



Hyundai i30 (2007 - 2012)

In de reclame

Autotest | Het leek wel alsof de marketingman van Hyundai een woordenboek vol verkooppraat had ingeslikt. Toen de Hyundai i30 tijdens de Autosalon van Genève voor het eerst werd getoond, vertelde hij slechts dat i30 staat voor "inspirerend, innovatief, intelligent en internationaal". Over de rijeigenschappen of specificaties zweeg hij in alle talen. Gelukkig is de auto nu beschikbaar voor een veelzeggende test.

Het begint bij de basis. Dat is minder voor de hand liggend dan het misschien klinkt. Bij veel merken is een basis-uitvoering alleen bedoeld als lokkertje bovenaan de prijslijst. Zo'n instapmodel is in de praktijk nauwelijks leverbaar of zo kaal dat niemand er voor kiest. Om te bewijzen dat Hyundai met de i30 daadwerkelijk een complete en volwaardige auto levert voor 16.995 wordt juist die variant beschikbaar gesteld voor de test.

De testauto is gespoten in de modekleur van dit moment: wit. Niet alleen in dat opzicht gaat Hyundai mee met de trend. Uiterlijk zijn in de i30 allerlei kenmerken te vinden van andere auto's. De neus lijkt op die van de Opel Astra, het silhouet doet denken aan de Mazda3 en de achterkant heeft wat weg van de BMW 1-Serie. "Beter goed gejat dan slecht bedacht" heet dat, want de i30 is zeker niet lelijk.



Basisuitrusting

Ook het interieur is keurig verzorgd en vanaf de basis al heel compleet. Het hier gereden "ActiveVersion" basismodel is voorzien van elektrisch bedienbare zijruiten, zes airbags, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening en verwarmbare buitenspiegels. Het standaard gemonteerde audiosysteem (met bediening op het stuurwiel) klinkt

heel verdienstelijk en is zelfs voorzien van een prima functionerende iPod-aansluiting. Met name dat laatste is uniek in dit segment.



Bovendien heeft Hyundai overall aan gedacht: twee 12v aansluitingen, volop bakjes en vakjes, een zonnebrilhouder, bekerhouders en flessenhouders. Slechts op één punt gaat de i30 in de fout: boven de flessenhouders in de portieren is zo weinig ruimte, dat het nauwelijks mogelijk is er daadwerkelijk een fles in op te bergen.

Ook aan lange Europese bestuurders heeft de Koreaanse fabrikant gedacht. De ruimte voorin is royaal. De hoofdsteunen van de voorstoelen kunnen zo ver worden versteld dat ze daadwerkelijk een bijdrage leveren aan de veiligheid. Achterin biedt de i30 dankzij de lange wielbasis zelfs bovengemiddeld veel ruimte voor een auto van deze omvang. Ook de bagageruimte (340 liter) is heel behoorlijk.

Motoren

De i30 is leverbaar met drie benzine- en drie dieselmotoren. Bij het hier gereden basismodel hoort ook een basismotor. Dat is een 1.4 liter viercilinder benzinemotor die goed is voor 109 pk / 137 Nm.



Daarmee voelt de i30 zich met name in de stad goed thuis. De i30 1.4 is aangenaam stil en uiterst soepel. De motor is levendig en de geringste beweging van het gaspedaal zorgt voor een directe reactie. Daardoor voelt de auto snel.

Dat blijft echter bij een gevoel. Wanneer het gas diep wordt ingetrapt, resulteert dat slechts in meer motorgeluid en nauwelijks meer prestaties. Op de snelweg komt de lichtst gemotoriseerde i30 probleemloos mee, maar een bliksemsnelle inhaalactie zit er niet in. In bergachtig gebied (of met een aanhanger!) schieten de prestaties echt tekort.



Mede daarom verwacht Hyundai dat de 1.6 liter (122 pk / 154 Nm) benzinemotor de meest populaire krachtbron zal worden. Die motor levert precies de extra paardenkrachten die de basismotor in de bergen of tijdens tussenacceleraties tekort komt. Met de 1.6

liter motor is de i30 een vlotte middenklasser die zich overal thuisvoelt. Daar staat echter tegenover dat deze zwaardere motor ook een hoger verbruik heeft en bovendien minder stil is dan de lichtere motor. De 1.6 motor moet veel toeren maken om prestaties te leveren en dat is vermoeiend op lange ritten.



Weggedrag

De Hyundai i30 deelt zowel de bodemplaat als de motoren met de Kia Cee'd. Beide fabrikanten geven echter een eigen invulling aan deze basisonderdelen. Dat verschil komt met name terug in het weggedrag. Hyundai kiest voor langere, zachtere veerwegen wat de auto comfortabeler maakt. Tegelijkertijd is de besturing niet zo licht, dat alle gevoel met de voorwielen verloren gaat.

Wanneer het de auto echt lastig wordt gemaakt, verliest de i30 eerder de grip dan de duurdere concurrenten (i.e. Ford Focus, Toyota Auris). In een scherpe bocht is de grens eerder bereikt, bij een plotselinge (uitwijk)manoeuvre is de balans sneller

verstoord.

Alleen in dit extreme geval is merkbaar bezuinigd. In alle andere situaties geeft de i30 een zeer goed gevoel. De auto rijdt, remt, schakelt en stuurt prima. Het vriendelijke prijskaartje geeft de bestuurder het gevoel voor een dubbeltje op de eerste rang te zitten. Op die manier wordt zelfs een objectief testverslag een soort reclame ...



Conclusie

De i30 is de eerste van een wagonlading nieuwe modellen bij Hyundai. Naast deze i30 hatchback volgen een stationcar, een MPV en mogelijk een coupé cabriolet.

Deze eerste van een nieuwe generatie Hyundai's weet zich goed te onderscheiden van de concurrentie. De rijeigenschappen zijn goed, maar in grensgevallen niet zo goed als die van soortgelijke auto's van duurdere merken. Dit is het enige punt waarop de i30 onderdoet voor de concurrentie. De i30 scoort juist met veel binnenruimte, ook achterin. Al vanaf het basismodel kent de auto een rijke en bovendien moderne standaarduitrusting. De basismotor (1.4) is zuinig, stil en presteert voldoende.

Ondanks de scherpe prijs voelt de Hyundai i30 niet als een budgetauto, zelfs niet in de absolute basis-uitvoering. Het is achteraf begrijpelijk dat de marketingman van Hyundai verzandde in verkooppraat: hij heeft er een ijzersterk nieuw model

bij!



Specificaties

Hyundai i30 (2007 - 2012) 1.4i CVT HP ActiveVersion

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	425 x 176 x 148 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.168 kg
Aanhanger	550 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	53 l
Bagageruimte	340/1250 l
Bandenmaat	185/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1396 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	109 pk @ 6200 tpm
Koppel	137 Nm @ 5000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,6 sec.
Topsnelheid	187 km/u
Verbruik gemiddeld	6,1 l / 100 km
Verbruik stad	7,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	145 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 16.995,-
Prijs instapmodel	€ 15.495,-