



Business as unusual

Het D-segment blijft een lastige markt om als autofabrikant te veroveren. De Passat staat eenzaam aan de top als het om Europese verkoopcijfers gaat en verkoopt ruim twee keer zoveel als andere Duitse opponenten, zoals de Insignia en de Mondeo. De totale verkoopcijfers binnen het segment zijn bovendien afgenomen, doordat mensen kleiner zijn gaan rijden ten opzichte van een aantal jaar geleden. Voor een Aziatisch merk is het des te moeilijker om voet aan de grond te krijgen binnen het D-segment. Zo ondervond ook Hyundai, toen het in 2011 de geheel nieuwe i40 introduceerde. De verkoop begon hoopgevend, maar na anderhalf jaar nam de vraag naar de Koreaan af. Hyundai geeft de moed niet op en onthulde dit jaar een vernieuwde i40, die volgens het merk gebruik maakt van mooiere materialen en efficiëntere motoren. Betekent dit het einde van het opereren in de marge? Wij zochten het uit.



Kloppend design

Het exterieur van de i40 Wagon is grondig onder handen genomen door de designers. Dat wil zeggen, voornamelijk de neus. De hexagonale grille met chromen omlijsting springt in het oog, evenals de gewijzigde koplampen. De LED-slinger uit het pre-faceliftmodel is verdwenen en daardoor oogt de auto misschien minder vriendelijk, maar wel een stuk strakker. De mistlampen hebben plaatsgemaakt voor LED-balken, die in de gewijzigde voorbumper als dagrijverlichting dienstdoen. De lijnen op de flanken zijn gelukkig gebleven, want dat strak gelijnde ontwerp maakt van de Hyundai een erg fraaie auto.

De achterlichten zijn voorzien van een nieuwe lichtsignatuur, verder bleef de achterzijde ongewijzigd. Laat je niet afleiden door de ontsierende parkeersensoren op de testauto; de parkeersensoren op de i40 zijn normaliter helemaal origineel en veel mooier weggewerkt, maar op de 'onze' pas achteraf aangebracht. De i40 klopt nu meer dan eerst, het front sluit veel beter aan bij het lijnenspel van de auto en bovendien is het ontwerp weer overeenkomstig de overige Hyundai 's. Eerder zagen we immers

Hyundai i40 Wagon 1.7 CRDi Blue Business Edition

de i30 eenzelfde behandeling ondergaan en ook de neus van de nieuwe Tucson is er gelijk in te herkennen.



Niet revolutionair

In het interieur is volgens Hyundai gebruikgemaakt van mooiere materialen, die horen bij dit segment. Deels valt dit te beamen, want de materialen bovenop het dashboard voelen zacht en degelijk aan. Ook de bedieningsknoppen voelen goed aan en de ergonomie is tiptop in orde. De zwart glimmende omlijsting van het scherm, de luchtroosters en op de middentunnel doet alleen erg goedkoop aan. Bovendien is het behoorlijk krasgevoelig en zijn vette vingers er goed op zichtbaar. Dan blijkt maar weer hoe hard de ontwikkelingen gaan in het D-segment, want veel concurrenten hebben dit beter voor elkaar.

Aan opbergvakjes is gedacht binnenin de i40, want losse spulletjes en telefoons kun je op verschillende plaatsen kwijt. Het stuur is ongewijzigd en ligt nog steeds lekker in de hand. De verstelling biedt voldoende mogelijkheden, maar zou nog wel iets verder

richting de bestuurder mogen komen. Het navigatiesysteem is ook herzien en hoewel we niet veel te klagen hadden in de oude i40, zijn de verbeteringen goed merkbaar. De bediening is vereenvoudigd en de resolutie verhoogd, waardoor het scherm erg goed afleesbaar en makkelijk te bedienen is. De navigatie is duidelijk en betrouwbaar. De algehele indruk van het interieur is positief, want alles zit waar je het verwacht en tijdens het rijden zijn er geen kraakjes of piepjes te horen, maar de veranderingen en het materiaalgebruik zijn zeker niet revolutionair te noemen ten opzichte van het pre-faceliftmodel.

De voorstoelen zitten erg goed en zijn op maat te verstellen. In het geval van de bestuurdersstoel gaat dit standaard volledig elektrisch, een unicum in deze klasse. Ondanks het feit dat de buitenlijnen van de stationwagen doen vermoeden dat de auto meer lifestyle dan pakezel is, hebben de passagiers in de i40 alle ruimte. Been- en hoofdruimte is er genoeg en ook de kofferbak doet qua inhoud goed mee met de concurrentie. Vanaf de i-Catcher opent de kofferbak automatisch wanneer je met de sleutel in de broekzak enkele seconden achter de auto gaat staan, ideaal bij het inladen van de auto. De ingang naar de kofferbak is breed en de tildrempel minimaal.



Efficiënt en comfortabel

We rijden de i40 Wagon met de 1.7 CRDi dieselmotor, die op het gebied van efficiëntie verbeterd is. De 116 paardenkrachten weten prima raad met de bijna 1.500 kilo zware zakenauto. Wanneer er veel van de motor gevraagd wordt, ontstaat er wel rumoer dat iets te nadrukkelijk aanwezig is, maar vlot meedraaien met de rest van het verkeer gaat in meer rust dan voorheen. Alleen bij schakellui rijden merk je dat de auto kracht tekort komt. Het schakelen zelf is geen straf, want de 6-versnellingsbak is trefzeker en waar bij andere Hyundai's het aangrijpingspunt van de koppeling nog wel eens vaag aanvoelt, is dat bij de i40 niet het geval.

Het stuurgedrag is afstandelijk te noemen, waar je in snel genomen bochten last van hebt. Dit terwijl de i40 vanaf de facelift uitgerust is met ATCC, dat via de Drive Mode-knop op het dashboard het gedrag van de auto beïnvloedt en zo de communicatie met de bestuurder moet verbeteren. Er is niet veel verschil tussen Sport en Comfortabel qua stuurgedrag en gasrespons, maar de wegligging is in beide standen vertrouwenwekkend. De i40 gaat het liefst lekker vooruit en bewijst zich als

Hyundai i40 Wagon 1.7 CRDi Blue Business Edition

heerlijk snelwegvervoer, hoewel windgeruis en bandengerol op de snelweg soms iets te goed hoorbaar zijn.Â

Er zijn rechtuit niet veel stuurcorrecties nodig, maar de overactieve rijbaanhulp denkt daar soms anders over. Gelukkig zijn veel functies van de auto via het snel reagerende touchscreen naar smaak in te stellen, waaronder de sensitiviteit van dit systeem.Â Opvallend genoeg is dit systeem naast de remassistent met noodstopsignalering het enige veiligheidssysteem dat (overigens wel altijd standaard) beschikbaar is op de i40. Een dodehoekhulp of grootlichtassistent schitteren door afwezigheid.Â Het opgegeven verbruik van bijna 1 op 24 halen we niet, maar met een testverbruik van afgerond 1 op 19 scheelt dat iets meer dan een liter op 100 kilometer.



Zakelijke flirt

De i40 Wagon flirt openlijk met het zakenleven, door de Business Edition als instapper aan te bieden. Als 1.6 GDI met 135 pk benzinemotor kost deze versie 29.995 euro en met de geteste dieselmotor 31.495. De standaarduitrusting is erg compleet, zeker

Hyundai i40 Wagon 1.7 CRDi Blue Business Edition

vergeleken met de concurrentie. Stoelverwarming voor en achter, de rijbaanhulp en parkeersensoren zijn standaard aanwezig. Ook het geïntegreerde navigatiesysteem met heldere achteruitrijcamera en DAB+ wordt in de Hyundai gesleuteld.

Economisch verantwoord dus, met in 2015 nog 20 procent bijtelling. De i40 met 116 pk diesel is er ook als i-Catcher, waarbij onder andere Xenon-verlichting en een automatische achterklep worden toegevoegd (36.995 euro en 20 procent bijtelling). De zeventraps automaat is alleen leverbaar met de 141 pk sterke dieselmotor en vice versa. Dan is de auto uitgerust als i-Catcher Premium, waarbij een panoramadak wordt toegevoegd aan de lijst met voorzieningen en er moet 43.495 euro worden overhandigd bij de plaatselijke Hyundaidealer. De auto zit behoorlijk goed in zijn spullen, alleen is het jammer dat er geen losse opties kunnen worden besteld en er puur met pakketten wordt gewerkt. Het voordeel is dat er buiten de metaallakken en velgen niet veel te kiezen meer overblijft, terwijl bij de Duitse concurrentie de lijst met opties bijna oneindig lijkt.



Rekensom

De i40 is een fraai gelijnde auto, die veel luxe al standaard biedt voor een meer dan concurrerende prijs. Dat bepaalde materialen in het interieur niet helemaal aanvoelen zoals we gewend zijn bij directe concurrenten, valt dan ook te verklaren. Met het comfortabele rijgedrag, de zuinige motor en de zakelijke uitstraling maakt de auto dit meer dan goed. Voor de particuliere koper is de garantietermijn van vijf jaar (zonder kilometerbeperking en optioneel uit te breiden naar zeven jaar) behoorlijk aantrekkelijk, samen met de interessante vanafprijs van de 1.6 GDI die onder de magische 30 mille-grens blijft. De D-segmentrijder is kieskeurig en een Koreaan zal niet snel als eerste keuze in hem opkomen, maar je hoeft geen wiskundeprofessor te zijn om te berekenen dat Hyundai een erg goed totaalpakket neerzet met de vernieuwde i40.

Plus

- + Comfortabel
- + Compleet
- + Zuinig

Min

- Bepaalde materialen in het interieur
- Niet veel veiligheidssystemen leverbaar
- Geen losse opties, alleen uitrustingspakketten