



Hyundai i30 (2012 - 2017)

Koffie met mayonaise

Autotest | Bestel een kop koffie met mayonaise in een Europees restaurant en de ober zal vragen of u goed bij uw hoofd bent. Doe dezelfde bestelling in een Japans restaurant en de ober zal de order beleefd aannemen, maar terugkomen met iets wat meer gepast is. Een Koreaan zal de bestelling opdienen en er van leren, om u de volgende keer iets nog onsmakelijkers aan te kunnen bieden. Evenzo bestudeert Hyundai continu de voorkeur van de Europese klant. Met de derde generatie van de i30 zou de Koreaanse fabrikant beter dan ooit inspelen op de wensen van de koper. Is dat gelukt?

Wanneer een testauto wordt gefotografeerd, is het de kunst om die auto zo gunstig mogelijk voor de dag te laten komen. Dat is op de eerste plaats een kwestie van de juiste achtergrond vinden. Daarna is het zoeken naar hoeken waaronder de auto het beste tot zijn recht komt. De juiste lichtinval kan ook wonderen doen.

Vormgeving

Tijdens de fotosessie met de nieuwe Hyundai i30 was dat allemaal niet nodig; deze auto ziet er van alle kanten goed uit! Hoe de i30 ook wordt gefotografeerd, het is een lust voor het oog.



Zelfs wanneer alleen een onbenullig detail als een deurendel wordt gefotografeerd, levert dat een dankbaar plaatje op! Daarbij moet wel worden opgemerkt dat Hyundai voor deze test de mooiste i30 in de mooiste kleur en de meest complete uitrusting beschikbaar stelde.

De derde generatie van de i30 is ontworpen in Europa

voor de Europese klant en die strategie blijkt te werken. Sterker nog: als het puur om uiterlijk gaat, kan Hyundai zich voor het eerst meten met tot nu toe onaantastbare modellen zoals de Ford Focus, Opel Astra en Volkswagen Golf. Ook de afwerkingskwaliteit staat op een vergelijkbaar niveau.



Het interieur is niet zo speels vormgegeven als het exterieur, maar ziet er eveneens prima uit. Ook hier geldt dat de auto op de foto een speciale uitvoering is. Na de fotosessie is gereden met een basismodel met beige interieur en dat heeft minder uitstraling. Zowel de ruimte voor- als achterin is gemiddeld.

Uitrusting

De i30 overtreft de verwachtingen wederom met een doordachte uitrusting. Gezien de prijs is de uitrusting niet alleen prima verzorgd, maar Hyundai gaat op ieder punt net een stap verder dan gebruikelijk.



Zo is bijvoorbeeld het klimaatcontrolesysteem niet alleen links/rechts gescheiden, maar ook voorzien van een luchtkwaliteitsensor. Bovendien kan de airco zijn werk naar keuze snel (maar hoorbaar) of langzaam (en stil) doen. Ook het audiosysteem klinkt prima voor een auto in deze prijsklasse. Zoals bij iedere Hyundai is een iPod/USB-aansluiting standaard.

Gedurende de testrit is naarstig gezocht naar zaken die ontbreken, maar op triviale zaken als stuurverwarming of stoelen met massagefunctie na was er niets te vinden! Het enige serieuze kritiekpunt betreft de kwaliteit van de geplande routes van het navigatiesysteem; die zijn op z'n zachtst gezegd onlogisch.



Weggedrag

Een handige functie is "FlexSteer". Dit klinkt niet alleen als een marketingterm van Opel, het is ook een systeem dat rechtstreeks van de concurrent is afgekeken. Met een druk op de knop is de besturing licht (comfort), normaal of sportief. In deze laatste stand stuurt de auto merkbaar zwaarder en heeft de bestuurder meer gevoel met het mechaniek. Bovendien zorgt de zwaardere besturing ervoor dat de i30 gemakkelijker rechtuit rijdt op de snelweg. Dat maakt het afleggen van lange afstanden minder vermoeiend.



Ook in de sportieve stand is de i30 echter geen opwindende auto om mee te rijden. Wanneer harder

wordt gereden, geeft het onderstel geen krimp (de testauto stond op Hankook banden in de maat 225/45R17). Desnoods laat de i30 zich met hoge snelheden een bocht om smijten, maar levendigheid of rijplezier blijft uit. Ondanks de prima wegligging biedt de i30 ook voldoende comfort op slecht wegdek (twee zaken die niet altijd samengaan).

Diesel

Op het moment van schrijven is de i30 leverbaar met twee motoren: een 1.6 liter diesel- en een 1.6 liter benzinemotor. De dieselmotor levert prima prestaties, maar heeft (wederom) geen uitgesproken karakter. Wanneer meer vermogen wordt gevraagd is dat altijd paraat, maar de auto komt nooit tot leven.



De optionele (zestraps) automaat doet zijn werk precies zoals het hoort: onmerkbaar. Helaas bedient de automaat zich van achterhaalde techniek waardoor het verbruik veel hoger is dan bij de handgeschakelde versie.

De standaard i30 CDri verbruikt volgens fabrieksopgave 3.7 liter diesel per 100 km, met automaat loopt dat op tot 5.5 liter. Ondanks een uiterst kalme rijstijl en een weinig veeleisend testparcours, kwam het testverbruik zelf uit op 7.0 liter per 100 km.



Benzine

De GDi benzinemotor toont meer karakter dan de diesel. De benzinemotor voelt vanaf het eerste moment gewillig en zet prima prestaties neer. Zoals het hoort bij een moderne benzinemotor, is al bij een laag toerental volop trekkracht beschikbaar. De benzinemotor rijdt daarom even ontspannen als een diesel. Om de bestuurder er aan te herinneren dat al bij een laag toerental voldoende vermogen beschikbaar is, voorziet Hyundai in een schakelindicator.

Omdat de 1.6 GDI met zoveel gemak presteert, hoeft zelden het uiterste te worden gevraagd en leent deze krachtbron zich beter voor zuinig rijden dan de dieselmotor.

Conclusie

Het concept van de 3e generatie Hyundai i30 verschilt niet van de vorige generatie of andere auto's in dit segment. De i30 blijft een middelgrote auto voor een gemiddeld publiek met een gemiddeld budget. Het grote verschil is dat Hyundai nu nog beter op de wensen van de klant inspeelt. Hyundai zoekt het niet meer alleen in een lage prijs, maar probeert op alle gebieden de verwachtingen te overtreffen. Op het gebied van uitrusting en vormgeving slaagt Hyundai daar goed in.

Minpunten er zijn nauwelijks te vinden. Het enige bezwaar tegen de i30 is dat het verbruik wel erg rooskleurig wordt voorgesteld door Hyundai. Gezien het veelbelovende uiterlijk is het weggedrag weinig uitgesproken. Dit is echter een doelbewuste keuze om een zo groot mogelijke groep kopers aan te spreken.

Met de i30 heeft Hyundai de gevestigde orde niet alleen dichter dan ooit benaderd, maar voor het eerst op bepaalde punten voorbij gestreefd. De i30 is daarom de eerste Hyundai die niet moet vanwege de lage prijs, maar die mag vanwege het aantrekkelijke model. ■

Specificaties

Hyundai i30 (2012 - 2017) 1.6 GDI i-Comfort

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 430 x 178 x 147 cm |
| Wielbasis | 265 cm |
| Gewicht | 1.168 kg |
| Aanhanger | 600 kg |
| Aanhanger geremd | 1.400 kg |
| Tankinhoud | 53 l |
| Bagageruimte | 378/1316 l |
| Bandenmaat | 205/55R16 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud | 1591 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/ |
| Vermogen | 135 pk @ 6300 tpm |
| Koppel | 164 Nm @ 4850 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 9,9 sec. |
| Topsnelheid | 190 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 5 l / 100 km |
| Verbruik stad | 6,4 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 4,3 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 118 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 25.495,- |
| Prijs instapmodel | € 18.995,- |