



Hyundai i20 (2008 - 2014)

Ouder of rijper?

Rij-impressie | Een pijnlijke uitspraak: vrouwen worden ouder, mannen rijper. Maar hoe zit dat bij een auto? Een exotische sportwagen of oogstrelende coupé wordt vanzelf een gewilde klassieker. Een alledaagse auto wordt juist gezien als wegwerpproduct en zal al na enkele jaren worden vervangen. Om aantrekkelijk te blijven, ondergaat de Hyundai i20 nu voor de tweede keer in zijn leven een facelift.

Verrassend is het niet wat Hyundai aan de i20 heeft veranderd. Het uiterlijk is aangepast aan de andere modellen, zodat de i20 beter herkenbaar is als moderne Hyundai.

De uitstraling van de i20 gaat er dankzij de nieuwe, vloeiende vormen met sprongen op vooruit. De blik in de koplampen (met LED-dagrijverlichting) is niet langer die van een verbaasd kijkend kleintje, maar van een zelfverzekerde compacte auto.

Interieur

Ook in het interieur valt meteen de hoogwaardigere afwerking op. De gebruikte materialen zien er niet alleen beter uit, ze voelen zelfs beter. De cabine is zo veel beter geïsoleerd, dat al bij het dichtslaan van de portieren opvalt dat er minder omgevingsgeluiden in het interieur doordringen.



De opzet van het dashboard is als vanouds logisch en overzichtelijk. Iets andere kleuren en accenten zorgen ervoor, dat de knoppen en meters er geavanceerder uitzien (terwijl ze functioneel gelijk zijn gebleven).

De ruimte is en blijft gemiddeld goed voor een auto van deze omvang. Dat wil zeggen dat ook lange bestuurders goed voorin passen, maar dat de ruimte

achterin afhankelijk is van de inschikkelijkheid van de bestuurder en/of bijrijder. Heel vervelend is de harde rand onderin de rugleuning van de voorstoel. Wie niet onderuit, maar juist kaarsrecht in de stoel zit, voelt deze stang tegen de onderrug duwen en dat is hoogst onprettig.



Ongeacht de gekozen uitvoering biedt de i20 voortaan alle veiligheidsvoorzieningen die leverbaar zijn op het model. Het verschil in uitrusting zit voortaan dus alleen in de mate van luxe, niet in de mate van veiligheid. Zoals gebruikelijk bij Hyundai is ook een USB-aansluiting standaard. Deze werkt prima met iPhone en alle gangbare mp3-spelers (behalve de Samsung Galaxy S3, die voor een eigenwijs "MTP"-protocol heeft gekozen dat geen enkele auto ondersteunt).

Rijden

Volgens Hyundai zijn (we citeren): "de handgeschakelde transmissies geoptimaliseerd voor een preciezer schakelgevoel". De praktijk bewijst echter het omgekeerde. De eerste versnelling is vreemdsoortig lang, waardoor de bestuurder regelmatig denkt in de tweede of derde versnelling op te trekken. Dit betekent ook dat nadrukkelijk met het gas en de koppeling moet worden gespeeld om soepel weg te rijden. Dat kan in de toekomst wel eens een vroegtijdig versleten koppeling betekenen!



De testauto wilde regelmatig slechts met moeite van de derde naar de vierde versnelling, maar Hyundai verzekert dat dat exemplarisch is.



De 1.2 liter benzinemotor heeft er 7 pk bij gekregen en zou desondanks zuiniger zijn geworden. Het verschil met de vorige generatie van de 1.2 liter motor is in de praktijk nauwelijks merkbaar. De prestaties blijven ruim voldoende en omdat al bij een laag toerental volop trekkracht beschikbaar is, laat de i20 zich ontspannen rijden. Dankzij een prima functionerend start/stop-systeem loopt het verbruik minder sterk op in de stad.

Kalm rijden wordt beloond met een verbruik dat zelfs lager is dan fabrieksopgave. De eerste paar dagen dat de "i20 1.2 Blue" bij de redactie op bezoek was, bedroeg het gemiddelde testverbruik 4.5 liter per 100

km (fabrieksopgave: 4.7 liter per 100 km). Een stevige rijstijl wordt juist bestraft, want dan loopt het verbruik al snel op tot boven de 5 liter per 100 km. Een experiment met Euro98 in plaats van Euro95 benzine leert dat de motor hierop wel soepeler loopt, maar niet zuiniger wordt.



Weggedrag

Voor modeljaar 2012 is ook het onderstel van de i20 verbeterd. Hyundai heeft geen nieuwe componenten toegepast, maar heeft de afstelling van de veren en dempers aangepast.

Hyundai voorziet de i20 van elektrische stuurbekrachtiging, want dat bespaart brandstof. Een traditionele mechanische stuurbekrachtiging is altijd actief, ook wanneer uren achter elkaar rechtuit op de snelweg wordt gereden. Een elektrische stuurbekrachtiging vraagt alleen stroom wanneer er daadwerkelijk gestuurd wordt.

Ondanks alle aanpassingen is de i20 niet spannend of opwindend. In plaats daarvan heeft Hyundai een prima compromis tussen comfort en veiligheid gevonden waarmee de auto een zo groot mogelijke doelgroep aanspreekt.



Conclusie

Na de introductie in 2008 en een facelift in 2010, heeft de Hyundai i20 voor 2012 opnieuw een verjongingskuur ondergaan. Het verschil met de vorige generatie is dit keer veel groter. Het uiterlijk is er met sprongen op vooruit gegaan en de afwerking van het interieur staat duidelijk op een hoger plan. Voortaan zijn alle uitvoeringen even veilig; ook de basisuitvoering is voorzien van alle beschikbare veiligheidsvoorzieningen.

De motor is iets sterker en een fractie zuiniger geworden. Alhoewel Hyundai spreekt van een verbetering, was de versnellingsbak van de testauto juist minder goed dan voorheen. Het onderstel was goed en blijft goed. De extra geluidsisolatie zorgt juist voor veel meer comfort en ook dat maakt de i20 meer volwassen dan voorheen. Dankzij alle aanpassingen is de i20 overduidelijk rijper en zeker niet ouder geworden. ■



Specificaties

Hyundai i20 (2008 - 2014) 1.2 i-Vision

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	400 x 171 x 149 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	935 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	850 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	370/1060 l
Bandenmaat	185/60R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1248 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	85 pk @ 6000 tpm
Koppel	121 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,7 sec.
Topsnelheid	168 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	5,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	109 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 16.295,-
Prijs instapmodel	€ 12.995,-