Joep de Heer
14 maart 2021

Stap voor stap

Waar je 15 jaar geleden met enige verlegenheid toegaf een Koreaans merk te rijden, mag je tegenwoordig met gepaste trots je sleutelbos met Hyundai-logo op tafel gooien. Petje af voor de transformatie die het concern de afgelopen jaren heeft doorgemaakt. Door constant feedback van rijders om te zetten in verbeteringen schopt het merk het van 'budget Koreaan' naar de hogere regionen van het middensegment.

De veranderingen zijn bij de nieuwe i20 zeer goed terug te zien. In 2009 maakte we kennis met de eerste generatie i20. Dit was de opvolger van de populaire Getz. De i20 was toen een typische budgetauto met een strakke vanafprijs van 11.000,- euro; een prijs die je tegenwoordig in het A-segment zelfs niet meer tegenkomt. Na een facelift in 2013 maakte we in 2015 kennis met de tweede generatie i20 die op vele vlakken is verbeterd ten aanzien van de eerste variant. Slechts een kleine zes jaar later komt Hyundai al met de met de derde generatie van de i20. Die, op het eerste gezicht, weer een grote sprong heeft gemaakt ten aanzien van zijn voorganger. Tijd voor een nadere inspectie.

Hoeken en vouwen

Waar diverse fabrikanten hun design enkel op detailniveau veranderen bij een nieuwe generatie, gooit Hyundai het roer juist compleet om. De overeenkomsten met de vorige i20 zijn op twee handen te tellen. De auto is stukken volwassener dan zijn voorganger en zal op het eerst gezicht ook prima passen in het C-segment. Ten aanzien van de vorige i20 is de auto 24mm verlaagd, de wielbasis 5mm verlengd en de breedte is met 30mm toegenomen. Dat de auto er groot uitziet is niet vreemd. De i20 is namelijk de langste auto binnen het B-segment.

De voorzijde van de auto start met een flinke grille in ruitvormig rasterwerk die direct doorloopt in de LED-koplampen. Waar je ook maar kijkt zijn scherpe vouwen en hoeken terug te vinden, zelfs in de 16 inch lichtmetalen wielen waar ons testexemplaar mee is uitgerust. Lopen we verder naar de achterzijde dan vallen de doorlopende Z-vormige achterlichten direct in het oog. In combinatie met de tankklep die half weggewerkt is in het achterlicht en de chromen afwerking op de C-stijl vormt de auto een stijlvol geheel. Kies je de auto daarnaast ook nog met een zwart dak en een frivole kleur zoals Dragon

Red, Aqua Turquoise of Intense Blue dan heb je een absolute blikvanger voor je deur staan.

Ruimte voor het hele gezin

Ruimte staat helemaal centraal aan de binnenzijde. Met vier personen een lange rit maken is geen enkel probleem in dit fijne interieur. Niet alleen de grote hoeveelheid ruimte draagt bij aan een fijne rit, ook de stoelen zitten erg goed. De zijlingse steun is erg fijn en de voorzetels zijn op alle mogelijke manieren te verstellen. Achter het stuur prijkt een 10,25 inch digitaal instrumentenpaneel dat zich optisch laat aanpassen aan de gekozen rijmodi. Hoog in het midden van de auto vinden we nogmaals een 10,25 inch touchscreen met de infotainment- en navigatiesystemen en daaronder een aantal sneltoetsen naar de verschillende functies. Het instellen van de temperatuur hoeft niet via lastige menustructuren in het touchscreen, maar kan eenvoudig worden bepaald door fysieke knoppen. Samen met de stoel- en stuurverwarming kom je tijdens winterse omstandigheden niets tekort in deze i20. Wat we minder op prijs stellen is de wel erg groot uitgevallen automaathendel. Ook over de grote hoeveelheid hard

kunststof zijn we niet even enthousiast, al is dit binnen dit segment wel vaker de norm en kan het ook worden gezien als zeer duurzaam en slijtvast.

Een leuke en stijlvolle gimmick is de LED-sfeerverlichting die Hyundai in het interieur heeft verwerkt. Vooral tijdens nachtelijke ritten geeft dit een bijzonder effect en het gevoel met een auto uit een klasse hoger onderweg te zijn.

Milde hybride voor nÃ©t dat extra zetje

Starten en rijden maar! Onder de kap van de auto ligt een 1.0 T-GDi driecilinder benzinemotor met 74 kW (100 pk) en 48-volt mild hybride-systeem. De technologie van mild hybride moet zorgen voor een brandstofreductie van drie tot vier procent en uiteraard een verminderde CO2 uitstoot. Vooral in het stadsverkeer voegt deze techniek concreet iets toe. Als je namelijk vanuit stilstand optrekt, helpt de Starter Generator de auto sneller en soepeler op gang te komen. De 48-volt accu helpt de motor tijdens het accelereren met een extra zetje van 4 tot 10 kW extra vermogen wat uiteraard samenhangt met de hoeveelheid opgeslagen energie in de accu en hoe diep je het

gaspedaal intrapt. De batterij wordt voornamelijk gevoed door de energie die vrijkomt tijdens het remmen. De auto aan de stekker hangen is niet mogelijk.

Hoewel de brandstofreductie met 3 tot 4 procent wellicht bijna niet te voelen is in de portemonnee, voel je de extra power die het 48-volt systeem genereert tijdens het optrekken absoluut. De auto loopt heerlijk mee in het verkeer en je hebt geen moment het gevoel kracht tekort te komen. Wil je de motor nog iets feller op het gas laten reageren, dan is het mogelijk om de rijmodus in Sport te zetten waarbij de auto wat hoger in de toeren blijft hangen. De rijmodi Comfort en Eco bieden een heel evenwichtig rijgedrag en waren tijdens de testweek om die reden favoriet.

Met een verbruik van 6,1 liter per 100 kilometer noteert de i20 een prima score. Het kan echter zuiniger. Andere (echte) hybride auto's uit het B-segment zoals de Toyota Yaris en de Honda Jazz presteren het al snel om een liter brandstof extra per honderd kilometer te besparen.

Geheel in lijn

Hyundai biedt de mogelijkheid te kiezen uit vier verschillende optiepakketten en twee verschillende motoren. Startend bij het motorenaanbod trappen de Koreanen af met de 1.2 MPI viercilinder met 84 pk. Hoewel de basisuitvoering met laatstgenoemde motorisering voor 18.635,- euro in de brochure staat, willen we je absoluut aanraden door te sparen voor de 1.0 T-GDi motor met 48V accu. Deze uitvoering is uiteraard een stukje duurder, maar biedt veel meer verfijning en zal je op termijn aardig wat brandstof, en uiteindelijk euro's, besparen. De 1.0 48V motorisering start bij een prijs van 21.435,- euro. Nadeel van de batterij is dat het bagageruimte wegsnoept. Het model zonder batterij heeft namelijk 352 liter bagageruimte waar degene mÃ©t de 48V-accu het moet doen met 262 liter.

Kijken we naar de verschillende optiepakketten, dan wordt afgetrapt met de i-Motion uitvoering die enkel leverbaar in combinatie met de 1.2 MPI motor. De 1.0 48V motor start met het Comfort uitrustingspakket. Al vanaf de basis zijn de modellen rijk uitgerust. Zo zijn airconditioning, cruise control en een noodremsysteem met voetgangersherkenning allemaal standaard aanwezig. Na het Comfort uitrustingspakket volgt de Comfort Smart en uiteindelijk de Premium. Deze topversie, eventueel uitgerust met een schuif-/kanteldak wordt voor een prijs van rond de 26.000,- euro van eigenaar gewisseld.

Met de genoemde prijzen loopt Hyundai vrolijk mee in de pas van de concurrenten in het B-segment. De vanafprijzen van de Opel Corsa, Renault Clio en Peugeot 208 verschillen soms maar een paar tientjes met de i20. De prijs van de Volkswagen Polo begint een stuk hoger, evenals de vanafprijs van de Toyota Yaris. Wie echt nog goedkoop in een ruime B-segmenter wil zitten kan het beste aankloppen bij Dacia. Hun Sandero staat vanaf 13.790,- euro bij je voor de deur.

Perfecte allrounder

We komen tot de conclusie dat de i20 de perfecte allrounder is van het B-segment. Hij is niet de sportiefste of de zuinigste, maar juist wel Ã©Ã©n van de ruimste zonder concessies te doen op een modern uiterlijk. Met de i20 bewijst het merk (opnieuw) dat het goede, ruime en volwassen auto's kan bouwen die helemaal in lijn liggen met de concurrenten. De tijden dat je schromend toegaf een Hyundai te rijden laten we achter ons. Helaas geldt voor de prijs. Waar we in 2009 nog voor 11.000,- euro een i20 op de kop konden tikken, liggen de kaarten anno 2021 geheel anders op tafel. Maar zonder twijfel durven we te zeggen dat deze auto iedere euro waard is, en dat is wat je uiteindelijk wilt.

Plus

+ Heerlijk ruim
+ Modern uiterlijk
+ Details interieur

Min

- Gebruikte materialen
- Niet meer onderscheidend in prijs