Jarno van Maanen
18 oktober 2009

Blauwe luchten

Onder de naam â€˜Blueâ€™, dat verwijst naar schone oceanen en wolkeloze luchten, lanceert Hyundai een reeks milieuvriendelijke modellen. Het concept wordt eerst toegepast op de i30 met 1.4 benzinemotor, later dit jaar volgt de 1.6 en er zal ook een ultrazuinige versie van de 1.6 diesel verschijnen. Dankzij een reeks aanpassingen wordt het verbruik dusdanig verlaagd, dat de Blue-modellen een groen A-label meekrijgen en qua bijtelling binnen de 20%-categorie vallen. Voor een lager verbruik moeten vaak concessies worden gedaan. De zuinigheid gaat dan gepaard met een hogere aanschafprijs of minder goede rijkwaliteiten. Geldt dat ook voor deze Hyundai, of heeft de i30 Blue wel de lusten maar niet de lasten?

Aansprekende vormgeving

In de vorige eeuw stonden de Koreanen niet bekend om hun eigentijdse ontwerpen. Grijze muizen als de Excel en de Lantra waren geen visuele hoogstandjes. Het afgelopen decennium brachten onder andere de Santa Fe en Tucson daar verandering in. Met de komst van de i-lijn kwam de omslag in een stroomversnelling: de i10, i20 en i30 doen qua design niet onder voor hun Europese tegenstrevers. Dat de vormgeving ons meer aanspreekt, is niet geheel toevallig, de i-modellen zijn namelijk ontworpen in het European Design Center in RÃ¼sselsheim, Duitsland. De i30 is nog wel de meest Europese Hyundai, die wordt namelijk ook gefabriceerd op ons continent, in het Tsjechische NoÅ¡ovice om precies te zijn.

De i30 is gebaseerd op de Arnejs-concept uit 2006 en staat nu ruim twee jaar bij de dealer. Vorig jaar volgde de CW, kort voor â€œCrossWagonâ€•, en volgend jaar komt er

een MPV op basis van de i30, die het opneemt tegen de Opel Zafira en Renault Grand ScÃ©nic. Wij zijn onderweg met de CW. Die is bijna een kwart meter langer dan het hatchbackmodel, maar oogt toch redelijk compact, wat vooral te danken is aan de vlotte vormgeving. De voorkant moet het vooral hebben van de bijzonder gevormde koplampen. Aan de zijkant zien we beschaafd uitgeklopte wielkasten, een stevige schouderlijn over de hele lengte van de auto en een licht oplopende vouw boven de dorpel. Al met al een geslaagd, maar behoudend design.

Bijzonder ruimteaanbod

Binnenin zien we meteen dat Hyundai niet alleen op het gebied van exterieurdesign een grote slag heeft gemaakt. Ook het interieur is geen inspiratieloze bedoeling meer. Bovendien zijn de gebruikte materialen van een goede kwaliteit en staat de afwerking op een hoog niveau. De bovenkant van het dashboard is bekleed met zacht kunststof,

al is dat net wat minder zacht dan bij de concurrentie. We moeten echter niet vergeten dat de i30 CW met een vanafprijs van iets meer dan 16 mille maar liefst vierduizend euro voordeliger is dan autoâ€™s als de Peugeot 308 SW, Ford Focus Wagon en Volkswagen Golf Variant. Dat verschil loopt zelfs nog op wanneer je de uitrustingen naast elkaar legt.

Want de uitrusting van de i30 mag er zijn. Een audiosysteem met iPod/USB-aansluiting, zes airbags en elektrisch bedienbare ramen; het is allemaal standaard op alle uitvoeringen. Voor twee mille extra heb je een DynamicVersion, inclusief climate control, mistlampen en een boordcomputer. Echt luxe zijn de StyleVersion en i-Catcher, met (half)lederen bekleding, parkeersensoren en stoelverwarming. Qua ruimteaanbod is de CW anders dan anderen. De ruimte op de achterbank is namelijk buitengewoon riant voor een auto van deze klasse, maar de bagageruimte blijft dan weer een beetje achter bij die van zijn concurrenten. In de praktijk is dat echter geen probleem. Immers: hoe vaak vul je de bagageruimte tot de nok toe?

Intelligent Stop & Go

Vooralsnog is de i30 Blue alleen in combinatie met de 1.4 CVVT-motor leverbaar en dat is dan ook de motor waarmee wij rijden. Met 109pk is hij voor een basismotor opvallend pittig; het standaardsprintje is binnen 12 seconden geklaard en de top bedraagt een nette 187km/h. Het vermogen komt pas bij hoge toerentallen vrij en daardoor zul je intuÃ¯tief ver doortrekken in de versnellingen. De Blue is echter een zuinigheidsmodel en het is dus de bedoeling om juist vroeg op te schakelen. Standaard is deze uitvoering uitgerust met ISG; intelligent stop & go. Dit systeem schakelt de motor uit wanneer de auto stilstaat, om hem vervolgens meteen weer te starten als de koppeling wordt ingedrukt.

Dankzij ISG komt de i30 Blue ruim een kilometer verder met elke liter benzine en krijgt hij een A- in plaats van een B-label. Het verbruik had echter nog lager kunnen zijn. Zo is

de vijfde versnelling heel kort. Hierdoor maakt de motor bij 120km/h bijna 4.000 toeren en dat is niet gunstig voor het verbruik. Verder ontbreken typische zuinigheidsgadgets als een schakelindicator en cruise control. Desalniettemin is het verbruik keurig, we kwamen met een zuinige rijstijl zelf iets onder het opgegeven verbruik van 5,8 liter per 100km. Om de Blue-modellen meer bekendheid te geven organiseert Hyundai een zuinigheidswedstrijd, waarbij sommige deelnemers een opmerkelijk laag verbruik behaalden.

Door zijn lange wielbasis, prettige stoelen en soepele onderstel rijdt de i30 CW heerlijk comfortabel. Windruis en bandengeluiden blijven altijd op de achtergrond, alleen bij hogere snelheden gooit de hoogtoerige motor roet in het eten. De wegligging is vooral veilig en neem je een bocht toch iets te snel, dan is hij ook eenvoudig te corrigeren. Dat is mede te danken aan de stuurinrichting, die precies erg is, maar jammergenoeg weinig weerstand biedt. Het koppelingspedaal had ook wat meer tegendruk mogen bieden, het aangrijpingspunt is namelijk lastig aan te voelen. Met de veiligheid zit het wel snor; de i30 kreeg 5 NCAP-sterren en heeft standaard zes airbags. ESP is alleen standaard bij de duurste uitvoering.

Geen concessies

Met de Blue-modellen kan de Hyundai i30 meedoen aan de jacht naar groene autokopers, die niet genoegen nemen met minder dan een A-label. Met dank aan het start/stop-systeem bedraagt het verbruik slechts 5,8 liter per 100km (5,7 voor de hatchback) en dat is heel netjes. Als er meer aanpassingen waren gedaan, zoals een langere vijfde versnelling, dan had het verbruik echter nog lager kunnen zijn. De i30 CW is verder een heel aardige auto. Hij rijdt erg comfortabel, de ruimte op de achterbank is indrukwekkend en met een vanafprijs van â‚¬16.245 is hij ook nog eens opvallend scherp geprijsd. De conclusie mag duidelijk zijn: voor een zuinigere auto hoeven helemaal geen concessies te worden gedaan.

Plus

+ Uitstekende prijs/kwaliteit-verhouding
+ Indrukwekkende beenruimte achterin
+ Zuinig en daardoor fiscaalvriendelijk

Min

- Beperkt aantal zuinigheidsmaatregelen
- Bagageruimte had groter mogen zijn
- Weinig weerstand in koppeling en stuur