



Harold Rolloos  
25 juli 2011

## Hyundai's nieuwe Ster?

De laatste jaren staat Hyundai vooral bekend om de volumemodellen uit de i-serie. Recentelijk baarden de Koreanen al opzien met de Genesis Coupé, nu komt het merk met de Veloster. Een nieuwe sportieveling die het de Volkswagen Scirocco, de Honda CR-Z en de Renault Megane Coupé lastig moet gaan maken. Op papier is het al +1 voor de Veloster. Dat is namelijk de derde deur. Belangrijker nog, hoe rijdt dat nou eigenlijk? Wij gingen een blokje om.



## Fluidic Sculpture

Dat Hyundai hard aan de weg timmert hoeven we niemand meer te vertellen. De i-modellen doen het goed in ons land en de nieuwe i40 staat klaar om Hyundai's rol in het middensegment te vergroten. Met de nieuwe Veloster richt het Koreaanse merk zich op een jongere doelgroep die een auto niet alleen kiest om zijn looks, maar ook ruimte erg belangrijk vindt. Wat het uiterlijk betreft is Hyundai hier zeker in geslaagd. De 18 inch wielen en de dubbele uitlaat geven hem een dikke uitstraling. Ook de Veloster ontkomt niet aan de onvermijdelijke LED-dagrijsverlichting. De Koreanen hebben hun nieuwe designtaal - Fluidic Sculpture - losgelaten op hun jongste telg met als resultaat een sportief ogende coupé. Ogend inderdaad, want in de praktijk is het geen coupé. De Veloster beschikt namelijk over een derde deur aan de rechterkant (voor de veiligheid bij het uitstappen), waarvan de deurgreep in de raamstijl is verwerkt. Op deze manier wordt de instap naar achteren een stuk makkelijker gemaakt. Althans, dat zou

# Hyundai Veloster 1.6 GDI i-Catcher

het moeten zijn. In werkelijkheid moet je behoorlijk atletisch zijn om plaats te nemen op de achterbank. Dat komt vooral door de vorm van de deur en de sterk aflopende daklijn.



## Krap

De ruimte achterin is dus niet om over naar huis te schrijven. Er is nauwelijks hoofdruimte en de passagiers voorin moeten behoorlijk inschikken wil je beenruimte creëren. Eigenlijk heb je er als volwassene weinig te zoeken, dat kun je beter aan de kinderen overlaten. De bagageruimte is daarentegen heel behoorlijk te noemen. Standaard heb je de beschikking over 320 liter en met de achterbank naar voren geklapt zelfs meer dan 1.000 liter. Net als de buitenkant is ook het interieur origineel te noemen. Dat komt in de eerste plaats voor het V-vormige middenconsole, maar ook door de driehoekige handgrepen in de deuren. Een smetje op het interieur is het harde



# Hyundai Veloster 1.6 GDI i-Catcher

kunststof dat is gebruikt op het dashboard. Wij zijn onderweg met de i-Catcher, de meest luxe versie die voor net geen 30.000 euro van eigenaar wisselt. Voor dat bedrag heb je onder meer een navigatiesysteem, climate control leren bekleding en een elektrisch bedienbare bestuurdersstoel. De vanafprijs van de Veloster is 23.995 euro en dat is best schappelijk voor een auto van dit kaliber.



## Wachten op de turbo

Vooralsnog wordt de Veloster alleen geleverd met een 1.6 GDI benzinemotor, die goed is voor 140 pk. De auto beschikt over een stop/start-systeem en stoot 132 gram per kilometer uit, waardoor hij van de Nederlandse overheid een A-label meekrijgt en in de 20%-bijtellingscategorie valt. En dat is natuurlijk weer aantrekkelijk voor de zakelijke rijder die wat anders wil dan de standaard-leasebak. De GDI is een soepel blok dat je ook mooi laag in de toeren kunt rijden. Heel spannend wordt het echter niet. Pas vanaf

# Hyundai Veloster 1.6 GDI i-Catcher

4.000 toeren komt er leven in de brouwerij en begint hij te trekken. Een reden kan zijn dat ons testexemplaar nog maar zeshonderd kilometer op de teller had staan en dat de krachtbron dus nog goed ingereden moet worden. Wie meer spanning en sensatie zoekt hoeft niet direct af te haken. Hyundai komt namelijk op termijn met een 1.6 turboblok met 210 pk. Dat kan wel eens heel leuk gaan worden!



## Fijne handbak

De 1.6 GDI is gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak. Het schakelen gaat trefzeker en gepaard met korte slagen. Lekker sportief dus! Als je liever niet zelf schakelt moet je nog even wachten. Hyundai komt later met een zestrapsautomaat met dubbele koppeling in de Veloster. Als je goed je best doet kun je redelijk sportief met de jongste telg van het Koreaanse merk rijden, maar eigenlijk leent hij zich meer om je comfortabel van A naar B te verplaatsen. De besturing is vrij licht en niet echt

# Hyundai Veloster 1.6 GDI i-Catcher

heel communicatief te noemen. Het onderstel is redelijk strak afgesteld en blijft tegelijkertijd oneffenheden in de weg mooi wegwerken waardoor deze auto ook heel geschikt is voor de langere afstanden. Ook de goed zittende sportstoelen en het prettige beetpakkende stuurwiel dragen hier aan bij. Tijdens het rijden merk je trouwens pas de nadelige gevolgen van de coupé-lijnen bij de C-stijl. Het zicht schuin naar achteren wordt bijna weggenomen, waardoor je in de bochten extra alert moet zijn op overige verkeersdeelnemers.



## Hip alternatief

Hyundai toont lef met deze Veloster. Het is een hip alternatief voor de gevestigde orde uit de compacte middenklasse. De derde deur is slim gevonden, maar in de praktijk is de instap nog steeds erg lastig en houdt de ruimte achterin nog steeds niet over. Rijden in de Veloster kan heel sportief als je wilt (vooral dankzij de prettige schakelende

# Hyundai Veloster 1.6 GDI i-Catcher

handbak), maar ook voor een comfortabele rit leent de Koreaan zich prima. In het geval van het laatste rijgedrag komt de 1.6 GDI het best uit de verf. Het wachten is nu op de 210 pk sterke turbo, waarmee Hyundai vast voor echt vuurwerk kan gaan zorgen. Wij kijken er al naar uit...