



## Hyundai i20 Coupe

### Verstand met een vleugje emotie

Autotest | Al bij de eerste aankondiging van de i20 beloofde Hyundai twee uitvoeringen. De vijfdeurs zou functioneel, degelijk en verstandig zijn. De driedeurs zou minstens zo verstandig zijn, maar zou daar een pretfactor aan toevoegen. De i20 driedeurs kreeg daarom zelfs de naam "i20 Coupé" toebedeeld. Is dat puur marketingpraat of is de driedeurs i20 een echte coupé?

Twee deurtjes minder, de daklijn schuin laten aflopen en klaar is uw coupé! Nee, zo makkelijk is het niet. Een coupé is eleganter en heeft meer harmonieuze lijnen dan een vijfdeurs hatchback. En dus moest Hyundai heel wat meer doen om de brave i20 tot een begeerlijke coupé te transformeren.

Het merk begon daarom niet met de achterpartij, maar... aan de voorkant! Net als iedere andere moderne Hyundai heeft de i20 een hexagonale (zeskantige) grille. Voor de i20 Coupé is deze echter "op z'n kop" gemonteerd, waardoor het brede deel onderaan zit en de auto veel breder oogt. Tegelijkertijd zijn de breedstralers kleiner gemaakt, waardoor ze venijniger ogen. Zelfs de opening tussen de grille en de koplampen is dankzij een lijntje chroom tot iets interessants gemaakt.



Kenmerkend voor de vijfdeurs i20 is de zwarte balk tussen de achterportieren en de achterraut. Samen met de zwarte raamomlijsting zorgt dat ervoor dat het dak boven de auto lijkt te zweven. De i20 Coupé maakt dankbaar gebruik van dat thema, maar trekt het veel verder door door de achterste zijruiten eveneens in het zwart uit te voeren. De balk die de zijruiten met de achterraut verbindt is veel slanker om de aflopende daklijn te accentueren.

## Interieur

Het zorgt er allemaal voor dat de i20 er een stuk dynamischer uitziet, maar om deze driedeurs meteen als een coupé te betitelen is wat opportunistisch. Bovendien: het interieur overtuigt al helemaal niet als coupé. Het is namelijk gelijk aan dat van de vijfdeurs. De testauto is zelfs wat sober uitgevoerd met een zwart interieur, terwijl een eerdere vijfdeurs i20 testauto nog een fris interieur met accenten in de lakkleur van de auto had.



Het belangrijkste is echter: voorin ontbreekt het geborgen gevoel dat zo kenmerkend is voor een coupé. Achterin zorgt de aflopende daklijn weliswaar voor merkbaar minder hoofdruimte, maar dat is nou net die ene kwaliteit van een coupé die niet wenselijk is.

Aan de andere kant: omdat het interieur vrijwel gelijk is aan dat van de i20 vijfdeurs, is de driedeurs even functioneel. De ruimte voorin blijft prima (let op: een zonnedak gaat ten koste van de hoofdruimte) en de bagageruimte is met 336 liter zelfs iets groter dan die van de vijfdeurs.

## Uitrusting

Ook de uitrusting verschilt niet van de gewone i20. Hier dus niets exclusiefs, maar wel alles wat mag worden verwacht in dit prijssegment. Voor deze testrit is gekozen voor de absolute top-uitvoering ("Premium") en dan zijn zaken zoals LED dagrijverlichting, cruise-control, een

klimaatcontrolesysteem, statische bochtverlichting en een achteruitrijcamera standaard. Het audio-, navigatie- en communicatiesysteem functioneert goed, laat zich gemakkelijk bedienen en heeft bovendien een DAB+ tuner (digitale radio).



Op het gebied van actieve veiligheid blijft de i20 iets achter. De i20 kan niet zelfstandig remmen voor gevaar en kan de bestuurder ook niet waarschuwen voor naderend onheil. Wel beschikt de i20 vanaf het "i-Motion"-niveau over een "Lane Departure Warning System" (geluidssignaal bij onbedoeld overschrijden van de belijning op het wegdek).





## 1.0 T-GDI

Kort na de introductie van de i20 in 2014, heeft de 1.2 liter viercilinder plaatsgemaakt voor een 1.0 liter driecilinder. Die is namelijk zuiniger én sterker. De "1.0 T-GDI" levert afhankelijk van de gekozen uitvoering 100 of 120 pk, het maximum koppel bedraagt in beide gevallen 172 Nm.

Het enige nadeel van de driecilinder is een iets rauwer geluid, maar dit valt alleen op in stadsverkeer. Op de snelweg valt de driecilinder juist op door de royale trekkracht, waarmee bijvoorbeeld een sprint van 100 naar 120 km/u met veel meer gemak wordt geklaard dan gebruikelijk bij auto's van dit kaliber.



Het verschil tussen de 100 en 120 pk versie zit vooral in de souplesse en... de versnellingsbak! Alleen de 120 pk variant wordt geleverd met een zesbak en die is nog beter afgestemd op het karakter van de motor.

Bovendien zorgt de zesde versnelling voor nog meer rust op de lange afstand.

## Weggedrag

Of Hyundai het onderstel van de i20 Coupé heeft aangepast, blijft zelfs na een week sturen onduidelijk. Sommige bronnen binnen Hyundai spreken van "aanpassingen in de fijnregeling", terwijl andere stellen dat er geen enkele aanpassing is gedaan. Wel is duidelijk dat het onderstel niet stugger is afgestemd. Ook het gevoel in de besturing is als vanouds precies zoals de Europese automobilist het graag heeft: met voldoende gevoel om te weten wat het mechaniek doet, maar vooral niet zo zwaar dat het rijden vermoeiend wordt.



Toch is tijdens de testrit heel anders gereden dan met de vijfdeurs i20. Al kort na aanvang van de testperiode ging de snelheid als vanzelf omhoog, werd baldadiger gereden en mocht de i20 zijn kunnen herhaaldelijk tonen. Aangepast of niet: de i20 Coupé was uitdagender dan de vijfdeurs en gaf meer voldoening bij een dynamische rijstijl.

Of dat nu is te danken aan de techniek of de presentatie, in beide gevallen bereikt Hyundai zijn doel: de i20 Coupé levert meer emotie dan de vijfdeurs.



## Conclusie

Verdient de driedeurs Hyundai i20 de naam "Coupé"? Nee. Ondanks de aangepaste daklijn oogt de driedeurs i20 niet als een coupé. En ondanks het sportievere front blijven alle gevoelens van begeerte uit. Bovendien geeft het interieur niet het geborgen gevoel dat hoort bij een coupé.

Maar... eigenlijk mag dat ook niet worden verwacht voor deze prijs. Sterker nog: de i20 Coupé is voordeliger dan de vijfdeurs! Bovendien is Hyundai er wél in geslaagd de i20 Coupé meer karakter mee te geven. Daarbij levert de 120 pk motor in combinatie met de zeskak echt meerwaarde en ook de royale uitrusting geeft wel degelijk het gevoel in meer dan een doorsnee auto te rijden. ■



# Specificaties

## Hyundai i20 Coupe 1.0 T-GDI Premium (120 pk)

### Maten en gewichten



|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 405 x 173 x 145 cm |
| Wielbasis                 | 257 cm             |
| Gewicht                   | 1.145 kg           |
| Aanhanger                 | 450 kg             |
| Aanhanger geremd          | 1.110 kg           |
| Tankinhoud                | 50 l               |
| Bagageruimte              | 336/1011 l         |
| Bandenmaat                | 195/55R16          |

### Motor en prestaties



|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud              | 998 cc            |
| Cilinders / kleppen      | 3/4               |
| Vermogen                 | 120 pk @ 6000 tpm |
| Koppel                   | 172 Nm @ 1500 tpm |
| Aandrijving              | voorwielen        |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 10,2 sec.         |
| Topsnelheid              | 190 km/u          |
| Verbruik gemiddeld       | 4,8 l / 100 km    |
| Verbruik stad            | 6 l / 100 km      |
| Verbruik buitenweg       | 4,1 l / 100 km    |
| CO2 uitstoot             | 112 gr. / km      |

### Prijs

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Prijs             | € 20.995,- |
| Prijs instapmodel | € 13.995,- |