



Hyundai i20 (2008 - 2014)

Groener geworden

Autotest | De Hyundai i20 is niet spannend en niet vernieuwend. En precies daaraan dankt deze auto zijn succes! Want een voordelige, compacte auto wordt niet gekocht als statussymbool of pretmachine. In plaats daarvan moet zo'n auto veilig, degelijk en vooral voordelig vervoer bieden. Juist daarin slaagt de Hyundai i20 uitstekend. Toch zag Hyundai voor modeljaar 2010 ruimte voor verbetering.

Het is ruim twintig jaar geleden, maar ik kan het mij herinneren als de dag van gisteren. Ik ging mijn eerste auto kopen en mijn vader bleef maar benadrukken dat het rijden met een auto veel kostbaarder is dan het aanschaffen ervan. Benzine kostte één gulden vijftig per liter, dus waar konden die kosten vandaan komen?

Ik liet mijn oog vallen op sportwagens die zo oud waren dat ze binnen mijn uiterst beperkte budget vielen. Mijn vader had een voorkeur voor jonge, heel wat minder opwindende auto's. Hij had als "huisfinancier" een beslissende stem in de uiteindelijke keuze en dus werd het een onopvallende, brave, kleine auto.



Pas toen ik enkele maanden rondreed, kwam ik er achter waar hij voor waarschuwde. Zelfs een kleine reparatie aan het stadsautootje betekende bijna de doodsteek voor mijn spaarrekening. Als dit een sportwagen was geweest, was het eerste defect tevens het einde van de hele auto geworden! Zaken als wegenbelasting en verzekering had ik al helemaal over het hoofd gezien. En ook al was benzine goedkoop,

wanneer er iedere dag wordt gereden, lopen ook de brandstofkosten flink op.

Met de kennis van nu zou de Hyundai i20 toen een ideale eerste auto zijn geweest. De i20 is voordelig in aanschaf omdat Hyundai systematisch heeft gekozen voor eenvoud. De i20 ziet er keurig uit, maar het budget is zeker niet opgegaan aan een prestigieus ontwerp. De hier getoonde variant in "appeltjesgroen" geeft de i20 net wat meer karakter dan een doorsnee auto op budget.

Ruimte en uitrusting

Het interieur is degelijk, functioneel maar wederom onopvallend. Tegelijkertijd geeft de i20 niet het idee dat overal op bezuinigd is. De afwerkingskwaliteit is keurig en ook de gebruikte materialen voelen degelijk. Voor modeljaar 2010 is de dashboardverlichting aangepast (was rood, is nu blauw) en zijn chromen accenten rond de versnellingspook en deurhendels geplaatst. Dat is bepaald geen reden om een "oude" i20 meteen in te ruilen voor dit gefacelifte exemplaar, maar het tilt de uitstraling wel naar een iets hoger plan.



Gezien de prijs is de standaarduitrusting goed verzorgd. Een speciale vermelding gaat daarbij naar de standaard iPod-interface, die zelfs op het basismodel aanwezig is. Bij sommige andere auto's is dat een optie die duurder is dan de iPod zelf!

De binnenruimte is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Voorin zitten ook lange bestuurders prima.

De ruimte op de achterbank is sterk afhankelijk van de inschikkelijkheid van de bestuurder en bijrijder, zoals bij de meeste auto's van deze omvang.

Prestaties en verbruik

Zoals eerder aangegeven zitten de echte kosten van een auto in het gebruik, niet in de aanschaf er van. Daarom is de i20 leverbaar met een 1.2 liter motor die voor modeljaar 2010 iets zuiniger is geworden. Bovendien is iedere i20 voortaan voorzien van een schakelindicator. In een display bij de snelheidsmeter wordt aangegeven in welke versnelling het beste kan worden gereden om het verbruik zo laag mogelijk te houden. Wie die instructies strikt opvolgt, verbruikt in de praktijk zo'n 4,9 liter per 100 km (1 op 20,4). Een vlotte rijstijl (of veel stadsverkeer) kost zo'n 5,6 per 100 km (1 op 17,9). Het eerste is iets zuiniger dan Hyundai in de brochure belooft, het twee iets minder zuinig.



De 1.2 liter motor is de lichtst leverbare motor voor de i20, maar in de praktijk voelt de 1.2 absoluut niet als een instapmodel. Al bij een laag toerental is veel kracht voor handen. Bovendien grijpt de koppeling direct aan en zijn de versnellingsbakverhoudingen zo gekozen dat de auto altijd alert reageert. Vooral in de stad voelt de i20 daarom gewillig, vlot en levendig. Ondanks de geringe motorinhoud heeft de i20 geen enkele moeite met de airconditioning. Ook wanneer deze hard moet werken, presteert de auto prima.

Pas op de snelweg is merkbaar dat de 1.2 liter motor weinig vermogen heeft. Om vlot in te kunnen voegen,

moet in veel gevallen plankgas worden gegeven. Ook een tussensprint van 100 naar 120 km/u kost enige moeite. Dankzij extra geluidsisolatie is de i20 voor modeljaar 2010 wel stiller geworden. Met name tot 100 km/u is het geluidsniveau bescheiden, daarboven is het met de rust gedaan.



Let op: de snelheidsmeter is zeer precies, in de i20 betekent 120 km/u ook 120 km/u. Wie standaard tien kilometer te hard rijdt vanwege de afwijking van de snelheidsmeter, kan met de i20 gemakkelijk een bekeuring oplopen.

Weggedrag

Het grote succes dankt de i20 aan het feit dat op het allerbelangrijkste punt niet is bezuinigd: de rijeigenschappen. De i20 is zeker geen spannende auto, maar op het weggedrag is niets negatiefs aan te merken. Uiteraard is de auto niet bedoeld als sportwagen, maar met name de wegligging is uitstekend. Standaard is de vernieuwde i20 voorzien van ESP (elektronisch stabiliteits programma) om uitbreken tegen te gaan, maar de wegligging is zo goed dat dit systeem zelden nodig zal zijn.



Conclusie

Bij Hyundai draait alles om een gunstige prijs/prestatie verhouding. De i20 is de op één na goedkoopste Hyundai en daarom is voor modeljaar 2010 nog meer gelet op lage gebruikskosten. Dankzij slim gekozen versnellingsbakverhoudingen en een levendig karakter van de motor, presteert zelfs de lichtst gemotoriseerde i20 prima. Een schakelinidicator helpt de bestuurder zo zuinig mogelijk te rijden.

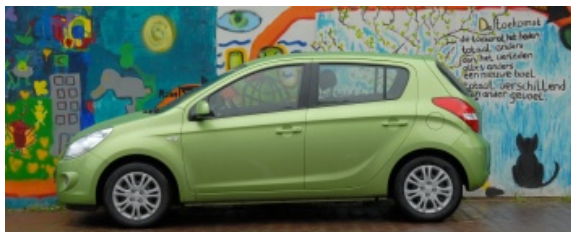
Het weggedrag is prima: de i20 is comfortabel en reageert toch veilig in extreme situaties. Dankzij een iets rijkere aankleding voor modeljaar 2010 is nog minder merkbaar waar Hyundai heeft bezuinigd om de i20 zo voordelig aan te kunnen bieden. ■



Specificaties

Hyundai i20 (2008 - 2014) 1.2 DynamicVersion

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	394 x 171 x 149 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	945 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	850 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	370/1060 l
Bandenmaat	185/60R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1248 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	78 pk @ 6000 tpm
Koppel	119 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,9 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	5,2 l / 100 km
Verbruik stad	6,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	119 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 12.995,-
Prijs instapmodel	€ 12.995,-