

Hyundai Matrix Hokjesgeest

Autotest | Hoe maak ik een goede auto? De eerste stap is de kunst af te kijken van de concurrentie. Wanneer duidelijk is wat de sterke en zwakke punten van de andere auto's zijn, is het tijd alle sterke punten in een eigen auto te bundelen. Geef er een aardige naam aan, mix het geheel met wat lichtverteerbare marketingtermen, vraag een bekend ontwerper zijn naam aan het geheel te verbinden en roer goed door. En heet u Hyundai, biedt de auto dan aan voor een onwaarschijnlijk lage prijs.

Hyundai verklaart de naam Matrix als volgt: "In de wiskunde is dit het woord voor een geordend systeem van waarden, een geometrisch en systematisch patroon. Nu prijkt deze op een strak gelijnde en praktische auto waarmee Hyundai mikt op jonge en sportief ingestelde autorijders. Mensen die houden van een actieve levensstijl maar daarbij ook veel ruimte willen voor een al even dynamische levensstijl".

Om deze marketingpraat kracht bij te zetten, vroeg Hyundai meesterontwerper Pininfarina zich te bemoeien met de vormgeving van de auto. En, belangrijker nog, zijn logo op de zijkant van de auto aan te brengen. Net onder de achterste zijruit prijkt het logo dat ook is te vinden op vele Italiaanse raspaarden.

Dit raam is meteen een opvallend stijlelement, want de onderste lijn van de zijruiten loopt niet door. De eerste en laatste zijruit springen iets naar boven om de auto een levendig en tegelijkertijd strak lijnenspel te geven. De zijruiten in de portieren lopen juist heel laag door, zodat veel licht het interieur binnenkomt. Zo wordt het gevoel van ruimte en vrijheid zo groot mogelijk gemaakt. En zoals het hoort bij een MPV (multi purpose vehicle) valt over ruimte niet te klagen.

Ruimte

Voor het ontwerp van het interieur heeft Hyundai goed in de keuken van andere fabrikanten gekeken. Een heel eigen inbreng combineert een zee aan ruimte met goede ergonomie en een aardige aankleding. Zo

zijn de klokken in het midden bovenop het dashboard te vinden. De snelheidsmeter staat centraal en heeft een fraaie schaalverdeling in drie tinten grijs. Daaromheen zijn een kleine toerenteller en een LCD-display voor de tripcomputer te vinden. Deze laatste mag niet worden verward met een boordcomputer, want de tripcomputer beperkt zich tot informatie over de afgelegde afstand en de actieradius in verhouding tot de rijstijl. Een functie om het actuele dan wel het gemiddelde brandstofverbruik te tonen ontbreekt.

De rest van het dashboard is uitgevoerd in twee soorten kunststof met ieder een eigen kleur en textuur. Centraal in de middenconsole zijn drie grote draaiknoppen voor de temperatuurregeling te vinden. Deze zijn gespoten in de kleur die doet denken aan aluminium. Op het instapmodel na, zijn alle uitvoeringen van de Matrix standaard voorzien van airconditioning. Zeker in een auto als deze, waarin vaak met meerdere mensen zal worden gereden, is een dergelijke voorziening heel zinnig om bijvoorbeeld de ramen snel te ontwasemen.

De middenconsole loopt door naar benden, waar de versnellingspook niet op de vloer, maar halverwege de middenconsole is geplaatst. Die hoge plaats bleek tijdens de testperiode heel goed gekozen. De versnellingshendel ligt prettig onder handbereik zonder dat ooit instinctief werd misgegrepen naar de vloer. De handrem is wel op de vloer te vinden en lijkt -mede door de hoge stoelen- extra laag te zijn gemonteerd.



Over de ergonomie van de Matrix is goed nagedacht, maar minstens zo belangrijk voor een MPV is bergruimte. Daarom is wederom handig gekeken naar andere auto's en heeft Hyundai de achterbank op rails gezet. Daarom kan de achterbank 20 centimeter naar voren of naar achteren worden geschoven om meer beenruimte of juist meer bagageruimte te creëren.

Bijzonderheid van de Matrix is dat de achterbank niet alleen in twee delen (60:40) is neer te klappen, maar ook in twee delen is te verschuiven! Bovendien zijn ook de twee delen van de rugleuning onafhankelijk te verstellen zodat de achterpassagiers meer rechtop of juist meer onderuit kunnen zitten. De bagageruimte meet standaard 354 liter en kan worden vergroot tot maximaal 1.284 liter.

Scoren

Met zulke stappen is het snel scoren, maar ook aan de details is gedacht. Achterin zijn 12 volt stopcontacten te vinden voor de laptop of spelcomputer en ook voorin de auto is behalve in een sigarettenaansteker in een extra stopcontact voorzien.

Het interieur is verder tot in alle hoeken en gaten van bakjes, vakjes en houders voorzien. Zo zijn er onder andere twee open bakjes en een gesloten vakje links van het stuur, een bekerhouder voor de passagier in de middenconsole, twee bekerhouders tussen de stoelen, een handige rand onder het handschoenenkastje, zijvakken in de bagageruimte, praktische vliegtuigtafeltjes in de rugleuning van de voorstoelen en een langwerpige vakje onder de radio voor de GSM-telefoon te vinden.

En wat betreft de radio: evenals bij andere modellen lijkt Hyundai een ontwerper in huis te hebben met extra aandacht voor audio. De locatie van de luidsprekers en de hoek waaronder deze zijn gemonteerd maakt dat het geluid in deze Matrix zelfs met de goedkoopste radio optimaal tot zijn recht komt. Voor sommigen mag dit een detail zijn, maar wie veel tijd in de auto doorbrengt zal deze onbekende ontwerper binnen het Hyundai-ontwerpteam dankbaar zijn.

Motoren

De Matrix is leverbaar met een 1.6 liter of 1.8 liter benzinemotor. Later komt daar een heel bijzondere 1.5 liter driebcilinder diesel bij die een spectaculair laag verbruik met nette prestaties moet combineren. Deze testauto is echter voorzien van de vlotste benzinemotor en zet daar heel acceptabele prestaties mee neer.

Omdat een MPV een hoge en grote auto blijft, mogen geen wonderen worden verwacht. De 123 pk die de viercilinder levert, stellen de bestuurder in het dagelijkse verkeer nooit teleur en zorgen ervoor dat de Matrix probleemloos meekomt met het overige verkeer.

In de stad is de motor ook bij lage toeren aangenaam sterk. Dat is bijvoorbeeld in de file heel prettig omdat nauwelijks gas hoeft te worden gegeven om mee te rollen met het voortkruipende spitsverkeer. Als de motor hard moet werken laat deze goed van zich horen.

Wie zich aan de in Nederland geldende maximumsnelheden houdt, blijft als vanzelf tussen de 3.000 en 4.000 toeren per minuut zodat de motorgeluiden binnen de perken blijven. Met het onderdrukken van de overige rijgeluiden heeft Hyundai goed werk geleverd. Stevige zijwind zorgt, ondanks de grote koets, niet voor duidelijke extra rijgeluiden. Ook het geluid van de banden en het onderstel is bescheiden.

Conclusie

De Koreanen hebben het concept van de "midi-MPV" goed begrepen en bewijzen dat met de Hyundai Matrix. De auto vertegenwoordigt alle sterke punten van de meest directe concurrentie. De slimme constructie van de achterbank, het ruime interieur, de keurige afwerking en de doordachte ergonomische details maken de Matrix tot een geslaagde midi-MPV. Daarbij komen prima rijeigenschappen en een aangename motor. Om het geheel af te maken vraagt Hyundai een heel bescheiden bedrag voor de Matrix. Soms is rond beter, soms Matrix. ■



Specificaties

Hyundai Matrix

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	403 x 174 x 164 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.258 kg
Aanhanger	550 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	354/1284 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1795 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	123 pk @ 6000 rpm
Koppel	162 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,3 sec.
Topsnelheid	184 km/u
Verbruik gemiddeld	8,3 l / 100 km
Verbruik stad	10,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 20.995,-
Prijs instapmodel	€ 16.595,-