Joep de Heer
16 januari 2020

Sportieve alleskunner

Ken jij de performance labels van de volgende automerken: Mercedes-Benz, BMW, Audi, Opel, Alfa Romeo, Honda, Peugeot? De gemiddelde autoliefhebber kan het zo uit zijn mouw schudden. AMG, M, RS, OPC, Q, Type R en GTi; en er zijn er nog veel meer! Wil je als automerk serieus meedoen in de markt van performance modellen? Dan is een sportief label een must. Die gedachte moeten ze ook hebben gehad bij Hyundai; en zo werd het label 'N' geboren. Refererend aan de NÃ¼rburgring waar de N-modellen uitgebreid worden getest.

De racesport was al niet vreemd voor Hyundai. Sinds 2013 rijdt Hyundai al mee in de FIA World Rally Championship (WRC) met de i20 WRC. Reden genoeg om de technologie ook beschikbaar te maken voor de doorsnee consument. Hyundai heeft er flink werk van gemaakt; in maar liefst vier weken tijd heeft het model tussen de 420 en 480 rondes gereden op het circuit in Duitsland, wat gelijk staat aan 180.000 kilometers zwaar praktijkgebruik. Of de auto zich ook goed houdt op het Hollandse asfalt zoeken we uit!

Babyblauw

Van het N-label - dat intussen alweer sinds 2017 op de markt is - zijn op dit moment twee varianten i30 verkrijgbaar. De hatchback mocht het spits afbijten en enige tijd later werd de fastback gelanceerd. Welke van de twee varianten je het meest aanspreekt, is natuurlijk persoonlijk. Dat de ontwerpers bij Hyundai hun stinkende best gedaan hebben om er een sportief model van te maken, mag duidelijk zijn. Zowel aan de voor- als aan de achterzijde zijn de onderkant van de bumpers voorzien van een rode bies. Aan de voorzijde prijkt een Cascade-grille in blinkend zwart.

De carrosserie is verlaagd en de zwarte dorpels maken het feest compleet. De achterzijde van de fastback wordt gekenmerkt door de zwarte spoiler die op de achterklep is gemonteerd. Dwalen je ogen af naar beneden dan prijken daar fier de dubbele sportuitlaten. Neem hem in de introductiekleur Performance Blue met felrode remklauwen en je kan nooit meer anoniem je straat inrijden. Een blikvanger is deze auto zeker, vooral als je de uitlaten flink laat ploffen. Als dit karakter bij je past dan laat de i30 Fastback N je droom uitkomen!

Alles instelbaar

Al bijgekomen van het strakke uiterlijk? Aan de binnenzijde zijn de sportieve kenmerken in iets mindere mate aanwezig. Het ontbreekt echter niet aan rode details; overal waar de Koreanen kans zagen, is die kleur toegepast. Rode stiksels op het dashboard, stoelen, pook en roodomrande ventilatieroosters en vloermatten. Al het ander materiaal is zwart of grijs en maakt op die manier het sportieve design compleet. Na het instappen vallen direct de twee grote knoppen op het stuur op. De linker 'drive mode' knop laat je snel tussen de verschillende drivemodi switchen; zelfs een ECO mode is beschikbaar. De knop aan de rechterkant laat een uitdagende wapperende finishvlag zien. De vermoedens worden direct bevestigd bij het indrukken van de knop, dit is de ultieme racemodus; de N-rijmodus! Deze is helemaal zelf samen te stellen. Jij bepaald dus de gasreactie, automatische tussengas, uitlaatgeluid, strafheid van het onderstel, stabiliteitscontrole en de mate van stuurbekrachtiging.

Qua ergonomie heb je in de Fastback N niets te klagen. De stoelen zijn gemakkelijk in een fijne positie te plaatsen, uiteraard zit je vrij laag. Er zijn leuke en interessante

gimmicks aanwezig. Zo maakt Hyundai het mogelijk om je rondetijden en prestaties op het circuit te meten en de acceleratietijden monitoren. Met de Performance Driving Data-functie volg je daarnaast het motorvermogen, koppel, turbodruk en de G-krachten. Interessante functies om eens doorheen te bladeren en te bekijken. Of het in de praktijk daadwerkelijk veel gebruikt wordt, vragen we ons af.

Feest!

Een glimlach valt niet te onderdrukken als je eenmaal de motor gestart hebt. Heerlijk om weer eens het geluid van een uitlaat te horen in het interieur, dat horen we tegenwoordig steeds minder. De auto is enkel leverbaar met zestraps handbak. Het fijne korte, sportieve pookje laat zich soepel en met een lichte 'klik' in iedere versnelling schuiven.

De acceleratie naar de honderd neemt 6,1 seconden in beslag. Dit wordt mogelijk gemaakt door de 2.0 liter T-GDI motor met vier cilinders die in het vooronder te vinden is. Met 275 pk (202kW) is deze motorisering identiek aan zijn broer in de hatchback.

Het is iedere keer een feest om het gaspedaal in te trappen en de voorwielen naar grip te voelen zoeken. Er zijn maar weinig auto's binnen deze prijs die je zo veel plezier geven als deze; wat is dit een fijne pretmachine! Het fijne elektronische sperdifferentieel voel je feilloos zijn werk doen op nat wegdek en geeft veel vertrouwen. Nadeel van het feest? De versnellingsbak zal wellicht niet de levensduur hebben die je voor ogen had met je sportieve rijstijl, evenals de banden en de inhoud van je benzinetank. Plezier heeft zijn prijs.

Veel geld, veel extra's

Voordat er geld uitgegeven kan worden aan brandstof en banden moet de auto worden aangeschaft. Hyundai houdt het zo overzichtelijk mogelijk door twee varianten aan te bieden; N1 High Performance of N2 High Performance. De eerste begint bij 52.095,- euro en de twee legt hier 2.500,- euro bovenop. Voor die meerprijs krijg je stoelverwarming en lederlook / alcantara stoelbekleding en nog een paar andere extra's. Veel geld voor een Hyundai. Maar op het moment dat je beseft dat de auto voor dit bedrag al helemaal bomvol opties en extra's zit, valt het bedrag volledig te

rechtvaardigen.

Denk aan 19-inch lichtmetalen wielen met Pirelli P-Zero banden of de achteruitrijcamera; werkelijk ieder optie is standaard aanwezig. Enkel als je Ã©Ã©n van de spannende kleuren als Pepper Gray, Performance Blue of Phantom Black op de auto wilt hebben, dien je nog de portemonnee te trekken. De Hyundai i30 N hatchback hanteert dezelfde constructie. Echter betaal je hier voor de eerste versie 51.095 euro en de tweede versie 53.595 euro. Allebei de versies ongeveer 1000 euro goedkoper dan de Fastback. Stel je met dezelfde opties een BMW, Mercedes-Benz of Audi samen dan ben je bijna het dubbele kwijt. De concurrentie van de N moet vooral worden gezocht onder de Renault Megane R.S., Peugeot 308 GTi en de Ford Focus ST. Vergelijken we de prijzen van deze auto's met onze testauto dan is Hyundai absoluut niet de goedkoopste op de markt. De tijd dat een Hyundai voor een habbekrats voor de deur staat is dus voorbij.

Droomauto

Met het label 'N' trekt Hyundai de sportiviteit binnen het concern naar een nieuw plan. Sportieve labels zijn populair onder autorijders en hier wordt door de Koreanen feilloos gehoor aan gegeven. De i30 N heeft de zware taak om de maat te zetten. De auto moet goed genoeg zijn om de kritische consument te bekoren.

Een entree kan maar Ã©Ã©n keer gemaakt worden en je wil niet dat het label direct wordt overgoten met negatieve reacties. Hyundai heeft zeer knap werk geleverd. We hadden nooit kunnen denken dat we zo veel plezier zouden hebben. Het is een fijne auto om dagelijks in te rijden en op praktisch gebied zeer bruikbaar. Maar ook een auto om met rokende banden weg te rijden bij het stoplicht en zware dreunen te horen uit de uitlaat. Een droomauto met vele gezichten.

Plus

+ Praktisch
+ Verrassend leuk
+ Knallen uit de uitlaat

Min

- Gimmicks niet nodig
- Flink aan de prijs