Pawel Piotrowski
30 juli 2011

Kleine strijder

Elk zichzelf respecterend volumemerk biedt wel een kleine en zuinige stadsauto aan die dankzij een lage uitstoot goedkoop in aanschaf en gebruik is. Daar zitten heel goede auto's bij, maar ook minder goede. Juist in het A-segment is de concurrentie moordend en lopen relatief jonge auto's snel achter de feiten aan. Met zijn leeftijd van drie jaar is de Hyundai i10 al bijna hoogbejaard te noemen. Hoogste tijd dus om uit zoeken of hij nog een beetje mee kan komen.

Makkelijke instap

Voor Hyundai is de i10 een belangrijk model in Nederland. Samen met de ix20 en de ix35 behoort de i10 tot de bestverkopende modellen van het merk. Om de verkopen niet al te veel in te laten zakken heeft Hyundai begin dit jaar de i10 opgefrist. Het nieuwe familiegezicht past de i10 als gegoten en omvat onder andere een nieuwe hexagonale grille, andere koplampen en achterlichten en nieuw vormgegeven bumpers. Een vrij ingrijpende facelift dus, maar door zijn herkenbare hoge en smalle silhouet oogt de i10 nog steeds vrolijk en sympathiek. Belangrijker dan het uiterlijk zijn echter de grote ver openslaande portieren en makkelijke instap. Ook de bagageruimte is dankzij de ver omhoog scharnierende achterklep makkelijk bereikbaar. De instapversie Pure moet de achterruitwisser ontberen, iets dat in ons regenachtig klimaat als een minpunt kan worden beschouwd.

Opvallend ruim

In het overzichtelijke en makkelijk bedienbare interieur zijn de wijzigingen beperkt gebleven tot andere - blauwe - dashboardverlichting en een uitgebreidere comfortverhogende uitrusting. Alle modellen zijn nu voorzien van een radio / cd-speler met een AUX en USB aansluiting. Ook op de instapversie Pure, die echter wel een passagiersairbag mist. Anno 2011 is dat een behoorlijke misser. De door ons gereden i-Catcher heeft wel een volledige veiligheidsuitrusting met onder andere zij- en gordijnairbags. Dat geeft net een wat fijner gevoel dan een standaard luxe radio of wat glimmend plastic in het interieur. Naast een makkelijke instap biedt de Hyundai i10 ook behoorlijk veel ruimte aan zijn passagiers. Dankzij de langste wielbasis in zijn klasse zit men niet alleen voorin comfortabel, maar hebben ook passagiers op de achterbank voldoende been-Â en hoofdruimte tot hun beschikking. De bagageruimte is met 225 liter niet ongebruikelijk krap voor een auto uit het A segment. Twee grote trolleys

passen er staand net in. Wie meer mee wil nemen kan de achterbank neerklappen. Voor een volledig vlakke laadvloer dient eerst wel de zitting van de achterbank omhoog te worden geklapt. Dat kan makkelijker.

Pittige viercilinder

Hyundai speelt met de i10 handig in op het sentiment dat een viercilindermotor bij voorbaat 'luxer' dan een driecilinder is. Dat dit niet altijd zo hoeft te zijn bewijst de oude 1.1 viercilindermotor die op papier niet noemenswaardig beter presteert dan een moderne driecilinder. Een betere optie is de moderne 1.2i motor die met 85pk en 121Nm in de praktijk meer dan volstaat en in theorie zelfs zuiniger dan de 1.1 is. Beide motoren zijn - mits handgeschakeld - vrijgesteld van BPM en MRB en vallen in de 14% bijtellingscategorie. Met de 1.2i motor hoef je daarvoor geen concessies te maken. Het soepele blokje is niet alleen goed bij de les, vanaf 3.000tpm levert het genoeg

vermogen om voldoende vlot onderweg te zijn. Op nat wegdek is het zelfs teveel van het goede. De i10 heeft geen tractiecontrole en de goedkope Kumho banden willen dan nog wel eens in de eerste en tweede versnelling doorslippen. Een minder geoefende bestuurder zou hier best van kunnen schrikken. Van het benzineverbruik zul je niet gauw schrikken. Ons testverbruik van 5,1 liter per 100km is zeer netjes. Dat zou zelfs beter kunnen als de i10 met cruise controle zou zijn uitgerust. Het weggedrag van de i10 is zoals je dat van een auto uit het A segment mag verwachten. Comfortabel, maar niet bijzonder dynamisch. De i10 helt behoorlijk over en heeft een sterke neiging tot onderstuur. De besturing is door de elektrische bekrachtiging tamelijk gevoelloos, daar staat tegenover dat de i10 wel lekker licht stuurt.

Kies voor luxe

Ondanks zijn leeftijd kan de Hyundai i10 dankzij zijn praktische gebruiksgemak en

moderne 1.2i motor nog prima meekomen. Hij behoort tot de ruimere stadsauto's uit zijn klasse en biedt standaard vier deuren en een viercilindermotor. Kies dan wel voor de €500 duurdere 1.2i motor die meer vermogen heeft en op papier ook zuiniger dan de instapmotor is. De instapversie 'Pure' kun je ook beter links laten liggen. Deze mist onder andere een passagiersairbag en achterruitwisser. Dat is niet meer van deze tijd. De €700 duurdere i-Drive is veel completer uitgerust. De door ons gereden i-Catcher is van alle denkbare luxe voorzien, maar ook een fors stuk duurder dan de aantrekkelijk lage vanafprijs van de i10.

Plus

+ Zeer praktisch
+ Makkelijke instap
+ Goede comfortverhogende uitrusting

Min

- Geen cruise controle
- Instapversie heeft gebrekkige veiligheidsuitrusting
- Kan vermogen van 1.2i soms niet kwijt