Bjorn Blokzijl
17 augustus 2015

Totaalpakket

Er zijn zo van die auto's die precies doen waarvoor ze gemaakt zijn. EÃ©n van die auto's is de compacte C-segmenter van Hyundai: de i30. De eerste generatie was al redelijk succesvol, maar de komst van zijn opvolger bleek helemaal een schot in de roos. In het eerste jaar verkochten de Koreanen in ons land ruim 3.000 exemplaren van de auto. Helaas ging het sindsdien bergafwaarts qua verkoopaantallen: vorig jaar vonden slechts 731 i30's een nieuwe eigenaar. Tijd dus voor een opfrisbeurt. En die kwam er. Uiterlijke verschillen zijn er zeker, maar vooral motorisch veranderde er het Ã©Ã©n en ander. De benzinemotor heeft het veld moeten ruimen en enkel de dieselmotor is nog leverbaar. Of dit een goede keuze is, moet blijken.

Wars van opsmuk

Wie niet van uiterlijke opsmuk is Ã©n in de markt is voor een ruime stationwagen, moet toch eens de showroom van Hyundai binnenlopen. Tekenend voor het niet meegaan met de trend, is de montage van 15 inch lichtmetaal. Zeker onder een redelijk fors uitgevallen auto als i30 Wagon, is de maat aan de kleine kant. Dit is nog zacht gezegd, want monteer je een maat of twee groter, dan ziet de auto er een stuk fraaier uit. Zijn lijnvoering is niet uitgesproken, maar wel erg netjes. Je zult met de i30 niemand tegen het zere been schoppen. Ook zullen weinigen hem als poster boven het bed hangen. Kortom, een auto die er uitziet zoals hij bedoeld is: een auto voor iedereen. Toch is hij er door de facelift wel wat strakker uit gaan zien. Naast zijn jongere zusjes i10 en i20 ziet de auto er wat minder modern uit, maar door de strakker gesneden grille met chroomkleurige lamellen loopt hij wel meer in de pas.

Drie weken Frankrijk

Binnenin is het een feest der herkenning als je een i30 van vÃ³Ã³r de facelift kent. Net als bij de buitenzijde is het verschil met zijn voorganger nauwelijks merkbaar. Nog steeds is de i30 Wagon een toonbeeld van binnenruimte. Niet alleen voorin zit je ruim, ook op de achterbank zitten volwassen bovengemiddeld ruim voor een auto in deze klasse. Daarbij is het zitcomfort prima in orde en zijn de stoelen prettig stevig, ze doen niet onder voor Ã©Ã©n van zijn Duitse concurrenten. De ruimte op zowel de voorstoelen als achterin heeft niet geleid tot een compromis voor plek geheel achterin. Met 528 liter inhoud is het voldoende voor de bagage voor drie weken Zuid-Frankrijk. Heb je de achterbank niet nodig en wil je nog meer plek voor je spullen, dan is zelfs 1.642 liter beschikbaar. Qua afwerking van het binnenste kan de Hyundai mee met het gros van zijn opponenten, al biedt de keuze voor materialen nog ruimte voor verbetering. Het kunststof op het dashboard heeft een mooie look en een zachte touch, maar bijzonder genoeg is niet dezelfde soort gebruikt om de bovenkant van de deuren mee af te werken. Hierdoor ontstaat een verschil in glans, wat enigszins goedkoop aandoet. Ook is het onderste gedeelte van het dashboard vervaardigd uit keihard

plastic. Kom je hiermee in aanraking met je knieÃ«n - zoals bij een ongeval - dan zal dat zeker voor een pijnlijke situatie zorgen. Toch is het ontwerp van het dashboard niet met de Franse slag gedaan. Alles zit waar je het verwacht en de bediening van het multimediasysteem is goed doordacht. Daarbij werkt het snel en klinkt het standaard audiosysteem behoorlijk goed.Â

Zakelijke sprinter

Voor de zakelijke verkopen moet de dieselmotor het doen. Deze 1.6 CRDi met 136 pk - voorheen 128 pk - biedt Ã©n ruim voldoende vermogen Ã©n 20% bijtelling voor de zakelijke rijder. Hij geeft zijn vermogen vrij bij een laag toerental, wat erg prettig is in de praktijk. Niet alleen gaat de acceleratie rap, ook kan er snel overgeschakeld worden naar een volgend verzet. Dat laatste is gunstig voor zowel het verbruik als de geluidsproductie. Vooral als de motor koud is, nagelt hij echter behoorlijk en kan de geluidsisolatie niet voorkomen dat dit doordringt in het passagierscompartiment. Dit doet wat af aan het kwaliteitsgevoel van de auto. Toch is de algemene indruk van het blok positief. Niet alleen op de snelweg heb je ruim voldoende vermogen om zelfs op

hogere snelheden mee te kunnen, ook in stadsverkeer werkt het relatief hoge aantal pk's en koppel mee om rap van kiet te kunnen gaan. Rijd je de auto zakelijk, dan is hij goed voor slechts 20% bijtelling. In de meeste gevallen is het verbruik wat daarbij hoort onhaalbaar in de praktijk. Volgens 'de fabriek' moet een gecombineerd verbruik gehaald kunnen worden van slechts 4,2 liter per 100 kilometer. Die waarde werd niet gehaald, maar 4,8 l / 100 km is toch een erg nette waarde. Hiervoor is nauwelijks moeite gedaan buiten het rijden van lange stukken op de snelweg, met gebruik van de cruise control. In de testperiode is daarbij zo'n 70% op de snelweg gereden en de rest in een mix van buitenwegen en stadsverkeer.Â

Dubbel snel

Het rijden gaat net zoals de algemene indruk. Als totaalplaatje is het gemoedelijk en met een nadruk op comfort. Hoewel het oog graag een wat grotere maat wielen zou hebben, doen de hoge banden veel goed voor de demping van oneffenheden. Na lange snelwegritten stap je fris en fruitig uit. Wat hier aan bijdraagt is de soepel- en toch ook snel schakelende automatische versnellingsbak. Deze is voorzien van een dubbele

koppeling en zeven verzetten. Hierdoor heeft hij voor elke situatie een passende versnelling en schakelt hij sneller dan een conventionele automatische bak. Qua stuurgedrag wordt de nadruk op comfort doorgezet. Hij stuurt precies goed: niet te licht en niet te zwaar. Het instellen heeft puur een effect op de zwaarte van het sturen. Welke stand het beste aanvoelt, is persoonlijk, maar wij vonden de zwaarste stand het prettigst aanvoelen en goed bij de stuurinrichting en het gevoel in het stuurwiel passen. Kritiekpuntje is de behoorlijk dikke D-stijl. Hierdoor ontstaat een dode hoek die de zijspiegels niet kunnen wegnemen. Voetgangers, fietsers en zelfs auto's verdwijnen compleet uit het zichtveld. Grote spiegels zou dit probleem kunnen oplossen.

Veel voor relatief weinig

Kopers vinden voor nieuwe auto's is steeds moeilijker. Hoewel de markt weer wat begint aan te trekken, zijn het toch vooral de auto's met 14% bijtelling die voor goede verkoopcijfers zorgen. Een nadeel van deze auto's is echter vaak de hoge aanschafprijs. Hyundai biedt de i30 aan vanaf 23.495 euro. Dan beschikt hij al over een motor die goed is voor 20% bijtelling. Wil je de auto zoals wij hem reden, dan vergt dit

een investering van bijna 4.500 euro meer. Dan rijd je een stationwagen die ruim gemotoriseerd is en voorzien is van allerhande luxe zoals gescheiden climate control, achteruitrijcamera, leer bekleed stuurwiel en pookhoes, regensensor en een navigatiesysteem. De meerprijs zit verder vooral in de erg prettige '7DCT' automatische versnellingsbak. Meer ruimte, meer luxe en meer uiterlijk vertoon is zeker te vinden bij Ã©Ã©n van de concurrenten, maar voor het bedrag wat de i30 Wagon moet kosten, biedt niemand een beter totaalpakket.Â

Plus

+ Grote binnenruimte
+ Soepele, krachtige motor
+ Niet alleen zuinig op papier

Min

- Materiaalgebruik in interieur kan beter
- Grotere wielen nodig voor uitstraling
- Forse dode hoek