



Hyundai i40 Gedistingeerd grijs

Autotest | Een leaseauto is geen cadeautje voor de werknemer. Het is onder andere een manier om een bedrijf goed voor de dag te laten komen. Stel dat een medewerker van een chique accountantskantoor bij een klant komt voorrijden met een oud, roestig stadsautootje, dan is dat niet goed voor het imago. Omgekeerd geeft een overdadige, opvallende auto de klant het idee meer te betalen voor de auto dan voor de geleverde diensten. Welke boodschap draagt de Hyundai i40 uit?

Hyundai is een Koreaans merk. De i40 is echter een op-en-top Europese auto. De i40 is namelijk speciaal voor de Europese markt in Europa ontworpen en gebouwd. En omdat in Europa stationcars populairder zijn dan sedans, werd de Hyundai i40 logischerwijs eerst als stationwagon op de markt gebracht.

Terwijl de "i40 CW", zoals de stationcar heet, met veel tamtam op de markt werd gebracht, wordt de sedan nu welhaast stilletjes geïntroduceerd. Helaas is dat terecht, want in vergelijking met de stationwagon ziet de sedan er veel minder goed uit. De verhoudingen zijn zoek, waardoor het zo harmonieuze ontwerp lang niet zo goed tot zijn recht komt. Het was volgens onze huisfotograaf dan ook een stuk lastiger om de i40 mooi op de foto te krijgen, dan destijds de "i40 CW".

Bovendien is de i40 sedan geen pure sedan. De achterraut ligt zeer vlak om de stroomlijn te bevorderen. De achterklep is kort en daarom zou menig Japans merk dit een "liftback" noemen. Alhoewel de kofferruimte enorm is, is de toegang tot die ruimte matig; de achterraut scharniert namelijk niet

mee.



En er is nog een punt van kritiek op de sedan: de vlak liggende achterraut zorgt voor een minimaal zicht in de binnenspiegel. Bij parkeren is dit echter geen probleem: Hyundai voorziet in een uitstekend functionerende achteruitrijcamera. In de stad valt op dat de A-stijlen (de balken tussen de voorruit en de zijruiten) een deel van het blikveld wegnemen.

Uitrusting en ruimte

Tot zover de kritiek. Want op deze punten na is de i40 een zakenauto zoals de baas het graag ziet: een auto die door de werkgever met het verstand wordt gekozen en waar de medewerker voor het plezier mee rijdt. Zo wordt de bestuurder verwelkomd in een modern en meer dan ruim opgezet interieur. De voorstoel kan zo ver naar achteren, dat zelfs lange bestuurders niet meer bij de pedalen kunnen. Zelfs met de voorstoelen naar achteren, biedt de achterbank een zee van ruimte.



Alhoewel de i40 op het eerste gezicht even duur lijkt als de concurrentie, zit het verschil in de uitrusting. Zaken die bij andere merken moeten worden bijbesteld, zijn allemaal standaard op de i40. Al vanaf het tweede uitrustingsniveau ("i-Motion") zijn een bluetooth carkit en een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem standaard.

Een niveau hoger komen daar een niet onaardig klinkend "premium" audiosysteem en een navigatiesysteem bij. Op het moment van schrijven kan het navigatiesysteem met de stem worden bediend, maar worden complexe commando's niet herkend. Hyundai belooft echter beterschap in de vorm van een software-update.



Ongeacht het uitrustingsniveau weet de i40 de verwachtingen keer op keer te overtreffen doordat alles net even handiger werkt of mooier is uitgevoerd dan gemiddeld. Dit zijn soms kleine dingen, maar opgeteld geven ze een uiterst positief gevoel over de auto. Denk daarbij aan de afwerkingskwaliteit, maar ook aan de bediening van de boordcomputer of slimme ergonomie. Alles werkt precies zoals het moet, en vaak zelfs beter.

Rijeigenschappen

Tijdens de eerste kennismaking met de i40 (stationwagon), waren alleen de sterkste motoren beschikbaar voor een proefrit. Inmiddels zijn ook de basismotoren leverbaar. Een echte aanrader is de "1.6 GDI". Dit staat voor "gasoline direct injection" en wijst op een benzinemotor die zich van de techniek van een dieselmotor bedient.



Dankzij de bijzondere techniek heeft de "1.6 GDI" ook een bijzonder karakter. Deze zuinige benzinemotor ontwikkelt 136 pk / 164 Nm, en voor een 1.347 kg zware auto is dat weinig. Het bijzondere karakter zorgt er echter voor dat de auto nooit traag of ondergemotoriseerd voelt, maar juist comfortabel en ontspannend.



Wanneer bij instapmodellen van andere merken plankgas wordt gegeven, klinkt er meer motorgeluid maar neemt de snelheid nauwelijks toe. Wanneer de "i40 1.6GDI" de sporen krijgt blijft het stil en accelereert de auto kalm, maar waardig.

Nog een verschil: wanneer andere "groene" uitvoeringen eenmaal op snelheid zijn, moet het gaspedaal nadrukkelijk worden ingetrapt om te voorkomen dat de snelheid terugloopt. Deze spaarzame i40 houdt ook hoge kruissnelheden moeiteloos vast. Daarbij is het geluidsniveau uitzonderlijk laag; tijdens een stevige regenbui waren de druppels op de voorruit beter hoorbaar dan de rijwind, de banden of de motor!

Verbruik

"Uiteraard" is de i40 voorzien van alle gangbare brandstofbesparende voorzieningen. Denk daarbij aan een schakelindicator, banden met lage rolweerstand en een stop/start-systeem. Deze laatste haperde tijdens de test een enkele keer, maar nooit kon

worden achterhaald wat de oorzaak was (te lang stilstaan, te snel koppelen of iets dergelijks).



Het resultaat van alle bijzondere technieken is ronduit opmerkelijk. Tijdens de testperiode zijn voornamelijk lange afstanden gereden (snelweg en provinciale wegen). Dat kostte gemiddeld 5.6 liter per 100 km; een verbruik waar sommige dieselmotoren nog trots op zouden zijn!

Weggedrag

Zoals eerder aangegeven, nodigt de i40 uit tot een kalme rijstijl. Dat is ook te danken aan het weggedrag. Deze royaal bemeten zakenauto heeft iets van een goede lobbes: deze grote Hyundai wil het liefst rechtdoor en is vooral op de lange afstand uiterst comfortabel. Zo heeft de besturing rond de middenstand een zekere weerstand, waardoor

rechtuitrijden makkelijker wordt.

Indien nodig, laat de i40 zich desnoods een hoek om smijten, en dan nog geeft het onderstel geen krimp. Desondanks is het rijplezier of de sportiviteit ver te zoeken. Comfort staat centraal en zo hoort het bij een representatieve zakenauto.



Conclusie

Hyundai is al jaren populair onder particulieren. Bedrijven kozen tot nu toe liever voor de gebruikelijke Duitse en Japanse merken. Terecht, want hoe goed de vorige zakenauto van Hyundai ook was: de uitstraling was nihil. De i40 is de eerste begeerlijke, en daarmee meteen de eerste succesvolle, zakenauto van Hyundai.

Naast de vormgeving dankt de i40 het succes aan het doordachte concept. Op een paar kritiepunten na (kleine achterklep, onoverzichtelijk koetswerk, zijwindgevoeligheid) weet de i40 de verwachtingen keer-op-keer te overtreffen. Zo biedt de auto meer ruimte, slimmere ergonomie en een hoger uitrustingsniveau dan gemiddeld. De hier gereden "1.6 GDI" motor presteert matig, maar maakt dat meer dan goed met een onwaarschijnlijk laag verbruik en een hoge mate van comfort.

De boodschap die de i40 naar de buitenwereld uitdraagt is dan ook: verstandig, betrouwbaar, efficiënt en gesteld op comfort. Daar zal menig werkgever zich graag bij aansluiten! ■

Specificaties

Hyundai i40 1.6 GDI i-Vision

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	474 x 182 x 147 cm
Wielbasis	277 cm
Gewicht	1.347 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	503 l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1591 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	135 pk @ 6300 tpm
Koppel	164 Nm @ 4850 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,6 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	7,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	140 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 30.195,-
Prijs instapmodel	€ 26.995,-