



Arnold van Schepen
7 april 2013

Onderschat 'm niet

Hyundai zit niet stil wat betreft de ontwikkelingen van nieuwe modellen. Het overgrote deel van de modellenlijn is nog geen twee jaar oud. Maar juist de kleinste modellen gaan 't langst mee: de i10 werd in 2007 gepresenteerd en de i20 rijdt ook alweer vier jaar rond. Door de nieuwe designrichting van het Zuid-Koreaanse merk en de stappen op kwaliteitsgebied ontstond er een kleine generatiekloof. Daarom is de i20 opgefrist: met een frisse snoet en herziene techniek moet Hyundai's B-segmenter er weer een paar jaar tegenaan kunnen.



Mist wat fleur

De vriendelijke snoet van de pre-facelift i20 is grondig vernieuwd, de nieuwe koplampen kijken een stuk ernstiger de wereld in, terwijl ook de bumper anders van vorm is. De mistlampen zijn flink gegroeid en zijn deels omlijnd door led-dagrijlichten. De grille is ook enigszins aangepast, die is namelijk een slagje kleiner geworden. Aan de achterzijde van de i20 ging Hyundai minder ingrijpend te werk: alleen de indeling van de achterlichten veranderde. Binnenin de i20 zijn de verschillen ook niet erg groot. Zo verdween de rode dashboardverlichting ten faveure van de kenmerkende Hyundai verlichting. Verder zijn de wijzerplaten van de snelheidsmeter en toerenteller nu ook voorzien van een blauwe rand binnen de schaalverdeling. De meest luxueuze i20, de i-Catcher, heeft een Supervision instrumentencluster om het geheel een hightech uitstraling te geven.

Hyundai had er wat ons betreft goed aan gedaan om wat meer fleur aan het interieur te geven. Ten opzichte van de concurrenten is het interieur van de i20 niet erg spraakmakend. Het geheel is erg zwart. De middenconsole breekt dit een beetje met

Hyundai i20 1.2 i-Motion

zijn lichtgrijze kleur, maar wat frisgekleurde bekledingsstoffen zouden flink wat meer jeuk aan het geheel geven. Kleur of geen kleur: het interieur van de i20 is lekker ruim en de stoelen en achterbank zitten prima. Om eerlijk te zijn doen ze niet onder voor die uit een i30. Ze zijn aan de stevige kant en ondersteunen de bovenbenen en rug prima. De stoelbekleding is van het stevig /stroeve soort waardoor je ook in bochten op je plek blijft.



Lichtvoetig

Vijfentachtig pk op een gewicht van 945 kilo. Geen recept voor snelheidsrecords, maar het moet op zijn minst vlot rijden. En dat doet de i20 ook, op voorwaarde dat je het blokje boven de 3.000 toeren houdt. Echt opzienbarend snel is de auto dan niet, maar hij komt tot 120 km/u goed mee. Wat vooral opvalt is de lichtvoetigheid, de i20 voelt lichter aan dan hij is. De besturing is vrij direct en precies goed bekrachtigd, waardoor

Hyundai i20 1.2 i-Motion

je best een lekker stukje kunt sturen als je wilt. De besturing heeft wel een eigenaardigheidje: de middenstand lijkt in een soort arretering te vallen. Zodra je het stuurwiel richting de middenstand beweegt, voel je een kleine weerstand waardoor het stuur zichzelf in de middenstand centreert. Lastig is het niet, maar het valt wel op als je telkens kleine stuurcorrecties maakt, zoals bij een stevige zijwind of spoorvorming. Het weggedrag is voorspelbaar en betrouwbaar. Dender je te snel een bocht in, dan reageert de i20 met licht onderstuur dat goed te herstellen is.

Hyundai heeft een mooi gebalanceerde onderstelafstemming gevonden, het onderstel voelt door zijn stevig vering en demping solide aan en hervindt snel de balans op plotselinge of hevige reacties. Toch zit er plenty comfort in het geheel waardoor je ook op slechte wegen niet schuddend en stuiterend achter het stuur zit. Op uitermate slechte wegen merk je dat de bouwkwaliteit van de kleine Hyundai weinig onderdoet voor die van zijn jongere familieleden. Geen kraakjes, rammels of andere zorgwekkende geluiden.



Al het noodzakelijke

Onze testauto is eigenlijk een actiemodel, hij is namelijk voorzien van het 'Black Pack'. En wat maakt dit pack dan black? Het dak. Dat is namelijk contrasterend zwart gespoten. Dit pakket is gebaseerd op de i-Motion uitvoering en feitelijk ook het enige onderscheid met die uitvoering, er zijn geen verdere accessoires aan dit pakket verbonden. Nu zit de i-Motion sowieso wel goed in zijn uitrusting, airconditioning, stuurwielbediening voor de audio, mistlampen, knipperlichten in de spiegels, elektrisch verstelbare en verwarmde spiegels... het zit er allemaal op. Opvallend is dat de i-Motion de enige i20 is die een volwaardig reservewiel meekrijgt. Voor 600 euro mÃ©r rijd je de i-Vision, die heeft onder andere een cruise control, bluetooth carkit, parkeersensoren achter en lichtmetalen velgen. Wil je luxe zoals regen- en lichtsensoren, half lederen bekleding en een achteruitrijcamera? Dan ben je aangewezen op de i-Catcher die vanaf 17.095 euro in de showroom staat. Kies je die met de door ons gereden 1.2 benzinemotor, dan kun je nog een dik halfjaar wegenbelastingvrij rijden. Die vlieger gaat niet op voor de 1.4 benzine en de 1.1 CRDI diesel, die we ook kennen uit de Kia Rio. Deze laatste motoriseringen zijn altijd gekoppeld aan een zesbak, terwijl wij het in onze 1.2 met een vijfbak moeten doen.



Geen downsizing, geen gemis?

Deze vijfbak schakelt anders dan we van Hyundai gewend zijn, de pook valt niet als vanzelfsprekend in de versnelling, je moet 'm gericht in het gewenste verzet klikken. Na een tijdje wen je hieraan en weet je niet beter, maar het klik-klak gevoel dat de i30 bak geeft, mis je in de i20. Bij 120 kilometer per uur in de vijf draait de motor 3.500 toeren, dat lijkt veel, maar het motortje heeft zijn draaisnelheid ook nodig om de i20 op tempo te houden. Ondanks dat is de motor op die snelheid mooi stil en valt het verbruik alleszins mee. We hebben het brandstofverbruik gemeten op een route die voor meer dan driekwart uit snelweg (120 km/u) bestond, het gemiddelde verbruik kwam uit op 1 op 15,8. Een keurige waarde. Opvallend is dat de boordcomputer erg nauwkeurig is met de verbruikscijfers, deze komt bijna exact overeen met de waarde die we berekenden na het aftanken.

Vooralsnog levert Hyundai geen downsizemotoren in haar modellen, en het is nog maar de vraag of we een kleine vier- of driepitter met turbo in de i20 zullen zien. Althans, de i20 in zijn huidige vorm. Eigenlijk past het huidige motorenaanbod ook

Hyundai i20 1.2 i-Motion

prima bij de i20: ze zijn niet het nieuwste van het nieuwste, maar dat is de i20 - de facelift ten spijt - ook niet. Er zijn genoeg concurrenten die op technisch gebied en qua uitrusting aanzienlijk moderner zijn, maar dat alles moet ook betaald worden. Dan maar geen 160 Nm koppel vanaf 1.500 toeren, gewoon een keertje extra terugschakelen en je komt er ook wel. Zij het iets minder snel.



Goed uitgerust en betaalbaar

De Hyundai i20 opereert in een drukbevochten marktsegment waarin fabrikanten zich kunnen onderscheiden door 'dat beetje extra' toe te voegen aan hun auto's. Er zijn genoeg concurrenten die moderner zijn, op het gebied van motoren, rijeigenschappen en uitrusting. Toch slaat de i20 geen modderfiguur. Wat in het voordeel spreekt van de i20 zijn z'n rijeigenschappen en lichtvoetigheid. Het is geen $\frac{1}{4}$ ber-rationele betaalbare auto zoals de Sandero dat bijvoorbeeld wel is, maar een goed uitgeruste, betaalbare en prima rijdende auto. Bovendien bewijst Hyundai dat je geen technische kunsten hoeft uit te halen om nette verbruikswaarden te halen, een doorsnee verbruik van 1 op 17 is goed te doen. En ook niet iedereen biedt 5 jaar productgarantie zonder

kilometerbeperking.

Plus

- + Ruim interieur
- + Wendbaar
- + Rijeigenschappen

Min

- Interieur verouderd
- Iets meer kleur had wel gemogen