Martijn Verhoef
12 juni 2017

Europese inhaalslag

Waar het Hyundai - mede door de opkomst van compacte SUV's - een aantal jaren geleden voor de wind ging in Nederland, heeft het merk nu moeite om niet in de marge van verschillende segmenten te belanden. Wanneer je een korte analyse maakt, kun je niet anders dan bekennen dat het de laatste tijd niet echt meezit voor de Koreanen. Zowel in het kleine, als in het grotere segment kan het merk niet rekenen op grote kaskrakers. Zustermerk Kia doet het wat dat betreft een stuk beter. Met een gedurfd en strak design weten zij de Nederlandse consument meer te overtuigen. Hyundai gaat natuurlijk niet bij de pakken neer zitten en pakt flink uit om een inhaalslag te maken. In het zo belangrijke C-segment is het daarom tijd voor een Europese Koreaan, de gloednieuwe i30. Wij testten de auto om te zien of het tij met deze auto gekeerd lijkt.

Tikje anoniem

Waar het vorige model i30 niet helemaal voldeed aan de Europese smaak - qua uiterlijk - heeft de nieuwe i30 een heel strak design. Zeker de neus is agressief getekend en voorzien van het nieuwe familiegezicht. Met modellen als de Ioniq en Tucson heeft het Koreaanse merk al laten zien dat dit nieuwe design veel beter overeenkomt met de wens van de Europese consument. Wel moet gezegd worden dat het model en profil een beetje anoniem overkomt; hij doet sterk denken aan de Tipo hatchback. Maar zoals gezegd, zeker ten opzichte van zijn voorganger is het design een flinke stap vooruit. En ook tussen de andere auto's in het C-segment slaat de auto geen modderfiguur. Het design is wellicht niet enorm uitgesproken, de ervaring leert dat dÃ¡t in dit segment meer een voordeel dan een nadeel is. Verwacht geen sprankelende persoonlijkheid - zeker niet in het Platinum Silver van de testauto - maar dat de beetje dommige grijns van de oude i30 plaats heeft gemaakt voor een boosaardig lachje kunnen we alleen maar toejuichen.

Bijdetijds

Het interieur van de Hyundai i30 heeft een enorme opwaardering gehad. Het meest in het oog springt het multimediascherm, dat nu op het dashboard lijkt te zijn geplaatst. Dat zien we tegenwoordig bij wel meer modellen, maar in de i30 staat het ook nog eens erg netjes. Bovendien hebben we over de werking van het systeem geen klagen, want met zijn ultrasnelle bediening en vele mogelijkheden bewijst de multimedia van de Koreanen zich als Ã©Ã©n van de betere in het segment. Bij de vorige i30 hadden we nog aardig wat kritiek op de gebruikte materialen in het interieur. Met de introductie van de nieuwe i30 kunnen we heel wat van die kritiek inslikken. Het materiaalgebruik is van een hogere kwaliteit en bovendien doet de indeling bijna Duits aan, zo logisch zit alles in elkaar. De auto kan zich nog niet meten aan een Golf, maar auto's als een Renault MÃ©gane of Ford Focus doen het echt niet beter op het gebied van gebruikte materialen of ergonomie.

Een ander compliment is er voor de stoelen die voorin de i30 geplaatst zijn. Waar bij het vorige model de ondersteuning tegenviel, zijn nu exemplaren met een iets langere

zitting gebruikt. Daardoor zit je ook tijdens langere ritten prima in de Hyundai en tijdens het nemen van bochten op hogere snelheid (dat hoort namelijk bij het sportieve karakter waar we later op terugkomen) wordt je prima op je plek gehouden.
De hatchback is wat langgerekter dan zijn voorganger en dat komt de beenruimte achterin zeker ten goede. Je kunt als volwassene dan ook prima plaatsnemen achterin, want doordat de daklijn doorgetrokken is, heb je ook aan hoofdruimte geen tekort. De bagageruimte nam ook iets toe, maar is door de hoge tildrempel nog steeds niet heel toegankelijk.

Bijna Duits

Volgens Hyundai is de i30 klaargestoomd voor de verkoop door heel veel circuitkilometers te maken. Nu is dat niet heel opvallend, elke personenwagen wordt tot het uiterste getergd op een testbaan. Maar Hyundai liet er een speciaal ontwikkelingscentrum nabij de Groene Hel - de bijnaam van de NÃ¼rburgring - voor neerzetten. Door deze resultaten mee te nemen in de ontwikkeling van het onderstel en stuurinstellingen van de auto, wordt gepoogd een naar Europese maatstaven sportieve

auto neer te zetten.

Wij reden de auto met Ã©Ã©nliter driecilinder, waardoor we het circuit maar links hebben laten liggen. Voor de liefhebber is het wellicht leuk om te melden dat er een sportieve N-versie van de i30 zal verschijnen. En dat belooft heel veel goeds, want hoewel de 120 pk's van de testauto je niet het idee geven in een enorm snelle auto te rijden, geeft de wegligging je veel vertrouwen. Wel bekruipt je tijdens het rijden het gevoel dat de ontwikkelaars wel erg naar de Ford Focus hebben gekeken, want qua rijgedrag tonen beide auto's veel gelijkenissen. Nu is de Focus de best rijdende auto in zijn segment, dus dat is zeker geen minpunt. Alleen het stuurgedrag is af en toe te onrustig en te kunstmatig, waardoor je zeker rond de middenstand te maken hebt met enige vaagheid.

Bemoeizuchtig

Terwijl het vorige model enkel met 1.6 liter motoren te verkrijgen was, is er nu ook de beschikking over de 1.0 T-GDI. En dat is gewoonweg een hele fijne krachtbron. Onder

de 2.000 toeren heb je af en toe nog te maken met vibraties, maar daarboven doet de motor in alle rust zijn werk. Je hebt aan de 120 pk zeker voldoende om goed met het verkeer mee te komen, ook als alle zitplaatsen in de i30 bezet zijn. Wat ook meehelpt is dat de handbak soepel te bedienen is; Trefzeker en met korte slagen help je de bak van het ene naar het andere verzet. In alles doet de auto eerder Duits aan dan Koreaans. Het maakt de wagen een enorm fijne reisgenoot, die bovendien bescheiden omgaat met de brandstof die je hem geeft. De fabrieksopgave van ruim 1 op 21 halen we bij lange na niet, maar een testverbruik van meer dan 1 op 16 - zonder daar al teveel moeite voor te doen - is bewonderenswaardig.

Op het gebied van rijhulpsystemen is er echter nog enige verbetering mogelijk. Hoewel de testauto lang niet van alle leverbare hulpmiddelen is voorzien, is de wÃ©l aanwezige rijbaanhulp bijzonder irritant. Net als in de i40 is het systeem veel te bemoeizuchtig, wat tÃ© vaak en onnodig leidt tot een ruk aan je stuur. Omdat het stuurgevoel rond de middenstand toch al vrij vaag is, heeft dit als gevolg dat je constant de systemen aan het corrigeren bent. We hebben de hulp dan ook vrij snel uitgeschakeld.

Het overwegen waard

Het unique selling point van de Koreaanse merken was altijd 'veel voor weinig'. Bij Kia is dat al minder het geval, maar daar krijg je wel een spannend design voor terug. Bij Hyundai gingen de prijzen de laatste jaren ook behoorlijk omhoog, maar omdat het eigen karakter ontbrak, liet de consument dit merk eerder links liggen. De i30 heeft dat eigen karakter wel, maar je moet er echt naar op zoek. Op basis van het uiterlijk zou de auto namelijk al snel opgaan in de massa. Gelukkig krijg je in het geval van de i30 nog steeds veel waar voor je geld. Onze testauto is als First Edition voorzien van veel gemakken, zoals navigatie en digitale radio. Bovendien heb je de beschikking over full led koplampen met een grootlichtassistent en er wordt er een mooi setje lichtmetalen wielen onder de wagen geschroefd. Met een prijs van 26.170 euro (inclusief afleverkosten) heb je dan echt weinig te wensen over; oh ja, een regensensor die om een vage reden ontbreekt en ook niet bij te bestellen is.

Hyundai bewijst met de i30 dat het merk een Europese koers wil varen, zowel qua uiterlijk als de rijeigenschappen van de verschillende modellen. Bovendien hebben ze

de i30 behoorlijk praktisch weten te houden als het gaat om binnenruimte en dan moet de stationversie van de i30 nog komen. Hoewel de concurrentie moordend is in het C-segment zou je, wanneer je een complete middenklasser met bovengemiddeld fijne rijeigenschappen zoekt, zeker ook eens bij de Hyundai-dealer binnen moeten wandelen.

Plus

+ Zeer goede multimedia
+ Veel binnenruimte
+ Fijne rijeigenschappen

Min

- Exterieur wat anoniem
- Rijbaanhulp te bemoeizuchtig
- Stuurgevoel kunstmatig