



Martijn Verhoef
16 februari 2015

Zelfverzekerd

Ze zullen bij Hyundai toch met enige jaloezie naar het succes van Kia's designtaal hebben gekeken. De technisch verwante Kia Rio verkocht de afgelopen jaren in Nederland twee keer zo goed als het vorige model i20. Het is dan ook niet voor niets dat Kia-ontwerper Peter Schreyer alweer enige tijd ã³ã³k de dienst uitmaakt op de ontwerpafdeling van Hyundai. Eã©n van de modellen die de vruchten plukt van zijn inbreng en de meer Europese designtaal is de nieuwe Hyundai i20. De auto doet de herinnering aan de oude i20, waarvan de ontwerper duidelijk geã¬nspireerd was door de Opel Corsa, vervagen. Hij ã³ã³gt niet alleen een stuk breder, lager en langer dan zijn voorganger; hij ã¬s het ook. Met zijn zelfverzekerde blik, strakke lijnen en boos kijkende achterlichten staat er echt een geslaagde auto. Daarnaast claimt Hyundai dat de auto de meeste ruimte in zijn klasse biedt. Het beste van twee werelden dus, tijd om dat te ondervinden.



Een maatje meer

We rijden met de 1.2HP benzine-versie van de i20, uitgevoerd als i-Motion. Door de donkergrijze Star Dust lak springt het design er niet uit zoals bij lichtere kleuren. Het helpt ook niet echt mee dat de auto op 15 inch stalen velgen met wioldoppen staat. Desondanks oogt de auto alsof hij het B-segment ontstijgt en blijft hij toch in proportie. De projectiekoplampen met LED-dagrijverlichting completeren het front en geven bovendien een goede lichtbundel. Hiervoor dient echter wel minimaal de i-Motion uitvoering aangevinkt te worden op het bestelformulier. Op de C-stijl is een zwart glanzend paneel aangebracht, dat een mooi contrasterend effect heeft met de metaallak. Dat dit een beetje doet denken aan de Citroën DS3 mag de pret niet drukken.Â



Kleurrijke verbetering

Bij de test van de oude i20 hadden we enige kritiek op het interieur van de auto. Het dashboard was verouderd en in stemmig zwart uitgevoerd. Deze nieuwe editie is daarom des te meer te prijzen. Zeker in het Cappuccino Bruin waarin het dashboard en de bekleding van 'onze' i20 is uitgevoerd straalt het interieur kwaliteit uit. De gebruikte materialen bovenop het dashboard zijn van een zachte soort kunststof en ook bij de rest van het dashboard stelt de materiaalkeuze van Hyundai niet teleur. Alleen bij de deurpanelen en de middenconsole komen we wat goedkoper aandoend kunststof tegen.

Ergonomisch zit het dashboard goed in elkaar. Elke knop zit waar je hem zou verwachten en het dashboard is goed overzichtelijk gebleven. De tellers zijn goed afleesbaar, maar wanneer je in het donker onderweg bent, moet je de dashboardverlichting handmatig naar beneden afstellen, omdat de tellers anders hinderlijk reflecteren in de zijruit. Een navigatiesysteem ontbreekt in de testauto en is ook nog niet te bestellen. Wel wordt er een smartphonehouder meegeleverd, zodat je

via de navigatie-app van de telefoon de weg kunt vinden. Een compleet navigatiesysteem zal later dit jaar leverbaar worden op de i20, maar prijzen zijn nog niet bekend.Â



Misschien wel de ruimste

De voorstoelen zitten uitstekend en ook op de langere ritten blijven ze goede ondersteuning bieden. Hoewel de wat bredere mensen onder ons de stoelen aan de smalle kant zullen vinden, is de zijdelingse steun erg prettig. De lengte van de zitting is, zeker voor een Koreaanse auto, goed in orde.Â Ook op de achterbank hoeven de passagiers niet op comfort in te leveren. De bank is wat hoger geplaatst, zodat er meer beenruimte ontstaat en door de rechte daklijn is er genoeg hoofdruimte gecreÃ«erd. Voor kortere ritten voldoet de bank voor drie volwassenen, maar voor langere ritten kunnen twee volwassenen achterin comfortabel meereizen. Met mijn 1,93m kon ik "achter mijzelf zitten", iets wat in een auto uit het B-segment niet vaak voorkomt.

Bij de introductie van de i20 gaf Hyundai aan met de auto de ruimste in zijn klasse te

Hyundai i20 1.2HP i-Motion

hebben gerealiseerd. Qua beenruimte kunnen ze daar best eens gelijk in hebben en ook de kofferbak is ruim bemeten. De Koreanen hebben met deze uitspraak echter buiten de ongeveer tegelijk onthulde Skoda Fabia gerekend, want die heeft als vergelijkbare hatchback een net wat grotere kofferruimte. Feit blijft dat de Hyundai i20 van de ruimste in zijn klasse is en voor je voor dagelijks gebruik met de i20 niets te kort komt.



Comfortabel verbijten

Tijdens het rijden zal de i20 nooit verrassend uit de hoek komen. In de stad komt de auto goed mee met het verkeer en heb je niet het idee dat je iets tekort komt. Met het invoegen op de snelweg, of bij een inhaalactie heb je dat wel. De motor reageert niet vlot genoeg op het gaspedaal en terugschakelen is dan vereist. Wij rijden de 1.2 HP versie met 84pk, die voor algemeen gebruik net voldoet. Er is ook nog een 1.2 LP versie met 75pk. Hoewel de trekkracht bij de twee motoren hetzelfde is, zouden wij deze motor links laten liggen als je goed met het verkeer mee wilt komen.

Hyundai i20 1.2HP i-Motion

Het schakelen gaat licht, maar wel trefzeker. Het is een fijne bak, die het terugschakelen - wat wel eens nodig is bij deze auto - niet vervelend maakt. De besturing is eigenlijk zoals je van een dergelijke auto verwacht. Niet zo direct en behoorlijk licht, wat wel eens om correcties vraagt bij lange stukken rechtuit. Inparkeren en draaien gaat daarentegen wel gemakkelijk. Het onderstel is comfortabel en filtert veel oneffenheden weg. De auto wordt niet snel stoterig en dit maakt de auto voor langere stukken uitstekend vervoer.

Wat ook opvalt, is de stilte aan boord van de i20. Het geluidscomfort op kruissnelheid is als die van een klasse hoger. Bij acceleratie hoor je de motor wel, maar niet hinderlijk. Bandengeruis wordt door de isolatie goed teruggedrongen, hoewel daarbij wel opgemerkt moet worden dat wij op 15 inch stalen velgen reden. Bij grotere wielmaten en lichtmetalen velgen zal dit ongetwijfeld meer aanwezig zijn. De auto is dus overduidelijk op comfort afgesteld en weet dit ook te vertalen naar prettig rustig rijgedrag. Snel en sportief moet je er nooit mee willen rijden, maar van a naar b is geen enkel probleem. Zelfs als het de b van Bergerac is.



Uit de schaduw

De prijspakker van weleer is de i20 niet meer. Net als in het A-segment wil Hyundai liever een rijk uitgeruste en naar Europese maatstaven goede auto neerzetten, dan een uitgekleden instapper. De i-Motion van 16.495 euro die wij rijden is van veel gemakken al voorzien. Essentiële dingen die gemist worden, zoals een armsteun en verstelbare gordel, zijn tegen meerprijs verkrijgbaar. Zo is er het Comfort-pakket met een meerprijs van 1.000 euro, dat een aantal accessoires toevoegt. Denk aan licht- en regensensoren, de genoemde armsteun en een pookknop in lederlook. Voor nog eens 2.500 euro krijg je het Premium-pakket met onder andere een panoramisch schuifdak en een verbeterd geluidssysteem. Dan praten we echter wel over een forse meerprijs ten opzichte van de gewone i-Motion en daar komt bij dat voor die auto een hogere wegenbelasting betaald moet worden. Omdat de auto wat minder aantrekkelijk geprijsd is, wordt het spannend wat de consument van de i20 gaat vinden. De auto is in ieder geval een stuk volwassener geworden en qua design uit de schaduw van zuster Kia gereden.

Plus

- + Ruime auto
- + Comfortabel
- + Goede uitrusting

Min

- Geen prijspakker meer
- Motor houdt niet over
- Nog geen navigatie leverbaar