



## Hyundai i40 CW

### Op jacht naar de top

Autotest | Hyundai heeft de laatste jaren veel succes geboekt als fabrikant van compacte en vooral voordelige auto's. De Koreaanse autobouwer is al die tijd ook actief geweest met grote auto's, maar behaalde nooit dezelfde resultaten als in het kleine segment. Dat lag niet aan de techniek of de prijs, maar aan de vormgeving en het imago. Daar moet nu verandering in komen! Hyundai gaat met de i40 op jacht naar de top.

Een experiment: A vertelt een verhaal aan B. B vertelt het door aan C en C vertelt het aan D. De kans is groot dat het verhaal sterk is veranderd als het bij de laatste toevoerder terecht komt. Dat is precies wat er mis ging bij de eerdere grote auto's van Hyundai. Ze werden gemaakt door Koreanen die via-via probeerden te achterhalen waar de Europese koper naar op zoek was.

Dit keer zijn alle onnodige stappen overgeslagen: de "i40 CW" ("Cross Wagon") is ontwikkeld door Europeanen, in Europa. Het resultaat is in één oogopslag duidelijk. Dit keer appelleert de vormgeving wel aan de Europese smaak. Van originaliteit kunnen de vormgevers echter niet worden beschuldigd; van bijna iedere concurrent heeft de i40 wel iets geleend.



Toch heeft de i40 wel degelijk een eigen gezicht. Dat is te danken aan de "hexagonale" grille die de vorm van een diamant heeft, terwijl de vorm van de koplampen is gebaseerd op de ogen van een roofvogel. Het is maar dat u het weet.

### Ruimte

Omdat de i40 is gericht op Europa, komt de auto eerst als stationcar op de markt en pas later als sedan. De

i40 CW is zeker niet de grootste auto in z'n soort, maar dat is ook niet wenselijk. Sommige stationcars zijn inmiddels zo groot dat het onpraktisch wordt in het verkeer. In plaats daarvan kiest Hyundai voor een zeer lange wielbasis en dat levert maximale interieurruimte op. De beenruimte op de achterbank is daarom bovengemiddeld goed.



De bagageruimte meet standaard 553 liter en dat is uitbreidbaar tot maximaal 1.719 liter; prima waarden voor een auto als deze. Bovendien is de kofferruimte regelmatig van vorm en daarom nuttig te gebruiken. Heel handig is de verplaatsbare barrière, die kleine vrachtjes op de plaats houdt. De achterklep is desgewenst elektrisch bedienbaar. Door de vorm van de achterraut, en de forse spoiler erboven, is het zicht in de binnenspiegel matig.

Voorin biedt de i40, zoals alle auto's in dit segment, volop ruimte. Zelfs met het optionele zonnedak is de hoofdruimte prima. De voorstoelen hebben helaas weinig (pas)vorm en mede door het ontbreken van goede zijdelingse steun begint de bestuurder na enkele uren rijden als vanzelf te verzitten en draaien omdat het onprettig wordt.

Wanneer wordt gekozen voor elektrisch verstelbare stoelen, schuiven deze tijdens het instappen naar achteren om meer ruimte te maken. Dat is minder handig dan het lijkt, want het maakt het starten lastig. De meeste bestuurders hebben immers geleerd het koppelpedaal in te trappen om te voorkomen dat de auto een sprong maakt als deze per ongeluk in de versnelling staat.



## Uitrusting

De gebruikte materialen en de bouwkwaliteit zijn prima. Toch geeft de i40 niet het "premium" gevoel dat Hyundai nastreeft. "Premium" betekent dat het gemiddelde ver wordt ontstegen. De standaard ligt in dit segment echter al zo hoog dat iets heel bijzonders nodig is om dat te overtreffen.

Als het om de uitrusting gaat, doet Hyundai een serieuze gooi naar de top. Zeker voor een merk dat een eerste serieuze stap maakt in het zakelijke segment, is het bijzonder dat de auto meteen van de meest moderne en geavanceerde techniek is voorzien. Zo zijn de voorstoelen niet alleen verwarmd, maar ook gekoeld.



Wanneer de belijning op het wegdek wordt overschreden, stuurt de i40 zelf terug. Om parkeren makkelijk te maken, wordt niet alleen voorzien in een achteruitrijcamera. Optioneel kan de i40 zichzelf inparkeren: de bestuurder geeft gas en remt, de computer neemt het stuurwiel over.

Onzichtbaar maar wel heel handig: een beslagen voorruit wordt automatisch gedetecteerd, waarna het klimaatcontrolesysteem zo snel mogelijk voor helder zicht zorgt.



Hyundai levert een gecombineerd audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Dit werkt keurig en kent zelfs de kleinste binnenweggetjes van Noorwegen, waar de testritten zijn verreden.

Optioneel kan de i40 worden voorzien van een "premium" audiosysteem dat is verzorgd door

specialist Infinity. De klank hiervan is aanvankelijk zeer fraai, maar wanneer de volumeknop verder wordt opgedraaid vervormt het geluid jammerlijk. Hyundai voorziet standaard in een AUX en USB aansluiting, inclusief ruimte voor "Apple".



## Benzine

Noorwegen is gekozen als testlocatie omdat het daar rond deze tijd van het jaar 20 uur per dag licht is. Dat gaf de kans om diverse varianten van de i40 te testen.

De i40 CW is leverbaar met twee benzinemotoren: de 1.6 liter is goed voor 135 pk / 165 Nm. De 2.0 liter benzinemotor levert 177 pk / 213 Nm, maar gevoelsmatig is een deel van de beloofde 177 paardenkrachten op stal gebleven. De reactie op het gaspedaal is loom en indirect. Het gaspedaal verder intrappen resulteert in meer motorgeluid, maar nauwelijks betere prestaties.

Tegenover de bescheiden prestaties staat gelukkig ook een bescheiden verbruik. Omdat de "2.0 GDI" bijna een kalme rijstijl afdwingt, kon het door Hyundai beloofde verbruik van 7.2 liter per 100 km worden benaderd. Een kalme rit over voornamelijk provinciale wegen kostte 7.6 liter per 100 km.



## Diesel

De i40 CW is leverbaar met één dieselmotor, die afhankelijk van de uitvoering 116, 136 of zelfs 160 pk levert. Op korte termijn is alleen de 136 pk sterke variant beschikbaar en dat is een aanrader. Alhoewel de dieselmotor minder paardenkrachten levert dan de benzinemotor, is de trekkracht (het "koppel") veel groter. Dat vertaalt zich in meer daadkracht en veel betere tussenacceleraties.

Net als de benzinemotor, is ook de diesel zeer stil. De standaard aanwezige schakelindicator is daarom geen overbodige luxe; wie niet goed oplet, rijdt ongemerkt kilometers lang in de vierde versnelling, terwijl de zesde al zou kunnen worden gekozen. Ook de dieselmotor is in de praktijk bijna even zuinig als de fabrikant belooft. Een kalme rit over binnenwegen kostte 4.8 liter per 100 km (fabrieksopgave: 4.5l/100 km).

## Wegligging

Het beste is voor het laatste bewaard. Als Hyundai op één punt perfect inspeelt op de Europese smaak, dan is het wel met het weggedrag. De i40 biedt ruim voldoende comfort op slecht wegdek, iets waarvan meer dan genoeg beschikbaar is in Noorwegen.



Tegelijkertijd is de wegligging subliem. Zelfs bij zeer hoge bochtsnelheden of het plotseling omgooien van het stuurwiel geeft het onderstel geen krimp. Ook bij nat wegdek volgt de i40 veilig en vastberaden de ingezette koers.

## Conclusie

Nadat Hyundai groot succes heeft geboekt in de kleinere klasse, opent het merk nu de jacht naar de top. Omdat de zakelijke rijder veeleisend en conservatief is, is een auto ontwikkeld die specifiek is gericht op de Europese smaak. In die opzet is Hyundai absoluut geslaagd: het uiterlijk is aansprekender dan ooit en de rijeigenschappen zijn precies zoals de Europese automobilist het wil hebben. De motoren weten helaas minder te overtuigen: ze zijn weliswaar zuinig, maar zo karakterloos dat rijplezier uitblijft.

Is de jachtpartij van Hyundai daarmee geslaagd? Ja en nee. De i40 CW biedt geen "premium" kwaliteit en streeft de gevestigde orde niet voorbij, maar blijft allermindst achter. De i40 is een auto die vooral wordt gekozen met de rekenmachine, emotie komt nog steeds niet los. Toch wil dat niet zeggen dat de makers hebben gefaald; alhoewel de i40 CW niet tot de top in z'n segment behoort, is het wel de beste Hyundai tot nu toe. ■

## Specificaties

### Hyundai i40 CW 1.7 CDRI HP i-Catcher

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	477 x 182 x 147 cm
Wielbasis	277 cm
Gewicht	1.457 kg
Aanhanger	700 kg
Aanhanger geremd	1.800 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	553/1719 l
Bandenmaat	225/45R18

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1685 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	136 pk @ 4000 tpm
Koppel	330 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,6 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	5,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	134 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 40.595,-
Prijs instapmodel	€ 29.995,-