



Joep de Heer

Lefgozer

De focus ligt bij autofabrikanten al lang niet meer bij kleine, compacte stadsauto's. Crossovers, hybride en elektrificatie; d'ãt is wat de klok luidt. Door de jaren heen is er veel veranderd. Tien jaar terug stonden auto's als de Toyota Aygo, Peugeot 107 en Volkswagen Up! standaard in de top 3 van best verkochte auto's. Das war einmal. In 2019 was er vanaf plek acht pas weer een stadsmini in de top verkooplĳst te ontdekken. Het razend populaire A-segment wordt om zeep geholpen door strenge veiligheidseisen en de beperkte winstmarges. En dan is daar Hyundai dat nog een compleet nieuwe stadsmini durft te bouwen. Chapeau! Dapper merk dat Hyundai! Tijd voor een rijtest.



Rechttoe rechtaan

We zeggen nieuw en we bedoelen ook echt nieuw. Deze auto is geheel getekend, ontwikkeld en geproduceerd voor Ã©n in Europa. De nieuwe i10 geeft een frisse indruk met de scherp opgezette koplampen en strakke lijnen rondom. Het stoere uiterlijk komt deels voort uit de proporties die zijn gewijzigd. Zo is de auto 20 mm verlaagd en 20 mm breder geworden dan zijn voorganger. Gekke designfratsen schuwt Hyundai, het ontwerp legt de focus op dynamiek en toegankelijkheid. Wie op zoek is naar meer frivoliteit kan zijn hart gaan ophalen bij CitroÃ«n en Toyota die met de C1 en Aygo een speelser uiterlijk bieden.

Voor de koper staat een uitgebreid palet aan kleurmogelijkheden ter beschikking. Wie niet genoeg heeft aan de tien carrosseriekleuren wordt de mogelijkheid geboden om een andere dakkleur te kiezen. Hier is de keuze echter beperkter; enkel zwart en rood staan op de optielijst. Personalisatie door middel van racestrepen, contrasterende spiegelkappen, sideskirtsets, sierlijsten, omlijstingen van ventilatieroosters tot aan dubbele uitlaat sierstukken. Hyundai zet volledig in op personalisatie.



De grootste

Snel instappen en kijken wat we daar aantreffen. Op het eerste gezicht zijn veel elementen vanuit het vorige model mee verhuist naar het nieuwe. Neem de klokken achter het stuur en de klimaatregeling. Wellicht zijn hier en daar een paar wijzigingen aangebracht, maar opvallend zijn de wijzigingen allerminst. Nieuw en opvallend is de doorlopende unit waarin de tellers en het multimediasysteem met elkaar zijn verbonden. Een zeer strak stukje designwerk dat heel stiekem doet denken aan de cockpit van een Mercedes A-klasse. Een compliment dat ze in hun zak mogen steken. Het tweede compliment gaat naar de ruimte. Vier personen kunnen gemakkelijk plaatsnemen in de auto en zitten ruimer dan in een BMW 2 Serie Gran Coupé. Het vorige model had zijn proporties al mee maar door een toegenomen wielbasis van 400 millimeter is de nieuwe i10 nog ruimer bemeten. Personaliseren is ook in het interieur mogelijk met vier verschillende interieurkleuren. Voor personen met een lengte van minder dan 1.60 meter is het vinden van een fijne zitpositie achter het stuur moeilijk. Doordat de stoel niet ver genoeg naar voren kan is het met korte benen moeilijk om bij de pedalen te komen.

Of je nu gaat zitten in een i30 Wagon of in een i10; vrijwel alle Hyundai's krijgen hetzelfde infotainmentsysteem mee. Dat is ideaal want dat scheelt in de ontwikkelkosten en het is simpelweg een systeem dat fijn werkt. Met 8 inch aan scherm is dit waarschijnlijk een van de grootste schermen die te vinden zijn in deze klasse. Het scherm is hooggeplaatst zodat je je ogen minimaal van de weg hoeft te halen om het scherm te bekijken. Ondersteuning wordt geboden aan Apple Carplay en Android Auto en natuurlijk zijn alle voorzieningen die je mag verwachten van een infotainmentsysteem aanwezig.

Hyundai pocht met het hebben van de grootste kofferruimte in zijn klasse. En daar hebben ze een punt. Met 252 liter is de kofferruimte exact 1 liter groter dan die van de Up!. Maar vooruit, de punten zijn toegekend: Hyundai heeft de grootste.



Mag het ietsjes meer zijn?

Na een draai aan de sleutel komt de 1.0-liter driebcilinder tot leven. Standaard krijg je 68

Hyundai i10 1.0 Premium

pk ter beschikking. Andere vermogensvarianten zijn op dit moment niet leverbaar. Met 96 Nm koppel is dit blok op papier absoluut geen snelheidsmonster. Dat de cijfers niet enkel op papier tegenvallen is duidelijk merkbaar als we eenmaal onderweg zijn. Het vermogen houdt niet over en om toch nog vaart te maken wordt iedere keer opnieuw het gaspedaal volledig gevloerd. Schakelen, volgas, schakelen, volgas; rijden met de i10 is in ieder geval niet ingewikkeld. Nog een voordeel is dat snelheidsboetes met de i10 tot het verleden behoren. De cijfers op een rij; 0-100 km/u in 15,0 seconden. Topsnelheid van 156 km/u en een fijn verbruik van 5,9 liter per 100 km.

Opvallend is, afgezien van het beperkte vermogen, dat het weggedrag zeer geraffineerd is voor dit segment. Duidelijk stuurgedrag, strak in het schakelen, heerlijk in de bochten; zomaar drie pluspunten die de i10 zich rijk mag rekenen. Dat belooft wat voor de 100 pk sterke versie die op komst is. Op het gebied van actieve veiligheid zien we een autonoom remsysteem met voetganger herkenning, grootlichtassistent en Lane Keep Assist.



Alles heeft zijn prijs

Op motorisch vlak is momenteel de keuze beperkt en mag je je rijk rekenen met de 1.0-liter MPi met eerder genoemde prestaties. Is dit vermogenspotentieel niet jouw droom dan raden we je aan te wachten op de aangekondigde i10 N Line die met 100 pk en 172 Nm fors meer vermogen met zich meedraagt uit een 1.0-liter T-GDi driecilinder. Afijn, laten we ons beperken tot de keuze die je momenteel kan maken. Je kan kiezen voor een automatische versnellingsbak of een handgeschakelde. De laatste past zeer goed bij het karakter van de auto en is daarmee een aanrader.

Er staat een rits uitvoeringsniveaus en pakketten voor je klaar. De i-Drive mag het spits afbijten en zal je worden verkocht zonder airco en zonder centrale deurvergrendeling. Keuze voor een Comfort uitvoering of Comfort Smart uitvoering is dus snel gemaakt. Deze laatste biedt het fijne infotainmentsysteem en een achteruitrijcamera. De Premium uitvoering vormt de hekkensluis met draadloos opladen van je smartphone, parkeersensoren en automatische airco.

Met de komst van het nieuwe model hebben de prijzen ook een vernieuwing ondergaan. Instappen in de i-Drive kan vanaf 12.995,- euro. Omdat de uitvoering van dit model bijzonder mager is snappen we dat de voorkeur uitgaat naar een Comfort. Daar tel je het bedrag van 14.995,- euro voor neer. Een Premium mag mee naar huis voor 16.795,- euro. Je leest het goed, flinke bedragen om zo'n i10 op je stoep te mogen parkeren. Wil je een vijfzitter dan mag je zelfs nog 750,- euro bij de aanschafprijs optellen en wordt er een derde gordel aan de achterbank toegevoegd.



Droomauto van het A-segment

Het krimpende A-segment mag zich een auto rijker rekenen. Ruim, strak uiterlijk, fijn sturend en veel actieve veiligheid, maar ook een beperkt vermogen en een forse prijs. Voor het bedrag van een leuk uitgeruste i10 komt een i20 of Suzuki Swift ook binnen bereik. En zo komen we tot de gezegde waar we iedere test wel mee kunnen afsluiten; het blijft een kwestie van smaak. Met voldoende spaargeld en weinig behoefte aan strepen of het asfalt is de nieuwe Hyundai i10 je allerbeste vriend. Heb je naast veel geld ook nog veel geduld dan kan het wachten op de i10 N Line een verstandige keuze zijn. Met meer vermogen en een breed scala aan sportieve elementen wordt dit de droomauto uit het A-segment. De i10 als droomauto; het hebben van lef wordt beloond!

Plus

- + Strakke verschijning
- + Ruimtewonder
- + Besturing

Min

- Prijzig
- Beperkt vermogen
- Zitpositie bestuurders met korte benen