Pawel Piotrowski
1 mei 2009

Progressief succesvol

Hyundai weet de laatste tijd goed te scoren met haar Genesis en i-modellen. Vooralsnog is de Genesis-familie met name voor de Verenigde Staten bedoeld, in Europa moeten wij het doen met de kleinere i-modellenlijn. Dat daar weinig mis mee is weten wij inmiddels, zo maakten wij onlangs positief kennis met de splinternieuwe i20. Deze Corsa en Polo concurrent borduurt voornamelijk voort op het succes van de i30, het eerste i-model. Inmiddels is van die i30 ook een stationwagon versie beschikbaar, de CrossWagon. Wij namen de sterkste diesel met ons mee om te kijken of Hyundai ook bij deze variant de puntjes op de i heeft weten te zetten.

Keurig en evenwichtig

Dat het i30 gamma onderhuids veel weg heeft met de Ceeâ€™d van Kia is aan de buitenzijde niet direct herkenbaar. Het Koreaanse concern heeft zich zichtbaar veel moeite gedaan om beide modellen van elkaar goed te onderscheiden. De Ceeâ€™d is de hoekigere van de twee, de i30 kent met name vloeiendere lijnen. Welke van de twee nou de mooiere is blijft vooral een smaakkwestie, beiden zien er echter lekker Europees uit. Met het rustige en evenwichtige design van de i30CW mikt Hyundai vooral op de wat behoudendere kopersgroep. Gekke fratsen zoals spoilerlippen of grote koelgaten zoek je tevergeefs.

Keerzijde hiervan is het weinig spannende karakter van de i30. Laten we echter eerlijk zijn. De topper uit dit segment, de Volkswagen Golf, is ook niet bijster origineel te noemen. Zo bezien is de gekozen strategie van Hyundai zo gek nog niet. Echt serieuze

op- of aanmerkingen op het exterieur hebben wij dan ook niet, het geheel ziet er keurig en prima afgewerkt uit. Opvallend zijn de clignoteurs in de spiegels en de chroomlijsten in de bumpers. In combinatie met een donkere kleur â€“ zoals het Indigo Blue van onze testauto â€“ oogt de i30CW zelfs een tikje chique. In leasejargon zou â€˜representatiefâ€™ een treffende omschrijving zijn.

Ruim en compleet

Om maar met de deur in huis te vallen: binnenin weet de i30CW te verrassen met een zee aan ruimte. Niet alleen is de bagageruimte groot, ook voor de achterinzittenden is voldoende plek aan boord. Daarmee weet de i30CW zich goed te onderscheiden van de verschillende concurrenten, die allemaal drie maten krapper lijken te zijn. Met een lengte van 1,85m zit je achter een even lange bestuurder nog steeds koninklijk. Daarbovenop zit je op de goed geprofileerde halflederen stoelen zeer aangenaam. Op

de StyleVersion kan de bestuurdersstoel in hoogte worden versteld, deze optie missen wij helaas wel bij de passagiersstoel. Handig zijn verder de diverse opbergmogelijkheden, zoals verschillende vakken in de middenconsole.

Ook wat andere zaken betreft weet de Hyundai goed te scoren. Zo laat de standaarduitrusting van de StyleVersion niets te wensen over. Naast de eerder genoemde halflederen bekleding zijn onder andere een touch screen navigatiesysteem, automatische airco, parkeersensoren, verwarmbare en inklapbare spiegels, radio/cd-speler en gekoeld dashboardkastje aan boord. Een erg complete uitrusting dus. Verpakt is dit allemaal in een keurig dashboard dat uit mooie zachte materialen bestaat en ergonomisch top is. Niet alleen is de middenconsole iets naar de bestuurder gedraaid, alle bedieningsorganen zijn goed vanaf de bestuurderspositie te bedienen. Kritiek verdienen echter de krasgevoelige schermpjes van de radio en airco. Ook zijn we niet erg te spreken over de plaatsing van het controlelampje van de cruise controle, welke een vreemde plek linksonder het stuur kent.

Sterk en besparend

De diesel die in het vooronder van onze i30CW ligt is van een lange naam voorzien. Je moet flink lucht happen om het zonder onderbreking uit te spreken, opvallend is dat ook de turbo in de 1.6 CRDi VGT HP geen adempauzes kent. Eenmaal op gang heeft de turbo weinig moeite om uit het 1.6 High Power blok 115pk en 255Nm te persen. Daarmee is de i30CW voldoende bedeeld om zonder moeite met het Nederlandse verkeer mee te komen. Er is ook een Low Power versie met minder peekaas en koppel, een blik op het factsheet leert echter dat die een paar tellen meer nodig heeft voor de obligate sprint naar honderd. De High Power rondt deze acceleratie binnen een acceptabele 11,6 seconden af. Hinderlijk is de zware brom onder de 1.500tpm, waardoor je algauw geneigd bent om hem vooral boven deze grens te houden.

Daarboven wordt de turbodruk progressief opgebouwd wat resulteert in een flinke duw

in de rug omstreeks 1.800tpm. Deze druk blijft constant tot aan de 2.500tpm, waarna deze geleidelijk weer afneemt. Een turbogat is nauwelijks aanwezig. Dit wordt mede veroorzaakt door de goed afgestemde vijfbak waardoor je vanzelf in het juiste toerengebied blijft rijden. Het schakelen zelf gaat overigens trefzeker en met middellange slagen. Een zesbak is helaas niet leverbaar, door de lange vijfde eindoverbrenging mis je in de praktijk het zesde verzet echter niet. Bij 120km/h draait het blok net geen 2.500 toeren. Dat is niet alleen lekker stil, hierdoor heb je ook de volledige trekkracht onder je rechtervoet paraat. De diesel is niet alleen krachtig maar weet ook zuinig met brandstof om te springen. Ons gemiddeld testverbruik bedraagt 5,0 liter per 100km, wat dus een zeer keurig 1 op 20 is.

Bij de wat behoudendere uitstraling van de i30CW past het comfortabele onderstel prima. De vering kent lange slagen waardoor de koets af en toe wat na wil deinen. Door de wat sterkere demping wordt dat echter binnen de perken gehouden. Overhellen is in een mindere mate aanwezig, waardoor de i30CW relatief dynamisch door bochten heen te sturen is. De besturing is best direct en niet te zwaar bekrachtigd, zodat er voldoende vertrouwen in het onderstel ontstaat. ESP is slechts op de duurste i-Catcher standaard, voor de StyleVersion is het als een optie beschikbaar. Echt missen doe je het dankzij het neutrale bochtkarakter niet, tractiecontrole zou wellicht wel het torque steer wat meer onder de duim kunnen houden.

Goed en goed geprijsd

In vergelijking met gedegen concurrenten zoals de welbekende Astra en Golf is de i30CW zeer concurrerend geprijsd. Voor iets meer dan 26 mille staat er een keurige stationwagon met een zeer ruime standaarduitrusting en een sterke dieselmotor voor de deur. Het is daarom niet zo vreemd dat langzaamaan de i-modellen van Hyundai steeds vaker in het straatbeeld zijn aan te treffen, want ook op andere vlakken scoren de modellen goed. Zoals deze i30CW, die ons met name wist te verrassen met zijn ruime interieur, fijne motor en comfortabele doch ook dynamische onderstelafstemming. Maar dat is niet alles. De clichÃ©matige plastieken interieurs met grijsstoffen bekleding behoren echt tot het verleden. Mooie materialen en prettig zittende halflederen stoelen maken de positieve ervaring met de Hyundai af. Er zijn weliswaar wat details voor verbetering vatbaar, zoals de krasgevoelige schermpjes of het niet standaard aan boord zijnde ESP. Dat doet echter niets af aan het totaalplaatje

dat bij deze i30CW gewoon klopt.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

+ Zeer ruim interieur
+ Uitgebreide standaarduitrusting
+ Laag verbruik

Min

- Krasgevoelige schermpjes
- Brommende motor bij lage toerentallen