



Wilbert Huls
26 oktober 2011

Contradictio in terminis

Dat de Koreanen bezig zijn met een flinke opmars in de auto-industrie is geen geheim meer. Vooral de recente modellen uit het Hyundai/Kia-concern zijn erg succesvol gebleken. Toch is er bij al die succesmodellen een duidelijke gemene deler: het zijn allemaal compacte modellen. Een zakelijke Koreaan bleef zodoende een contradictio in terminis. Toch wil Hyundai nu bewijzen dat ook dat verleden tijd is. Nadat de eerdere grote modellen als de Sonata en Grandeur niet bijster succesvol waren, gaan ze het nu proberen met i40.



Gevestigde orde

Vanaf deze maand zal ook de sedan in Nederland bij de dealer staan, maar wij deden deze test met de i40 CW die al iets eerder beschikbaar was. Om als kleine auto succesvol te zijn, moet je het vooral van zuinigheid en een aantrekkelijke aanschafprijs hebben, bij grote auto's komt er echter meer kijken en moet je van goeden huize komen om de gevestigde orde te lijf te gaan. Gevestigde orde is de enige juiste term om auto's als de Ford Mondeo, Opel Insignia en de Volkswagen Passat te definiëren, want ze zijn immers al jaren heer en meester in de prijsklasse waar Hyundai nu een graantje van mee hoopt te pikken. Als we de auto van dichtbij bekijken, zien we dat er echt werk van gemaakt is om de i40 een geduchte concurrent te laten zijn. De materialen zijn niet meer te vergelijken met die uit de oude grote Hyundai's. Het glimmende, harde kunststof is vervangen door materialen met een hoogwaardige uitstraling. Daarbij is het buitengewoon netjes afgewerkt en moet de kritiek in kleine zaken gezocht worden,

Hyundai i40 CW 1.7 CRDi Business Edition

zoals een fragiel inlegbakje in de middenarmsteun of de manier waarop nepknoppen je erop wijzen dat een bepaalde optie niet besteld is. De algehele indruk is niet slechts voldoende, maar gewoon heel goed.



Stappen gemaakt

Hetzelfde geldt voor de kwaliteit van de stoelen die met grote stappen vooruit is gegaan. Het zijn hele volwassen zetels die zelfs elektrisch verstelbaar zijn, maar al zou de verstelling handmatig zijn, het belangrijkste is dat het zitcomfort ook prima is. Wellicht zijn de stoelen wat zachter dan die van de Europese merken, maar dat is meer een constatering dan een waardeoordeel, want het doet aan de degelijkheid niks af. In een auto uit het D-segment moet je natuurlijk heel behoorlijk achterin kunnen zitten en daar is inderdaad voldoende hoofd- en beenruimte beschikbaar om plezierig te kunnen zitten. Zoals het een goede station betaamt, is er achter de bank nog een mooie sloot

Hyundai i40 CW 1.7 CRDi Business Edition

ruimte voorhanden om flinke hoeveelheden bagage mee te nemen. Omwille van het design heeft Hyundai het achterrautje echter vrij vlak geplaatst en dat komt het zicht zeker niet ten goede. Een snelle blik in de binnenspiegel is in sommige gevallen niet afdoende om te zien wat er achter je gebeurt.



Royale uitrusting

Op diverse vlakken rekent Hyundai dus af met heersende opinies over grote Koreaanse auto's. Hyundai doet erg haar best, maar op designgebied lijkt het soms wel dat ze een beetje te graag willen laten zien wat ze kunnen. Zo is het dashboard net wat drukker en frivoler dan bij zijn tegenstrevers. Het is geen schreeuwerige bende, maar rechte lijntjes zijn ook moeilijk te vinden. Hetzelfde zien we aan de buitenzijde waar het ontwerp door de vele vloeiende lijnen van het Fluidic Sculpture Design wordt gevormd. Een toch wel gewaagde keuze, want in deze klasse zijn het toch vooral termen als strak, clean en

Hyundai i40 CW 1.7 CRDi Business Edition

functioneel die het ontwerp van de succesvolle wagens beschrijven. Het is een punt waarop deze Hyundai anders is dan de auto's waar hij het tegen opneemt. Of het de bewuste kopers zal aanspreken moet blijken, maar verfrissend is het in ieder geval wel. Wat ook verfrissend is en sowieso in de smaak zal vallen is de zeer royale uitrusting. Zaken als stuurwielbediening, een achteruitrijcamera, en een panoramadak waren we niet gewend in een Hyundai, maar het Koreaanse merk is zich de eisen van de zakelijke rijder meer dan bewust. Ergonomisch zit het allemaal prima in elkaar, alleen zit het multimediascherm op meer dan een armlengte van de bestuurder. Enkele basisfuncties zijn wel via het stuur te gebruiken, maar wanneer het touchscreen gebruikt moet worden om bijvoorbeeld een nieuwe bestemming te kiezen, moet je helaas net wat verder reiken dan prettig is.



Blue

Zoals tweederde van alle i40-uitvoeringen de toevoeging Blue krijgt toebedeeld, is ook deze testauto er eentje. De doelstellingen van deze 1.7 CRDi liggen niet zozeer in kracht als wel in zuinigheid. Toch valt direct op dat het zeker niet behelpen is met de 115 pk die het blok in de i40 levert. De motor is direct bij aangrijpen zelfs fel te noemen en wanneer je de schakeladviezen opvolgt en vlot opschakelt, kan je je heel soepel door het verkeer bewegen. Het is juist bij hogere toerentallen dat je voor het eerst merkt dat we hier met de instapdiesel te maken hebben. Bij een inhaalactie zou je soms net iets meer kracht wensen, maar het gaat te ver om het te bestempelen als een tekortkoming. Wel is het blok - zeker op die momenten - wat rumoerig en aanwezig in het interieur. Gemiddeld kwamen we uit op een testverbruik van 6 liter per 100 kilometer. Op zich niet onaardig, gezien we daar niet veel bijzonderheden voor verricht hebben. Wanneer je extra aandachtig rijdt om het verbruik te beperken, valt op dat de winst slechts tienden van liters zal betreffen. De opgegeven waarde van 4,3 liter per 100 kilometer lijkt niet alleen onhaalbaar, maar ligt toch ook echt nog wel een stukje buiten bereik. Qua rijden is de Hyundai niet heel erg uitgesproken. Je zou het rij karakter wat grijs kunnen noemen, al klinkt dat wat negatief, want het is wel goed. Het stuurt niet scherp, maar ook niet slap. Ook het onderstel houdt het midden tussen de uitersten. Het rijden is in functionele zin gewoon goed te noemen en laten we de groep bestuurders niet onderschatten die de auto toch gewoon als een functioneel object gebruikt en lak heeft aan karakter.



Voor Europa

Het zou niet terecht zijn om nu heel verbaasd te doen over wat voor goed product Hyundai hier neergezet heeft met de i40 CW. Wanneer de stijgende lijn van de laatste modellen doorgetrokken wordt, is deze grote station een logisch vervolg. Aan de andere kant moet je het als merk toch nog maar even doen. Een goede basiszet van het Koreaanse merk is in ieder geval de beslissing geweest om de auto voor de Europese consument te ontwerpen. In tegenstelling tot het zustermodel uit 'de rode fabriek' dat de Amerikaanse klant als uitgangspunt heeft genomen. De eerste resultaten laten het ook al wel een beetje zien, maar het zou ons verbazen als deze i40 de komende tijd niet Hyundai tot nieuwe grote hoogten stuwt. Aangezien het marktaandeel in dit segment vrijwel nihil was, kunnen er weer grote sprongen gemaakt worden door het Koreaanse merk. Feit is dat het product daar alle reden toe geeft. Het maakt ons al weer nieuwsgierig naar de volgende stap.

Plus

- + Kwaliteitsproduct
- + Ruimte
- + Complete uitrusting

Min

- Zicht naar achteren
- Verbruik
- Rijgedrag niet erg uitgesproken