



Nieuwe kans

Het Koreaanse Hyundai timmert de laatste jaren flink aan de weg. Door de bekendheid bereikt het merk steeds meer oren. Nu brengen ze de 'i-modellen' op de markt. De i10 en i30 kenden we al, daar is nu de i20 aan toegevoegd. Feitelijk is de i20 de opvolger van de wat kleurloze Getz, die nog redelijk goed verkocht werd in ons land. De kleine Koreaan komt als eerst met een vijfdeurs koetswerk in Nederland, later ook als driedeurs variant. Hiermee moet het Koreaanse automerk ook progressie kunnen maken in de compacte middenklasse.

De i20 moet de markt op waar concurrenten als de Ford Fiesta, Renault Clio, Mazda 2 en de Toyota Yaris al langer actief zijn. De Koreaan zal daar dan ook een zware dobber aan krijgen. Eén ding lijkt de i20 al op voorsprong te brengen: zijn prijs. Het instapmodel heeft een 1.200cc benzine, daarnaast zijn er nog twee benzine- en

Hyundai i20 1.4i i-Catcher

~n dieselkrachtbron beschikbaar. Wij reden met de middelste benzine, de 1.4, waarschijnlijk de populairste motorisering.



© Rijtesten.nl

Europees design

Redelijkerwijs was de Getz op zich geen onaardige auto. De wat suffe uitstraling kan de oorzaak zijn van het feit dat menig landgenoot deze Hyundai snel uit zijn geheugen heeft gewist. Daar wil Hyundai met de i20 verandering in brengen. Eigenaardig hierbij is dat de i20 specifiek voor de Europese markt ontworpen om de concurrentie te kunnen gaan evenaren. Het model is langer, breder en lager dan zijn voorloper en komt daardoor een stuk vlotter over. De i20 groeit in lengte met maar liefst 11,5 centimeter. Toch oogt de i20 helaas niet zo modern als bijvoorbeeld de nieuwe Ford Fiesta of Seat Ibiza.

Aan de voorzijde zien we de typisch ogende radiatorrooster met brede verchromde snor, waarin het Hyundai-logo is geplaatst. De opening van de radiator gaat betreft het design - en grootte - naar het ontwerp van de Peugeots toe. De koplampen zijn anoniem en zijn hoog gemonteerd. Een fraai detail is de plaatsing en styling van de mistlichten die, behalve op de basisversie, altijd standaard zijn. In de flanken valt de scherpe vouw op, die toch typisch is voor dit model, waarbij de wielkasten extra benadrukt lijken te worden. Alle onderdelen zijn in deze uitvoering - de i-catcher - in kleur meegespoten, zoals de deurgrepen, spiegelkappen en voor- en achterbumper. Afhankelijk van welke uitvoering er gekozen wordt is de i20 met de duurdere pakketten voorzien van lichtmetaal. Zo was ons testexemplaar voorzien van 15-inch. De achterzijde van de i20 is wat ons betreft nog het meest geslaagd. De achterlichtunits ogen massief en zijn ver doorgetrokken over de flanken, het design ervan is netjes maar heeft iets weg van de laatste Opel Corsa. Verder is de achterkant clean gehouden waarbij opvalt dat de kofferklep hoog is gesitueerd, met een hoge tildrempel tot gevolg.



Volwassen van binnen

Het interieur van de i20 is erg volwassen geworden. De interieuraankleding is in hoofdlijnen wat somber, maar de i-Catcher uitvoering maakt dat gedeeltelijk goed met de half lederen bekleding met rode stiksels en een aluminiumkleurige middenconsole. Het zitmeubilair is aan de harde kant maar biedt verrassend veel steun. De instelbaarheid van de voorstoelen houdt echter te wensen over, en ook in deze Koreaan is de lengte van de zitting te kort voor ons Europeanen. Zelf hadden we bijvoorbeeld de zitting wat lager willen zetten. Voor de bestuurder is er een armsteun aan de zijkant van de stoel bevestigd. Het stuurwiel is met leer bekleed en heeft bedieningsknoppen voor het audiosysteem. Verder is het stuur zowel in hoogte als in diepte verstelbaar. De meters zijn prettig afleesbaar en worden fijn verlicht in het donker. Bovenop het dashboard is een infopaneel geplaatst voor het aflezen van de radiozenders, buitentemperatuur en boordcomputer. Deze laatste is wat ongelukkig geplaatst, ook

omdat de bedieningsknop zich aan de rechterkant van de middenconsole bevindt. De algemene indruk van het interieur is prima. Er zijn juiste materialen gebruikt, het krasgevoelige plastic van het Koreaanse merk is nu definitief verleden tijd.

Hyundai heeft lekker veel aflegmogelijkheden voor prullaria meegegeven in de i20. Het genoemde audiosysteem heeft in deze i20 een USB-poort voor aansluiting van bijvoorbeeld een iPod en leest zonder problemen CD's met MP3-muziekbestanden. Achterin de Hyundai is de hoofdruimte rijkelijk aanwezig, zelfs voor volwassenen. De achterbank biedt wel degelijk zitcomfort, maar de beschikbare knieruimte zal volwassen niet echt vrolijk stemmen, wat overigens niet ongewoon is in deze autocategorie. Dat is de i20 dus niet helemaal aan te rekenen. Fijn voor de pas gestichte gezinnetjes zijn de ISOFIX-bevestigingspunten bij de achterbank. Hierdoor kunnen kinderzitjes gemakkelijk en veilig bevestigd worden. De bagageruimte heeft een inhoud van minimaal 295 liter. In deze klasse is dat een gemiddelde score. Door de tweedelige rugleuning van de achterbank neer te klappen (60/40 verhouding) wordt de inhoud natuurlijk groter. Een ruimtewonder zal het nooit worden, maar vooral de hoogte van de carrosserie heeft een positieve invloed op de ruimte. De wat hogere tildrempel was al duidelijk geworden bij het nader bekijken van de achterkant, maar de praktijk wijst uit dat deze inderdaad wat lager had mogen zijn.



© Rijtesten.nl

Tweeledig

De i20 wordt bij ons leverbaar met een ruime gamma aan benzinemotoren en met $\text{\AA}$ diesel. De basisversie is voorzien van een 78pk sterke 1.2-liter, de gereden versie heeft een 100pk sterke 1.4 waarnaast ook nog een sterkere 1.6 leverbaar is. De gereden 100pk sterke 1.4 is gekoppeld aan de handgeschakelde vijfbak. Honderd pk is een flink vermogen, maar de i20 weegt toch meer dan 1000kg. Een lichtgewicht kunnen we deze compacte middenklasser dus niet meer noemen, dat is ook niet zo vreemd: wie 5 sterren bij de NCAP-tests wil halen moet diverse veiligheidsvoorzieningen met zich meeslepen. Desondanks komt de 1.4 moeiteloos met het overige verkeer mee en heeft daarnaast nog een kleine reserve beschikbaar. Vlot passeren of invoegen blijft echter een lastig punt, de kracht van de veertienhonderd is vooral in de hogere toerentallen beschikbaar. Het is dus een kwestie van op tijd terugschakelen. De vijfbak heeft daar opzich geen moeite mee, en gaat dit

dan ook niet tegen. De soepelheid is aanwezig en de verzetten zijn gemakkelijk te vinden. Bij de eerste meters in de i20 moesten we flink wennen aan de elektrische stuurbekrachtiging. In eerste instantie geeft deze weinig feedback door aan de bestuurder, maar eenmaal in de bocht kan de installatie nog redelijk fel en direct overkomen. Daardoor lijkt de i20 wel een tweeledig karakter te krijgen.

Het lijkt of de Koreanen een redelijk compromis gevonden hebben in het wegkarakter van deze Hyundai. Het onderstel is vrij levendig maar toch ook comfortabel. De vering is in sommige gevallen stug, maar verkeersdrempels zijn op hoge snelheid te nemen. Bij lage snelheden worden oneffenheden wel duidelijk meer doorgegeven aan de inzittenden dan op hogere snelheden. Het geluid dat uit het vooronder komt is goed gedempt. Alleen op de snelweg is het toerental aan de hoge kant waardoor het geluid ook meer aanwezig is. Brandstof consumeert de i20 1.4 maar mondjesmaat. Wij noteerden - bij grotendeels stadsverkeer tijdens de testperiode - een gemiddeld verbruik van 1:15,5. Dat is gewoonweg een net resultaat.



Op de shortlist

De Hyundai Getz was de best verkochte Hyundai in Europa gedurende het Europese bestaan van het Koreaanse merk. De i20 heeft de lastige taak om dat te gaan evenaren gezien dit model als opvolger van de Getz wordt gezien. Het model is tevens een mooie aanvulling op de bestaande modellenreeks, de i10 en de i30. Het uiterlijk van de nieuwe i20 is duidelijk geïnspireerd door zijn grotere broer, de i30, waarmee Hyundai een meer aansprekende modellenreeks op de markt probeert te zetten. De i20 moet in het B-segment het op gaan nemen tegen onder andere de Ford Fiesta, Peugeot 207 en Renault Clio. De algemene indruk van deze Koreaan is positief waarbij hij vooral scoort bij zijn uitrustingsniveau, de afwerking is dik in orde en ziet het er allemaal volwassen uit. Voor wat betreft het design van de carrosserie zou het best iets spannender mogen.

Hyundai i20 1.4i i-Catcher

Met een vanafprijs van € 11.495 heeft Hyundai een belangrijke troef in handen, helemaal in deze tijd. De gereden 1.4 i-Catcher mag voor € 16.495 de showroom verlaten. Voor deze vijfduizend euro meer heeft de krachtbron er 22pk extra bij gekregen en komt u qua uitrusting helemaal niets te kort.. Daardoor staat er voor deze prijs een prima auto voor de deur die volgens ons best wat meer in de shortlist terecht mag komen wanneer er over een nieuwe auto gedacht wordt in het B-segment.

Plus

- + Prijs/kwaliteitsverhouding
- + Volwassen ex- en interieur
- + Interieurruimte

Min

- Tikkeltje saai
- Geen cruisecontrol leverbaar
- Korte stoelzittingen