AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 11 december 2008
www.autozine.nl

Hyundai i20 (2008 - 2014)

Prioriteiten stellen

Autotest | Sombere verhalen op het nieuws. Paniek en een gedrukte stemming op de financiële markten. Bij autofabrikanten vallen massaontslagen. De industrie toont over de gehele linie een dalende trend. Maar bij Hyundai schijnt de zon. Sterker nog, het merk blijft onverminderd nieuwe modellen introduceren! Volgens eigen zeggen is dit zelfs het ideale moment voor de nieuwe i20. Is dat misplaatst optimisme of is de i20 de auto waar iedereen op zit te wachten?

Volgens Hyundai gaat het allemaal om het stellen van prioriteiten. Zo is het volgens de fabrikant belangrijker dan ooit om goed naar de klanten te luisteren en een auto te bouwen die exact aan hun eisen voldoet. Daarom is de i20 in Europa ontworpen en getest.

Op die manier worden problemen uit het verleden vermeden. Nog maar enkele jaren geleden werden Koreaanse auto's gebouwd voor het Koreaanse postuur, met als gevolg dat Europeanen er nauwelijks in pasten. Ook hebben Koreanen een voorkeur voor extreem licht sturende, zacht geveerde auto's waardoor Europese bestuurders zich er minder goed in thuisvoelen.

Prioriteit op vertrouwen

De i20 is echter ontworpen in Hyundai's Europese ontwerpcentrum in het Duitse Rüsselsheim. Daarom heeft de i20 een Europees uiterlijk. In de i20 zijn invloeden van allerlei Europese auto's te herkennen, met name de Opel Corsa lijkt als inspiratie te zijn gebruikt. Misschien is de i20 niet de meest origineel

vormgegeven auto, maar dit hagelnieuwe model ziet er nu al vertrouwd uit en dat is precies waar Hyundai in deze onzekere tijden naar streeft.

Binnenin is merkbaar dat dit een auto van de generatie van nu is. De gebruikte materialen zijn veel hoogwaardiger dan enkele jaren geleden nog gangbaar was. De afwerkingskwaliteit is prima.

Prioriteit op functionaliteit

De i20 is bedoeld als opvolger van de Getz en is ten opzichte van de voorganger behoorlijk gegroeid. De wielbasis is langer geworden (+7 cm) en dat vertaalt zich direct in meer binnenruimte. De ruimte voorin is prima, ook voor lange bestuurders. De stoelen zijn voldoende verstelbaar en het stuurwiel is zowel in de hoek als de afstand tot de bestuurder verstelbaar.

De ruimte op de achterbank is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Dat betekent dat volwassenen achterin met enige inschikkelijkheid kunnen zitten, maar dat de achterbank toch vooral is bedoeld voor kinderen. De bagageruimte is met 370 liter fors groter dan gemiddeld. Door een onhandig hoge tildrempel wordt laden en lossen helaas iets bemoeilijkt.

Bij de standaarduitrusting ligt de prioriteit op veiligheid en functionaliteit. Innovatieve techniek of bijzondere gadgets zijn ver te zoeken, maar tegelijkertijd biedt de i20 alles wat mag worden verwacht van een auto in dit segment.

Op het gebied van veiligheid zijn ABS (anti blokkeer remsysteem), zes airbags en "actieve hoofdsteunen" (voorkomen nekletsel bij een aanrijding van achteren) standaard. Een elektronisch stabiliteitssysteem ("ESP") is vooralsnog niet standaard, maar hier kan in de loop van het komende jaar verandering in komen. Ook heel veilig: de standaard gemonteerde radio/CD-speler (met iPod-aansluiting) kan met knoppen op het stuurwiel worden bediend.

Prioriteit op economie

Tot zover vorm en functie. Als geen ander kan Hyundai auto's met een scherpe prijs/prestatie verhouding bouwen en dat is waar het allemaal om draait bij de i20. Gezien de omvang, uitrusting en afwerkingskwaliteit heeft de i20 een vriendelijk prijskaartje.

De autokosten eindigen niet bij de aanschaf. Daarom heeft Hyundai ook veel aandacht besteed aan de betrouwbaarheid van de auto.

Daarbij belooft Hyundai dat alle motoren zeer zuinig zijn en toch prima prestaties leveren. Voor deze test is gereden met de 1.4 liter benzinemotor omdat deze naar verwachting het meest populair zal worden.

De i20 1.4 komt moeiteloos mee met het overige verkeer en heeft precies voldoende reserve in huis om een enkele keer vlot te passeren of in te voegen. In bergachtig gebied klimt de 1.4 goed, indien op tijd wordt teruggeschakeld. Het valt dan op dat de 1.4 liter motor minder sterk is bij lage toeren dan soortgelijke motoren van andere fabrikanten.

Ondanks het feit dat de motor goed op toeren moet worden gehouden, is de i20 wel opmerkelijk stil; stiller zelfs dan de meeste tegenstrevers.

In de praktijk verbruikt de "i20 1.4 16v" op de buitenweg ongeveer 5,7 liter benzine per 100 km. In de stad meldde de keurig verzorgde boordcomputer een consumptie van 7,3 liter euroloodvrij per 100 km. De i20 is in beide gevallen een fractie zuiniger dan de belangrijkste concurrenten, die bovendien iets minder vermogen leveren.

Prioriteit op rijeigenschappen

Ook bij het weggedrag ligt de prioriteit op degelijkheid en gezond verstand. De wegligging van de i20 is samen te vatten als "degelijk". Zoals eerder aangegeven is de i20 gemaakt voor de Europese markt en daarom stuurt de auto niet te licht, niet te zwaar maar precies goed. Het onderstel is lekker stevig en dat geeft een veilig en solide gevoel. In de stad biedt de i20 het nodige comfort op slecht wegdek, op de snelweg is de auto juist stabiel en rustig.

De i20 is bepaald geen uitdagende auto, maar deze nieuwste Hyundai is zeker niet bang voor een bochtje. Met name op slingerende weggetjes in bergachtig gebied komt de i20 echt tot leven. Terwijl op de automarkt een mineurstemming heerst, weet de i20 juist vrolijk te stemmen!

Conclusie

Op het moment dat de meeste autofabrikanten het moeilijk hebben, komt Hyundai met een auto die niet vernieuwend is, geen innovatieve techniek aan boord heeft en niet bijzonder is vormgegeven. Dat klinkt misschien onlogisch, maar dit is precies de auto waar de markt op wacht. In onzekere tijden zoeken mensen zekerheid en daar speelt de i20 perfect op in.

De uitrusting is compleet, maar niet uitbundig. De nadruk ligt op een scherpe aanschafprijs. In technisch opzicht deugt de i20, maar in plaats dat alle aandacht ging naar rijplezier is gekozen voor betrouwbaarheid en een laag verbruik.

De i20 is misschien geen opwindende auto, maar het is wel een heel verstandige auto. In deze tijd draait het allemaal om het stellen van de juiste prioriteiten en dat heeft Hyundai uitstekend gedaan. ■

Specificaties

Hyundai i20 (2008 - 2014) 1.4 i-Catcher

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	400 x 171 x 149 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	993 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	370/1060 l
Bandenmaat	185/60R15

Motor en prestaties

Motorinhoud	1396 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	100 pk @ 5500 tpm
Koppel	137 Nm @ 4200 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,6 sec.
Topsnelheid	181 km/u
Verbruik gemiddeld	4,9 l / 100 km
Verbruik stad	6,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	115 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 19.145,-
JUSTLEASE.NL	€Â 318,-