



Hyundai i10

Een goed verstaander

Rij-impressie | Dat Hyundai perfect naar de klant luistert is eerder bewezen met de nieuwe i30. Dat middelgrote model is ontwikkeld in Europa en welhaast perfect afgestemd op de wensen van de Europese klant. De kleinere i10 vormt echter een heel andere uitdaging. Dit instapmodel van Hyundai is een stuk voordeliger en daarom zijn de makers veel beperkter in hun mogelijkheden. Weet Hyundai ook met de i10 perfect in te spelen op de wensen van de klant?

Een goed verstaander heeft voldoende aan een half woord. Maar veel autofabrikanten lijken zelfs aan een compleet boekwerk nog niet voldoende te hebben. Ze bouwen auto's die alleen bij kopers uit hun eigen land in de smaak vallen, die mooi maar onpraktisch zijn of die allerlei technische hoogstandjes bieden waar niemand op zit te wachten. Volgens Hyundai vroegen de klanten in de kleinste klasse het meest om drie zaken: een laag verbruik, veiligheid en ruimte.

Ruimte

Om met dat laatste te beginnen: de i10 is een fractie groter dan instapmodellen van andere merken. De i10 is 3 meter 67 lang en 1 meter 66 breed. De auto is daarmee een slag groter dan de Picanto van zustermerk Kia, want de i10 staat als eerste op een nieuw platform van het concern.



Het is met name de breedte die in de praktijk opvalt. De bestuurder en bijrijder zitten niet schouder aan schouder, maar hebben enige bewegingsvrijheid rondom de voorstoelen. Het gevoel van ruimte wordt versterkt door het feit dat de voorstoelen lekker groot zijn, inclusief hoofdsteunen die zo ver kunnen worden versteld dat ze daadwerkelijk een bijdrage leveren aan de veiligheid.

De beenruimte achterin is op het oog minimaal, maar valt in de praktijk mee. Dat komt omdat de zitting zacht is en de passagiers er dus diep in wegzakken. Bovendien is de achterzijde van de voorstoelen eveneens zacht, zodat de achterpassagiers wat ruimte van de voorstoelen afsnoepen. Desondanks blijft de i10 een gemiddelde kleine auto die zich niet leent voor vier volwassenen. De bagageruimte is met 252 liter bovengemiddeld groot. Echter, door de hoge tildrempel is laden en lossen ongemakkelijk.



Uitrusting

Misschien wel de meest onmogelijke wens van de consument is een rijk uitgeruste auto tegen een lage prijs. Ook Hyundai is geen liefdadigheidsinstelling, maar door slim gebruik te maken van bestaande technieken is met de i10 wederom een sprong vooruit gemaakt.

Diverse voorzieningen uit de duurdere modellen zijn dankzij massa-productie zo voordelig, dat ze nu ook op de i10 beschikbaar zijn. Zo worden vrijwel dezelfde materialen gebruikt en daarom voelt de i10 absoluut niet als een "instapmodel". Nog een voorbeeld: een USB-aansluiting met iPhone ondersteuning is standaard, iets waar menig ander merk nog steeds enorme bedragen voor durft te vragen.



Als het gaat om veiligheid zijn zes airbags, tractie-controle en een elektronisch stabiliteitsprogramma ("ESP") standaard. Met name deze laatste is waardevol, omdat het helpt voorkomen dat de auto in een slip raakt bij gladheid. Het voorkomen van een ongeluk is immers veel zinvoller dan het opvangen ervan.

Rijden

Als het gaat om de rijeigenschappen staat een laag verbruik bovenaan het wensenlijstje van de klant. Dat is waarom de nieuwe i10 weliswaar langer en breder is dan de vorige generatie, maar ook lager. Dat komt zowel de veiligheid (laag zwaartepunt, dus stabiel weggedrag) als het verbruik ten goede. Rijden met de i10 is absoluut niet spannend of bijzonder, maar dat

was ook niet de bedoeling. Dit is een functionele auto, geen pretmachine. Het accent ligt daarom op veiligheid en comfort.



In Nederland is de i10 alleen leverbaar met een driecilinder motor die een inhoud heeft van 1 liter. Volgens Hyundai legt de i10 gemiddeld 23.3 kilometer op een liter benzine af. In de praktijk is die waarde goed te benaderen. Houd er echter rekening mee dat dit een gemiddeld cijfer is. Wie korte afstanden aflegt en/of veel in de stad rijdt, zal altijd (met iedere auto!) een beduidend hoger verbruik realiseren.

Ondanks het spaarzame karakter voelt de i10 absoluut niet traag. Dat komt omdat de motor op het gehoor direct reageert op ieder commando van de bestuurder. De snelheid loopt dan nog nauwelijks op, maar voor het gehoor presteert de auto prima. Zo heeft Hyundai heel slim een nadeel (de hoorbare motor) tot een voordeel gemaakt. Bovendien zijn de pedalen zeer gevoelig (de koppeling vraagt enige gewenning), waardoor de auto met groot gemak lijkt te presteren. Heel doordacht allemaal, en precies zoals de klant het graag wil.



Conclusie

Een goed verstaander heeft voldoende aan een half woord. En Hyundai weet met de nieuwe generatie "i"-modellen beter naar de klant te luisteren dan menig ander merk! De i10 legt de nadruk op de punten die belangrijk zijn en bezuinigt juist op de punten waar dat kan.

Dankzij de royale buitenmaten, het al even royale meubilair en de hoge afwerkingskwaliteit geeft de i10 een volwassen indruk. De beloofde veiligheid komt niet alleen van de airbags en de elektronica die slippen tegengaat, maar ook van de prima wegligging. Tenslotte is de motor niet alleen in theorie, maar ook in de praktijk zeer zuinig.

Daarmee is de i10 misschien geen droomauto, maar wel het functionele en voordelige vervoer waar de klant om vroeg. Hyundai heeft wederom perfect naar de klant geluisterd. ■



Specificaties

Hyundai i10 1.0 Comfort Plus

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	€ 12.995,-
Prijs instapmodel	€ 11.695,-