



## Hyundai i10

### Tien plus

Autotest | Een tien plus. Dat betekent alles goed doen en dan nog eens de verwachtingen overtreffen. En dat is precies wat Hyundai nastreeft met de nieuwe "i10". Volgens de fabrikant zou deze kleinste Hyundai ondanks de bescheiden prijs de kwaliteit van een klasse hoger bieden. Zo'n bewering vraagt om een test...

Wie een proefwerk inlevert op een oud vodge papier, maakt geen goede indruk. Wie de verwachtingen wil overtreffen moet ook aan de presentatie werken. Dat is waarom de nieuwe Hyundai i10 niet smal en hoog is, zoals de vorige generatie, maar breed en laag. Bovendien heeft de i10 hetzelfde aangezicht met "hexagonale" grille als de andere Hyundai's.

Het resultaat is een solide, moderne uitstraling. Zeker in vergelijking met de concurrentie geeft de i10 vanaf de allereerste kennismaking een meer volwassen gevoel. Bovendien is de i10 een fractie groter dan de meeste tegenstrevers.



### Ruimte

Hyundai gaat wederom een stapje verder dan gebruikelijk met de aankleding van het interieur. Nergens is blanco metaal zichtbaar en zowel de materialen als de afwerkingskwaliteit zijn minstens zo goed als die van de grotere Hyundai's. Het dashboard is iets frivoler dankzij accenten in de kleur van de lak van de auto.

De lagere daklijn gaat niet ten koste van de binnenruimte. De stoelen zijn simpelweg iets lager. Het betekent wel dat de hoge instap van voorheen minder nadrukkelijk aanwezig is. De nieuwe i10 is meer personenauto en minder ruimteauto geworden. De voorstoelen zijn lekker groot, waarbij de hoofdsteunen positief opvallen. Ook deze zijn groter en beter verstelbaar dan gebruikelijk, waardoor ze een grotere bijdrage leveren aan de veiligheid.



Op het oog lijkt de ruimte op de achterbank minimaal. Wie gaat proefzitten merkt echter dat de achterkant van de voorstoelen van een zeer zachte stof is, zodat de knieën van de achterpassagier er bijna in verdwijnen. Dankzij de zachte bekleding is de zit op de achterbank diep en ook dat levert welkomme extra millimeters op.

De bagageruimte heeft een lage laadvloer, maar een hoge tildrempel. Met andere woorden: laden en lossen is minder makkelijk, maar de beschikbare ruimte is uitstekend (252 liter).

## Uitrusting

De testauto is een "Premium"-uitvoering en in die uitdossing doet het uitrustingsniveau niet onder voor auto's uit een hoger segment. Zaken als stuurverwarming, alarm, sleutelvrije toegang en een helling-assistent (voorkomt achteruitrollen bij optrekken op een helling) zijn leverbaar.

Zelfs op de eenvoudige uitvoeringen is een radio/CD-speler met USB-aansluiting standaard. De

iPhone wordt altijd ondersteund, hier zijn geen verloopkabels of andere hulpstukken voor nodig. De klank van het audiosysteem is plat en schel, maar dat is nog altijd beter dan een systeem dat niets kan maar dat met bonkend laag en snerpnd hoog probeert te compenseren. Heel chique: zowel het audiosysteem als de telefoon (Bluetooth) kunnen worden bediend met knoppen op het stuurwiel.

Op het gebied van veiligheid is iedere i10 meer dan royaal bedeeld. Zes airbags, tractiecontrole en een elektronisch stabiliteits programma ("ESP") zijn standaard. Ook een bandenspanningcontrolesysteem is standaard. Dat dient niet alleen de veiligheid, maar ook de portemonnee want rijden met te lage spanning kost extra brandstof.



## Motoren

De i10 is leverbaar met een 1.0 liter driecilinder benzinemotor. Deze was ook te vinden in de vorige generatie i10, maar is voor de nieuwe i10 sterk verbeterd. Het grote voordeel van een driecilinder motor is het lage verbruik. De belangrijkste nadelen zijn een onrustige loop en een roffelend geluid.



De onrustige loop is zo effectief tegengegaan, dat alleen nog hoorbaar is dat dit een driecilinder motor is. Eenmaal op "kruissnelheid" zijn ook de rijgeluiden zeer bescheiden. De prestaties van deze 66 pk / 94 Nm sterke 'Kappa' motor zijn matig. Een sprint van 0 naar 100 km/u kost ruim 15 seconden en de topsnelheid bedraagt een bescheiden 155 km/u.

De i10 voelt absoluut niet traag en dat is te danken aan het levendige karakter van de motor. Wanneer het gaspedaal dieper wordt ingetrapt volgt meteen een reactie, zij het dat de daadwerkelijke acceleratie nog steeds bescheiden is. Heel slim gedaan!

Om het verbruik te verlagen voorziet Hyundai in zowel een schakelindicator als een stop/start-systeem. Ondanks een zeer veeleisende testroute (voornamelijk bergweggetjes en stadsverkeer) bleef het verbruik beperkt tot 5 liter per 100 km (fabrieksopgave: 4.2 liter per 100 km).



De i10 mag geen aanhanger trekken, maar kan wel worden voorzien van een trekhaak. Hierop kan bijvoorbeeld een fietsdrager worden gemonteerd. De maximale kogeldruk bedraagt 75 kg, zodat ook elektrische fietsen kunnen worden vervoerd.

Naast de 1.0 liter motor is een 1.2 liter motor beschikbaar. Ook dit is een doorontwikkeling van een bestaande motor. Deze telt vier cilinders, presteert met meer gemak (87 pk / 120 Nm) en is nog stiller. Dit geeft de gehele auto als vanzelf een meer volwaardig en grootser gevoel. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van deze motor ligt echter zo hoog, dat de "i10 1.2" in Nederland uiterst kostbaar zou worden. Hetzelfde geldt voor de optionele automaat en beide zullen daarom niet leverbaar worden in Nederland.

## Weggedrag

De keuze voor een brede, lage auto doet niet alleen wonderen voor het uiterlijk, maar ook voor het weggedrag. In vergelijking met andere kleine auto's is de i10 stabiel en rustiger. Dat geeft meer zekerheid in de bocht en meer comfort op de lange afstand.



Ondanks de langere wielbasis is de draaicirkel opmerkelijk klein. In de stad is dat uiterst praktisch. Op het aller, aller, allerlaatste moment kan toch nog een afslag worden genomen. Bochten en hoeken in parkeergarages die onmogelijk zijn voor andere auto's, zijn geen probleem voor de i10. Ook op dit vlak weet Hyundai's kleinste de verwachtingen te overtreffen.

## Conclusie

Scoort de nieuwe Hyundai i10 een tien plus? Een eerste, korte kennismaking geeft een zeer positieve indruk. De auto kon op geen enkele fout of tekortkoming worden betrappt en gaat steeds een stapje verder dan gebruikelijk.

Hyundai verricht echter geen wonderen. De i10 is zuinig, maar niet snel. De i10 is compact en haalt het maximale uit de buitenmaten, maar niet zo ruim als een auto uit een hoger segment. De prijs is scherp, maar wanneer voor een zeer luxueuze versie wordt gekozen lopen de bedragen alsnog flink op. Echter: binnen de mogelijkheden van een kleine auto tegen een kleine prijs heeft Hyundai een uitmuntende prestatie geleverd. ■



## Specificaties

### Hyundai i10 1.0 Premium

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	367 x 166 x 149 cm
Wielbasis	239 cm
Gewicht	908 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	252/1046 l
Bandenmaat	155/70R13

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	66 pk @ 5500 tpm
Koppel	94 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,1 sec.
Topsnelheid	155 km/u
Verbruik gemiddeld	4,3 l / 100 km
Verbruik stad	5,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	98 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 13.495,-
Prijs instapmodel	€ 11.695,-