



Bjorn Blokzijl
15 mei 2012

Prijspakker wordt winstpakker

"Vroeger was alles beter...", waarschijnlijk de meest uitgesproken zin door iemand van een oudere generatie dan de jouwe. Was vroeger dan ook echt alles beter, of was het vooral makkelijker? Het was dertig jaar geleden in ieder geval een stuk eenvoudiger om een compacte middenklasser uit te zoeken. Een ruime keuze was er niet, veel meer dan een Ford Escort, een Volkswagen Golf en een Opel Kadett was niet verkrijgbaar, laat staan dat er auto's te koop waren uit Korea. Met Toyota en Mazda als Aziatische merken hield het wel op, al waren deze niet in de top van de verkoopcijfers terug te vinden. Nu is alles anders. In ieder geval beter qua keuzemogelijkheid in het op *de* na best verkopende segment in Nederland, ook wat betreft vertegenwoordigde landen waar de auto's vandaan komen. Waar vijftien jaar geleden een merk als Hyundai onmogelijk als concurrent van de gevestigde orde gezien kon worden, is dat nu wel anders. Met de onlangs geïntroduceerde i40 laten de Koreanen zien dat voor

Hyundai i30 1.6 GDI i-Catcher

een geringere investering, een bijna gelijke auto aangeboden kan worden in de hogere middenklasse. Met de komst van de splinternieuwe i30 moet ook het C-segment worden veroverd. Lukt dat met dit model wel en biedt deze meer dan alleen het grootste unique selling point van zijn voorganger: de lage prijs? Een uitgebreide test met de i30 1.6 GDI zal uitsluitend geven op deze vraag.



Onderscheidend eigen gezicht

Dat de nieuwe i30 samen met de eveneens nieuwe Kia cee'd is ontwikkeld, is aan niets zichtbaar in het exterieurdesign van beide auto's. Waar de Kia een sportief gelijnde hatchback is, is de Hyundai een zakelijk doch prettig vormgegeven auto. Met zijn grote zeshoekig grille is ook deze middenklasser direct herkenbaar als een Hyundai van de allernieuwste generatie. Ook de i40 heeft deze typische kenmerken aan de voorzijde, waarbij de i30 nog wat breder en lager oogt en zo stoerder over komt. Dit stoere

Hyundai i30 1.6 GDI i-Catcher

aangezicht wordt versterkt door de naar boven krullende ledstrips in de onderzijden van de voorbumper. Aan de zijkant is de auto nog het minst karakteristiek ontworpen. Vanaf de voorzijde vallen de bolle wielkasten en de dik aangezette lijn over de flanken op, maar de taps toelopende raamlijn en de ronde raamlijn zijn minder uitgesproken dan die van bijvoorbeeld de eerder genoemde cee'd. Geheel achterop prijken twee grote lichtunits, die met hun gestroomlijnde vorm - gedrapeerd over de wielkasten - bijna Italiaans aandoen. Hoewel de testauto was voorzien van fraaie 16 inch lichtmetalen velgen, zullen wielen van 17 of twee maten groter de auto een wat uitgebalanceerd uiterlijk geven. Vooral aan de achterzijde doen de wielen wat iel aan.



Kwaliteit en uitstraling

Ook van binnen is de verwantschap met zijn tweelingzus niet te zien. Net als bij de i40 is de opzet van het dashboard logisch en is het interieur zowel voor- als achterin

Hyundai i30 1.6 GDI i-Catcher

ontzettend ruim, zeker voor de klasse waarin hij opereert. Zit je achter het stuur, dan kijk je uit op de klokkenwinkel met twee bijzonder vormgegeven 'buizen' waarin zich de instrumenten bevinden. Het in hoogte en diepte te verstellen stuurwiel heeft een fijne dikte en is voorzien van bedieningsknoppen voor het audiosysteem, de cruise control en het 'FlexSteer'-systeem - waarover later meer. Vanuit de met leer beklede stoelen kijk je uit over een strak vormgegeven dashboard die qua opzet en design wat doet denken aan dat van Opels en Chevrolets, al is de kwaliteit van de gekozen materialen in deze Hyundai zelfs nog wat beter dan in de genoemde merken. Alle knoppen laten zich prettig bedienen en ook de ergonomie is dik in orde. Het enige nadeel in het interieur is dat de bedieningsknop voor het volume nogal ver van zowel de bestuurder als de rijder is gepositioneerd. Niet alleen de middenconsole is voorzien van fraaie materialen, het gehele dashboard is opgetrokken uit kunststoffen die er niet alleen mooi uitzien, maar ook goed aanvoelen. Het is nog net niet op het niveau van de Golf en de A3, maar het komt angstvallig in de buurt. Omdat we reden met de meest luxueuze variant van Hyundai's compacte middenklasser, ontbreekt het je aan niets. Onder andere climate control, lederen bekleding, stoelverwarming, navigatie met een touchscreen en zelfs een achteruitrijcamera ontbreken niet in deze i-Catcher.



Comfortabel op hoog niveau

Tijdens de introductietest van de nieuwe cee'd viel ons op dat de wegligging op de soms pokdalige wegen in Spanje al erg goed was. Op het gladde asfalt en de strak aangelegde klinkerwegen in Nederland vallen deze rijkwaliteiten nog meer op. Waar we voor het interieur de naam van de Golf al lieten vallen als vergelijkingsmateriaal, zouden we dat nu weer kunnen herhalen. Sportief rijdt de auto niet, maar vertrouwenwekkend zeker wel. Met precisie kun je elke bocht nemen en het onderstel geeft daarbij tot op hoge bochtensnelheden geen krimp. Het gevoel in het stuurwiel is ruim voldoende, al moet hiervoor wel de 'sportstand' van het 'FlexSteer'-systeem gekozen worden. Deze stand geeft net wat meer weerstand in het stuurwiel dan de andere twee mogelijkheden in dit systeem, zonder oncomfortabel te worden. Comfort is $\frac{1}{4}$ berhaupt de algemene indruk van het weggedrag van de i30, met een mooie mix tussen een strak weggedrag en een fijne demping van oneffenheden in het wegdek.

Hyundai i30 1.6 GDI i-Catcher

Daarbij zijn de remmen ruim bemeten voor deze auto, waardoor ook het tot stilstand komen niet voor problemen zorgt. Eén van de verschillen met zijn concurrenten is dat de Hyundai (nog) niet wordt geleverd met een benzinemotor met een turbo. Een 1.600cc viercilinder blok met 135pk is de enige keuze, mocht je in een benzinegestookte i30 willen gaan rijden. Deze 135 paardenkrachten komen - doordat het een atmosferische motor betreft - vooral vrij bij hogere toerentallen. Schakelen met de ietwat hakerige versnellingsbak is dus het devies om de snelheid erin te houden. Toch is de auto zeker niet ondergemotoriseerd, maar zorgen de hoge toeren wel voor een testverbruik van 6,9 liter op 100km, een waarde die bijna twee liter boven de fabrieksopgave ligt.



Op naar de top

Was vroeger echt alles beter en kun je alle Aziatische modellen in het compacte

Hyundai i30 1.6 GDI i-Catcher

middenklasse segment beter links laten liggen? Voor de nieuwe Hyundai i30 geldt op deze vraag een volmondig 'nee'. Waar zijn voorganger het vooral van zijn lage prijs moest hebben, heeft deze nieuwe telg in de Hyundai-familie genoeg kwaliteiten in huis om zijn Duitse tegenstrevers het hoofd te bieden, zonder dat naar zijn prijs gekeken hoeft te worden. Zowel op het gebied van rijeigenschappen, interieurruimte, kwaliteit als uitrusting zit de i30 op hetzelfde of zelfs op een hoger niveau als de gevestigde orde. Zijn veel lagere prijs heeft deze Aziaat nog steeds, waardoor je zijn kleine foutjes snel vergeet. Vroeger was de keuze voor een Duitse auto logisch, nu is er met de nieuwe i30 een nieuwe ster aan het firmament in het zwaarbevochten C-segment. Een overwinning voor de laatste zal ons door zijn vele kwaliteiten niet vreemd in de oren klinken.

Plus

- + Ruim interieur
- + Veel waar voor je geld
- + Stilte in het interieur

Min

- Wat kleine velgen
- Niet zo zuinig als beloofd