Pawel Piotrowski
9 november 2012

Tweede ronde

Wedden dat in jouw straat een paar stationwagons staan? Samen met de hatchback is de stationwagon in ons land ongekend populair. Een beetje slimme fabrikant heeft beide carrosserievarianten in zijn portefeuille. In Korea kwamen ze daar wat laat achter, pas in 2008 kwam Hyundai met de i30 CW ons land bestormen. En met succes; meer dan de helft van de kopers koos bij de vorige generatie i30 voor de lastezel. Aan oplage twee de taak om dit voort te zetten.

Ruim, ruimer, ruimst

Voor Hyundai heeft de i-modellenlijn in Europa de weg naar erkenning en aanzien vrijgemaakt. Dat smaakt naar meer. Geen wonder dus dat de tweede generatie van de i30 in elk opzicht weer een beetje beter is. Dat geldt ook voor de stationwagon, die vanaf nu niet langer als CrossWagon, maar lekker simpel als Wagon door het leven gaat. De Wagon is 18,5 centimeter langer dan de hatchback en dat zie je terug in de bagageruimte. Met 528 liter is deze niet alleen fors groter dan bij de vijfdeurs (378 liter), maar ook een stuk ruimer ten opzichte van de voorganger. En de i30 CW was met 415 liter al geen kleintje. Voor je gevoel kun je achterin de Wagon een week lang comfortabel kamperen. Zeker wanneer je de rugleuning omklapt ontstaat er met 1.642 liter een laadruimte waar een compacte bestelauto jaloers op zou kunnen worden.

Het herinrichten van de bagageruimte gaat trouwens tamelijk ouderwets. Je moet

eerst de zittingen naar voren klappen, pas dan kunnen de rugleuningen worden omgeklapt met een vlakke laadvloer als resultaat. Dat kan eenvoudiger en met minder handelingen. Tijdens het beladen valt de hoger uitgevallen tildrempel op. Bij de voorganger kon je nog alles makkelijk naar binnen schuiven, nu heb je te maken met een kleine opstaande rand. Daar staat tegenover dat de laadvloer tegenwoordig uit meerdere afsluitbare bakken bestaat waarin je kleine voorwerpen kunt opbergen. Superhandig! Mooi is ook het exterieurontwerp van de Wagon. De verschillen met de hatchback zijn minimaal, enkel de aluminiumkleurige dakrails en het fraaie panoramadak (1.995 euro) geven een hint weg. Met het aankruisen van het glazen dak valt wel het standaard aanwezige start-stopsysteem weg. Voor de bijtelling maakt dat niets uit, alle exemplaren op 15 inch wielen vallen in de 20% bijtellingscategorie. Alleen als je 16 inch wielen aankruist (standaard op de i-Catcher) mag je door een iets hogere uitstoot het volle pond bijtellen.

Toetsen aan de benchmark

Ook in het passagierscompartiment is het ruimteaanbod iets toegenomen. Echt nodig was dit niet, in de vorige generatie zat je immers al royaal. Zowel voor- als achterin zit je op de grote stoelen comfortabel en is de been- en hoofdruimte dik in orde. Het optionele panoramadak snoept aan de randen wel enkele centimeters hoofdruimte op, maar dat merk je alleen tijdens het instappen. Bijzonder is dat het grote glazen dak daadwerkelijk open kan; het voorste deel kan gekanteld worden en schuift desgewenst over het achterste deel heen. In geopende toestand wordt het windgeruis vanaf 80km/h onprettig. In een gezinsauto als deze zijn praktische en grote opbergvakken een pre. De deurvakken zijn lekker groot en losse spullen die je onder handbereik wil houden kun je in de ruime bakken onderin de middenconsole kwijt. Daarnaast heb je nog een diep vak onder de middenarmsteun waar je twee grote flessen frisdrank rechtopstaand in kunt vervoeren.

In de voorganger konden de materialen en afwerking nog niet aan de benchmark in dit segment tippen. Door toepassing van frisse en moderne materialen is de algemene kwaliteitsindruk van de nieuwe i30 vergelijkbaar met die van een Volkswagen Golf VI Variant. De informatieschermen in de middenconsole en het instrumentarium zijn zelfs van een zichtbaar betere kwaliteit. Beide zijn volledig in kleur en hebben een voorbeeldige resolutie. De ergonomie van het dashboard is goed, het touchscreen navigatiesysteem en aircopaneel zijn mooi in het zicht geplaatst en goed bereikbaar. Voorbeeldig is ook de standaarduitrusting. De i-Catcher laat niets te wensen over, maar vanaf het i-Motion uitrustingsniveau heb je de meest belangrijke zaken al aan boord. Aanbevelenswaardig is de Business Edition. Voor 25.795 euro krijg je - op xenonverlichting en lederen bekleding na - in principe dezelfde uitrusting als die van de i-Catcher.

Met zesbak en Flex Steer

Net als de vijfdeurs hatchback kun je de Wagon met de 1.6 GDI benzine en 1.6 CRDi diesel bestellen. De diesel kennen wij nog van de voorganger, waar hij 115pk en 255Nm op wist te hoesten. In de nieuwe generatie zijn dit er 128pk en 260Nm. Belangrijker is echter de soepelere loop, verbeterde koppelkromme en verminderde uitstoot. Met 15 inch wielen valt de i30 Wagon 1.6 CRDi nu in de 20% bijtellingscategorie. De vorige versie van de opvallend stille diesel had de neiging om bij lage toerentallen onaangenaam te gaan brommen. Dat is grotendeels verholpen en door de beter verlopende koppelkromme is het explosieve karakter afgezwakt. Vanaf 1.600tpm trekt de kleine diesel nu lineair door tot boven de 3.000tpm. Een andere verbetering is de introductie van de manuele zesbak, die bij 120km/h in het zesde verzet zo'n 100 toeren minder draait dan de vijfbak van de voorganger. Bij 100km/h draait de motor net geen 2.000tpm, bij 120km/h zijn dat er 2.400tpm. Bij beide snelheden bevind zich de motor

in het optimale toerenbereik. Daarnaast schakelt de nieuwe bak boterzacht en trefzeker. Ondanks het ontbreken van de start-stopfunctionaliteit noteerden we zonder moeite een keurig testverbruik van 1 op 20.

Op het gebied van rijeigenschappen toont Hyundai lef. In plaats van met de stroom mee te gaan en voor een strakke ophanging en dito besturing te kiezen hebben de mannen en vrouwen van Hyundai voor een conservatieve benaderingswijze gekozen. Zowel onderstel als besturing zijn hoofdzakelijk op comfort gericht en dat pakt voor de i30 Wagon goed uit. Bovendien vergroot deze afstemming de afstand tot de sportiever getinte twee-eiige tweeling Kia cee'd Sportswagon. De Hyundai is soepel geveerd en niet te straf gedempt en dat staat garant voor een ontspannen reis. Op de snelweg komt de ietwat afstandelijke besturing volledig tot zijn recht. De weerstand van de stuurbekrachtiging kan vanaf het i-Motion uitrustingsniveau met Flex Steer in drie standen (normaal, comfort en sport) worden ingesteld. Op snelwegtempo is de laatste stand met de hoogste weerstand het prettigst. Rechtuitstabiliteit en koersvastheid zijn dan optimaal.

Keerzijde van deze comfortabele afstemming is de neiging tot overhellen en duiken bij stevige manoeuvres, al blijft het allemaal binnen aanvaardbare tolerantiegrenzen. In snel bochtenwerk blijkt de besturing nog behoorlijk direct te zijn. In combinatie met de hoge weerstand in de Sport-modus bouwt deze eigenschap een aardige vertrouwensband tussen auto en bestuurder op. Het geheel voelt wel kunstmatig aan en er wordt slechts weinig informatie van het wegdek naar de bestuurder doorgegeven. Echt storend is dat niet. Een familieauto als deze is nou eenmaal niet ontwikkeld met het doel het ronderecord van Zandvoort te verbreken. Wat wel verbeterd mag worden is de geluidsisolatie van banden- en windgeruis. Beide geluidsbronnen zijn op snelwegtempo iets te nadrukkelijk aanwezig in het interieur.

Koreaanse vuistslag

De tweede generatie van de Hyundai i30 Wagon heeft alles in zich om een vernietigende vuistslag richting belangrijke concurrenten uit te delen. Gevestigde merken zullen in de strijd om kopers alle zeilen moeten bijzetten om niet knock-out te gaan. De outsider is dankzij het kwaliteitsoffensief uitgegroeid tot een serieus alternatief. Door het ruime interieuraanbod, goede standaarduitrusting, prettige wegligging, fijne dieselmotor en sympathieke prijskaartje kun je in feite als rationele autokoper niet meer om de Hyundai i30 heen. Helemaal vrij van missers is de i30 echter niet. Zo is het motorenaanbod nog redelijk beperkt en profiteren de meest luxe versies niet mee van het gunstige bijtellingspercentage. De kans dat je de nieuwe Hyundai i30 Wagon vaker in het straatbeeld zult tegenkomen is echter wel toegenomen.

Plus

+ Goede standaarduitrusting
+ Ruim en hoogwaardig interieur
+ Prettige rijeigenschappen en fijne motor

Min

- Wind- en bandengeruis
- Met 16 inch wielen geen 20% bijtelling
- Start-stop functionaliteit ontbreekt icm panoramadak