dieser Klasse unverzeihlich sind zudem wild ausgefrante Plastikteile speziell im Kofferraum – der mit 130 Litern im Vergleich zu den 225 des Hyundai winzig ausfällt. Außerdem warten auf der Blechrückseite der Hecksitze kleine Metallhaken nur darauf, Möbelkartons aufzuschlitzen. Das kann der Mini-Koreaner besser: Er ist viel geräumiger, beladefreundlicher und mit großzügigeren Zusatzablagen bestückt. Darüber hinaus schnurrt sein 1,1-Liter-Vierzy-

linder-Motörchen bei Standgas wie im Teillastbereich sehr manierlich, während der Einliter-Dreizylinder im 107 frech los-trompetet. Nicht ohne damit Charmepunkte zu sammeln. Er stürmt mit seinen 68 PS sogar etwas schneller auf Tempo 100 als der i10. Doch leider killen die zu langen Übersetzungen im vierten und fünften Gang den Spaß am Zwischenspur. Der Hyundai braucht im Fünften über elf Sekunden weniger von 80 auf 120 km/h – in der Praxis der wichtigere Wert. Auch seine Lenkung fühlt sich, wiederum im Rahmen dieser

Klasse, verbindlicher und präziser an als die eher camembertweiche 107-Lenkung. Aber hoppla, was macht der i10 denn im Grenzbereich? Sein hoher Aufbau lässt ihn wanken wie eine Jolle bei stürmischer See. Früh quietschen seine Vorderräder untersteuernd, auf schnelle Gaswegnahme in der Kurve zickt er auch noch mit Heckschwenks. Das ruppig agierende ESP verhindert hier zwar Schlimmeres, aber Fahrer Vertrauen fördert diese Abstimmung nicht. Mit dem 107 kurvt es sich ausgereifter und kalkulierbarer. Ein

feiner dosiertes elektronisches Sicherheitsprogramm zügelt Lastwechselreaktionen. Immerhin bremsen beide, angesichts der schmalen Reifen und Trommelbremsen hinten, auf ordentlichem Niveau um die 40 Meter aus 100 km/h. In der Stadt spielen die Handlingunterschiede freilich eine viel kleinere Rolle. Da machen beide mit ihren kleinen Wendekreisen und den geringen Abmessungen beim Parkplatz-Wuseln mehr Spaß als alle Luxus-SUV zusammen. Schade nur, dass sie trotz ihrer Kürze nicht durch überragende

Übersichtlichkeit glänzen. Bei der Laser-Rundumsichtmessung von AUTO liegen sie mit Werten von 24,9 (Hyundai) und 27,6 Prozent (Peugeot) Überdeckung nur im Mittelfeld. Sicherheits-Ausstattungen wie Abbiegelicht oder Seitenairbags hinten bieten sie auch gegen Geld und gute Worte nicht an, und beim i10 verlangt Hyundai sogar unverschämte 910 Euro für ESP. Weiß man dort denn nicht, dass diese lebensrettende Sicherheitstechnik dann von den extrem preissensiblen Käufern kaum geordert wird?

DATEN IM VERGLEICH		HYUNDAI i10 1.1	PEUGEOT 107 70
ANTRIEB			
Motor		Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, drei Ventile pro Zylinder, Zahnriemen	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette
Hubraum		1086 cm³	998 cm³
Leistung bei Drehzahl		51 kW/69 PS 5500 U/min	50 kW/68 PS 6000 U/min
max. Drehmoment bei Drehzahl		99 Nm 4500 U/min	93 Nm 3600 U/min
Höchstgeschwindigkeit		156 km/h	157 km/h
CO ₂ -Ausstoß		110 g/km	103 g/km
Kraftübertragung		Vorderradantrieb Fünfganggetriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe
KAROSSERIE			
Länge/Breite/Höhe		3585/1595/1540 mm	3430/1630/1470 mm
Radstand		2380 mm	2340 mm
Tankinhalt		35 Liter	35 Liter
Kofferraum		225–910 Liter	130–751 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst		400/700 kg	–/–
Serienbereifung		165/60 R 14 H	155/65 R 14 T
Testwagenbereifung		165/60 R 14 H	155/65 R 14 T
Reifentyp		Kumho Solus KH17	Continental Eco Contact 3
MESSWERTE			
Beschleunigung 0–100 km/h		14,4 s	13,8 s
Elastizität 60–100 km/h (IV. Gang)		15,7 s	18,5 s
80–120 km/h (IV. Gang)		17,7 s	21,7 s
80–120 km/h (V. Gang)		26,1 s	37,4 s
Bremsweg unbeladen/beladen		39,8/40,1 m	39,7/39,7 m
Innengeräusch bei 100 km/h		69 db(A)	69 db(A)
bei 130 km/h		73 db(A)	73 db(A)
Normverbrauch		4,7 Liter S	4,5 Liter S
Testverbrauch		6,3 Liter S	6,1 Liter S
Achslast vorn/hinten		589/392 kg	528/321 kg
Testwagenleergewicht		981 kg	869 kg
Zuladung		424 kg	311 kg
Wendekreis links/rechts		10,1/10,0 m	10,1/10,0 m
AUSSTATTUNG			
Airbags		910 Euro ¹⁾	260 Euro
Kopf vorn und hinten		Serie/–	Serie/–
Seiten vorn/hinten		–/Serie ²⁾	–/Serie ²⁾
Automatikgetriebe		1090 Euro	600 Euro ²⁾
ESP		910 Euro ¹⁾	Serie
elektr. Fensterheber vorn		–/Serie ³⁾	–/Serie ²⁾
Klimaanlage		890 Euro	–/950 Euro ²⁾
Leichtmetallräder		790 Euro	460 Euro
Metall-Lackierung		330 Euro	420 Euro
Radio mit CD		–/Serie ³⁾	440 Euro
PREIS/KOSTEN			
Basispreis		10 290 Euro	10 540 Euro
Testwagenpreis		11 690 Euro	11 090 Euro
Wertverlust		3800 Euro	4000 Euro
möglicher Rabatt ⁴⁾		22%	20%
Finanzierung ⁵⁾ Jahreszins		4,99%	4,99%
Leasing ⁶⁾		k. A.	2198 Euro
Anzahlung monatliche Rate		k. A.	83 Euro
Abgasnorm		Euro 5	Euro 5
Steuer pro Jahr		22 Euro	20 Euro
Versicherung HK/TK/VK		14/15/16	16/15/14
Haftpflicht (50% Prämie)		498 Euro	560 Euro
Teilkasko		233 Euro	233 Euro
Vollkasko (50% Prämie)		725 Euro	606 Euro
Fixkosten pro Jahr		1245 Euro	1186 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust		334/228 Euro	328/216 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust		26,7/18,2 Cent	26,1/17,1 Cent
Ölwechselintervall		20 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr
Inspektionsintervall		40 000 km/2 Jahre	30 000 km/4 Jahre
Garantie		3/3 Jahre	2/3 Jahre
Technik/Lack		12 Jahre	12 Jahre
Mobilität		15 Jahre	2 Jahre

UNSER URTEIL	
PLATZ max. 40 Punkte	13 12
Etwas mehr Kofferraumvolumen und die höhere Zuladung bringen dem Hyundai einen leichten Punktevorsprung. Prinzipiell bieten beide ein ordentliches Raumangebot für die Klasse.	
KOMFORT max. 60	24 20
Auch wenn der i10 vollbeladen schlechter federt als der 107, so überzeugt er doch mit bequemeren Sitzen, erheblich besserer Qualitätsanmutung und der besseren Laufkultur seines Vierzylinders.	
HANDHABUNG max. 30	21 19
Der Hyundai bietet wie der 107 eine geteilt umlegbare Rückbank, aber zusätzlich noch ein zweites Staufach im Ladeboden. Seine Audioeinheit und der Ölpeilstab sind leichter zu bedienen als im 107.	
FAHRLEISTUNGEN max. 30	3 3
Trotz ihres sehr geringen Gewichts gehören beide eher zu den langsamen Autos. Der Peugeot beschleunigt etwas schneller auf 100 km/h, und der Hyundai zeigt die bessere Elastizität.	
FAHRVERHALTEN max. 60	25 27
Der Peugeot bereitet mehr Fahrspaß und ist im Grenzbereich gutmütiger als der sehr stark untersteuernde Hyundai. Zumindest dessen Lenkung lässt sich präziser führen.	
SICHERHEIT max. 50	15 15
Beide bremsen auf ordentlichem Niveau und bieten ein Mindestmaß an Airbag-Ausstattung. Während beim Peugeot das ESP serienmäßig ist, gibt es beim i10 die bessere Rundumsicht und Nebellampen.	
UMWELT max. 30	21 21
Das beste Kapitel der beiden Stadtflohe: Sowohl beim Verbrauch als auch bei den Emissionen liegen sie auf sehr ähnlichem Niveau mit einem minimalen Vorteil für den Peugeot.	
TESTERGEBNIS max. 300	122 117
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für <i>Allround</i>	
KOSTENWERTUNG	119 121
Ausstattungs bereinigt kommt der im Grundpreis etwas teurere Peugeot günstiger. Vorbildlich: sein serienmäßiges ESP. Auch die Monatskosten sind eine Spur niedriger als beim Koreaner. Dieser bietet aber die längere Garantiezeit: drei statt nur zwei Jahre wie beim Peugeot.	
GESAMTERGEBNIS max. 450	1. PLATZ 241 2. PLATZ 238
FAZIT Das Ergebnis ist denkbar knapp. Vor allem wegen seines insgesamt höheren Komforts und der besseren Handhabung gewinnt der neue Hyundai i10. Doch der schon lange auf dem Markt befindliche Peugeot 107 hält sich wacker und wird alle zufriedensstellen, die auch von einem Wagen der Mini-Klasse ein wenig Fahrspaß erwarten.	



Ladevolumen 225/910 L
HYUNDAI i10 Sauber verkleideter 225-Liter-Kofferraum mit fast ebenem Ladeboden. Die Heckbank ist mittig geteilt



Ladevolumen 130/751 L
PEUGEOT 107 Blanke Blechflächen und unschöne Haken erschweren das Beladen des 130-Liter-Gepäckabteils

Dafür gibt es ein CD-Radio in Serie. Nett, aber umgekehrt, wie etwa beim 107, wäre es besser. So hat der Franzose zwar den etwas höheren Basispreis, doch auf ein ähnliches Ausstattungsniveau wie sein koreanischer Konkurrent gebracht, ist er ein paar Hundert Euro günstiger. Dafür möchte sein Öl jedoch alle 15 000 anstatt 20 000 Kilometer wie beim i10 gewechselt werden. Ein kleiner Fauxpas, den der mit 869 Kilogramm über zwei Zentner leichtere Franzose mit einem um 0,2 Liter niedrigeren Test-

verbrauch ausgleicht. Wer beide besonders sparsam fährt, erreicht sogar locker Fünf-Liter-Werte. Doch auch der Hyundai hat noch einen kleinen Pluspunkt zu bieten: Statt der gesetzlich vorgeschriebenen zwei Jahre bietet er drei Jahre Technik- und sogar 15 Jahre Mobilitäts-Garantie. Damit, mit seinem höheren Gesamtkomfort sowie der überzeugenderen Bedienung holt der Neue sich den Sieg. Aber nur ganz knapp – auch das ist eine Überraschung.

Alexander Bloch

Fotos: Karl-Heinz Augustin, Beate Jeske

¹⁾ Paket beinhaltet Kopfairbags, ESP, Scheibenbremsen hinten; ²⁾ ab Ausstattung Filou; ³⁾ ab Ausstattung Style; ⁴⁾ laut Preisagentur NetCar.de – Das InternetAutohaus; ⁵⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ⁶⁾ Kilometerleasing (15 000 km/Jahr). Testschema siehe DIE BEWERTUNG