Fotos: Hyundai

HYUNDAI

Spritziger Mini-Motor

Hyundais neuer Dreizylinder-Turbomotor „Blue 1.0 T-GI" sorgt nicht nur für weniger Verbrauch und Emissionen, sondern bietet wahlweise mit 100 oder 120 PS auch viel Fahrspaß in der i20-Produktpalette.

Downsizing lautet nun auch das Zauberwort bei Hyundai: Kürzlich stellte der koreanische Autobauer einen neuen 1,0-Turbomotor als Nachfolger des 1,4-Liter-Saugers für den i20 in Mainz vor und präsentierte nebenbei mit dem i20 Active eine SUV-ähnliche Variante des Kleinwagens. Somit besteht die i20-Familie aus Limousine, Coupé und Crossover, die sich alle mit dem neuen Triebwerk ordern lassen.

Fahrspaß und sparen

Den Dreizylinder-Motor haben wir als 100-PS-Variante im i20 und als 120-PS-Variante im i20 Active ausprobiert. Das 1,0-Liter-Triebwerk mit Direkteinspritzung und Monoscroll-Turbolader ist sehr durchzugsstark und schafft ein Drehmoment von 172 Newtonmeter über einen Drehzahlbereich von 1.500 bis 4.000 Umdrehungen pro Minute. Der Vorgänger hatte nur 134 Newtonmeter zu bieten. Das sorgt für Fahrspaß: Der quirlige Dreizylinder mit 100 PS durchbricht in 10,7 Sekunden die 100-km/h-Marke, die 120-PS-Version schafft es sogar noch 0,3 Sekunden schneller. Der größere 120-PS-Bruder hat gerade auf der Autobahn auch mehr Reserven und lässt sich zudem schaltfauler fahren. Apropos schalten: Den neuen Motor wird es vorerst nur in Kombination mit Handschalter geben, wobei die 100-PS-Variante fünf und der 120-PS-Motor sechs Gänge hat. Laut Hyundai verbraucht das neue Aggregat 4,3 Liter (i20) und 5,1 Liter (i20 Active) Superbenzin und stößt dabei nur 99 bis 119 Gramm CO_2 pro Kilometer aus – über 20 Prozent weniger als der Vorgänger-Motor.

Der oft kritisierte, unrunde Lauf eines Dreizylinders ist im i20 nicht wahrnehmbar – und das, obwohl Hyundai auf eine zusätzliche Ausgleichswelle verzichtet. Gerade bei starker Beschleunigung produziert der Downsizing-Motor sogar einen besonders kernigen Sound, der nach einem deutlich hubraumstärkeren Triebwerk klingt. Was uns aufgefallen ist: In der 100-PS-Variante ist der Motor im kalten Zustand gut hörbar, was jedoch nach der Warmlaufphase verschwindet. Der 120-PS-Motor geht da leiser zu Werke, was aber auch an der besseren Dämmung im i20 Active liegen kann. Beide Varianten gefallen insgesamt durch das leise Auftreten, das gerade auf der Autobahn besonders angenehm ist.

Beim Fahrwerk zeigen sich deutliche Unterschiede: Während das des i20 deutlich straffer ausgelegt ist, glänzt der SUV-ähnliche i20 Active durch eine komfortablere Federung und durch das um 20 Millimeter höhergelegte Fahrwerk, das Unebenheiten besser wegsteckt.

Alexander Junk

Aus Ein-Liter-Hubraum quetscht Hyundai eine Leistung von bis zu 120 PS.

TECHNISCHE DATEN

Blue 1.0 T-GI (i20, 100 PS):

Motortyp/Hubraum: R3/998 cm^3
Leistung: 74 kW (100 PS)
Drehmoment: 172 Nm
Beschleunigung 0-100 km/h: 10,7 s
Verbrauch: 4,3 l

Blue 1.0 T-GI (i20 Active, 120 PS):

Motortyp/Hubraum: R3/998 cm^3
Leistung: 88 kW (120 PS)
Drehmoment: 172 Nm
Beschleunigung 0-100 km/h: 10,4 s
Verbrauch: 5,1 l