



Een CoupÃ© van Hyundai

Hyundai's CoupÃ© is er eigenlijk al geruime tijd; bijna 11 jaar. Met de ScoupÃ© meegerekend zelfs 17 jaar. Toch kwamen wij tijdens de testperiode verontwaardigde blikken tegen. Een CoupÃ© van Hyundai? De meeste Nederlandse kenden deze auto dan ook nog niet, die toch ook al sinds september 2006 in deze gedaante op de markt is. Overigens niet verwonderlijk, de CoupÃ© zien we maar weinig op onze wegen en dat is eigenlijk doodzonde. Het design kan er absoluut mee door en zou een aanvulling zijn op onze wegen. De CoupÃ© is met twee benzinekrachtbronnen leverbaar, de 2.0 16-klepper en een 2.7 V6. Deze laatste is leverbaar met een automaat, zonder meerprijs overigens. Om het uit het oog verloren model van Hyundai eens beter aan de tand te voelen gingen wij met de topversie voorzien van automaat op pad.



Aandachttrekker?

Zijn uiterlijk valt niet direct op in het straatbeeld. Mede door de geringe verkoopaantallen is hij ook niet bij iedereen bekend. Maar zijn mooie lijnen geven hem toch de nodige aandacht, de CoupÃ© is een subtiële aandachttrekker. Opvallend aan de voorzijde zijn de hoekig uitgesneden koplampen die in de flanken door naar achter lopen en voorzien zijn van helder glas. Hyundai probeert zelfs te suggereren dat er Xenon aanwezig is, maar bij nader inzien blijken het toch echt halogeen lampjes te zijn. De smalle horizontale strook boven de voorbumper is in dezelfde lijn terug te vinden onder de bumper waar een forse grille voor de nodige koeling is gemaakt. Aan de beide zijanten zijn in deze grille pitjes aanwezig voor de mistlampen.

Achter de voorwielen begint een vouw richting de achterzijde die steeds minder scherp wordt. Aan het begin van deze vouw is een subtiële kieuw gemaakt waar de

richtingaanwijzer in is geïntegreerd. Aan de zijkant valt verder de steeds breder wordende dorpel op, en de spiegels die fraai op eigen 'voetjes' op de carrosserie staan. De vouw in de zijkant gaat via de deuropening - welke er mooi in is verwerkt - door naar de achterzijde van de auto. Het eerste design-element wat we daar tegenkomen is de klep van de tankopening: deze is opvallend met een ronde deksel omgeven door een ring met zeven kleine inbusboutjes. Een fraaie oplossing waaronder de functionaliteit niet te lijden heeft.

Aan de achterzijde heeft de CoupÃ© aparte achterlichtunits waarbij met ingeschakelde verlichting de twee rode 'pitten' mooi oplichten. De gehele opbouw van de unit is overigens helemaal fraai gemaakt met oog voor detail. Onder de nummerplaat vinden we het mistachterlicht gecentreerd in een soort diffusor die wordt gewekt met aan beide uiteinden grote ovale uitlaatsierstukken die het sportieve en moderne uiterlijk accentueren. Aan de rand van de kofferbak valt er overigens nog een kleine spoiler te bespeuren. Tot slot is de zescilinder CoupÃ© standaard voorzien van 17 inch lichtmetaal zoals onder dit testexemplaar.



Met sprongen vooruit

De 2.7-liter zescilinder is alleen leverbaar als StyleVersion, wat bij Hyundai inhoudt dat het alles behalve behelpen is in de uitrusting. Zo is deze Coupé in principe voorzien van alles wat de moderne bestuurder verwacht. Als we het interieur wat beter bekijken valt de combinatie tussen de lichtgrijze hemelbekleding en de zwarte lederen bekleding op. Dit is een fraaie combinatie wat buiten een sportieve uitstraling het interieur ook lichter en luchtiger maakt. Verschillende chromen interieurdetails samen met de metaalkleurige middenconsole leggen het accent op sportiviteit en hightech, zeker bij het rijden in de nacht wanneer de dashboardverlichting fraai blauw kleurt.

De zwarte lederen voorstoelen zijn voorzien van een perforatie voor de stoelverwarming. De stoelen zijn in de zitting aan de korte kant, en daar komt nog eens bij dat de zitting niet genoeg kan kantelen zodat bij langere personen het been nergens

op kan rusten. Ook de hoogte van de bestuurdersstoel is maar mondjesmaat te verstellen waardoor het been blijft â€œzwevenâ€•. Kennelijk gemaakt voor Koreaanse lichaamlengtes, minder voor ons Europeanen. Dat is overigens jammer, want voor de rest zit de stoel prima en biedt goed steun in de overige delen. Om een juiste zithouding in te stellen kan het stuur helaas alleen in hoogte worden versteld, en dat is voor een optimale houding wel een must. Eenmaal gewend aan de positie zit je lekker laag en is er voldoende ruimte om je benen te bewegen. Ook de voetplaat voor het steunende been is lekker groot.

De klokken achter het stuur zijn simpel, maar prima afleesbaar. Ook deze lichten mooi op bij het activeren van de verlichting. Het stuur houdt goed vast, alleen is wat aan de gladde kant door de lederen omkleeding. Ook zitten er geen bedieningsknopjes op het stuur, wat we bij de meeste merken wel tegenkomen. De richtingaanwijzer en de hendel voor de ruitenwissers voelen het minst â€œechtâ€• aan in het binnenste van de CoupÃ©. Ze zijn van een dusdanig plastic materiaal dat het gevoel erbij uitblijft. Ook aan het stuur bevestigd is de cruise control. Deze lijkt direct uit het schap van Toyota te komen, deze ziet er namelijk hetzelfde uit. Dat betekend overigens ook dat hij prettig en gemakkelijk werkt.

De middenconsole is van een zilverkleurig plastic materiaal opgetrokken wat verrassend genoeg een behoorlijk goede uitstraling en gevoel geeft. Het plastic-gevoel blijft hier achterwege wat overigens ook van de overigen materialen in de CoupÃ© gezegd kan worden: deze zijn van een zacht materiaal en voelen vriendelijk aan. Terug naar de middenconsole: deze herbergt drie kleine instrumenten waarbij de linker meter de trekkracht aangeeft, de middelste meter het huidige verbruik en de rechter meter het laadvermogen van de elektrische spanning. Leuke meters, die bovendien mooi verlicht worden tijdens een nachtelijke rit. Maar echt functioneel zijn ze niet, het is meer voor de show. Als we onder deze meters kijken worden we direct een stuk vrolijker dan in menig andere Koreaan: eindelijk is in deze Hyundai een geïntegreerde radio te vinden. De meeste Koreanen en Japanners moeten het doen met een achteraf ingebouwde installatie. De radio klinkt redelijk en is gemakkelijk te bedienen. Aan de onderkant van de middenconsole is de automatische airco gesitueerd, deze is door twee

draaiknoppen gemakkelijk te bedienen en in te stellen op het display in het midden van deze knoppen.

Achterin de CoupÃ© is het, zoals verwacht, krap. De achterbank ziet er wel uitnodigend uit, zit ook prima, maar de ruimte is zowel bij de knieÃ«n en voeten als bij het hoofd erg krap. De voeten kunnen niet onder de stoelen omdat de stoelen al nagenoeg op de grond staan, dus daar houdt het al snel op. De hoogte is enkel voor personen van 1.70 meter en korter geen probleem. Ben je langer zit je tegen de glazen achterrauit aan. Het formaat van de bagageruimte verrast menig persoon. Helemaal met een neergeklapte achterbank is de ruimte gewoon royaal en kan een vakantietrip absoluut in het vergiet zitten. De bagageruimte is erg netjes afgewerkt en is voorzien van een net waar kleine spullen hun plaats onder kunnen vinden. De achterklep is overigens wel wat omslachtig te openen: alleen van binnenuit (in het deurpaneel van de bestuurder) of door met een sleutel de klep te openen.



© Rijtesten.nl

Karakterwisselingen

Zoals gezegd is de CoupÃ© leverbaar met een tweeliter en een 2.7 zescilinder. Deze laatste, welke in deze test figureert, levert een vermogen van 167 pk bij 6.000 toeren per minuut en het koppel bedraagt 245Nm bij 4.000 toeren per minuut. Met deze gegevens kan geconcludeerd worden dat het koppel pas bij veel omwentelingen volledig tot zijn recht komt. De cijfers spreken in ieder geval voor zich: een topsnelheid van 220 kilometers per uur en een acceleratie van 0 naar 100 kilometer per uur in 8,5 seconden. De handgeschakelde versie haalt hier zelfs nog drie tienden van af.

Het sportieve uiterlijk van de CoupÃ© laat bij veel personen het hart al sneller kloppen. Hierbij wordt ook een bepaalde verwachten gesteld aan zijn rijeigenschappen, en vooral acceleratie. De CoupÃ© leent zich tijdens de eerste kilometers tot een in eerste instantie vooral luxe reisauto. Ongeacht het toerental blijft de zescilinder prachtig lopen

en beschikt hij over voldoende kracht om met het verkeer mee te komen. Wanneer er eens goed opgeschoten wil worden, en het gaspedaal tot het uiterst wordt gedrukt, krijgt de CoupÃ© ineens haast. De 4-traps automaat schakelt Ã©Ã©n of twee verzetten terug en de zescilinder klimt in de toeren, daar waar hij de meeste trekkracht levert. In de hogere regionen schiet de CoupÃ© vooruit, en is het een prima sprinter. In de praktijk lijkt de sprint naar 100 kilometer per uur korter te duren dan uit de gegevens blijkt, want wat is de CoupÃ© snel wanneer je hem boven de 4.000 toeren per minuut houdt.

De 4-traps automaat is in de CoupÃ© goed bij de les, en schakelt fijn en foutloos over naar elk verzet. Buiten dit feit is het jammer dat Hyundai een 4-traps automaat in de CoupÃ© zet, wat begrijpelijk is gezien de trekkracht die de zescilinder geeft, maar gezien het verbruik ongunstig is. De handgeschakelde versie is hier waarschijnlijk beter in zijn element, waarbij vooral op de snelweg de toeren flink omlaag kunnen. Dit houdt overigens niet in dat de CoupÃ© luidruchtig is, in tegendeel zelfs. De zescilinder draait zo rustig en mooi zijn rondjes dat de inzittende dit nauwelijks merken. Juist bij het starten maakt de zescilinder even een heerlijke sound welke alleen buiten de auto hoorbaar blijkt te zijn. Alleen bij hogere toeren komt de krachtbron wat meer naar de voorgrond, maar vooral dan is het wanneer de bestuurder er om vraagt. En wie klaagt er over het geluid van een opzweepende zescilinder met daarbij horende geluiden uit het uitlaatsysteem?

Het enige wat echt jammer is aan de CoupÃ© is dat deze niet is voorzien van achterwielaandrijving. Dat zou het totaalplaatje van deze auto nog completer maken en de fun factor aanzienlijk verhogen. De aandrijfkrachten komen bij volgas een bocht verlaten maar moeizaam op de weg, helemaal wanneer deze ook nog eens vochtig is. Verder gedraagt de aandrijving zich naar behoren. Het onderstel is goed stevig, maar kent verrassend genoeg ook een keerzijde. Vooral met korte richels en oneffenheden is de demping erg hard en wordt dit genadeloos doorgegeven aan de inzittenden. Vreemd genoeg is daarbij weer dat verkeersdrempels harder dan normaal genomen kunnen worden. Het lijkt wel of de CoupÃ© daar plezier in heeft, hoe harder hoe beter gedempt lijkt hierbij het motto. Uiterst comfortabel kunnen we de CoupÃ© in deze situatie

bestempelen.

De grenzen van de CoupÃ© zijn ver te zoeken waardoor het mogelijk is om bochten hard te nemen. Vooral in klaverbladen ziet de CoupÃ© veel lol. De auto blijft hierin dan ook erg strak op zijn plaats liggen. De Hyundai lijkt in geen enkele bocht van zijn pad te krijgen en claimt hierdoor een veilig gevoel bij zijn bestuurder. Overmoedig raken is overigens wel een gevaar, ook de deze auto heeft zijn grenzen.

De stuurbewegingen zijn in de CoupÃ© direct, maar toch zit er in de middenstand een dood punt. Deze is minimaal, maar is wel aanwezig. Verder reageren de voorwielen snel en scherp op elke stuurbeweging. Het gaspedaal werkt hierbij erg direct, en nippje gas geven en de krachtbron reageert hier direct op. In het begin is dit wennen, eenmaal gewend is dit een karakter wat wel bij deze wagen past. Het rempedaal geeft de bestuurder een veilig gevoel, deze werkt direct en laat meteen weten dat de reminstallatie op alle situaties berekend is.



Geen straf

De Coupé is een stille en in het oog springende Coupé van Hyundai die niet op elke straathoek te vinden is. Het exterieur spreekt veel mensen aan: sportief, ingetogen en toch uitdagend. Zeker in combinatie met de gereden zes cilinder kan hij zijn aspiraties redelijk waar maken en ontpopt de Coupé zich als verrassend goede telg van de Hyundai-familie. Het voelt goed bij de Coupé, ook binnenin. Alles is aanwezig om een rit met plezier af te ronden. Het interieur is goed in elkaar gezet en netjes afgewerkt. Er zijn kleine missers te vinden, maar de prijs moet ergens vandaan komen.

Al met al rekent Hyundai voor de gereden Coupé 2.7 V6 Styleversion, inclusief Metallic Lak (â, ~510) voor dit testexemplaar, â, ~31.505. Dit is gezien de prestaties, afwerkingniveau en zijn uitstraling een behoorlijk scherpe aanbieding. Er zijn diverse snellere auto's te koop voor dit geld, maar dan moet er gezocht worden in het

Hyundai CoupÃ© 2.7i V6 StyleVersion

â€œhot hatchâ€•-segment. Daar heb je geen coupÃ© voor en de beleving met die autoâ€™s is beduidend anders. Voor de ruimte die deze CoupÃ© biedt voor dit geld is het absoluut een ondergewaardeerde auto, want rijden in een Hyundai CoupÃ© is absoluut geen straf.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Royale uitrusting
- + Prettige automaat
- + Veel auto voor je geld

Min

- Zitting van de voorstoelen kort en beperkte verstelmogelijkheid
- Zescilinder bij lage toerentallen niet bij de les
- Hoog verbruik door 4-traps automaat