Michel van Breugel
26 november 2008

Budgetshoppers

De nieuwe i10 van het Koreaanse Hyundai volgt de uit productie genomen Atos op. Dit model werd vooral geroemd om zijn ruime inzetbaarheid in dichtbevolkte gebieden en zijn geringe aanschafprijs â€“ mede door het A-label - waardoor de Atos redelijk succesvol was. De aanschafprijs van de i10 is zelfs lager dan die van de Atos, waarmee Hyundai opnieuw mikt op budgetshoppers. Hyundai denkt tevens dat vele kopers van de nieuwe i10 het kleintje gaan gebruiken als tweede auto. Helemaal geen slechte gedachte, gezien de lage maandelijkse kosten die de i10 met zich meebrengt kan deze zich daar prima in schikken. Of de auto inderdaad veel waar voor het geld biedt en de concurrentie aan kan, dat zal uit deze test blijken.

Klein maar fijn

Het design van de i10 is op het eerste oog niet bepaald spannend. De voorzijde is wel slanker en ranker geworden dan de wat blokkerige Atos. De koplampen hebben een vloeiende lijn meegekregen, welke nu ook in de gefacelifte Matrix is verwerkt. Voor de optionele mistverlichting is rekening gehouden in de voorbumper, echter zonder deze optie zien we een stuk zwart plastic. De spiegels zijn in de ActiveVersion ook als zwart plastic uitgevoerd, de stalen velgen zijn voorzien van nette wielcovers. De algehele lijn van de i10 is niet vernieuwend, zo zijn er diverse concurrentie die dezelfde lijnen hanteren zoals de Daihatsu Cuore, Kia Picanto en Chevrolet Matiz.

De achterzijde is eveneens redelijk anoniem, maar toch spannender vormgegeven met zijn hoekige en vrij grote achterlichtunits. De achterruit is voorzien van een wisser en met het openen van de bagageruimte is netjes rekening gehouden op de klep. Het

derde remlicht is verwerkt in de kleine achterspoiler. Rondom de auto zitten zwarte stootstrips, die parkeerschade kunnen tegengaan. De i10 staat op dezelfde bodemplaat als de Kia Picanto en heeft mede daardoor dezelfde lengte als de Atos had, 3.56 meter. Ook de wielbasis bleef ongewijzigd, enkel de breedte nam met zeven centimeter toe tot 1.59 meter breedte waarnaast de hoogte met drie centimeter afnam tot 1.54 meter.

Klein maar ruimtelijk

Het interieur is weliswaar smal, maar zoals gezegd toch zeven centimeter breder dan het model dat wordt afgelost. Optische ruimte wordt gecreÃ«erd met de zwevende middenconsole waarop de versnellingspook is geplaatst. De algemene kwaliteit is redelijke te noemen, waarbij voor de harde materialen wat afbreuk doen aan het aanzicht. De klokken worden door een subtiele koepel afgeschermd tegen fel zonlicht.

De kilometerteller is van het grootste formaat en tevens in het midden geplaatst. Daarnaast komt er informatie van toerental, benzineniveau en de warmte van de motor. De algemene afleesbaarheid is goed, in het donker geeft de verlichting â€“ zelfs op de meest krachtige stand â€“ maar matig licht. In de middenconsole is er door Hyundai een geÃ¯ntegreerde radio cd-speler gemonteerd, welke standaard is in de ActiveVersion. Voor een meerprijs van â‚¬ 800 was er in het testexemplaar airconditioning aanwezig en daarmee zit de auto nog steeds onder de psychologische grens van tienduizend euro.

Het zitmeubilair voorin de i10 is goed verstelbaar en biedt redelijke steun aan de inzittenden. Een fijne zitpositie is te realiseren door het stuurwiel te verstellen, helaas is deze alleen in hoogte verstelbaar. Daarnaast is het stuurwiel erg glad. Eenmaal achter het stuur gekropen valt op dat alles goed binnen handbereik is, vooral de plaatsing van de pook is ergonomisch erg gunstig. Achterin de Hyundai is er gemakkelijk plaats voor twee personen. Van het zitmeubilair werden we niet helemaal vrolijk, de achterbank is erg vlak en het comfort is ook minder dan voorin. Het blijft immers een compacte auto onder de tien mille, wat ook blijkt uit het volume van de bagageruimte. Met zijn 225 liter is deze niet erg indrukwekkend. Helaas hebben ze bij de i10 verzuimd de achterbank verschuifbaar te maken, dit zou een positief effect gehad hebben op de bagageruimte of de ruimte op de achterbank. De achterbank is neerklapbaar waardoor er een laadvolume van 889 liter in de i10 ontstaat.

Juiste keuze

Tot voor kort was de Hyundai i10 alleen te bestellen met een 1.1-liter benzine waarnaast er vanaf oktober 2008 ook een sterker gemotoriseerde i10 leverbaar is met een 1.25-liter benzinemotor. Deze is geheel nieuw ontwikkeld door de Koreanen speciaal voor de kleine Hyundai. Volgens de fabrikant is de motor krachtig genoeg voor de i10, waarnaast de benzineconsumptie minder is dan bij de 1.1-liter. De brochure vertelt dan ook dat de krachtbron 77pk afgeeft en daarbij maar vijf liter per honderd kilometer verbruikt. Eenmaal gestart voelt de viercilinder fel aan. Ook op de weg kan de i10 met deze krachtbron goed meekomen en imponeert zelfs op tussensprints.

De handgeschakelde vijfbak is daarbij wel een domper, deze schakelt erg kunstmatig en de schakelgangen zijn erg smal. Het kan dus wel eens gebeuren dat je mis schakelt. De koppeling is juist erg prettig, doordat het aangrijpingspunt meteen onderin voelbaar

is en het rijden daardoor kinderspel maakt. Het gewillige karakter van de nieuwe benzinemotor maakt het rijden in de i10 tot een prettige bezigheid. Het geluidsniveau is daarbij tot circa 3.000 toeren zeer acceptabel. Vroeg schakelen lijkt hierdoor geen probleem, echter zit daar wel een maar aan. Bij lage toeren is de i10 namelijk niet geheel op zijn gemak waardoor de motor enigszins begint te hikken en beven. Voor de binnenspiegel kan daar slecht tegen en gaat irritant trillen. Boven de 1.500 toeren lijkt dit als sneeuw voor de zon weer te verdwijnen. De wegligging van de Koreaan is voorspelbaar en voelt vertrouwd aan. De besturing is scherp maar mist verfijning.

Het manoeuvreren in de stad is met de i10 overigens een peulenschil. Door de korte draaicirkel en compacte maten wordt inparkeren gemakkelijk. De demping en ophanging wordt vooraan onafhankelijk geregeld. De ophanging is comfortabel en laat de i10 recht in het spoor rijden. Bij slecht wegdek lijkt de demping wat meer moeite te hebben de Hyundai in het gareel te houden. Als je het helemaal bont maakt is ESP haast noodzakelijk. Deze optie is niet opgenomen in de standaarduitrusting maar tegen meerprijs wel leverbaar. De testperiode liet een duidelijk beeld achter van de Koreaan waarbij de fabriekswaardes betreft de zuinigheid zeer dicht in de buurt kwamen. Met een gemiddeld testverbruik van 5,1 liter per 100km, maar Ã©Ã©n tiende boven de fabrieksopgave, is de i10 een zuinig stadswonder.

Onder de tien mille

Het succes van de i10 lijkt een kwestie van tijd gezien de kwaliteit die deze kleinste Hyundai in zich heeft. De vraagprijs van â‚¬ 7.995 is erg aantrekkelijk voor iedereen die op zoek is naar een economische auto, voor welk doeleinde dan ook. De basisprijs is niet alleen aantrekkelijk, ook voor de beschikbare opties vragen de Koreanen niet het meest. Wil je dan toch onder de tienduizend euro blijven is de gereden ActiveVersion Cool, dus met airco, een zeer interessante uitvoering.

De i10 kan immers prima meekomen als er gezocht wordt naar een auto voor het dagelijks gebruik. Ook met de maandelijkse kosten valt prima te leven als je in het bezit bent van een Hyundai i10. De ruimte die dit kleine biedt is best indrukwekkend. Ook de kwaliteit is gezien de prijsstelling gewoon netjes. Daarnaast is de nieuwe 1,25 liter benzinemotor een aanwinst voor de i10. De prestaties zijn boven verwachting en het

verbruik is keurig waardoor deze motorisering tevens onze favoriet is.

Plus

+ Lage prijs
+ Prima prestaties motor
+ Wendbaarheid

Min

- Kunstmatige versnellingsbak
- Binnenspiegel in het zichtveld
- Resonantie bij lage toeren