



## **New Generation Hyundai i20**

### **Medieninformation**

Januar 2015

## New Generation Hyundai i20 – Inhalt

### **01 Einleitung**

New Generation Hyundai i20 – Raum und Inhalt treffen auf Stil und Qualität

### **02 Styling & Design**

Hochwertiges Design, innen und aussen

### **03 Komfort und Wohlbefinden**

Grösster Innenraum der Klasse und neue Technologien im B-Segment

### **04 Motoren und Getriebe**

Vier bewährte Motoren stehen zur Auswahl

### **05 Fahrwerk**

Europäisch ausgelegtes Fahrwerk bietet komfort-orientiertes Fahrgefühl

### **06 Sicherheit**

Serienmässige Sicherheitsausstattung aus dem oberen Segment

### **07 Produktion**

Zusammenführung der Produktion im europäischen Hyundai-Werk

### **08 Markt**

Hyundai strebt einen grösseren Anteil am wachsenden B-Segment in Europa an

### **09 Technische Daten**

Technische Daten des New Generation i20

## 1. EINLEITUNG

### New Generation i20 – Raum und Inhalt treffen auf Stil und Qualität

#### Überblick

- Hochklassiges Design: elegante Linien und Sorgfalt bis ins Detail
- Die grössten Platzverhältnisse in dieser Klasse machen den New Generation Hyundai i20 zum echten Fünfplätzer
- Hochwertige Technologien und Elemente, die in diesem Segment einzigartig sind
- Technologie, die Fahrspass auf den Strassen Europas verspricht
- Einführung des neuen 1.0 Liter T-GDI Turbo-Benzinmotors im 2015
- Design, Engineering und Produktion 'made in Europe' nach kürzlich erfolgten Investitionen
- Das dritte Modell, das im Rahmen des Programms 'Product Momentum 2017' auf den Markt kommt

Mit der jüngsten Modellerneuerung setzt Hyundai die erfolgreiche Präsenz im europäischen B-Segment fort. Fast eine Million verkaufte Fahrzeuge seit 2002 sind eine Referenz, die den Hyundai i20 zu einem der bestverkauften Modelle der Marke in Europa macht. Dasselbe gilt für die Schweiz. Allein das aktuelle Modell verkaufte sich von 2009 bis 2014 über 12'000 mal und steht damit auch bei Hyundai Schweiz auf der Bestsellerliste.

Die Eckdaten des neuen Modells bestätigen die strategische Position der Marke in Europa. Sie zeigen auf die Ambitionen hin, die Kundschaft in diesem Segment zu erweitern und die Marke in Europa noch stärker zu verankern.

Design und Entwicklung des New Generation i20 stammen aus Europa. Drei Eigenschaften, die auf die europäische Kundschaft ausgerichtet sind, fallen besonders auf: einer der grössten Innenräume in diesem Segment, die Ausrichtung auf High-Tech und Komfort, wie auch das klare, gradlinige Design.

Mit der Einführung der dritten Modell-Generation im B-Segment (seit dem Modell Getz im Jahr 2002) setzt Hyundai einen wichtigen Meilenstein. Das neue Modell bleibt den Grundsätzen treu, die bereits beim New Generation i10 und beim neuen ix35 erfolgreich angewandt wurden. Auch der New Generation i20 übertrifft die Erwartungen an ein Fahrzeug in dieser Klasse. Die Markteinführung des jüngsten Modells bedeutet, dass Hyundai in Europa in den letzten 5 Jahren sämtliche Modelle aus europäischer Produktion erneuerte.

Die Weltpremiere des New Generation Hyundai i20 fand im Oktober 2014 im Rahmen des Automobilsalons in Paris statt (Mondial de l'Automobile 2014). Die Serienproduktion ist bereits angelaufen. In der Schweiz startet der Verkauf im März 2015.

Das Team im europäischen Design Center von Hyundai Motor in Rüsselsheim (D) entwarf einen Kleinwagen, der länger, breiter und tiefer gebaut ist als das aktuelle Modell. Als Inspiration diente die Design-Philosophie «Fluidic Sculpture». Die elegante Linienführung und das eigenständige Profil vereinen im New Generation Hyundai i20 eine starke Präsenz mit einem hochwertigen Ausdruck. Ein äusseres Markenzeichen von Hyundai – der sechseckige Kühlergrill – vereint sich optisch stilvoll mit den Scheinwerfern, inklusive LED-Tagfahrlicht.

Die stilistischen Elemente finden sich auch im grosszügig dimensionierten Innenraum wieder. Hyundai baut den New Generation i20 auf einer neuen Plattform mit 2'570 mm Radstand (+45 mm gegenüber dem aktuellen i20). Kombiniert mit einer intelligenten Auslegung bietet das neue Modell einen der geräumigsten Innenräume in diesem Segment. Beim kombinierten Beinraum vorn und hinten (1'892 mm) führt der New Generation Hyundai i20 seine Klasse an und bietet komfortabel Platz für fünf Personen. 326 Liter Kofferraum-Volumen bei aufgestellten Rücksitzlehnen unterstreichen die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten.

Die Auslegung auf hohen Komfort für Fahrer und Passagiere zeigt sich auch im Einsatz von angenehm weichen Materialien im Innenraum, gezielt eingesetzten Einlagen in hochglänzendem schwarzem Lack und Chrom-Elementen. Sie verstärken das moderne, hochwertige Ambiente im Innenraum.

Zudem setzt Hyundai im New Generation i20 eine ganze Reihe neuer Technologien mit dem Komfort und dem Nutzen ein, wie sie für gewöhnlich in höheren Fahrzeug-Segmenten zu finden sind. Je nach Version umfasst die Ausstattung die Einparkhilfe vorn und hinten, das geheizte Lenkrad, das statische Kurvenlicht oder das automatische Defroster-System. Der Spurhalte-Assistent zählt ebenfalls zu den Innovationen, wie sie ansonsten im höheren Segment zu finden sind. Komfort und Raumgefühl von Fahrer und Passagieren erhöhen sich durch das in dieser Fahrzeugkategorie einzigartige Panorama-Schiebedach, das sich im vorderen Bereich sowohl anstellen als auch vollständig öffnen lässt.

Im New Generation Hyundai i20 sind in der Schweiz zwei Benzinmotoren aus der «Kappa»-Baureihe (in drei Leistungsvarianten mit 75 PS, 84 PS oder 100 PS) und ein Diesellaggregat aus der Familie der «U-II»-Motoren erhältlich. Die bewährten, bereits im aktuellen Modell erhältlichen Triebwerke wurden weiterentwickelt, um das Ansprechverhalten im Alltagsverkehr zu optimieren und die Euro 6-Abgasnormen zu erfüllen.

Käufer, die einen Benzinmotor bevorzugen, können beim bewährten 1,25 l Kappa Vierzylinder-Motor aus zwei Leistungsstufen wählen: mit 75 PS oder 84 PS. Der komplett aus Aluminium gefertigte Motor ist serienmässig mit einem 5-Gang-Schaltgetriebe gekoppelt.

Als zweiter Benzinmotor steht der 1,4 Liter Vierzylinder mit 100 PS im Angebot. Dieser stärkere Motor lässt sich wahlweise mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder einer Vierstufen-Automatik kombinieren.

Der sparsame 1.4 CRDi Dieselmotor mit 90 PS ist in Verbindung mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe erhältlich. Dieser Motor ist durch den Einsatz von beschichteten Zahnkränzen leiser geworden.

Voraussichtlich Ende 2015 wird der 1.4 Liter Benzinmotor durch den 1.0 Liter T-GDi Dreizylinder-Motor ersetzt. Beim neuen Kappa 1,0 Liter T-GDi handelt es sich um den ersten Motor einer neuen Generation von kleinvolumigen Turbo-Benzinmotoren, die mit eindrucklichen Leistungswerten für viel Fahrvergnügen sorgen, während der Verbrauch im äusserst effizienten Rahmen bleibt. Zu den Neuerungen zählen die Benzin-Direkteinspritzung und ein kleiner, einstufiger Turbolader. Die Entwicklung des neuen 1,0 Liter T-GDI Benziners erfolgte im Technischen Zentrum von Hyundai in Rüsselsheim. Dieser neue Motor wird in 2 Leistungsstufen erhältlich sein: 100 PS und 120 PS.

Die Feinabstimmung des Fahrwerks für den Einsatz auf europäischen Strassen erfolgte auf ausgiebigen Handlingtest und Fahrten im Gebirge. Dabei musste sich das Fahrzeug auf Höhen bis zu 2'500 m über Meer bewähren, genauso wie bei Temperaturen von -35 Grad bis zu +40 Grad Celsius. Der Einsatz von hochfestem, leichtem Stahl für die Plattform und die Karosserie ermöglichte eine Reduktion des Fahrzeuggewichts. So zählt der New Generation i20 nach wie vor zu den leichtesten Fahrzeugen in seinem Segment, obwohl er gewachsen ist. Durch die deutlich erhöhte Verwindungssteifigkeit liessen sich auch die Vibrationen reduzieren und die Handling-Eigenschaften verbessern.

Die hohe Produktionsqualität des in Europa gefertigten New Generation i20 beweist Hyundai mit dem Garantiepaket «5 Year Triple Care», das 5 Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, 5 Jahre EuroService (Mobilitätsgarantie im In- und Ausland) und den Gratis-Frühjahrs-Check während 5 Jahren beinhaltet.

Mit dem New Generation Hyundai i20 gibt Hyundai auch ein klares Statement zum Produktionsstandort Europa ab. Die Fertigung des neuen Modells erfolgt zu 100 Prozent im Werk Hyundai Assan Otomotiv Sanayi (HAOS) in Izmit (Türkei).

Mit dem New Generation i20 bringt Hyundai das dritte neue Modell auf den Markt. Die Entwicklung ist Teil des Programms «Product Momentum 2017», mit dem Hyundai in Europa bis 2017 die Einführung von 22 neuen Modellen und Modellversionen plant. Mit den neuen Produkten und Technologien unterstreicht Hyundai die regional ausgerichtete Strategie. Das Ziel: Design, Engineering und Produktion der Fahrzeuge in Europa, für Europa.

## 2. STYLING & DESIGN

### Hochwertiges Design, innen und aussen

#### Überblick

- Die neuste Interpretation der Design-Philosophie von Hyundai
- Platz mit viel Stil: klassenbestes Raumangebot
- Design aus dem europäischen Design-Zentrum von Hyundai
- Länger, breiter und tiefer: neue Karosserie mit längerem Radstand
- Grösstes Angebot an Interieur-Farben im B-Segment

Design, Entwicklung und Produktion «made in Europe»: Beim Original des i20 handelt es sich um das erste Modell, das Hyundai als echten Europäer auf den Markt brachte. Mit dem i20 führte Hyundai auch das moderne, trendige Design und eines der Erkennungszeichen – den sechseckigen Kühlergrill – ein.

Die klaren und eleganten Linien des New Generation i20 entstanden im europäischen Design-Zentrum von Hyundai Motor in Rüsselsheim, Deutschland. Das Design-Team holte sich die Inspiration von der neusten Auslegung der Hyundai Design-Philosophie «Fluidic Sculpture 2.0».

Gegenüber dem aktuellen Modell verfügt der New Generation i20 über eine grössere Plattform mit weit aussen platzierten Rädern und über einen Radstand, der um 45 mm auf 2'570 mm verlängert wurde. Das europäische Designer-Team achtete bei der Gestaltung besonders auf ausgewogene Proportionen mit grosszügig ausgelegten Flächen und einer verhältnismässig langen Motorhaube, die für einen starken Auftritt sorgt.

Der New Generation i20 ist länger, breiter und tiefer gebaut als sein Vorgänger. Die Karosserie wurde um 40 mm auf eine Gesamtlänge von 4'035 mm verlängert. In der Breite wuchs der Kleinwagen um 24 mm auf 1'734 mm, was ihn zu einem der breitesten Fahrzeuge in dieser Klasse macht. Die um 16 mm reduzierte Gesamthöhe von nunmehr 1'474 mm und die kurzen Überhänge runden einen Auftritt ab, der die fahrdynamischen Qualitäten optisch unterstreicht.

### Abmessungen aussen (mm)

	New Generation i20	+ / -	Original i20
<b>Gesamtlänge</b>	4'035	+40	3'995
<b>Gesamtbreite</b>	1'734	+24	1'710
<b>Gesamthöhe</b>	1'474	-16	1'490
<b>Radstand</b>	2'570	+45	2'525
<b>Überhang vorne</b>	815	-	815
<b>Überhang hinten</b>	650	-5	655

Eine einzige, prägnante Linie zieht sich unter den Seitenfenstern hindurch und verbindet die Front- mit der Heckpartie. Im unteren Bereich der Türen setzen die Designer eine als Taille geformte Einbuchtung ein, wie sie erstmals beim New Generation i10 gezeigt wurde. Sie unterstreicht das schlanke Profil, das durch diskret eingesetzte Absätze in den Kotflügeln weiter verfeinert wird.

Das europäische Design-Team schuf eine kraftvolle, ästhetische Frontpartie mit einem eigenständigen, zweiteiligen Kühlergrill. Das obere, chromumrandete Sechseck ist aus technischen und optischen Gründen flacher ausgelegt, während ein schmaler, horizontaler Grill die Scheinwerfer (je nach Ausstattung mit integriertem LED-Tagfahrlicht) optisch verbindet. Das Front-Design verstärkt optisch die Breite des Fahrzeugs und unterstreicht den Ausdruck von Sicherheit und Standfestigkeit. Die vorderen Kotflügel zeigen einen sanften, fließenden Übergang zur verhältnismässig langen Motorhaube.

Der Einsatz von hochfestem Stahl ermöglichte die Gestaltung von schmaleren und kürzeren, vorderen Dachpfosten (A-Säulen), die zudem weniger stark geneigt sind. Daraus resultieren mehr Platz im Innenraum und ein grösseres Sichtfeld für den Fahrer, was wiederum die Übersicht auf Kreuzungen und auch das Manövrieren im Stadtverkehr erleichtert.

Für die hinteren Dachpfosten (C-Säulen) wählten die Designer eine schwarze, hochglänzende Oberfläche, die den Eindruck der fließenden Dachlinie verstärkt. Die optische Verbindung zwischen Front- und Heckpartie erfolgt durch eine über die gesamte Seitenlänge gezogene Linie, die beim Heckfenster etwas abfällt, was wiederum das Sichtfeld nach hinten vergrössert.

Die LED-Heckleuchten fließen in der Form eines Bumerangs von der Seite bis in die Heckklappe hinein.

Thomas Bürkle, Chef-Designer im europäischen Design-Zentrum von Hyundai: **«Volumen und Form des i20 unterstreichen den eigenständigen Charakter des Fahrzeugs, der durch den Premium-Look der Scheinwerfer und der Heckleuchten noch verstärkt wird. Das konkave Element unterhalb der Heckleuchte ist ein Beispiel für die 3-dimensionale, plastische Formgebung, mit der wir die Design-Sprache von Hyundai zum Ausdruck bringen.»**

Die lange Motorhaube, die tiefe Dachlinie und die prägnante Kante in der Seite verstärken den klaren, sicheren Auftritt des New Generation i20. Sie ermöglichen zudem eine Reduktion des Luftwiderstands auf einen Cw-Wert von 0,30 (gegenüber 0,32 beim aktuellen Modell).

Hinten bietet der New Generation i20 eine grosse Öffnung, die das Beladen des grosszügig ausgelegten Kofferraums erleichtert. Der Kofferraum selbst fasst mit 326 Liter 10% mehr als das Vorgängermodell. Mit einer Breite von 1'027 mm zählt die Kofferraumöffnung zu den grössten in diesem Segment. Unter dem prominent angebrachten Hyundai-Emblem ist eine Rückfahrkamera eingebaut – eine Option, wie sie für gewöhnlich erst in höheren Segmenten verfügbar ist.

Den Rückfahr-Scheinwerfer integrierten die Designer – erstmals bei einem Modell von Hyundai – in den hinteren Stossfänger. Diese Positionierung bot den Designern mehr Freiraum bei der Gestaltung der LED-Heckleuchten.

Der gefällige Auftritt des New Generation i20 setzt sich – für die aktuellen und neuen Kunden – mit dem breitesten Angebot an Farbkombinationen (innen und aussen) im B-Segment fort.

Das neue Modell bietet neun attraktive Aussenfarben: zwei Uni-Farbtöne (Baby Elephant und Polar White), vier Metallic-Farben (Mandarine Orange, Iced Coffee, Sleek Silver und Star Dust), wie auch drei Farben mit Pearl-Effekt (Aqua Sparkling, Phantom Black und Red Passion).

Für die Sitzbezüge stehen zwei Materialien zur Auswahl: Stoff oder Leder. Armaturenbrett und Sitze sind farblich aufeinander abgestimmt. Die Stoffsitze und das Armaturenbrett sind in vier Farben erhältlich: Comfort Grey, Elegant Beige, Cappuccino und Grey Blue. Die Sichtnähte der schwarzen Ledersitze entsprechen farblich jeweils denjenigen des Interieurs.

Alle wichtigen Oberflächen des New Generation i20 verfügen über Farb-Kodierungen, die auf die Interieurfarben abgestimmt sind und für einen hochwertigen Auftritt sorgen. Für den individuellen Charakter der Innenraumfarben inspirierten sich die Designer an Gegenständen aus dem Alltag. Die Farben sind harmonisch in die verschiedenen Bereiche im Innenraum integriert und vermitteln ein elegantes, ruhiges Ambiente. Sie sind von aussen erkennbar und harmonisieren mit der Karosseriefarbe.

Die farbige Einlage zieht sich über die gesamte Breite des Armaturenbretts und umrandet den Türgriff im Fahrzeuginnen. Damit unterstreicht sie die Breite und erhöht das Raumgefühl, verleiht dem Innenraum aber auch ein frisches, stilvolles Ambiente. Die Einlagen sind schlanker und breiter ausgeführt als im New Generation i10 und umrahmen auch die vorgesetzten Luftaustrittsöffnungen, die sich bei geschlossenen Türen in die Seitenverkleidung integrieren. Diese wiederum ist so geformt, dass der Luftstrom optimal zirkulieren kann. Die Farbe der Einlagen harmonisiert mit den Sitzen und den Armlehnen in der Türverkleidung.

Die verfeinerten Nähte der Sitzverkleidung erfüllen bezüglich Funktionalität und Styling die höchsten Ansprüche und passen perfekt zum Design des Interieurs.

Das für die Ergonomie zuständige Team ordnete die wichtigsten Bedienungselemente in funktionaler Form an. Audio, Heizung und Lüftung, wie auch die elektrischen Fensterheber sind in einer Bedienungsgruppe zusammengefasst, was auch optisch für einen geordneten, aufgeräumten Innenraum sorgt.

### 3. KOMFORT UND WOHLBEFINDEN

#### Grösster Innenraum der Klasse und neue Technologien im B-Segment

##### Überblick

- Wertigkeit von Material und Design erhöht die Qualitätsanmutung
- Grösster Innenraum der Klasse dank längerem Radstand
- Aussergewöhnlich viel Platz im Kofferraum: 326 l Fassungsvermögen (+10%)
- Hyundai führt neue Technologien im B-Segment ein
- Ausstattung und Ausrüstung, wie sie ansonsten ab dem C-Segment zu finden sind
- Neue Massnahmen in der Geräusch- und Vibrations-Dämmung führen zu einem der ruhigsten Innenräume der Klasse

Mit dem geräumigen Innenraum und zahlreichen serienmässig eingebauten Technologien, die zum Teil erstmals in diesem Segment verfügbar sind, bietet der New Generation i20 ein edles, luxuriös anmutendes Interieur, das eine junge Kundschaft anspricht.

Die grössere Plattform des New Generation i20 mit dem um 45 mm längeren Radstand (neu 2'570 mm) bildet die Basis für mehr Platz im Innenraum und verleiht einen entsprechend hochwertigen Look.

Die grösseren Abmessungen und das höchst ergonomische «Packaging» machen den New Generation i20 in Bezug auf den Raum im Fahrzeug zu einem der interessantesten Angebote in dieser Fahrzeugklasse. Die Designer nutzten die längere, breitere und tiefer gesetzte Karosserie, um aus dem neuen Fahrzeug einen echten Fünfpfätzer mit deutlich mehr Platz zu schaffen.

Beim kombinierten Beinraum von 1'892 mm (Vorder- und Rücksitze) führt der New Generation i20 seine Klasse an. Das Mass ist vergleichbar mit Fahrzeugen im nächst höheren C-Segment. Die tiefere Sitzposition und die weiter aussen platzierten Räder ermöglichen es – trotz der geringeren Höhe der Dachlinie – grosszügigen Platz und Reisekomfort für fünf erwachsene Personen zu schaffen.

Im Vergleich zum aktuellen Modell verfügen Fahrer und Beifahrer über 33 mm mehr Kopfraum (1'038 mm), 24 mm mehr Beinraum (1'098 mm), 6 mm mehr Breite auf Hüfthöhe (1'301 mm) und 15 mm mehr Platz auf Schulterhöhe (1'365 mm). Auf den Rücksitzen bieten der Kopfraum von 978 mm, der Beinraum von 794 mm und die Breite von 1'350 mm auf Schulterhöhe komfortabel Platz für drei erwachsene Passagiere.

Die längere Frontpartie ermöglicht es, das Handschuhfach mit den angrenzenden Komponenten weiter vorne zu platzieren. Zudem wurde das Armaturenbrett höher eingebaut. Diese Massnahmen schufen Platz, um den Beinraum vorne zu vergrössern.

Der vergrösserte Kofferraum macht den New Generation i20 ebenfalls zu einem der geräumigsten Fahrzeuge in seinem Segment. Gegenüber dem aktuellen Modell bietet der Kofferraum mit 326 Liter bei aufgestellten Rücksitzlehnen ein um 10% höheres Fassungsvermögen (gegenüber 295 l im i20).

Ein cleveres «Packaging» ermöglicht es, die Rücksitze flach abzulegen, was den Platz im Kofferraum auf 1'042 Liter erhöht. Damit wird der New Generation i20 auch für junge Familien und für den Transport von grösseren Gegenständen zum interessanten Angebot. Ein zweistufiger Fahrzeugboden lässt sich in der gewünschten Höhe einlegen, was die Möglichkeiten zum Sichern und Verstauen des Gepäcks erhöht.

Als Premiere im B-Segment ist der New Generation i20 mit einem grossflächigen Panorama-Schiebedach erhältlich, das sich im vorderen Bereich anstellen oder über die gesamte Dachlänge öffnen lässt. Damit können Fahrer und Passagiere zwischen frischem Fahrtwind und einem echten Openair-Feeling auswählen, während eine Abdeckung Schutz vor der direkten Sonneneinstrahlung bietet.

Fahrer und Beifahrer verfügen über grössere Cup-Holder in der Mittelkonsole und Stauraum für eine 1,5 Liter-Flasche in den Türablagen. Zudem verfügen sie in der Dachkonsole über ein Staufach für die Sonnenbrille. In den hinteren Türablagen finden jeweils eine 1,0 Liter-Flasche Platz. Der Verschlussdeckel der hinteren Mittelkonsole ist mit weichem Material überzogen und lässt sich dementsprechend auch als Armlehne nutzen.

Eine der wichtigen Zielsetzungen des Design-Teams lag in der Qualitätsanmutung des Interieurs, die zu den besten in diesem Segment zählen sollte. Die Anordnung der verschiedenen Elemente wurde unzähligen Ergonomietests unterzogen, um sicherzustellen, dass sie praktisch und einfach im Gebrauch sind, aber auch eine hohe Qualität vermitteln. Das Armaturenbrett ist asymmetrisch ausgeführt, mit einem 5 Grad-Winkel zum Fahrer hin. Das ist optisch kaum wahrnehmbar, erhöht aber die Bedienungsfreundlichkeit für den Fahrer.

Die Ingenieure und Designer von Hyundai wählten für die Innenausstattung ebenso wertige wie belastbare Materialien, die für einen dauerhaften Komfort sorgen und dem Interieur einen attraktiven Look verleihen.

Für die wichtigsten Oberflächen – inklusive Armaturenbrett und Türverkleidungen – kommt ein hochwertiger Kunststoff (TPO, Thermo-Plastic-Olefin) zum Einsatz. Das Material fühlt sich weich an, ist hochresistent und behält auch bei intensivem Gebrauch seinen Premium-Charakter (optisch und zum Anfühlen).

Christian Lör, Head of Product Management und Pricing bei Hyundai Motor Europe: **«Nach dem Lenkrad sind das Armaturenbrett und die Türverkleidungen die ersten Oberflächen, die der Kunde berührt. Umso wichtiger ist es, dass sie sich hochwertig präsentieren und – genauso wichtig – dass sie weich und angenehm anzufühlen sind.»**

Zusätzlich zu den Chrom-Zierelementen an den Lüftungsdüsen und am Schalthebel setzt Hyundai im New Generation i20 erstmals dezente Einlagen in hochglänzendem Piano-Schwarz ein. Die modern und luxuriös wirkende Kombination von Chrom und Piano-Schwarz findet sich auch am Start/Stop-Knopf, an der Audioanlage und an der Bedienung der Klimaanlage wieder.

Für die neue Plattform und die Karosserie setzt Hyundai im New Generation i20 vermehrt auf besonders leichten, hochfesten Stahl. Dadurch liessen sich die Torsionsfestigkeit (Verwindungssteifigkeit) erhöhen und das Grundgewicht des Fahrzeugs reduzieren. Das Resultat zeigt sich in einer höheren Präzision und einer entsprechend optimierten Fahrqualität, während Geräusche, Vibrationen und Schwingungen (NVH = Noise, Vibration, Harshness) besser gedämpft werden.

Im Vergleich zum aktuellen Modell mit 16% stieg der Anteil an leichtem, ultra-hochfestem Stahl im New Generation i20 auf 42% der Karosseriestruktur. Zusammen mit Verstärkungen in den B- und C-Säulen, wie auch im Rahmen der Kofferraumöffnung, optimierten die Ingenieure die Verwindungssteifigkeit um 81% (auf 23,2 kgf m<sup>2</sup>/rad).

Verschiedene Technologien tragen dazu bei, die Geräusche und Vibrationen vom Innenraum fernzuhalten. Die stärkere Geräuschkämpfung am Fuss der Dachsäulen (A-, B- und C-Säule) schützt Fahrer und Passagiere vor Fahrbahn-Vibrationen, während eine hochfeste Dämm-Matte am Fahrzeugboden die Fahrbahngeräusche auffängt. Eine nach ISO geprüfte Dämm-Matte hinter dem Armaturenbrett schirmt den Innenraum wirkungsvoll gegen die nieder-frequentigen Geräusche des Motors ab.

Weitere Massnahmen tragen zur Reduktion der Geräusche im Fahrzeuginnern bei. So achteten die Designer bei der Gestaltung der Aussenspiegel auf eine optimale Luftströmung. Ein anderes Beispiel zeigen die Türabdichtungen zur B-Säule, die für ein

stärkeres Schliessen der Türen sorgen, was wiederum mögliche Windgeräusche unterbindet.

Mit dem New Generation i20 verbindet Hyundai auch die Zielsetzung, die Erwartungen der Kunden klar zu übertreffen. Dies geschieht unter anderem mit Technologien, die Hyundai direkt vom höheren D-Segment in die Klasse der Kleinwagen überträgt. Genau so, wie der Neue Genesis eine ganze Reihe an Innovationen in sein Segment bringt, bietet Hyundai beim New Generation i20 Technologien an, wie sie im B-Segment bislang nicht verfügbar waren. Ein Beispiel dafür ist der Spurhalte-Assistent (LDWS, Lane Departure Warning-System).

Einen klaren Unterschied zu seinen Mitbewerbern zeigt der New Generation i20 auch in der Ausstattung mit dem automatischen Windschutzscheiben-Defroster und dem geheizten Lenkrad.

Weitere, in dieser Klasse nicht alltägliche Highlights sind: der in das Armaturenbrett integrierte 7-Zoll-Monitor mit Satelliten-Navigation (im B-Segment eine Premiere für Hyundai), automatisch einklappbare Aussenspiegel, Einparkhilfe vorne und hinten, wie auch eine Docking-Station für Smartphones.

USB- und AUX-Anschlüsse sind ab Werk eingebaut und können – zusammen mit der Bluetooth-Freisprechanlage - mit einer «My Music»-Funktion ergänzt werden, die bis zu 1 GB Speicherplatz verfügbar macht.

Die modernen Instrumente am Armaturenbrett beinhalten eine 3,5 Zoll OLED-Anzeige, über die der Fahrer eine ganze Reihe an Informationen in höchster Auflösung abrufen kann.

Durch die Vereinheitlichung und Zusammenführung der Produktion in der Türkei konnte sich Hyundai gezielt auf die spezifische Auslegung des Fahrzeugs für die europäischen Kunden konzentrieren. So ist der New Generation i20 in fein abgestuften Ausstattungs-Niveaus erhältlich, die allesamt eine hohe Wertigkeit und eine umfangreiche Ausrüstung bieten.

## 4. MOTOREN UND GETRIEBE

### Vier bewährte Motoren stehen zur Auswahl

#### Überblick

- Überarbeitete Motorenpalette, optimiert für den Einsatz im Alltag
- Für Europa definierte Motoren bieten ein höheres maximales Drehmoment und mehr Kraftreserven im unteren Drehzahlbereich
- 1,25 l und 1,4 l Benzinmotoren / 1,4 l Dieselmotor
- 5- und 6-Gang-Schaltgetriebe / Vierstufen-Automatikgetriebe
- Sämtliche Motoren erfüllen die Euro 6-Abgasnormen
- Einführung des neuen 1.0 Liter T-GDI Turbo-Benzinmotors auf Ende 2015

Im New Generation i20 sind drei verschiedene Motoren erhältlich: Zwei Benziner aus der «Kappa»-Baureihe (in drei Leistungsvarianten) und ein Diesellaggregat aus der Familie der «U-II»-Motoren. Die bewährten, bereits im aktuellen Modell erhältlichen Triebwerke wurden weiterentwickelt, um das Ansprechverhalten im Alltagsverkehr zu optimieren und die Euro 6-Abgasnormen zu erfüllen. Den 1,4 l Benzinmotor hingegen unterzogen die Ingenieure einer tiefgreifenderen Erneuerung.

Die Ingenieure im Technischen Zentrum von Hyundai Motor Europe in Rüsselsheim (D) konzentrierten sich auf die Anpassung der bestehenden Motoren an die Bedürfnisse der europäischen Kunden. Jeder der drei Motoren verfügt neu über ein höheres maximales Drehmoment und über grössere Kraftreserven (= ebenfalls mehr Drehmoment) im unteren Drehzahlbereich, bis 2'000/min. Damit spricht der Motor beim Beschleunigen (zum Beispiel von 80 km/h auf 120 km/h) rascher und agiler an als zuvor.

#### *Benzinmotoren*

Käufer, die einen Benzinmotor bevorzugen, können beim bewährten 1,25 l Kappa Vierzylinder-Motor aus zwei Leistungsstufen wählen: mit 75 PS oder 84 PS. Der komplett aus Aluminium gefertigte Motor ist serienmässig mit einem 5-Gang-Schaltgetriebe gekoppelt. Der 75 PS-Motor erreicht einen durchschnittlichen Verbrauch von 4,7 l auf 100 km bei CO<sub>2</sub>-Emissionen von 109 g/km. Bei der 84 PS-Version sind es 5,0 l auf 100 km und 117 g CO<sub>2</sub> pro km.

Als zweiter Benzinmotor steht der weiterentwickelte Kappa 1,4 Liter Vierzylinder mit 100 PS im Angebot. Im Vergleich zum Vorgänger (Gamma, 1,4 l) ist er wesentlich leichter gebaut. Mit 87 kg bringt er 14 kg weniger auf die Waage. Der Verbrauch liegt bei durchschnittlich 5,5 l auf 100 km bei CO<sub>2</sub>-Emissionen von 127 g/km (mit 6-Gang-Schaltgetriebe).

Dieser stärkere Motor lässt sich wahlweise mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder einer Vierstufen-Automatik kombinieren.

	Leistung (PS)	Drehmoment (Nm)
1,25 Liter	75 PS bei 5'500/min.	122 Nm bei 4'000/min.
1,25 Liter	84 PS bei 5'000/min.	122 Nm bei 4'000/min.
1,4 Liter	100 PS bei 6'000/min.	134 Nm bei 3'500/min.

Die Kappa-Baureihe bietet modernste Motorentechnologie mit zwei obenliegenden Nockenwellen (DOHC), kontinuierlich verstellbaren Steuerzeiten der Ein- und Auslassventile (Dual Continuously Valve Timing, CVVT), einen besonders steifen Alu-Motorblock mit Zylindermänteln aus Gusseisen, einen Alu-Zylinderkopf, leichter ausgeführte Stößel (für geringere innere Reibung) und eine komplett wartungsfreie Steuerkette, die für die gesamte Lebensdauer des Motors ausgelegt ist.

#### *Dieselmotor*

Um der steigenden Nachfrage nach sauberen und äusserst sparsamen Dieselmotoren nachzukommen, bietet Hyundai den europäischen Kunden im New Generation i20 ein Aggregat aus der bewährten und bekannten «U-II» Motorenfamilie an.

Unter anderem konnten die NO<sub>x</sub>-Emissionen reduziert werden, um die Vorgaben von Euro 6 zu erfüllen. Der 1,4 l Diesel schafft 4,1 l auf 100 km im gemischten Verbrauch, bei CO<sub>2</sub>-Emissionen von 106 g/km.

Der Dieselmotor ist mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe verbunden.

	Leistung (PS)	Drehmoment (Nm)
1,4 Liter	90 PS bei 4'000/min.	240 Nm bei 1'500 – 2'500/min.

Kunden, die sich für den Dieselmotoren entscheiden, werden feststellen, dass der New Generation i20 gegenüber dem Vorgängermodell leiser geworden ist. Durch den Einsatz von beschichteten Zahnkränzen liess sich die Geräuschkulisse weiter absenken.

## **Erster Einsatz des neuen 1,0 Liter T-GDI im New Generation i20 auf Ende 2015**

Beim neuen Kappa 1,0 Liter T-GDI handelt es sich um den ersten Motor einer neuen Generation von kleinvolumigen Turbo-Benzinmotoren, die mit eindrucklichen Leistungswerten für viel Fahrvergnügen sorgen, während der Verbrauch im äusserst effizienten Rahmen bleibt. Der Dreizylinder mit 998 cm<sup>3</sup> wurde auf der Basis des bewährten Kappa 1,0 Liter MPI Motors weiterentwickelt. Zu den Neuerungen zählen die Benzin-Direkteinspritzung und ein kleiner, einstufiger Turbolader.

Die Entwicklung des neuen 1,0 Liter T-GDI Benziners erfolgte im Technischen Zentrum von Hyundai in Rüsselsheim. Der Motor ist in zwei Leistungsstufen erhältlich. Die 100 PS-Version bietet maximale Verbrauchseffizienz, während die 120 PS-Version (mit 172 Nm Drehmoment) auf eine höhere Fahrdynamik ausgelegt ist. Der erste Einsatz dieser Motorisierungen erfolgt vermutlich gegen Ende 2015 im New Generation i20.

Der neue Motor verfügt über ein elektronisch gesteuertes Abgas-Rückführventil (Waste-Gate), was einerseits den Gasfluss optimiert, andererseits aber auch das Ansprechverhalten des Motors verbessert. 6-Loch-Einspritzdüsen mit einem überdurchschnittlich hohen Einspritzdruck von 200 bar tragen zur sauberen Verbrennung bei, was wiederum den Verbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen optimiert. So erfüllt der 1.0 T-GDI schon drei Jahre vor Inkrafttreten die Euro 6c Abgasnormen (ab 2017).

Ein neues Konzept mit einer geteilten Motorkühlung (split-cooling) ist in der Lage, die Kühlleistung den verschiedenen Temperaturbereichen in Motorblock und Zylinderkopf anzupassen. Dadurch lässt sich der Motorblock in einem höheren Temperaturbereich betreiben, was die innere Reibung reduziert und die Effizienz erhöht. Die Betriebstemperatur des Zylinderkopfs wiederum wird tiefer gehalten, um die Wirkung des Einspritzsystems und die Verbrennung selbst zu optimieren. Um den Motor so kompakt wie nur möglich zu bauen, integrierten die Ingenieure den Abgaskollektor in den Zylinderkopf. Das hat zudem den Vorteil der effizienteren Kühlung durch das Kühlsystem des Zylinderkopfs. Diese Entwicklungen bewirken ein rascheres Erreichen der Betriebstemperatur nach dem Kaltstart, was sich positiv auf Verbrauch und Emissionen auswirkt.

### **Getriebe**

Sowohl das 5-Gang- als auch das 6-Gang-Schaltgetriebe wurden ausgiebig getestet und optimiert. Das Resultat zeigt sich in einem weicheren, ruhigeren Lauf und einem präziseren Schaltgefühl. Die Schaltgetriebe verfügen neu über einen karbonbeschichteten Synchronring für den dritten Gang und einen Anti-Vibrations-Mechanismus für den Rückwärtsgang. Die Schaltgenauigkeit und das Schaltgefühl liessen sich durch den Einsatz einer Schaltkulisser optimieren.

## 5. FAHRWERK

### Europäisch ausgelegtes Fahrwerk bietet komfort-orientiertes Fahrgefühl

#### Überblick

- Fahrdynamik und Handling auf europäische Strassen angepasst
- Anpassung der Radgeometrie verbessert die Fahrdynamik
- Ausgiebiges Testprogramm auf europäischen Strassen
- Neue elektrische Servolenkung (BLAC-MDPS) erhöht die Lenk-Präzision
- Überarbeitete Hinterradaufhängung mit senkrecht eingebauten Stossdämpfern

Mit der grossen Erfahrung, auf die Hyundai im Testen und Abstimmen der Fahrzeuge auf den Strassen Europas zurückgreifen kann, optimierten die Ingenieure das Fahrwerk und die Handling-Charakteristiken des New Generation i20 exakt für die Bedürfnisse der europäischen Kunden.

Das Fahrzeug verfügt vorne über Einzelradaufhängungen mit McPherson-Federbeinen. An der Hinterachse kommt eine Verbundlenkerachse mit Torsions-Querstab und senkrecht eingebauten Schraubenfedern zum Einsatz. Die Ingenieure von Hyundai passten die Charakteristiken des Fahrwerks auf die neuen Vorgaben mit weiter aussen platzierten Rädern, der deutlich verstärkten Fahrzeugstruktur und der veränderten Gewichtsverteilung an.

Die um 64% steifere Karosseriestruktur, der um 45 mm verlängerte Radstand und die breitere Radspur bieten die Basis für deutlich mehr Stabilität und Grip in den Kurven.

Die elektrische Lenkunterstützung (MDPS, Motor-Driven Power Steering) arbeitet mit einem berührungslosen Wechselstrom-Elektromotor (BLAC, Brushless Alternating Current), was sowohl die Lenkpräzision als auch die Lebensdauer des Systems erhöht. Nur 2,7 Lenkradumdrehungen (von Anschlag zu Anschlag) und ein Wendekreis-Radius von 5,1 m machen den New Generation i20 zu einem äusserst wendigen, handlichen Fahrzeug im städtischen Verkehr.

An der Vorderradaufhängung kommen Stossdämpfer mit einem neuen Ventil-System zum Einsatz. Daraus resultieren harmonischere Fahr- und Handling-Eigenschaften mit höherem Fahrkomfort, wie auch eine geringere Übertragung von Vibrationen und Schwingungen auf die Karosserie.

Die hinteren Radkästen und der Fahrzeugboden wurden neu geformt, um die senkrecht eingebauten Stossdämpfer aufzunehmen. Diese Positionierung reduziert die Reibung in

den Anlenkpunkten, was die Radführung, das Handling, die fahrdynamischen Qualitäten wie auch den Fahrkomfort positiv beeinflusst.

Alles in allem wirken sich diese Massnahmen im Vergleich zum Vorgängermodell in einem sanfteren, komfortableren Fahrverhalten aus, während die Handling-Eigenschaften und die Rückmeldung an den Fahrer optimiert wurden.

## 6. SICHERHEIT

### Serienmässige Sicherheit aus dem oberen Segment

#### Überblick

- Sechs Airbags in allen Versionen: Front-, Seiten- und Vorhang-Airbags
- Fortschrittliche Sicherheits-Technologien als Serienausstattung
- Spurhalte-Assistent zeigt das Verlassen der Fahrspur an
- Hochfester Stahl und Verstärkungen der Struktur erhöhen die Sicherheit
- ESP und VSM (in Serie) arbeiten so unauffällig wie nur möglich
- Berganfahrhilfe verhindert ein Zurückrollen

Die Sicherheit von Fahrer, Passagieren und Fussgängern nahm in der Entwicklung des neuen Modells von Beginn an oberste Priorität ein. Die Ingenieure von Hyundai entwickelten und testeten äusserst fortschrittliche Systeme, um die aktive und passive Sicherheit zu erhöhen.

Die Sicherheit beginnt in der Basis, indem die Plattform mit der Karosseriestruktur des New Generation i20 zu 42% aus hochfestem Stahl gebaut ist (gegenüber 16% beim Vorgängermodell).

Das spezifisch für den europäischen Markt gebaute Fahrzeug bietet zudem aktive und passive Sicherheits-Elemente, mit denen Hyundai die Erwartungen der Kunden in diesem Segment übertrifft.

Jede Modellversion des New Generation i20 verfügt serienmässig über das elektronische Stabilitäts-Programm (ESP) und das Stabilitäts-Management (VSM, Vehicle Stability Management). Die beiden Systeme arbeiten zusammen und sorgen für optimale Traktion auf rutschigem Untergrund. Das ESP wurde so abgestimmt, dass es während der Fahrt äusserst dezent eingreift und vom Fahrer als natürliche Unterstützung empfunden wird.

Zur Serienausstattung zählt auch das Notbrems-Signal (ESS, Emergency Stop Signal). Es schaltet bei einem brusken Bremsmanöver automatisch die Warnblinkanlage ein und informiert damit den nachfolgenden Fahrer unmittelbar über die Notbremsung. Eine neue Verankerung des Bremskraftverstärkers erhöht die Bremsleistung, verbessert die Stabilität beim Bremsen, bietet ein direkteres Gefühl am Bremspedal und reduziert die Entstehung von Vibrationen.

Hyundai führt im New Generation aktive Sicherheits-Technologien ein, die für Fahrzeuge im europäischen B-Segment für gewöhnlich nicht verfügbar sind.

Der Spurhalte-Assistent (LDWS, Lane Departure Warning System) wird aktiv, sobald das Fahrzeug ohne das Anzeigen eines Richtungswechsels (Blinker) die Fahrspur verlässt. Leichte Abweichungen von der Fahrspur lösen eine optische Anzeige im Instrumentenbrett aus. Falls der Fahrer nicht reagiert, folgt eine akustische Warnung.

Die statischen Kurvenscheinwerfer optimieren die Sicht bei Kurvenfahrt. Sobald das Lenkrad um mehr als 25 Grad gedreht wird, folgen die Scheinwerfer in dieselbe Richtung und leuchten die Kurve aus. Die Sicht nach hinten wird durch den Einbau eines Aussenspiegels mit besonders starkem, gebeugtem Spiegelglas (Weitwinkel) verbessert.

Die Berganfahrhilfe (HAC, Hill Start Assist Control) bietet Hyundai im New Generation i20 erstmals serienmässig an. Sie verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren am Berg. Hinzu kommt das ebenfalls serienmässige Reifendruck-Kontrollsystem.

#### *Rückhaltesysteme*

Im Falle einer Kollision verfügt der New Generation i20 über ein ganzes Netz an passiven Sicherheitssystemen, um Fahrer und Passagiere zu schützen. Das neue Modell verfügt serienmässig über insgesamt sechs Airbags. Nebst den Front- und Seiten-Airbags schützen Vorhang-Airbags über die gesamte Länge des Innenraums.

An allen fünf Plätzen sind Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzung eingebaut. Die Vordersitze verfügen über höhenverstellbare und in Längsrichtung verschiebbare Kopfstützen, die optimal vor einem Schleudertrauma schützen. Zwei der hinteren Sitze sind mit neu positionierten ISOFIX-Verankerungen für die Befestigung der Kindersitze ausgestattet.

Warnsensoren für das Tragen der Gurte sind ebenfalls an allen Plätzen integriert. Und die Zentralverriegelung der Türen zählt ebenfalls zur Serienausstattung.

## 7. PRODUKTION

### Zusammenführung der Produktion im europäischen Hyundai-Werk

#### Überblick

- Design, Entwicklung und Produktion des New Generation i20 in Europa, für Europa
- Produktion des New Generation i20 zu 100% im türkischen Werk
- 91% der in Europa verkauften Fahrzeuge stammen aus europäischer Produktion
- Die Produktionskapazität in Europa liegt bei 500'000 Fahrzeugen jährlich (Türkei: 200'000 Fzge. / Tschechien: 300'000 Fzge.)

Mit der Einführung des New Generation i20 erweitert das Unternehmen den Anteil an Fahrzeugen, die spezifisch in Europa für die europäischen Kunden entworfen, entwickelt und gebaut werden. Damit bestätigt Hyundai auch die starke Bindung an den europäischen Markt.

Hyundai verlegte die Produktion der Modelle mit Rechtslenkung und die Versionen für Osteuropa vom indischen Werk in die Türkei. Somit wird der New Generation i20 erstmals zu 100% im türkischen Werk hergestellt.

Zusammen mit dem Produktionswerk in Tschechien ist Hyundai in der Lage, in Europa 500'000 Neufahrzeuge pro Jahr für den europäischen Markt zu produzieren. Das bedeutet, dass 91% der Neufahrzeuge, die von Hyundai im europäischen A-, B- und C-Segment verkauft werden, aus europäischer Fabrikation stammen.

Die Zusammenführung der gesamten Produktion des New Generation i20 in der Türkei bringt den europäischen Kunden verschiedene Vorteile. Das beginnt beim Mehrwert, den die Fahrzeuge durch die spezifisch europäische Auslegung bieten. Es vereinfacht aber auch die Produktionsprozesse und die Logistik – Einsparungen, die Hyundai an die Konsumenten weitergeben kann. Zudem wirkt sich die höhere Produktionskapazität in einer besseren Verfügbarkeit und dementsprechend kürzeren Lieferfristen aus. Weitere Vorteile sind der geringere Einfluss von Währungsschwankungen, die Reduktion von Importzöllen und die tieferen Transportkosten.

Die Serienproduktion des New Generation i20 lief im Oktober 2014 an.

## 8. MARKT

### Hyundai strebt einen grösseren Anteil am wachsenden B-Segment in Europa an

#### Im Überblick

- Seit der Einführung im 2008 verkaufte Hyundai vom aktuellen i20 europaweit über 400'000 Fahrzeuge
- Das Verkaufsziel für den New Generation i20 in Europa liegt bei 100'000 Neufahrzeugen jährlich
- Der Zuwachs soll vor allem durch junge Neukunden erfolgen
- Das europäische B-Segment dürfte bis 2017 um 14% auf 3,25 Mio. Fahrzeuge pro Jahr wachsen

Hyundai nahm den Verkauf im europäischen B-Segment 2002 mit dem Modell Getz auf. Mit der Etablierung der ersten i20 Generation stiegen die Verkaufszahlen in den vergangenen sechs Jahren auf mehr als 400'000 Fahrzeuge.

Mit aktuell 2,86 Mio. Fahrzeugen pro Jahr und einem Marktanteil von 22% belegt das B-Segment vom Verkaufsvolumen her den grössten Marktanteil in Europa. Der Analyst und Industrie-Spezialist Global Insight erwartet in diesem Segment bis 2017 ein Wachstum von 14% auf 3,25 Mio. Neufahrzeuge.

2013 verkaufte Hyundai rund 19% der Fahrzeuge im B-Segment, während das Marktsegment europaweit 22% der Pw-Verkäufe ausmachte. Die Zahl unterstreicht das Potenzial des New Generation i20. Und sie zeigt die Bedeutung, die dem neuen Modell im Erreichen der langfristigen Ziele von Hyundai in Europa zukommt.

Mit der ersten Generation des i20 erreichte Hyundai im Verlaufe des Modellzyklus eine kontinuierliche Steigerung der Verkäufe und eine Erhöhung des Marktanteils von 1,5% im 2009 auf 2,9% im 2013. Ab 2015 strebt Hyundai mit dem New Generation i20 einen Absatz von 100'000 Fahrzeugen pro Jahr an.

Die Ausgangslage dafür bilden die starke Loyalität der i20 Kunden, die bei 88% liegt, und die Verdoppelung der Verkäufe an Kunden, die heute Modelle der Mitbewerber fahren.

*Hyundai i20: Verkaufszahlen in Europa*

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Verkauf Neufahrzeuge</b>	60'000	64'000	69'000	75'000	81'000
<b>Marktanteil (%)</b>	1,5	1,7	2,0	2,5	2,9

Beim New Generation Hyundai i20 handelt es sich um das dritte von 22 neuen Modellen und Modell-Versionen, die Hyundai mit dem Programm «Product Momentum 2017» auf den Markt bringt.

## 9. TECHNISCHE DATEN

**Hyundai New Generation i20** (sämtliche technischen Daten sind provisorisch)

### Plattform und Karosserie

B-Segment, 5 Türen, 5 Plätze, Fließheck, selbsttragende Karosserie mit einem hohen Anteil an hochfestem Stahlblech, Wahl aus zwei vorne quer eingebauten Benzinmotoren (in drei Leistungsvarianten) und einem Dieselmotor, Frontantrieb, 5-Gang- oder 6-Gang-Schaltgetriebe, oder Vierstufen-Automatikgetriebe.

### Benzinmotoren

<b>1,25 Liter, 75 PS</b>	
Typ	Kappa, 4-Zylinder Reihenmotor, DOHC, Dual CVVT
Hubraum	1'248 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	71,0 x 78,8 mm
Verdichtungsverhältnis	10,5 : 1
Max. Leistung	55 kW / 75 PS bei 5'500/min.
Max. Drehmoment	122 Nm bei 4'000/min.
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung	13,6 s von 0 auf 100 km/h
Verbrauch gemischt	4,8 / 4,7 l/100 km (ohne/mit ISG Stop-Start-Automat)
CO <sub>2</sub> im gemischten Betrieb	112 / 109 g/km (ohne/mit ISG)

<b>1,25 Liter, 84 PS</b>	
Typ	Kappa, 4-Zylinder Reihenmotor, DOHC, Dual CVVT
Hubraum	1'248 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	71,0 x 78,8 mm
Verdichtungsverhältnis	10,5
Max. Leistung	62 kW / 84 PS bei 6'000/min.
Max. Drehmoment	122 Nm bei 4'000/min.
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung	13,1 s von 0 auf 100 km/h
Verbrauch gemischt	5,0 l/100 km
CO <sub>2</sub> im gemischten Betrieb	117 g/km

<b>1,4 Liter, 100 PS</b>	
Typ	Kappa, 4-Zylinder Reihenmotor, DOHC, CVVT
Hubraum	1'368 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	10,5 : 1
Bohrung x Hub	72.0 x 84.0 mm
Max. Leistung	74 kW / 100 PS bei 6'000/min.
Max. Drehmoment	134 Nm bei 3500/min.
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h / 170 km/h (Man. / Aut.)
Beschleunigung	11,6 s / 13,2 s von 0 auf 100 km/h (Man. / Aut.)
Verbrauch gemischt	5,5 l/100 km, Schaltgetriebe 6,7 l/100 km, Automat
CO <sub>2</sub> im gemischten Betrieb	127 g/km, Schaltgetriebe 155 g/km, Automat

#### *Dieselmotor*

<b>1,4 Liter, 90 PS</b>	
Typ	U-II, 4-Zylinder Reihenmotor
Hubraum	1'396 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	16,0 : 1
Bohrung x Hub	75 x 79 mm
Max. Leistung	66 kW / 90 PS bei 4'000/min.
Max. Drehmoment	240 Nm bei 1500 – 2'500/min.
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung	12,1 s von 0 auf 100 km/h
Verbrauch gemischt	4,1 l/100 km
CO <sub>2</sub> im gemischten Betrieb	106 g/km

#### **Antrieb: Frontantrieb**

*Getriebe: Benzinmotoren*

<b>Motor</b>	<b>1,25 (75 PS)</b>	<b>1,25 (84 PS)</b>	<b>1,4</b>
Schaltgetriebe	5-Gang	5-Gang	6-Gang
Automatikgetriebe	-	-	4 Fahrstufen

*Getriebe: Dieselmotor*

<b>Motor</b>	<b>1,4</b>
Schaltgetriebe	6-Gang
Automatikgetriebe	-

### Untersetzungsverhältnis

	<b>1,25 MT (75 PS)</b>	<b>1,25 MT (84 PS)</b>	<b>1,4 MT / AT</b>	<b>1,4 Diesel MT</b>
1. Gang	3.727	3.727	3.769 / 2.919	3.636
2. Gang	2.056	2.056	2.045 / 1.551	1.962
3. Gang	1.269	1.269	1.37 / 1.000	1.257
4. Gang	0.906	0.906	1.036 / 0.713	0.905
5. Gang	0.719	0.719	0.893 / -	0.702
6. Gang	-	-	0.774 / -	0.596
R-Gang	3.636	3.636	3.700 / 2.480	3.583
Differential	4.600	4.600	4.267 / 4.375	3.706

### Fahrwerk und Stossdämpfer

vorne	Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, an Hilfsrahmen angelenkte Schraubenfedern, Gasdruck-Stossdämpfer, Querstabilisator
hinten	Verbundlenkerachse mit Torsions-Querstab, Schraubenfedern und Gasdruck-Stossdämpfer

### Lenkung

Typ	Zahnstangenlenkung, elektrische Lenkunterstützung (BLAC-MDPS)
Untersetzung	2,7 Lenkradumdrehungen (von Anschlag zu Anschlag)
Wendekreis	5,1 m Radius (minimalster Radius)

### Bremsen (Motoren mit 75 PS)

vorne	Benzinmotor: innenbelüftete Bremsscheiben (d= 256 mm)
hinten	Trommelbremsen (d = 203.2 mm)
Assistenzsysteme	ABS, EBD, ESP und VSM

### Bremsen (alle anderen Modelle)

vorne	Benzinmotor: innenbelüftete Bremsscheiben (d= 256 mm) Diesel: innenbelüftete Bremsscheiben (d = 280 mm)
hinten	Bremsscheiben (d = 262 mm)
Assistenzsysteme	ABS, EBD, ESP und VSM

### Räder und Reifen

Räder	Reifen	Reserverad
6.0J x 15" Stahlfelgen	185 / 65 R15	Mobilitäts-Kit, Vollrad oder Notrad (3.5J x 15, T125/80D15)
6.0J x 16" Leichtmetallfelgen	195 / 55 R16	Mobilitäts-Kit, Vollrad oder Notrad (3.5J x 15, T125/80D15)

### Abmessungen (mm)

#### Karosserie aussen

Gesamtlänge	4'035
Gesamtbreite	1'734 (ohne Aussenspiegel)
Gesamthöhe	1'474
Radstand	2'570
Bodenfreiheit	140
Überhang vorne	815
Überhang hinten	650
Radspur vorne	1'520 (185/65 R15) / 1'514 (195/55 R16)
Radspur hinten	1'519 (185/65 R15) / 1'513 (195/55 R16)

#### Innenraum (mm)

Gesamtlänge innen	1'815
Gesamtbreite innen	1'436
Gesamthöhe innen	1'242

	Vordersitze	Rücksitze
Kopfraum	1'038	978
Beinraum	1'098	794
Schultermass	1'365	1'350
Hüftmass	1'301	1'252

### Gepäckraum (mm)

Länge des beladbaren Bodens	722
Breite	1'050
Höhe	582
Länge oben	400
Breite der Kofferraumöffnung	1'027
Höhe der Kofferraumöffnung	688
Höhe der Ladekante	739

### *Füllmengen (Liter)*

Treibstofftank	50 Liter (Benzin- und Diesel-Versionen)
Gepäckraum (VDA)	326 Liter bei aufgestellten Rücksitzlehnen 1'042 Liter bei abgelegten Rücksitzen

### *Gewicht\* (kg) (Schaltgetriebe / Automatikgetriebe)*

Motor	1,25 (75 PS)	1,25 (84 PS)	1,4	1,4 (Diesel)
Leergewicht ohne Fahrer	1'040	1'040	1'060 / 1'079	1'165
Leergewicht maximal	1'158	1'158	1'175 / 1'197	1'280
Min. Zuladung	422	422	425 / 423	410
Max. Zuladung	540	540	540 / 541	525
Gesamtgewicht	1'580	1'580	1'600 / 1'620	1'690
Dachlast	70	70	70	70

### *Fahrleistungen\* (Schaltgetriebe / Automatikgetriebe)*

Motor	1,25 (75 PS)	1,25 (84 PS)	1,4	1,4 (Diesel)
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	160	170	184 / 170	175
0-100 km/h (s)	13.6	13.1	11.6 / 13.2	12.1

\* Werksangaben, provisorisch

\* \* \*

**Kontaktperson:**

Nicholas Blattner, Public Relations Manager

**HYUNDAI SUISSE**

*Korean Motor Company, Kontich (B) - Branch Dietlikon*

Brandbachstrasse 6, CH-8305 Dietlikon

Tel. +41 44 816 43 45, Mob. +41 79 412 13 11

Fax. +41 44 816 43 09, [nicholas.blattner@hyundai.ch](mailto:nicholas.blattner@hyundai.ch)

[www.hyundai.ch](http://www.hyundai.ch)

Die Medienmitteilungen und Bilder befinden sich zur Ansicht und/oder zum Download auf der Hyundai Medien Seite: <http://www.hyundai.ch> / Login Journalisten. Ihre persönlichen Zugangsdaten erhalten Sie nach Ausfüllen des elektronischen Formulars.