



Hyundai i20 (2014 - 2020)

Bewuste keuze

Autotest | Tot nu toe was de Hyundai i20 een schoolvoorbeeld van een auto die met het verstand werd gekozen. De auto was niet te klein, niet te groot maar precies goed. De uitrusting was compleet, maar niet overdadig. De rijeigenschappen waren goed, maar niet bijzonder. Hyundai vindt zichzelf echter opnieuw uit en legt het accent voortaan op vormgeving en rijplezier. Is de geheel nieuwe, hippe i20 net zo'n verstandige keuze als weleer?

Het lijkt misschien een vreemde keuze van Hyundai. De fabrikant was uiterst succesvol als budgetmerk, waarom dan van koers veranderen? De reden is: goedkoop produceren kan iedereen. Met name nieuwe economieën zoals die van China en India liggen op de loer. Als dergelijke landen goedkoper weten te produceren, is het met Hyundai gedaan.

Door hogere kwaliteit te leveren, is het heel wat lastiger om Hyundai te beconcurreren! De laatste jaren ging de kwaliteit daarom met grote stappen vooruit. Een Hyundai was niet langer een goedkoop alternatief, maar een bewuste keuze. De laatste generatie modellen van Hyundai biedt ook nog eens een aantrekkelijke vormgeving. Naast een slimme keuze, werd een Hyundai een begeerlijke auto.

"Juist omdat de i20 nauwelijks uitdraagt tot sportief rijden, is het belofde verbruik in de praktijk van 1 op 21 goed te benaderen"



Nieuwe i20

De nieuwe i20 is daarom vanaf een blanco stuk papier ontworpen; dit is geen doorontwikkeling van een bestaand model. Het resultaat is overduidelijk: de nieuwe i20 straalt meer karakter en durf uit dan de voorgaande generaties. Terwijl andere merken hun B-segment auto's een vrolijk karakter geven, kiest Hyundai nadrukkelijk voor chique.

Het front wordt gedomineerd door de zeshoekige grille die inmiddels kenmerkend is voor alle moderne Hyundai's. De brede koplampen en gemeen kijkende breedstralers benadrukken de breedte van de i20. Hét herkenningspunt bij uitstek is echter aan de achterzijde te vinden: de achterste zijruiten en de achterraut worden optisch verbonden door een zwarte band.



Ondanks al het uiterlijk vertoon, is de i20 een stuk tammer dan bijvoorbeeld de Hyundai i30. Dat wordt allereerst verklaard door de proporties: de i20 is kort en hoog en dat maakt het lastiger om een auto een dynamisch uiterlijk mee te geven. Bovendien is tegelijk met deze vijfdeurs i20 een i20 Coupé aangekondigd en daarvoor bewaren de vormgevers de echte hoogstandjes. Ook sprekende of gedurfde kleuren zijn voorbehouden aan de driedeurs i20, deze praktische vijfdeurs is alleen leverbaar in conservatieve tinten.

My Space

Bij de i20 zijn functionaliteit en ruimte uiteraard van belang. Toch spreken de ontwerpers liever van "My Space" dan van "Space". Ze bedoelen daarmee dat het belangrijker is dat de inzittenden zich thuisvoelen in de i20, dan dat de auto overvloedige ruimte biedt.



Zo is het dashboard nadrukkelijk om de bestuurder en bijrijder heengebouwd. De middentunnel staat onder een hoek van vijf graden naar de bestuurder toe. Daarbij zijn de gebruikte materialen van opmerkelijk hoge kwaliteit voor een auto als deze. Het interieur is uit te voeren in vier tinten ("cappuccino", "blueish grey", "brown" en "grey") die stuk-voor-stuk een volwassen uitstraling geven. Als het gaat om de bouwkwiteit en uitstraling, doet de i20 nauwelijks onder voor de grotere i30!

Opnieuw geldt dat Hyundai kiest voor een sobere, zakelijke uitstraling. De hier getoonde "i-Motion"-uitvoering in het grijs/blauw is even gezellig als de wachtkamer van de gemiddelde tandartspraktijk. Alleen met het "Comfort" of "Premium" pakket in combinatie met bijvoorbeeld een "Cappuccino"-bruin interieur is de i20 echt chique.



Ruimte en uitrusting

De ruimte voorin is prima, alhoewel het optionele zonnedak, waarop Hyundai zo trots is, een kostbare hap uit de hoofdruimte neemt. Met de voorstoelen in de achterste stand zitten de achterpassagiers wat krap, maar als de bestuurder en bijrijder iets inschikken, zitten volwassenen ook achterin prima. Ten opzichte van de vorige i20 is de wielbasis toegenomen met 45 mm en deze lengte komt vooral de bagageruimte ten goede. Deze meet 328 liter en is daarmee veruit de grootste in dit segment.



De integratie met een mobiele telefoon is tegenwoordig een belangrijk deel van de uitrusting. Hyundai heeft op dit vlak een opmerkelijke keuze gemaakt. Het merk kiest namelijk voor eenvoud. De i20 is leverbaar met een houder waarmee een iPhone of Samsung telefoon (geen andere merken!) op het

dashboard en binnen het blikveld van de bestuurder kan worden geklemd.

Vervolgens kan het geluid van de telefoon via de luidsprekers van de auto worden weergegeven. En dat is alles. De gebruiker is geheel vrij om een app naar keuze op de telefoon te draaien (navigatie, muziekspeler, etc.). Wat Autozine betreft een prima keuze!



Tot de standaarduitrusting behoren zes airbags, "Hill Start Assist Control" (voorkomt achteruit rollen bij weggrijden van een helling), elektrisch bedienbare zijruiten voor, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening en een radio met twee (!) USB-aansluitingen. Optioneel is de i20 te voorzien van statische bochtverlichting, "Lane Departure Warning System" (waarschuwing bij ondoelmatig overschrijden van de belijning op het wegdek), Bluetooth handsfree telefonie, licht- en regensensor en LED achterlichten.

Prestaties en verbruik

De i20 komt met één krachtbron naar Nederland: de "1.25 CVT". Deze benzinemotor is in de basis gelijk aan die van de vorige i20, maar is op vele punten verbeterd. Afhankelijk van de gekozen uitvoering wordt 75 of 84 pk op de voorwielen overgebracht (het koppel bedraagt altijd 122 Nm).

Voor deze test is gereden met de 84 pk sterke variant. Zoals bij de meeste moderne auto's in dit segment zijn de prestaties hiermee voldoende, maar niet meer dan dat. Gevoelsmatig ontbreekt op de snelweg een zesde

versnelling. Hyundai heeft echter terecht voor slechts vijf versnellingen gekozen, omdat de motor bij een lager toerental te weinig reserve zou hebben.



Bovendien: in de meeste gevallen is het niet de motor, maar zijn het de banden en rijwind die voor de meeste rijgeluiden zorgen.

Om het verbruik te beperken, is de i20 voorzien van een schakelindicator, verbruiksmeter en stop/start-systeem. Juist omdat de i20 nauwelijks uitdraagt tot sportief rijden, is het beloofde verbruik in de praktijk van 1 op 21 goed te benaderen. Daarbij is de bandenkeuze belangrijk. De "Premium" uitvoering wordt geleverd met Pirelli-banden in de maat 195/55R16 en hiermee verbruikte de testauto een halve liter per 100 km meer dan een eerder gereden exemplaar op de standaard banden (Michelin 185/65R15). Op de lange termijn is dit een enorm verschil in kosten én milieubelasting!



Weggedrag

Ook als het gaat om het weggedrag is de bandenkeuze van grote invloed. Op de standaard banden rijdt de i20 goed, maar niet beter of slechter dan andere auto's in dit segment. Om een zo groot mogelijke groep automobilisten aan te spreken, heeft de i20 geen uitsproken sportief of comfortabel karakter, de auto is simpelweg van alle markten thuis. In extreme situaties reageert de i20 altijd veilig en voorspelbaar.

In combinatie met de bredere banden ("Premium" uitvoering), is de i20 veel rustiger en stabiel. De hele auto voelt daardoor meer solide en volwassen. Zeker als wordt gekozen voor de meest luxueuze uitvoering, rijdt de i20 als een auto uit een hoger segment.

Conclusie

Hyundai gooit het over een andere boeg. Als vanouds biedt de i20 prima rijeigenschappen, volop (berg)ruimte en een nette prijs. Voor de nieuwe i20 komen daar een gelikt uiterlijk en een moderne uitrusting bij.

De i20 onderscheidt zich daarmee nadrukkelijk van de concurrenten, die juist vrolijk en speels zijn. Op die manier benadrukt Hyundai de kwaliteit van de nieuwe auto en hoopt het merk nieuwe klanten aan zich te binden. Zo wordt het alternatief van weleer een bewuste keuze. ■



Specificaties

Hyundai i20 (2014 - 2020)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

404 x 173 x 147 cm
257 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.055 kg
450 kg
910 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

50 l
326/1042 l
185/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1248 cc
4/4
84 pk @ 6000 rpm
122 Nm @ 4000 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

13.1 sec.
170 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

4.7 l / 100 km
5.8 l / 100 km
4 l / 100 km
109 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 16.495,-
€ 15.495,-