

Lo sterzo servo-assistito è uno dei punti di forza della Hyundai i20 1.4 CRDI Style. Il motore 1.4 litri a gasolio che con i suoi 90 CV di potenza e 240 Nm di coppia da 1500 a 2500 giri/minuto, si è dimostrata subito in ottima forma soprattutto nelle ore di punta della giornata quando il traffico è particolarmente estenuante.



La rinnovata compatta del marchio sudcoreano, che è stata completamente progettata scegliendo le linee del design **Fluidic Sculpture 2.0**, è **più bassa di 16 millimetri** rispetto alla precedente generazione ed è caratterizzata dal nuovo pianale che ha il **passo aumentato di ben 4,5 centimetri**, impiegati non solo per migliorare l'abitabilità ma per offrire anche più spazio al vano bagagli.

Lo stile della i20 si dimostra particolarmente espressivo, con tocchi di originalità rappresentati dai fari anteriori che si protendono in avanti verso il frontale, dal lunotto inclinato e dalle nervature che accompagnano il cofano e la base delle fiancate, mentre il **tetto flottante** conferisce alla i20 un aspetto più sportivo.

L'abitabilità è la principale beneficiaria dei vantaggi assicurati dalla nuova piattaforma già utilizzata anche per la Kia Rio, e il vano bagagli, che con i sedili in posizione ha una capacità di ben **326 litri, aumenta a 1042 ribaltando la panchina posteriore**. L'unica nota dolente è rappresentata dalla **soglia di carico che è a ben 75 centimetri da terra** e questo impone uno sforzo eccessivo quando si tratta di sollevare e stivare un bagaglio piuttosto pesante.



L'allestimento dell'abitacolo, particolarmente curato nei dettagli, dimostra l'impegno degli architetti arredatori per scalare i vertici della categoria, anche se i materiali plastici non sono morbidi. Per personalizzare l'ambiente, l'acquirente ha possibilità di scegliere per la plancia fra **quattro colori diversi** (grigio, blu, crema e marrone) coordinati con il tessuto dei sedili. La dotazione di bordo prevede alcuni dispositivi relativi a sicurezza e funzionalità di solito riservati a vetture di categoria Premium.

In particolare sono presenti ABS, ESP, airbag frontali, laterali anteriori e per la testa, alzacristalli elettrici per le quattro porte, antifurto, avviso di cambio involontario della corsia, cerchi in lega da 16 pollici, climatizzatore automatico, cruise control, fari e tergicristallo automatici, fendinebbia, luci diurne a Led, radio/CD con mp3, vivavoce, prese Aux e Usb, sedile di guida regolabile in altezza, sensori di parcheggio posteriori, specchietti regolabili, ripiegabili e sbrinabili elettricamente, volante registrabile in altezza e in profondità e ampio tetto panoramico apribile in vetro.





Resta il fatto che in questa smania di battere la concorrenza offrendo il meglio delle dotazioni, la Hyundai abbia dimenticato un "oggetto" ormai divenuto essenziale, presente addirittura nelle vetture low cost: **il sistema di navigazione con display a sfioramento**, che pare sarà disponibile soltanto entro la fine 2015. Nell'attesa, chi ha comprato la i20 dovrà accontentarsi del supporto con ricarica posizionabile al centro della plancia (tecnicamente denominato "docking station") che funziona con smartphone Apple e Android.

La ricchezza delle dotazioni per la i20, ha comportato un listino prezzi piuttosto importante: **13.200 euro** per la versione con allestimento Classic e con motore a benzina di 1248 cc, con 75 CV di potenza, **fino a a 19.400 euro** della Style con motore a gasolio utilizzata per la prova. Entro il 2015, verrà proposto anche un propulsore a 3 cilindri di un litro di cilindrata a benzina turbocompresso con potenze di 100 e 120 CV, al quale è stato affidato il compito di rimpiazzare il vecchio propulsore di 1.4 litri. Tutte le altre motorizzazioni già adottate per la prima generazione sono presenti e sono state aggiornate in modo da essere in linea con le norme antinquinamento Euro 6.



La vettura utilizzata per la prova è la **versione 1.4 litri a gasolio**, che con i suoi 90 CV di potenza e 240 Nm di coppia da 1500 a 2500 giri/minuto, si è dimostrata subito in ottima forma soprattutto nelle ore di punta della giornata quando il traffico è particolarmente estenuante.

La i20 in città dimostra una buona agilità, le manovre di retromarcia e di parcheggio sono favorite dai sensori posteriori e dall'ampio lunotto. Lo sterzo servo-assistito è uno dei punti di forza, non altrettanto le sospensioni particolarmente sensibili alle malformazioni dell'asfalto, alle buche, ai binari dei tram. Il suono della motorizzazione a gasolio è un po' più avvertibile rispetto a un propulsore a benzina, a cui bisogna aggiungere qualche vibrazione in più nelle fasi di rallentamento.

Buona invece l'elasticità del quattro cilindri con 90 cavalli di potenza, soprattutto affrontando, dopo un tratto autostradale, le strade collinari. In queste condizioni, in cui curve e controcure si sono susseguite le une alle altre, la i20 se l'è cavata molto bene mantenendo inalterato il suo brio. Per quanto riguarda i consumi, la Hyundai parla di 25 chilometri con un litro di gasolio, mentre il consumo reale rilevato è stato di 18,5 km/litro.

Gianni Montani



LA SCHEDA TECNICA DELLA HYUNDAI i20 1.4 CRDI STYLE

- motore 4 cilindri in linea turbo diesel, cilindrata 1396 cc, potenza 90 CV a 4000 giri/minuto, coppia 240 Nm da 1500 a 2500 giri/minuto
- classe ambientale: Euro 6
- sterzo: a cremagliera, assistenza elettrica
- trazione: ruote anteriori
- cambio: manuale a 6 marce + retromarcia
- sospensioni: anteriori McPherson, posteriori assale semi-rigido
- freni: anteriori a dischi autoventilanti, posteriori a dischi pieni
- capacità vano bagagli: da 326 a 1042 litri
- capacità serbatoio carburante: 50 litri
- peso: 1272 kg

- misure: lunghezza 4,040 m, larghezza 1,740 m, altezza 1,480 m; passo 2,570 m
- accelerazione 0 - 100 km/h: 12"1/10
- velocità massima: 175 km/h
- consumi: urbano 4,7 l/100 km, extraurbano 3,4 l/100 km, combinato 3,9 l/100 km
- prezzo: 5 porte Comfort 17.400 euro, 5 porte Style 19.400 euro