



Hyundai i30

Allemansvriend

Autotest | Zijn auto's emotie of vervoer? Voor velen is het dat eerste: een auto is een trots bezit en dus tellen uiterlijk en rijplezier. Voor anderen is een auto slechts een vervoermiddel en dan gaat het om degelijkheid, veiligheid en een aantrekkelijke prijs. Hyundai zegt de balans tussen al die factoren te hebben gevonden met de nieuwe i30.

Die balans komt op de eerste plaats tot uitdrukking in het uiterlijk. De i30 ziet er goed en zelfs aantrekkelijk uit. Tegelijkertijd ontbreekt het aan een uitgesproken karakter en op die manier weet de auto een zo breed mogelijke doelgroep aan te spreken. De toon is daarmee gezet.

Ook binnenin is de vierde generatie van de i30 modern en goed verzorgd, maar iedere vorm van originaliteit of vernieuwing is ver te zoeken. De nadruk ligt op functionaliteit en dat komt tot uiting in de doordachte opzet en logische bediening. Voor de broodnodige schoonheid staat prominent bovenop het dashboard een slank en elegant beeldscherm met in de omlijsting de nodige knoppen.



Afhankelijk van de gekozen uitvoering is de i30 compleet tot zelfs weelderig uitgerust. Vanaf de basisuitvoering is de veiligheidsuitrusting al compleet. In de hier gereden topversie ("Premium") voorziet de i30 in alle luxe die op dit moment gangbaar is in een auto als deze.

Een high-end audiosysteem is niet leverbaar, maar zelfs het standaard audiosysteem klinkt al bovengemiddeld goed. Zoals het hoort, voorziet Hyundai in ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto om integratie met de mobiele telefoon makkelijk te maken.

Ruimte

De nieuwe i30 is 4 cm langer dan de vorige generatie, maar heeft dezelfde wielbasis. De lengte komt daarom puur op extra overhang voor (gebruikt voor een langere motorkap en daarmee betere voetgangersveiligheid) en achter (17 liter grotere bagageruimte). De ruimte voor- en achterin is en blijft gemiddeld voor een auto van deze omvang.



Benzine

Zo is eerst gereden met de 1.0 liter benzinemotor die eerder werd geïntroduceerd in de Hyundai i20. Deze 120 pk / 171 Nm sterke driecilinder heeft absoluut geen moeite met de iets grotere i30. De prestaties zijn ruim voldoende, alhoewel soortgelijke motoren van andere merken net iets meer verfijning bieden.

Alleen wanneer de bestuurder zeer nadrukkelijk aandringt en de motor op toeren houdt (regelmatig terugschakelen!), toont de "1.0 T-GDI" zijn spierballen. Tegelijkertijd klinkt dan het roffelende geluid dat zo kenmerkend is voor een driecilinder.

Vertrouwde techniek

Voor sommigen komt de nieuwe i30 als een verrassing. Recent heeft Hyundai namelijk de IONIQ geïntroduceerd en daarmee opende de Koreaanse fabrikant de deur tot de toekomst voor een groot publiek. De IONIQ is iets groter dan de i30, en rijdt dankzij de elektrische aandrijving (al dan niet in combinatie met een hybride-motor) comfortabeler, schoner en voordeliger dan een traditionele auto.

Ondanks al die voordelen is een grote groep kopers toch nog niet klaar voor elektrisch rijden. En juist omdat de i30 de auto voor iedereen is, voorziet Hyundai met de i30 alsnog in vertrouwde benzine- en dieselmotoren. Uiteraard kiest het merk daarbij wel voor de meest moderne techniek.



Dit wijst er op dat Hyundai er alles aan heeft gedaan om het verbruik zo laag mogelijk te houden, maar in de praktijk is het beloofde verbruik bij lange na niet te realiseren (ook wanneer rekening wordt gehouden

met de ongunstige omstandigheden tijdens deze eerste test).



Als alternatief voor de 1.0 T-GDI is een geheel nieuw ontwikkelde 1.4 T-GDI motor leverbaar en die biedt alles waar het de kleinere motor aan ontbreekt. Zelfs wanneer niet hard wordt gereden, is altijd merkbaar dat de 1.4 T-GDI een grotere reserve heeft (242 Nm!) en dat tilt de hele auto gevoelsmatig naar een hoger niveau. Wanneer wordt gekozen voor de sportieve modus, is de 1.4 T-GDI zelfs zo fel dat bij verkeerslichten voorzichtig moet worden omgesprongen met het gaspedaal om wielspin te voorkomen!

Ondanks het grotere vermogen, was het testverbruik van de 1.4 liter motor tot achter de komma gelijk aan dat van de 1.0 liter motor: 7.3 liter per 100 km.



Diesel

Voor zakelijke rijders is er een 1.6 liter dieselmotor die, afhankelijk van de gekozen uitvoering, 110 of 136 pk biedt (alleen deze eerste komt naar Nederland). De 136 pk diesel overtuigt als een moderne dieselmotor die soepel en sterk is. Het geluidsniveau ligt bovendien zo laag dat het verschil met de benzinemotor nauwelijks waarneembaar is.

De dieselmotor (110 en 136 pk) kan worden gecombineerd met een automatische versnellingsbak ("DCT") en dat is in de praktijk een geslaagde combinatie. De automaat met dubbele koppeling schakelt onmerkbaar en doet dat bovendien steeds op het juiste moment zodat de bestuurder nooit de neiging heeft zelf in te grijpen (handmatig sequentieel schakelen is ook mogelijk).



Ook met de dieselmotor konden de door Hyundai beloofde lage verbruikscijfers niet worden gerealiseerd. Op een veeleisend parcours (bergen, slecht weer) maar met een uiterst kalme rijstijl kwam het testverbruik uit op 6.4 liter per 100 km.

Weggedrag

De afgelopen jaren zijn autofabrikanten er steeds beter in geslaagd om een auto zowel comfortabel als sportief te maken. Dit betekent dat de meeste moderne auto's in dit segment prima sturen, maar dat de rijeigenschappen elkaar ook steeds dichterbenederen.



Om toch het nodige karakter te kunnen tonen, biedt Hyundai een sportieve, economische en normale modus. Het verschil tussen deze modi is in de praktijk groot, waarbij de i30 in sportstand bijna opdringerig agressief is en in de economische stand juist uiterst comfortabel. Voor een auto die zich zo goed weet aan te passen aan de wensen van de bestuurder is er maar één woord: een allemansvriend.

Conclusie

Met de vierde generatie van de Hyundai i30 is er niets nieuws onder de zon. Het concept is gelijk aan dat van de vorige i30: bedien de grootst mogelijke doelgroep. De invulling is echter nog beter: de (veiligheids)uitrusting is helemaal van deze tijd, sportiviteit en comfort worden nog beter gecombineerd en ook het uiterlijk spreekt een nog bredere doelgroep aan.

Als vanouds heeft de auto geen noemenswaardige minpunten, behalve dan dat de scherpe prijzen waar Hyundai ooit groot mee is geworden steeds minder scherp worden. De i30 biedt alle kwaliteiten van de concurrenten en daar is de prijs ook naar.

Het risico bestaat dat de i30 uiteindelijk wordt weggezet als "kleurloos" of "karakterloos", maar in plaats daarvan weet Hyundai nog beter dan voorheen de balans te vinden tussen gevoel en verstand. ■

Specificaties

Hyundai i30 1.4 T-GDI Premium DCT

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	434 x 180 x 145 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.415 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	395/1301 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1353 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 6000 tpm
Koppel	242 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,2 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	5,5 l / 100 km
Verbruik stad	6,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	125 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.495,-
Prijs instapmodel	€ 20.495,-