



Arnold van Schepen
2 juni 2012

Puntjes op de i

Wie recentelijk een bezoek aan de Hyundai showroom heeft gebracht zal 't misschien opgevallen zijn dat er tussen de i40 CW's een nieuwe carrosserievariant opgedoken is. Niet lang na de introductie van de CW maakte de sedanversie zijn opwachting in de showrooms, maar hij werd met aanzienlijk minder tamtam geïntroduceerd. Hoog tijd dus om te kijken wat voor vlees we in de kuip hebben met de i40 sedan. We namen gedurende een week een fully loaded 1.7 CRDi automaat in i-Catcher uitvoering onder onze hoede. Geen bijtellingswonder, maar hij liet wel een blijvende indruk achter.



Fraaie lijn

De i40 CW is in korte tijd een vertrouwde verschijning geworden op de Nederlandse wegen. De 'Fluidic sculpture' designtaal is tamelijk uitgesproken in vergelijking met de vormgeving van zijn voornaamste Europese concurrenten, maar toch (of juist daarom) wordt deze stationwagen om zijn uiterlijk zeer gewaardeerd. Tijdens de test van de sedan bleek ook deze erg in de smaak te vallen. De sedan is slechts drie centimeter korter dan de CW, en Hyundai heeft deze lengte gebruikt om een elegante en gestrekte daklijn mee te geven. De opvallende vouw in de flanken loopt net als bij de CW vloeiend over in de achterlichten, terwijl de raamlijn naadloos overgaat in het kofferdeksel. Wanneer je de i40 en profiel bekijkt valt het op dat de achterzijde designtechnisch wat meer in evenwicht is dan de voorzijde.

Al met al is de i40 sedan een elegante verschijning die gedurende de test louter

Hyundai i40 1.7 CRDI i-Catcher

goedkeurende kritieken op zijn uiterlijk kreeg. Je moet alleen wel een beetje praktische pijn lijden bij deze mooie lijnen: doordat de achterraut ver doorloopt is de opening van de kofferbak aan de kleine kant. De 503 liter grote kofferruimte is mooi vlak en praktisch van vorm. Je moet bij het inladen van volumineuze spullen echter goed rekening houden met de grootte van de opening en de subwoofer die een beetje kwetsbaar onder de hoedenplank gemonteerd is. Onder de vloer van de kofferruimte zul je bij de i-Catcher tevergeefs zoeken naar een vak voor kleine spullen of een thuisbrenger. In plaats daarvan geeft Hyundai een volwaardig lichtmetalen reservewiel mee, dat is (letterlijk) ook wat waard!



Gebukt onder luxe?

Het interieur verschilt alleen achterin van de stationwagen. Op de achterbank is meer dan voldoende beenruimte, twee personen van 1,90 kunnen prima achter elkaar zitten.

Met een lichaamslengte tot 1,75 heb je ook voldoende hoofdruimte achterin, al werd het in onze testauto een beetje krap vanwege het standaard panoramische dak. Ook de voorste inzittenden moeten vanwege dit dak aan hoofdruimte inleveren. Op de bestuurdersstoel zit je hoger dan verwacht, na het instappen ben je gauw geneigd de stoel iets te laten zakken, om er vervolgens achter te komen dat de laagste stand al bereikt is. Doordat het dashboard 'wegloopt' en het instrumentarium wat laag is geplaatst, krijg je de indruk dat je over het dashboard heen kijkt, in plaats van er achter te zitten. Zouden de meters twee centimeter hoger geplaatst zijn, dan was dit gevoel al heel anders geweest.

De i40 is standaard al luxueus uitgerust; vanaf het uitrustingsniveau i-Vision krijg je gescheiden klimaatregeling, een automatisch dimmende binnenspiegel, keyless entry, navigatie en een premium audiosysteem. Onze i-Catcher heeft daar bovenop lichtmetalen 18-inch velgen, een panoramisch zonnedak, parkeersensoren rondom, leren bekleding met verwarmde voorstoelen, adaptieve xenonverlichting en een rijbaanassistent. De testauto heeft slechts een optie: de automatische zestraps transmissie. Vanwege deze transmissie is het maximale koppel van de 136 pk sterke diesel wat teruggeschroefd, met 10 Nm om precies te zijn...

Voordat we meters gaan maken met de i40 stellen we de zitpositie en de spiegels in, hierbij valt het op dat de buitenspiegels een beetje onhandig zijn gemodelleerd. Op de uiterste zijde, aan de onderkant, mis je door de vormgeving een stuk spiegel dat bij het achteruitrijden goed van pas zou komen. In ons geval wordt deze tekortkoming gecompenseerd door de prima werkende achteruitrijcamera, maar op de eenvoudiger uitgeruste i40's zouden we 't stukje spiegel wel missen. Æ propos overzicht: het dashboard oogt in eerste instantie erg druk, maar daar ben je in no-time aan gewend. Alleen de schakelaar van de achterrautverwarming zit op een plek waar je 'm in eerste instantie niet zo verwachten, namelijk bij de temperatuurinstelling voor de passagier. Door de symmetrische vorm van het dashboard lijkt het alsof die knop daar zit om vooral door de passagier bediend te worden.



Te vroeg gejuicht?

De i40 is een auto die nauwelijks gewenning vraagt, je rijdt er zo mee weg. Dat moet ook wel, want de auto moet een zeer breed publiek aanspreken. Dat betekent tegelijkertijd dat de i40 niet helemaal vrij van concessies is, maar daarover later meer. De automatische zesbak is een conventionele automaat met koppelomvormer, dat houdt in dat het motortoerental kan variëren bij gelijkblijvende rijdsnelheid. De automaat kiest bij een rustige rijstijl zijn schakelpunten tussen de 2.100 en 2.600 toeren. Je kunt ook met flippers achter het stuur schakelen, de automaat reageert dan behoorlijk vlot, al bewaakt 'ie zijn minimale toerental wel heel strikt. Dreig je na het opschakelen onder de 1.400 toeren te komen, dan is het af en toe even afwachten of de automaat het opschakelcommando ook uitvoert.

In de automatische modus functioneert de bak naar wens, al zou de koppelomvormer

wel wat minder dynamisch mogen zijn. Of beter gezegd: zou het motorgeluid wat meer geïsoleerd mogen zijn. De motor heeft het kenmerkende common-rail geluid en dat dringt bij 't accelereren net iets te nadrukkelijk door. Het voorgaande is overigens een gevolg van het stille karakter van de i40. Het onderstel doet zijn werk zonder morren en zonder rammels, kraken en bijgeluiden. En ook de carrosserie geeft geen krimp, evenals het interieur. Het is wel duidelijk dat de i40 oer- en oersolide is, het harde werken van Hyundai werpt ruimschoots zijn vruchten af. En niet alleen van Hyundai trouwens, ook de landgenoten van Hankook zijn er in geslaagd hun banden naar een hoger plan te tillen. De Hankook Ventus Prime's waarmee onze i-Catcher was uitgerust zijn opvallend stil.

Na de eerste paar dagen bekruipt ons toch even het gevoel dat de Hyundai-ingenieurs iets te vroeg gejuicht hebben naar aanleiding van het welslagen van hun ontwikkelingswerk. Zo zie je bij het insturen van de eerste de beste bocht twee kruiskopschroeven in de stuurkolombehuizing zitten. Dat had zo niet hoeven. Ook moet je na elke start de cruisecontrol en de Lane Keeping Assist opnieuw inschakelen, een tuimelschakelaar was een stuk gebruiksvriendelijker geweest. Of het systeem staat aan, of het systeem staat uit, die keuze is aan de bestuurder, niet aan de auto. In de i-Catcher wordt het dim- / grootlicht symbool weergegeven in het TFT scherm. Het grootlichtsymbool valt helaas nauwelijks op in het display en tussen alle andere blauwe verlichting, zo rijd je af en toe onbedoeld met 't grootlicht aan. Het zijn weliswaar geen grote onoverkomelijkheden, maar ze vallen wel op in de kwaliteitsauto die de Hyundai i40 is.



Geen uitschieters

We maakten zojuist de opmerking dat de i40 een zeer breed publiek moet aanspreken en dat concessies daarbij onvermijdelijk zijn. In het geval van de i40 merk je dat vooral aan de afstemming van het onderstel en de besturing, maar vrees niet, het klinkt erger dan het lijkt. Hyundai heeft voor een stevige onderstelafstemming gekozen, het draagt bij aan het algehele solide gevoel van de i40, maar voor de echte kilometervreter is de combinatie met de 18 inch velgen wellicht te veel van het goede.

De lage bandenwangen dragen wel in positieve zin bij aan het stuurgevoel van de i40. De besturing is wat licht en gevoelloos, maar het zorgt wel voor een rustige besturing, ook op Autobahntempo. Alleen bij het naderen van de topsnelheid wordt de besturing wat onrustig, maar dit is niet te wijten aan de banden of de afstemming, maar vooral aan de aerodynamica. Of je nu 80 of 180 rijdt, de i40 gaat rechtdoor als op rails en je zit

Hyundai i40 1.7 CRDI i-Catcher

altijd met ontspannen handen aan het stuur. Hyundai heeft om begrijpelijke redenen gekozen voor een neutrale wegligging, hij is niet uitgesproken comfortabel of sportief. De Honda Accord bijvoorbeeld, heeft wel een hele mooie mix tussen van beide en heeft zeker een fijnere wegligging. De i40 blinkt niet uit op een bepaald onderdeel, maar we zouden wel hoge rapportcijfers toekennen aan het weggedrag. Lager dan een acht zouden we niet gaan.



Geduchte concurrent

Hyundai heeft met de i40 een ijzersterke auto in zijn modellengamma, letterlijk en figuurlijk. De kwaliteit en afwerking staan op een hoog niveau en de auto is erg rijk uitgerust. De 136 pk sterke 1.7 CRDi past mooi bij de auto, voor de Nederlandse wegen is de i40 met deze motor prima gemotoriseerd. Met een handbak zullen de prestaties alleen maar beter uitvallen, de automaat is er vooral voor bestuurders die voor comfort

Hyundai i40 1.7 CRDI i-Catcher

gaan of vanwege rijbewijstechnische beperkingen. Bovendien heeft de automaat nadelige gevolgen voor de uitstoot en het milieulabel. Niet dat wij daarvan veel gemerkt hebben, want na een week rijden kwamen we uit op 5,1 liter per 100 kilometer. Het zal de i40 sedan weinig moeite kosten om een grote groep bestuurders uit hun Europese D-segmenter te krijgen. Als de combinatie prijs/uitrusting nog niet voldoende is, dan de vijf jaar driedubbele garantie wel.

Plus

- + Bouwkwaliteit
- + Stil onderstel
- + Interieurruimte

Min

- Afwerking mist puntjes op de i
- Conventionele automaat
- Afstelling besturing / onderstel