

# GLAZEN PLAFOND

In het A-segment wist Hyundai te verrassen toen het merk kwam met de huidige i10. Zijn grotere broer i20 ontdekte echter dat de tegenstand in het B-segment wel van een wat ander niveau is. Onder meer motorisch kwam de auto toch wat tekort. Met een nieuwe turbomotor moet dat gat worden gedicht.

↳ Roy Kleijwegt 📷 Fons Klappe



Seat Ibiza 1.0 EcoTSI 110 pk FR | 110 pk | € 19.950



Mazda 2 SkyActiv-G 90 TS | 90 pk | € 19.585



Hyundai i20 1.0 T-GDI 100 i-Drive | 100 pk | € 17.995





HYUNDAI i20 1.0 T-GDI 100 I-DRIVE | TOP 188 KM/H | 0-100 IN 11,0 S



**A** Goede ergonomie in de i20. **B** Een zesbak zou de Hyundai goed doen. **C** De vormgeving is niet bijzonder, maar wel strak.



## DE NIEUWE MOTOR IS PRECIJS WAT DE i20 NODIG HAD



**1** Een prima motor, maar geen nieuwe maatstaf. **2** Ook de kofferruimte is het grootst in de i20. **3** De Hyundai is van de drie auto's achterin de ruimste.

**H**oe goed je bent in een segment, ligt niet alleen aan jou, maar ook aan je concurrenten. Het feit dat de huidige i10 en zijn broertje Kia Picanto zo hoog scoorden in het kleinste segment kwam niet alleen door hun eigen kwaliteiten, maar ook doordat de concurrentie er niet genoeg tegenover kon zetten. Dit is zeker niet negatief bedoeld jegens Hyundai en Kia, maar het geeft aan waarom de i20 het succes van de kleine familiegeenoot in zijn eigen segment niet kon evenaren. Bij de introductie van de auto bleek deze een enorme sprong te hebben gemaakt ten opzichte van zijn voorganger; vooral wat rijeigenschappen betreft. Maar even het segment op zijn kop zetten? Dat konden de Koreanen wel vergeten. Het B-segment is namelijk veel lastiger terrein dan het A-segment. Merken investeren er meer, er wordt minder tot op de laatste honderd euro geconcurrerd en er zijn simpelweg

veel meer spelers. Daardoor merkt de i20 hoe het is om Europees voetbal te spelen, terwijl de i10 het leuk deed in de eredivisie. De i20 heeft zichzelf nu echter versterkt door de toepassing van nieuwe techniek uit eigen gelederen: hij is voortaan ook verkrijgbaar met een kleine driecilinderturbomotor. Tot op heden kon je hooguit een atmosferische 1,2-litermotor kiezen. Die bood te weinig om in deze klasse indruk te maken. Evengoed kon de auto al wat punten scoren, want het is zo'n beetje de ruimste in zijn klasse en de prijs is, ook met een aantal leuke opties erbij, vrij gunstig. Met de komst van een nieuw, koppelijk blok is het plaatje ineens compleet. Althans, dat hopen we.

### BESTE DRIECILINDERS

Om te zien waar de i20 nu staat, zetten we hem tegenover twee modellen die op hun eigen manier al naam hebben gemaakt.



Simpele bediening van de cruisecontrol.

Prima navigatie voor dit segment!



Zo beschikt de Seat Ibiza over de driecilinder TSI-motor met naar keuze 95 of 110 pk. Deze behoort samen met de blokken van PSA en Opel tot de beste driecilinders op de markt. Hij zit nu in de voordelige Seat-verpakking. De Ibiza is bovendien net gefacelift, dus kunnen we meteen kijken hoe de Spanjaard ervoor staat. Dan is er nog de interessante Mazda 2. Die heeft géén turbomotor, maar een ver doorontwikkelde 1,5-liter viercilinder. Mazda gelooft bij het zuiniger maken van motoren meer in het verfijnen van atmosferische krachtbronnen dan in de toepassing van turbo's. De kleine Mazda heeft net als veel merkgenoten tot op heden heel goed gescouerd in onze vergelijkende tests. Met zijn vermogen van 95 pk zit hij dicht bij de i20. De Ibiza hadden wij het liefst in 95 pk-trim gehad, maar die was helaas niet beschikbaar. Vandaar dat we op pad gaan met de 110 pk-versie. Gelukkig

kennen we de 95 pk-versie goed en dat nemen wij mee in onze beoordeling.

### VEEL VOOR WEINIG

Nieuwe turbotechniek of niet, de i20 scoort nog altijd met zijn prijs. Sterker nog, als 1.0 T-GDI is hij goedkoper dan met de oudere 1,2-liter! Dit komt door de lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot van de driepitter. Wij reden met de Comfort-uitvoering, die nog geen € 18.000 kost. Dan heb je wel airco, navigatie, een achteruitrijcamera en nog meer leuke spullen aan boord. Verder kende onze test-i20 geen andere opties (iets wat we zelden zien bij testauto's), maar hebben we nooit het gevoel gehad dat we iets tekortkwamen. Bij de Mazda komen we iets vergelijkbaars tegen: de testauto is een GT-M, waardoor zaken als lichtmetalen 16-inchwielen, navigatie en klimaatregeling standaard zijn. Ook hier zijn er verder geen extra's, behalve metallic lak. Zoals de auto





**MAZDA 2 SKYACTIV-G 90 TS | TOP 183 KM/H | 0-100 IN 10,5 S**



Geen turbo, wel de zuinigste van de driet!



Minder beenruimte dan in de i20, maar de hoofdruimte is prima.



**A** De rode bies fleurt de stoel erg op. **B** Erg fijn, die versnellingsbak! **C** Mooi materiaal op het dashboard.

er staat, blijft hij ruim onder de € 20.000. De Ibiza gaat wel een beetje verder: de FR-uitvoering zit op € 19.500 en heeft onder meer 16-inch lichtmetaal, xenonverlichting, stoelverwarming, navigatie en een licht- en regensensor aan boord. Met luxe extra's als een panoramadak, subwoofer en mooie leren details gaat de prijs van de testauto over de 23 mille. Doordat de concurrenten deze opties ook niet hebben, is vergelijken met de FR als basis goed te doen. Werken we even van achteren naar voren, dan zien we dat de Hyundai de grootste kofferbak heeft. De Mazda en de Seat ontlopen elkaar weinig, maar blijven achter op de Koreaan. Stappen we vervolgens achterin, dan volgt opnieuw een plus voor de i20. Passagiers in B-segmenters zullen het zelden zo comfortabel hebben als hier! De beenruimte is fors bovengemiddeld en de hoofdruimte gewoon prima. Dat laatste geldt ook voor de Mazda, die door zijn

vorm veel hoofdruimte biedt. Beenruimte is er voldoende, maar minder dan in de i20. In de Ibiza is de beenruimte nog geringer en zelfs tegen het krappe aan. De hoofdruimte is bijna gelijk aan die van de Mazda.

**STAPPEN**

Voor in de auto's valt op welke stappen de laatste jaren met compacte modellen zijn gemaakt. Stuk voor stuk zijn het volwassen voertuigen geworden, met een degelijke indeling en een goede ergonomie. Bij Seat zien we bijvoorbeeld een groot verschil bij de multimedia en navigatie in het huidige en het vorige model. De Hyundai heeft in deze uitvoering eveneens zeer goede navigatie aan boord, met een heerlijk simpele bediening. De Mazda monteert hetzelfde systeem als in de grote modellen. Het bedieningselement op de middenconsole is vergelijkbaar met BMW's iDrive. Het scherm op ooghoogte maakt het extra

**OPMERKELIJK**



Dat mooie hoge scherm is goed geplaatst.



De winterbanden hadden veel effect op het rijgedrag.



Zowel hoofd als benen hebben minder ruimte dan bij de andere twee.



De kleine TSI is een erg goede motor, maar bij het benutten van de power snel onzuinig.



**A** De enige in deze test met een automaat. **B** Mooie stiksels op de stoelen. **C** Het dashboard bevat veel hard plastic.



**SEAT IBIZA 1.0 ECO TSI 110 PK | TOP 197 KM/H | 0-100 IN 9,6 S**

**OPMERKELIJK**



Deze stiksels horen bij het FR-pakket en staan hem goed.



De multimedia is een enorme vooruitgang in de Ibiza.

prettig; aan de andere kant hebben wij ons ook nooit geërgerd aan de bediening in de andere twee auto's. Wel blijkt in de cockpit hoeveel lastiger de i20 het heeft dan zijn kleine broer. De i10 maakte indruk met zijn complete afwerking; de huidige i20 gaat dan wel veel verder dan de vorige generatie, maar de concurrentie heeft hier nog meer in haar mars. Het interieur van de Seat ziet er kwalitatief beter uit, terwijl we dankzij het FR-pakket her en der ook nog leuke rode accenten zien. In de Mazda 2 ziet het er mooi en leuk uit, terwijl het bovendien allemaal aanvoelt alsof het bijzonder goed in elkaar zit. In de i20 is de vormgeving wat vlak (doch strak), terwijl de kwaliteit van de stoelen het niveau van de twee concurrenten niet haalt. Ze zitten net wat minder stevig en de gekozen kunststoffen zijn net wat minder prettig. Het is niet zo dat de Koreaan ondermaats presteert, maar de gevestigde orde doet het gewoon beter.

Het rijden dan. Hier kunnen we in elk geval beginnen met een positieve noot: de nieuwe motor is precies wat de Koreaanse auto nodig had. Er is nu al bij lage toerentallen veel koppel beschikbaar, waardoor je wat minder vaak hoeft terug te schakelen. Wel is de motor iets brommerig, maar dat is geen onoverkomelijk probleem. De vijfbak zou wat strakker mogen schakelen; de i20 zou verder baat hebben bij een zesde versnelling. Bij een turbomotor benut je daarmee het koppel beter. De Seat-kraftbron laat zich het beste vergelijken met die van de Hyundai. Ook hier vinden we immers een 1,0-liter driecilinder met een turbo. Rijd je de auto's vlak na elkaar, dan merk je dat de TSI duidelijk wat meer verfijnd is. De motor loopt net wat beter en stiller, terwijl het koppel net iets beter wordt verdeeld. Het is een erg fijn blok. Gezien het geringe prijsverschil is het de moeite waard om de versie met 110 pk te kiezen. Weet dat je





# ALS HET GAAT OM LEKKER RIJDEN, SCOORT DE SEAT HET HOOGST; DE MAZDA IS SOEPELER EN MINDER SPORTIEF

daarmee in de meeste gevallen genoeg vermogen voorhanden hebt. De DSG-bak is voor dit segment meer dan uitstekend, al was het maar omdat hij aantoonde dat het vanaf nu een schande is wanneer je als autofabrikant nog met een halfautomaat komt aanzetten. Qua rijgenot vermorzelt een DSG dat type transmissie. Dan de Mazda 2, die het net even anders doet. Hier geen turbo. Niet door een gebrek aan technische innovatie, maar meer omdat Mazda nog niet aan de turbo wil. In plaats daarvan heeft het de 1,5-litermotor geoptimaliseerd door onder meer de compressieverhouding fors te verhogen. Op deze manier haalt het de CO<sub>2</sub>-uitstoot omlaag zonder dat daar turbo's aan te pas hoeven te komen. Niet alleen houdt dit de prijs lager, het houdt de toekomstige onderhoudskosten ook binnen de perken, zo claimt Mazda. Daarnaast wijkt het praktijkverbruik minder af van het theoretische dan bij turbomotoren. Mazda zegt dat de fabrieksofgave van het verbruik soms iets hoger is. In het verleden hebben wij vaker gemerkt dat dit geen loze claim is, en ook deze keer komt de Mazda 2 als zuinigste uit de bus. De motor is bovendien erg fijn en soepel. Je hebt niet die sterke afgifte van koppel zoals in de andere twee auto's, maar wel een motor die heel volwassen aanvoelt. De vijfbak schakelt strak en met veel gevoel. Als het gaat om lekker

rijden, scoort de Seat het hoogst. De Ibiza ligt niet alleen lekker op de weg, zijn onderstel voelt ook het meest volwassen aan. De Seat is niet meer zo hard als vóór de facelift, maar weet dezelfde dynamische kwaliteiten te behalen met een iets comfortabeler onderstel. De Mazda 2 is op zijn beurt nog soepeler en iets minder sportief dan de Seat. Een afstelling die op zich goed past bij het type auto, maar de Japanner rijdt wel flink anders dan zijn voorganger, die een erg hard onderstel had. Er zaten winterbanden onder de testauto, die meer invloed hadden dan we gewend zijn. De auto danste af en toe wat op zijn banden. De Hyundai zit wat comfort en dynamiek betreft tussen de Seat en Mazda in. Het stuurgevoel is net wat minder en de auto voelt iets minder stevig aan. Bovendien komen wat meer rijgeluiden naar binnen dan bij de rest. Wat we missen is de nodige finesse, net als bij de motor en het interieur. Zo tekent zich een duidelijk verhaal af: hoe zeer Hyundai de laatste jaren ook is gegroeid met de i10 en de nieuwe Tuscon, in het B-segment is er meer nodig dan een goede turbomotor om van de i20 *the car to beat* te maken. Met zijn lage prijs, fijne nieuwe motor en forse ruimte kan de Koreaan voor veel mensen echter zeker de beste koop worden. Dat maakt hem echter nog niet de beste auto van dit drietal. **AV**

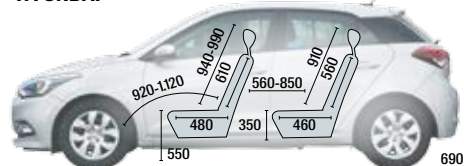
## BRANDSTOFVERBRUIK

De fabrieksofgave blijft zoals wel vaker ver uit beeld. Wat opvalt is dat de turboloze Mazda in de praktijk merkbaar beter scoort dan beide driecilinders mét turbo!

Fabrieksofgave in l/100 km	
HYUNDAI	4,0 (1:25,0)
MAZDA	4,5 (1:22,2)
SEAT	4,2 (1:23,8)
Testverbruik in l/100 km	
HYUNDAI	6,0 (1:16,6)
MAZDA	5,7(1:17,4)
SEAT	6,9 (1:14,3)
Tankinhoud in liters	
HYUNDAI	40
MAZDA	43
SEAT	45
Actieradius in kilometers	
HYUNDAI	664
MAZDA	748
SEAT	644

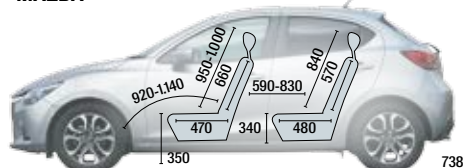
## MATEN in mm

### HYUNDAI



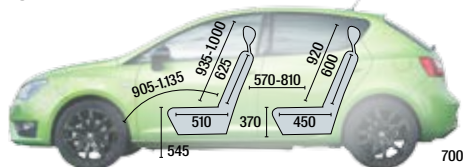
lengte 4.035, wielbasis 2.570, breedte 1.734, hoogte 1.474, interieurbreedte voor 1.400, interieurbreedte achter 1.390, draaicirkel 10,2, banden testauto Michelin Energy Saver, 185/65R15

### MAZDA



lengte 4.060, wielbasis 2.570, breedte 1.695, hoogte 1.495, interieurbreedte voor 1.420, interieurbreedte achter 1.380, draaicirkel 9,4, banden testauto Toyo Snowproxy, 185/60R16

### SEAT



lengte 4.082, wielbasis 2.469, breedte 1.693, hoogte 1.441, interieurbreedte voor 1.410, interieurbreedte achter 1.410, draaicirkel 10,5 m, banden testauto Bridgestone Potenza, 215/40R17

## ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

	HYUNDAI	MAZDA	SEAT
<b>TECHNIEK</b>			
Motor	3-cil. in lijn, turbo 998 cc	4-cil. in lijn 1.496 cc	3-cil. in lijn, turbo 999 cc
Cilinderinhoud	74 kW/100 pk bij 4.500 tpm	66 kW/90 pk bij 6.000 tpm	70 kW/110 pk bij 5.000 tpm
Max. vermogen	172 Nm bij 1.500 tpm	148 Nm bij 4.000 tpm	200 Nm bij 1.500 tpm
Max. koppel	94 g/km	105 g/km	97 g/km
Uitstoot CO <sub>2</sub>	5, handgeschakeld gev. schijven/trommels	5, handgeschakeld gev. schijven/trommels	5, handgeschakeld gev. schijven/schijven
Aandrijving	326-1.042 liter	280-950 liter	292-938 liter
Aantal versnellingen	1.040 kg	950 kg	995 kg
Remmen vóór/achter	560 kg	555 kg	595 kg
Bagageruimte	1.000 kg	900 kg	900 kg
Gewicht			
Laadvermogen			
Aanhanger (geremd)			
<b>KOSTEN</b>			
Prijs	€ 14.495	€ 16.390	€ 17.450
Prijs uitvoering	€ 17.995	€ 19.190	€ 19.950
Prijs testauto	€ 17.995	€ 19.585	€ 23.095
Bijkomende kosten	€ 629	€ 745	€ 690
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 94 - € 106	€ 73 - € 82	€ 94 - € 106
Energielabel/bijtelling	A/14%	B/20%	B/14%
Garantie	5 jaar/onbeperkt, 12 jaar carrosserie	3 jaar/100.000 km, 12 jaar carrosserie	4 jaar/100.000 km, 12 jaar carrosserie variabel/2 jaar
Onderhoudsinterval	15.000 km/1 jaar	20.000 km/1 jaar	
<b>PRESTATIES</b>			
0-50 km/h	3,7 s	3,5 s	3,4 s
0-80 km/h	8,0 s	7,5 s	7,3 s
0-100 km/h	11,0 (10,7*) s	10,5 (9,4*) s	9,6 (9,3*) s
50-80 km/h in 3/4	5,4/6,9 s	5,6/8,8 s	4,5 s
80-120 km/h in 4/5	10,9/13,8 s	12,4/21,0 s	9,0 s
Topsnelheid*	188 km/h	183 km/h	197 km/h
<b>REMMEN</b>			
50-0 km/h	9,9 m	10,4 m	9,6 m
100-0 km/h	39,8 m	41,4 m	38,1 m
<b>TOERENTAL</b>			
130 km/h	2.950 tpm	2.900 tpm	2.650 tpm
<b>Meetcondities</b> temperatuur: 10 °C, weer: wind, asfalt: droog			
* = fabrieksofgave			

## CONCURRENTEN

Opel Corsa 1.0 turbo 90 pk, vanaf € 13.995.			
Skoda Fabia 1.2 TSI 90 pk, vanaf € 14.970.			

## RESTWAARDE

HYUNDAI	7,5
MAZDA	8,0
SEAT	8,5

## RESTWAARDE

De Seat heeft een hoge procentuele restwaarde; de koper hoeft slechts beperkt af te schrijven. De Mazda scoort op beide punten net iets lager. De Hyundai is duidelijk het goedkoopst, maar zal dat als occasion ook zijn.	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als rapportcijfer. Dat cijfer is een gemixte waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na vier jaar, en bij een voor deze auto's representatieve kilometerstand. **bf forecasts**

## SCOREKAART

	HYUNDAI	MAZDA	SEAT
<b>Aandrijflijn</b>	●●●○○ Prima turbomotor, in dit gezelschap niet bovengemiddeld.	●●●●○ Minder koppel, maar prachtige loopcultuur en prima bak.	●●●●○ Erg goed klein turboblok, DSG erg goed voor dit segment.
<b>Rijden</b>	●●●○○ Volwassen genoeg, maar minste in dit gezelschap.	●●●●○ De winterbanden spelen hem parten, maar nog steeds fijn!	●●●○○ Meest volwassen in deze test. Ligt goed, voelt degelijk.
<b>Uitrusting</b>	●●●●● Zeer compleet voor dit geld en nog de ruimste ook!	●●●●○ Een zeer fijne auto voor een zeer strakke prijs.	●●●○○ Zelfs zonder de luxe extra's is de FR al goed voorzien.
<b>Ruimtegebruik</b>	●●●●● Zeer ruime achterbank en ruimste kofferbak.	●●●●○ Achterin goed, maar kofferbak net iets krappere dan bij Seat.	●●●○○ Achterbank veel krappere dan de rest, kofferbak iets beter.
<b>Interieur</b>	●●●○○ Goede ergonomie, materiaal net wat minder dan de rest.	●●●●○ Erg mooi voor dit geld!	●●●○○ De faciliteit heeft de auto vanbinnen wel goed gedaan.
<b>Veiligheid</b>	●●●○○ Remweg wel erg lang, net wat minder stabiel dan de rest.	●●●●○ Winterbanden leiden tot langere remweg, onderstel wel goed.	●●●○○ Remweg goed, stabiel onderstel.
<b>Gebruikskosten</b>	●●●○○ Minste restwaarde, verbruik nipt voldoende.	●●●●○ Beste verbruik zonder turbo! Goede restwaarde.	●●●○○ Beste restwaarde, maar hoogste verbruik.
<b>Funfactor</b>	●●○○○ Goede auto, maar erg braaf.	●●●●○ Fijn rijdende auto!	●●●○○ Meer Seat-gevoel dan voor de facelift.

## RANGLIJST

**29,5** **1 Mazda** Opnieuw winst voor Mazda. De 2 rijdt volwassen, biedt voldoende ruimte, zit erg goed in elkaar is nog goed geprijsd ook.

**29** **2 Seat** De TSI is de beste motor en de FR is redelijk compleet. Wel is de Ibiza krappere dan de rest en is het praktijkverbruik hoog.

**26,5** **3 Hyundai** De 1.0 T-GDI is een aanwinst voor de i20, die erg ruim en zeer gunstig is geprijsd. Hij mist slechts verfijning.

## OORDEEL

Hyundai heeft met de i20 grote stappen gezet. De nieuwe motor houdt de auto vrij van grote minpunten. Helaas heeft de i20 het rijk niet zo alleen als de i10 in het B-segment: in het A-segment barst het van de goede auto's, zodat de i20 in deze test achter de gevestigde orde eindigt. De Ibiza heeft de beste motor, maar de 2 is ruimer en zuiniger: genoeg voor de winst.

