



Hyundai i20

Meer karakter

Rij-impressie | Hyundai is succesvol in de autosport. Het "World Rally Championship" (WRC) wordt door Hyundai betiteld als de meest veeleisende tak van motorsport omdat zowel op verharde als onverharde ondergrond wordt gereden. Toch verkoopt Hyundai geen sportwagens en zijn er zelfs geen sportieve uitvoeringen van bestaande modellen leverbaar. Of misschien toch wel?

De auto waarmee Hyundai deelneemt in het "World Rally Championship" (WRC) is een i20. Althans, in naam. In feite is er zo veel aan de auto aangepast dat alleen een paar stukken plaatwerk nog origineel zijn. De 300 pk sterke turbomotor is op maat gemaakt voor deze racewagen. De vierwielaandrijving staat al helemaal niet op de optielijst van de gewone i20. En de 80 liter (!) tank spreekt boekdelen over het verbruik van dit rallykanon.

niet de techniek, maar vooral de manier van bouwen terug in gewone modellen. Iedere race is een ware slijtageslag voor een auto en dankzij de lessen uit de racerij zouden straatauto's van Hyundai steeds betrouwbaarder worden. Zaken zoals de motorsteunen en wielophanging van de i20 zijn wel degelijk het resultaat van lessen uit de racerij.

1.0 Turbo

Bovendien is de i20 nu ook leverbaar met een turbomotor. De specificaties zijn echter wat beschaafder dan in de rally-auto. De i20 is voortaan leverbaar met een driecilinder, 1.0 liter turbomotor die naar keuze 100 of 120 pk levert. Hyundai koopt deze "T-GDI"-motor niet in bij een externe partij, het betreft een geheel eigen product.



Als geen van de technieken hun weg vinden naar de gewone Hyundai i20, waarom investeert het merk dan zo veel geld in de autosport? Volgens Hyundai komt



Voor deze test is gereden met de 100 pk sterke variant. Al bij lage snelheid maakt de motor indruk met zijn kracht en souplesse. Bij hoge snelheid valt de 1.0 liter turbo juist op door zijn daadkracht. Wanneer het gaspedaal echt diep wordt ingetrapt, is de i20 Turbo zelfs verrassend kwiek voor een auto met "slechts" 100 pk!

Dat is te danken aan de manier waarop het vermogen wordt opgebouwd en aan het geluid. Bij een hoog toerental is de kenmerkende driecilinder "roffel" hoorbaar die niet storend, maar juist heel spannend is. Op de lange afstand is de turbomotor juist aangenaam stil dankzij goed gekozen versnellingsbakverhoudingen (5-bak); zo wijst de naald van de toerenteller bij 100 km/u slechts 2.000 tpm aan. Bij 120 km/u draait de motor 2.500 toeren per minuut.



Helaas is het opgegeven fabrieksverbruik van 4.3 liter per 100 km in de praktijk onhaalbaar. Wanneer uiterst kalm wordt gereden (maximaal 100 km/u, zo veel mogelijk anticiperen) is 5 liter het best haalbare. Wie harder rijdt en/of zich laat verleiden door het levendige karakter van de turbomotor, verbruikt 6.5 liter per 100 km. Dat is een stuk hoger dan beloofd, maar vergelijkbaar met het testverbruik van de Ford Fiesta en Opel Adam met een soortgelijke motor.



Weggedrag

Met de nieuwe motor heeft de i20 aan karakter gewonnen, maar het blijft een alledaagse auto. Een keihard onderstel of hyper-directe besturing zou slechts een enkele liefhebber aanspreken. Daarom heeft Hyundai gekozen voor een compromis tussen sportiviteit en comfort. En wat Autozine betreft is dat goed gelukt!

De besturing is exact en gevoelig, maar niet nerveus of vermoeiend. Het onderstel geeft voldoende "feed

back" aan de bestuurder om te weten waartoe de auto in staat is. In een panieksituatie (uitwijkmanoeuvre) reageert de i20 goedmoedig en veilig. Tegelijkertijd is het comfort ruim voldoende.



Uitrusting

Ook als het gaat om de uitrusting kiest Hyundai voor veelzijdigheid. In het interieur daarom geen laptimer, rolkooi of kuipstoelen. In plaats daarvan behoren vanaf het tweede uitrustingsniveau ("i-Motion") zaken zoals LED dagrijverlichting, cruise-control, parkeersensoren en statische bochtverlichting tot de standaard-uitrusting. De hier gereden "Comfort"-uitvoering (derde niveau) is zelfs voorzien van een DAB+ tuner en een achteruitrijcamera. Op veler verzoek is de i20 voortaan leverbaar met een geïntegreerd navigatiesysteem; een optie die bij de introductie van het model in 2014 nog niet beschikbaar was.



En terwijl de rally-auto slechts plaats biedt aan twee personen, biedt de testauto vier zitplaatsen. De ruimte voorin is goed voor een auto van deze omvang, de ruimte achterin voldoende. De bagageruimte heeft een inhoud van 328 liter en dat is zelfs de grootste in het segment.

Conclusie

Hyundai is actief in de autosport maar verkoopt geen sportwagens. Met de deelname aan de motorsport wil Hyundai naar eigen zeggen duidelijk maken dat ook de alledaagse auto's leuk zijn om te rijden. Omdat een rally slopend is voor auto's, leert Hyundai bovendien veel over betrouwbaarheid en ook dat zou zijn weg naar de alledaagse modellen vinden.

In de Hyundai i20 Turbo is met de nodige goede wil inderdaad een vleugje van de i20 rally-auto terug te vinden. Ook met turbomotor blijft de i20 een allemans vriend die op alle punten een ruime voldoende scoort. De "1.0 T-GDI" motor is levendig en zelfs uitdagend, waarmee de i20 geen sportwagen is geworden maar wel aan karakter heeft gewonnen. ■



Specificaties

Hyundai i20 1.0 T-GDI Comfort

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	404 x 173 x 147 cm
Wielbasis	257 cm
Gewicht	1.040 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	326/1042 l
Bandenmaat	185/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/
Vermogen	100 pk @ 4500 tpm
Koppel	172 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,7 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	4,3 l / 100 km
Verbruik stad	5,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 17.995,-
Prijs instapmodel	€ 14.495,-