Dennis van 't Kruis
28 september 2007

Ten aanval

Het gebeurt heel vaak dat er in een productiemodel weinig terug te vinden is van de conceptauto waarop hij gebaseerd is. Concepts die een super dikke auto beloven om vervolgens als productieauto uit te blinken in saaiheid of volledig verstoken te zijn van de elementen die het concept leuk maakte. Productiemodellen worden altijd aangelengd met hele oceanen water om te voldoen aan de smaak van het koperspubliek. De voorloper van de i30, de Arnejs was ook een stuk extremer dan de auto die nu te koop is, met name de daklijn was langer en lager. De i30 is ook zachter gemaakt, maar onder andere de scherpe lijnen op de flank en de opvallende achterlichten zijn nog steeds aanwezig. En met deze auto gaat Hyundai keihard in de aanval en daar zijn ze zeer onbescheiden over.

Puur Europees

Aan de i30 zit een Nederlands tintje; Als hoofd productplanning - bij Hyundai Motor Technical Center Europe in het Duitse RÃ¼sselsheim - stond de Nederlander Hans van Gent aan de basis van de ontwikkeling van de deze auto. Volgens Hyundai is de i30 een honderd procent Europees product; hij is namelijk ontwikkeld, ontworpen, beoordeeld en getest op dit continent. Vanaf 2009 wordt de auto in Europa gebouwd, als men klaar is met de bouw van de nieuwe fabriek in TsjechiÃ«. Tot de oplevering van die fabriek komen de autoâ€™s uit Korea. Zelf plaatst Hyundai deze auto in het zwaar bevochten C-segment tussen auto als de Ford Focus, Opel Astra, Volkswagen Golf, Renault Megane, Toyota Auris, Peugeot 307 en de Kia Ceeâ€™d. De pijlen worden zelfs gericht op de onderzijde van het D-segment. Met deze nieuweling heeft Hyundai eenzelfde troef in handen als dochter onderneming Kia met de Ceeâ€™d, die technisch gezien hetzelfde is. Dat is ook een auto waarmee het merk van zich wil laten spreken. Met

deze auto wil ook Hyundai zich ontdoen van het vermeende imago waarmee Koreaanse auto in deze klasse te kampen hebben.

Een verschil met de Ceeâ€™d is dat de Kia, met zijn overduidelijk Japanse styling, zich vooral richt op de Japanse concurrenten. De i30 heeft nog steeds een typisch Koreaanse neus, die als familiegezicht gezien kan worden, maar heeft verder een veel meer Europese uitstraling. Volgens sommigen zou hij zelfs lijken op de BMW 1 Serie, maar die vergelijking gaat vrij snel mank als je beide autoâ€™s naast elkaar zet. Het enige dat je enigszins zou kunnen vergelijken met de auto uit Beieren is het deel van de achterklep waar bij de Hyundai het logo met de handgreep is bevestigd. Dat deel lijkt, als je op een afstand staat en door je wimpers kijkt, op hetzelfde deel op de 1 Serie. De rest is anders, gelukkig wel. Toch is er wel een connectie met het Duitse merk; European Chief Designer Thomas BÃ¼rkle, was eerder werkzaam bij BMW en heeft daar gewerkt aan de 1 Serie.

De achterzijde is veel opvallender dan die van de Ceeâ€™d. De Kia zou je kunnen verwarren met een Auris of een Corolla, maar dat zal je met een i30 niet zo snel gebeuren. De i30 oogt veel minder bescheiden met zijn grote koplampen en achterlichten en de scherpe lijnen, die her en der op de auto terugkomen. De belijning in combinatie met de uitgebouwde wielkasten benadrukken de sportieve uitstraling. De velgen op de testauto zijn standaard op de i-Catcher uitvoeringen en werken goed samen met de rode kleur om de auto te laten opvallen. Vreemd is het feit dat de parkeersensoren niet in de kleur van de bumper zijn meegespoten. De velgen vallen vooral op door de combinatie van het lichtmetaal en de chroomaccenten. Ze ogen daardoor alsof ze erg duur zijn. In werkelijkheid blijken de chroomdelen kunststof inzetstukken te zijn.

Veel kwaliteitsgevoel

Binnen in de auto is de grootste verbetering te zien voor een auto uit de klasse. Het is Hyundai gelukt om een hoog kwaliteitsgevoel te creÃ«ren. De knoppen voelen stevig en robuust aan. De enige uitzondering is de versnellingspookknop; die voelt erg licht aan alsof hij hol is. Het is natuurlijk erg gemakkelijk om er goed uit te zien als je er een beetje geld tegenaan hebt gegooid. Onze testauto is voorzien van het i-Catcher pakket. Dat is â‚¬5.500 meer dan de gelijkgemotoriseerde ActiveVersion en maar liefst â‚¬6.300 meer dan de basisdiesel in de laatstgenoemde uitvoering. Die uitvoeringen ogen minder luxe dan onze hoofdrolspeler, maar net als bij de Ceeâ€™d zijn alle materialen van goede kwaliteit. De klokkenwinkel achter het stuur is simpel en overzichtelijk gehouden en straalt rustgevend blauw licht uit. Het display van de boardcomputer dempt uit zichzelf als de lichten worden ontstoken. Overdag heeft dat helaas als gevolg dat het display moeilijk afleesbaar wordt.

Over de met leer overtrokken stoelen valt weinig te klagen. Het zijn prima zetels die het lichaam goed vasthouden. Achterin zit je net zo riant. Been- en hoofdruimte zijn ruimschoots aanwezig. Voor de achterpassagiers is er elektrische bediening van de achterramen.. Er zijn nog steeds fabrikanten te vinden die in deze prijsklasse de achterpassagiers laten werken. Het leer geeft een duidelijke meerwaarde aan het interieur, maar met de stoffen bekleding is het ook niet bepaald behelpen. De dessins zijn bescheiden en geven vooral rust. Dit dessin is afhankelijk van de uitvoering die je kiest, vervolgens kun je kiezen tussen zwart (Charcoal Black) en donkerbruin (Dark Choco Brown). Deze gekozen kleur komt in alle gevallen terug op het dashboard. Met zijn zwarte bekleding oogt het interieur van de testauto donker en zwaar. Het effect van de keuze voor het alternatief is immens, buiten het feit dat de uitstraling veel lichter wordt, blijkt de bruine kleur vooral mee cachet te geven. De kofferruimte is vergelijkbaar met de meeste concurrenten met 340 liter aan inhoud. Daarmee nestelt hij zich tussen de andere deelnemers in het startveld. Als je meer wilt vervoeren, heb je na het omklappen van de achterbank de beschikking over 1250 liter.

Rijcomfort

De motor die in onze testauto ligt is de 1.6 CRDi HP met 115 pk bij 4.000 tpm en 255 Nm tussen 1.900 en 2.750 tpm, goed voor een nul naar honderd tijd van 11.6 seconden. Over de acceleratie zelf is weinig nieuws te vertellen, dat gaat op dezelfde manier als bij elke andere geblazen diesel. Na een korte overdenking begint een al maar sneller wordende voorwaartse beweging. Het geproduceerde geluid is bescheiden, al is het niet echt stil te noemen. Het rijcomfort ligt op een hoog peil. Dat merk je vooral op matig onderhouden wegen, alwaar je weinig meekrijgt van de gesteldheid van de weg. Alleen diepe kuilen en dwarsrichels komen bij de passagiers terecht. In snelle bochten voel je dat de carrosserie iets meer overhelt dan zijn Kia-broertje, maar dat heeft weinig gevolgen voor het bochtengedrag. De stuurbekrachtiging doet op snelheid maar beperkt mee. Dit geeft het idee dat je tijdens een sportieve bui hard moet werken. Al met al is het heel vergelijkbaar met de Opel

Astra, voordat je bij die auto de sportknop hebt ingedrukt.

Tijdens het schakelen voel je raderen in de versnellingsbak bewegen na de opdracht van je hand. Het verplaatsen van de pook gaat niet hakeriger, maar zeker ook niet zijdezacht. Het gedrag in de file â€“ heel belangrijk tegenwoordig - is heel goedmoedig. Vooral in de eerste versnelling rolt de auto rustig naar voren. Wanneer de rij autoâ€™s wat snelheid krijgt en je om die reden een versnelling hoger de aandrijving zoekt, dan voel je direct dat het net even te snel gaat voor een ritje in de file. Het is nodig om dan regelmatig bij te remmen om geen contact te maken met je voorganger. De fabrieksopgave voor het verbruik is 4,7 l/ 100 km. Tijdens de testperiode kwamen wij uit op een heel nette 5,3 l/ 100km. En daar hebben we niet eens onze best voor hoeven te doen. De gebruikte rijstijl wisselde tussen normaal met het verkeer meerijden tot een ritje waarbij er heel sportief werd gereden.

De i30 is te verkrijgen met drie benzine motoren en drie diesel motoren. Bij de benzine versie zorgen een 1.4 (109 pk), een 1.6 (122 pk) en een 143 pk sterke 2.0 voor de aandrijving. De twee laatste zijn ook verkrijgbaar met een automatische versnellingsbak. Naast de figurerende 1.6 HP diesel zijn er nog twee diesels beschikbaar. De lichtste is de 1.6 LP met 90 pk en de topper is een beul met 140 pk. HP en LP staat voor High Power en Low Power. Buiten de pk waarde zit het verschil ook in de Newtonmeters. De LP-versie levert 235 Nm tussen 1.900 en 2.500 tpm. De acceleratietijd is flink langer dan die van de HP; pas na 14,9 seconden wordt de 100 km/h bereikt. De 2.0 liter diesel is standaard gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak. Door de 304 Nm bij 1.900 tpm is deze motor 1.3 seconden eerder op de honderd dan de 1.6i HP. Een automaat is bij de diesels alleen leverbaar op de middelste motor. De prijzen beginnen vanaf â‚¬ 16.995. Onze testauto mag voor â‚¬ 26.795 van eigenaar verwisselen.

Een kwestie van gevoel

Tijdens het rijden bekruipt het gevoel dat de i30 heel vergelijkbaar is met de Opel Astra. Zitpositie, rijeigenschappen, keuze mogelijkheden voor de stoelbekleding en het gewichtsgevoel laten zich allemaal vergelijken met de Astra. Dit is natuurlijk een gevoel en geen feitelijkheid, maar zo vreemd is het niet, want waar stond ook al weer het ontwikkelingscentrum voor deze auto? Juist in RÃ¼sselsheim. En waar komt de Opel vandaan? Inderdaad ook uit het Zuid-Duitse RÃ¼sselsheim. Bewust of onbewust heeft de i30 een hoog Opel-gehalte gekregen..

Het allergrootste verschil met de Kia Ceeâ€™d is de lengte van het garantietermijn. Daar waar Kia met zeven jaar garantie adverteert, geeft de Hyundai maar drie jaar. Het zou voor veel kopers een doorslaande reden zijn bij hun keuze. Vooral personen die een auto helemaal oprijden hebben hier baat bij. Maar er zijn ook mensen die niet zo lang doen met hun auto. Waarom de i30: Hij is speelser en origineler getekend dan zijn

evenknie. Qua prijs ontlopen ze elkaar nauwelijks, de Ceeâ€™d met dezelfde motor als de onze, kost slechts â‚¬200 meer. Bij andere motoren en uitvoeringen kantelt de weegschaal weer anders.

Plus

+ ESP standaard op alle uitvoeringen
+ Origineel uiterlijk
+ Zuinig

Min

- Stuurt soms te zwaar
- Display overdag matig afleesbaar
- Parkeersensoren niet in lakkleur