Arnold van Schepen
30 maart 2013

K3

De driedeurs variant van de i30 completeert het gamma van Hyundai's compacte middenklasser. We hebben goede ervaringen met de Wagon en de vijfdeurs versies van de i30, en de vraag rijst dan ook of de nieuwe driedeurs wezenlijk verschilt van zijn directe bloedverwanten. Uiterlijk springt de driedeurs er duidelijk uit, maar rijdt hij ook echt anders? Hoog tijd voor een uitgebreide testrit om te ontdekken waar de verschillen precies zitten...

Meten is weten

Als we het meetlint langs de driedeurs i30 houden, blijkt dat hij even lang, breed en hoog is als de vijfdeurs. Doordat de raamlijn heel anders is dan die van de vijfdeurs, lijkt de versie met twee deuren minder meer gedrongen, maar hij is net zo lang: 4,30 meter. Qua gewicht maakt het ook weinig uit, de driedeurs is met zijn 1.167 kilo slechts 1 kilo lichter. Dat komt overeen met het gemiddelde in deze klasse: een vergelijkbare Golf en Mazda 3 wegen 1.170 kg.

De uiterlijke verschillen met de vijfdeurs i30 zijn, afgezien van zijn profiel, subtiel maar herkenbaar. Aan de voorzijde springt de volledig matzwarte grille het meest in het oog, maar ook de mistlampen en dagrijverlichting zijn anders van vorm. Een leuk detail is de splitter in carrosseriekleur in de voorbumper, het geeft het aanzien van deze i30 een sportieve toon. De achterzijde is subtieler aangepakt, maar herbergt een leuke verrassing. In eerste instantie lijkt dat Hyundai alleen de mistlampen een slag gedraaid heeft, maar zodra je de verlichting inschakelt, zie je dat Hyundai mooi werk heeft gemaakt van de achterlichten. Deze zijn voorzien van een prachtige led-strip waardoor

je de auto in het duister makkelijk voor een IngolstÃ¤dter zou kunnen aanzien.

Verschil moet er zijn

De driedeurs is leverbaar in drie uitrustingsniveaus, maar de eerste (de i-Drive) kunnen we meteen vergeten, want een auto zonder airco wordt in dit segment feitelijk niet verkocht. De standaarduitrusting van de i-Drive is verder keurig: hoofd-, zij- en gordijnairbags, elektrisch bedienbare en verwarmde spiegels, stuurwielbediening voor de audio, ABS, ESP en VDC en een wegrijhulp voor op het hellend vlak. De i-Drive cool doet zijn naam eer aan: die heeft een airco. Onze testauto is een i-Magine, en dat is de top-uitvoering. De belangrijkste highlights van dit uirustingsniveau zijn de cruise control, dual zone temperatuurregeling, navigatie met achteruitrijcamera en 16 inch lichtmetaal. Onze testauto was tevens voorzien van de optionele lederen bekleding. Hij zit prima in zijn uitrusting, maar in de pikorde binnen het i30-gamma staat de driedeurs

toch wat lager ingedeeld. Een smart key met startknop, TFT-infodisplay in het instrumentarium, xenon en stoelverwarming zijn niet leverbaar op de driedeurs. Allemaal dingen die de sportief / luxe ondertoon iets meer zouden onderschrijven.

Lusten en lasten

De portieren zijn 17 centimeter langer dan gewoonlijk en dat is wel even uitkijken als je niet dagelijks met een driedeurs onderweg bent. In- en uitstappen gaat prima, zolang de i30 niet op een al te krappe parkeerplaats gestald is. De instap naar achter is ruim, ook als de voorstoel relatief ver naar voren staat klapt de rugleuning ver voorover, zonder met de hoofdsteun klem te raken ter hoogte van de zonneklep. Wat wel erg lastig is, is dat de instelling van de zitting geen mechanisch 'geheugen' heeft. Elke keer nadat de stoel verschoven is ten behoeve van de instap, moet je de zitting weer instellen op de lengte van je benen. Gezien het oog voor detail waarmee de i30 gebouwd is, is dit een opmerkelijke misser. De zit op de achterbank is prima, de hoofdruimte is vanaf een lichaamslengte van 1,80 aan de krappe kant. Maar de lengte van de rugleuning en zitting, en de helling van het zitvlak zijn dik in orde. Het zitcomfort

op de achterbank is van dien aard dat twee volwassenen het goed honderden kilometers kunnen uithouden.

Voor jongere passagiers geldt dat uiteraard ook, alleen wordt hun uitzicht stevig ingeperkt door de sterk oplopende raamlijn. Zelfs op een zitverhoger kunnen vijfjarigen nauwelijks naar buiten kijken, kinderen die gevoelig zijn voor wagenziekte zullen niet helemaal happy zijn achterin deze i30. Maar iedere Hyundai-dealer die weet dat u kinderen (of een kinderwens) hebt, zal u ongetwijfeld de variant met vijf deuren aanprijzen. En gelijk heeft 'ie, de combinatie drie deuren en kinderzitjes is funest voor menig ruggegraat.

De dode hoek die je als bestuurder hebt door de dikke C-stijl wordt prima ondervangen door de buitenspiegels, en in ons geval ook de achteruitrijcamera, maar op rotondes met een fietsstrook zie je een fietser eenvoudig over het hoofd, vooral bij het verlaten van de rotonde. Wel iets om rekening mee te houden als u met zekere regelmaat in dergelijke verkeerssituaties verkeert.

Hoofdletter K

Om overtuigd te raken van de kwaliteit van de i30 hoef je alleen maar in te stappen en de deur dicht te trekken. Het geluid van de dichtslaande deur, de aanblik van het interieur, de touch and feel... De materialen en bouwwijze kunnen met dezelfde hoofdletter worden geschreven als het land van herkomst: kwaliteit met een hoofdletter K. Die indruk wordt versterkt zodra je gaat rijden, de auto is opvallend stil en voelt oersolide aan, waarbij vooral de onderstelafstemming indruk maakt. De i30 is stevig gedempt, maar blijft comfortabel. Overhellen in bochten doet 'ie nauwelijks en na een heftige stuurbeweging of onverwacht (rijdend) obstakel halverwege een bocht heeft het onderstel razendsnel de balans hervonden waardoor het weggedrag als bovengemiddeld goed te betitelen is.

De 'Flex steer' stuurbekrachtiging heeft drie standen, maar echt groot zijn de verschillen tussen de instellingen niet. We hebben de stuurbekrachtiging de ganse tijd in 'Sport' laten staan, dat is verreweg de prettigste stand. En zelfs dan zou de bekrachtiging wel iets minder sterk mogen zijn, iets meer weerstand geeft je net wat

meer gevoel in het stuur. De stand 'Comfort' is prettig in de stad wanneer je het ene na het andere straatje instuurt.

De motorenkeuze is vooralsnog beperkt, Hyundai biedt een benzine- en een dieselmotor, beide met 1.600 cc inhoud. Wij reden met de 1.6 GDI benzinemotor, met 135 pk en 164 Nm koppel. Geen gedownsize dus, maar wel een prettige, soepele motor die vanaf 3.500 toeren flink aan de slag gaat zonder luidruchtig te worden. Houd je de motor boven dat toerental, dan is de i30 een vlotte auto, zeker dankzij de prettig schakelende en goed gespatiÃ«erde zesbak. De schakelindicator in deze auto is er eentje van de betere soort: hij adviseert pas om op te schakelen als je te lang in een lage versnelling blijft hangen. Het start-stopsysteem is voor verbetering vatbaar, het systeem reageerde een paar keer erg traag na het intrappen van de koppeling waardoor we de auto met sleutel moesten starten. Want drie seconden wachten voordat het start-stopsysteem weer in actie komt is best lang als het licht op groen springt.

Brave borst

Koop je een i30, dan koop je een dijk van een auto, zo simpel is het. Het gehele pakket maakt duidelijk waarom Europese autofabrikanten de Zuid-Koreanen met argusogen bekijken. De bouwkwaliteit en afwerking zijn top, hij is prima uitgerust en hij ziet er goed uit. De kneep zit 'm in het feit dat deze Hyundai in alles Duits degelijk aanvoelt, dus ook in het weggedrag. Op zichzelf is dat een compliment, maar het had Hyundai gesierd als de i30 net even iets sportiever afgestemd zou zijn. Dat zou in de eerste plaats prima bij zijn uiterlijk passen, maar het zou ook een duidelijk statement zijn om de verschillen met de Duitse concurrentie te benadrukken. Deze Koreaanse driedeurs is net K3: ziet er leuk uit, stoot niemand voor de borst, maar is een tikkeltje te braaf. Een snufje meer rijplezier zou de i30 driedeurs goed doen.

Plus

+ Bouwkwaliteit / materiaalgebruik
+ Wegligging
+ Prima stoelen / achterbank

Min

- Geen 'geheugen' voorstoelen
- Start-stopsysteem af en toe traag
- Dode hoek A- en C-stijl