



Nuchter van aard

De Skoda Scala moet een plek in het C-segment veroveren met als belangrijkste speerpunt *value for money*. Laat dat nu net ook dé kracht van de Hyundai i30 zijn.

TEKST PETER HILHORST FOTOGRAFIE MARTIJN BRAVENBOER

DE SCALA IS EEN NIEUWE NAAM IN HET LEVERINGSPROGRAMMA VAN SKODA. Het is de opvolger van de in Nederland niet bijster succesvolle Rapid, een onsamenvattend model dat zich moeilijk in een hokje liet plaatsen. Dat laat de Scala wél: het is een volwaardige C-segmenter. Groter dan de Fabia en kleiner dan de Octavia, waardoor zijn fysiek hem automatisch in de middenklasse positioneert. Dat segment is een van de drukste op de markt: elke fabrikant wil er op zijn eigen manier een plekje in veroveren. De een met likkebaardende styling, de ander met een topklasse kwaliteitsbeleving en een merk als Skoda met 'waar voor je geld'. Veel auto voor een relatief voordelige prijs dus. Dat is ook exact hoe Hyundai zijn i30 in de markt zet. Een nuchtere hatchback die symbool staat voor de enorme stappen die de

Koreanen de afgelopen jaren hebben gezet. Bij welk merk levert je euro het meeste op?

Kosten, veiligheid & uitrusting

Bij modellen als de Hyundai i30 en de Skoda Scala zijn het niet de dikkere uitvoeringen die de kar moeten trekken, maar juist de basismotorisering met een realistisch uitrustingsniveau. Dat betekent de Scala 1.0 TSI Greentech Ambition met 115 pk en een handgeschakelde zeskakel voor een prijs van 24.790 euro. Met een handbediende airco, lichtmetalen wielen, een noodremsysteem, een rijstrookassistent, een audio-installatie en smartphone-integratie kom je niet heel veel tekort. Voor parkeerhulpjes, een navigatiesysteem en automatische airconditioning ben je nog zo'n 2000 euro extra kwijt. Wilt u hem zoals op deze pagina's met

18-inchwielen en de niet standaard aanwezige doorlopende achterraut (250 euro extra), dan stijgt de prijs naar ruim 27 mille. Hyundai heeft een vergelijkbaar uitgangspunt met de i30 1.0 T-GDI i-Motion met 120 pk en eveneens een handgeschakelde zeskakel. De Koreaan biedt minder uitrusting dan de Scala, want hij heeft geen lichtmetalen wielen, geen rijstrookassistent en geen Apple Carplay en Android Auto. Voor de rest zit hij op het niveau van de Skoda. Maar het is raadzaam om voor 2600 euro extra de Comfort-uitvoering te nemen, want dan zijn een navigatiesysteem, klimaatregeling, lichtmetalen wielen en een achteruitrijcamera aanwezig. In de basis is de Skoda iets beter uitgerust, maar wil je het luxeniveau opkrikken, dan ben je bij dat merk meer geld kwijt. De overige kosten ontlopen elkaar wei-

nig. De Scala is een tientje per maand goedkoper in de lease en de verzekeringspremie van de Hyundai is een euro lager. De wegenbelasting valt iets gunstiger uit voor de Skoda omdat die een klasse lager wordt ingeschaald – dat scheelt zeven euro per maand. Het is duidelijk: de rekenmachine zal bij dit duo geen winnaar aanwijzen.

Ontwerp & interieur

De derde generatie i30 kwam in 2017 op de markt. Het koetswerk is, om hier in de smaak te vallen, een allegaartje van Europese invloeden. Beetje Astra, beetje 308, beetje Golf en misschien ziet u nog meer designelementen van concurrenten. Hoe dan ook, het is een onberispelijke auto om te zien, maar dat is iets anders dan opwindend. Zeker in het wit en op deze

TEST
Hyundai i30 vs. Skoda Scala



De carrosseriecontrole is beter dan bij de Skoda, het comfort minder. Onder: lekker gevormde voorstoelen in de Hyundai.

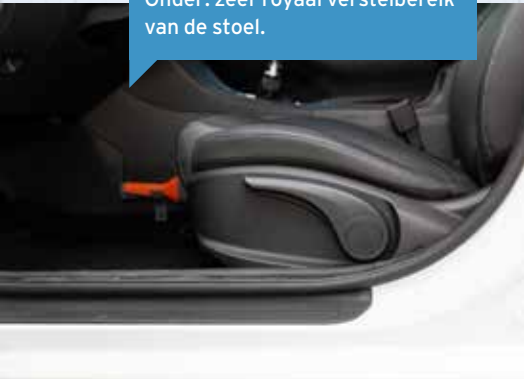
16-inchwielen ga je anoniem op in de massa. De Scala weet zich wat dat betreft iets meer in de kijker te rijden, maar neem dan wel die doorlopende achterraut. Dat bezorgt het verder franjeloze, maar strak gelijnde koetswerk net wat extra's. En waar de i30 een traditionele hatchbackvorm heeft, komt de Scala een beetje over als een gedrongen stationwagon. De buitenmaten zijn echter vrijwel identiek. De Skoda is een paar centimeter hoger en een tweetal centimeter langer, maar de verschillen zijn te verwaarlozen.

Vanbinnen weet de Hyundai vooral op te vallen met zijn zeer goede ergonomie. Je vindt automatisch snel de weg in de i30 en zo hoort het. Makkelijk afleesbare tellers, een separate airco-unit en een goed mediasysteem met de juiste sneltoetsen. In de middenconsole en portieren voldoende ruimte om spullen op te bergen of te verankeren. Het materiaalgebruik en de afwerking zijn zoals we inmiddels gewend zijn van de Koreanen: degelijk. Vooral donker getinte kunststoffen die op sommige

plekken hard zijn, maar de toplaag van het dashboard is wel zacht. Het vormt een geheel waarop maar weinig valt aan te merken. Hoogstens dat het saai oogt, maar je kunt het ook als rustig bestempelen. Verwacht in de Skoda ook geen woeste uitpattingen, maar een vergelijkbare sfeer. Een zachte bovenlaag van het dashboard met daaronder veelal hardere plastics die strak in elkaar zijn gezet. De kopergekleurde panelen zijn overigens een optie en fleuren het interieur op. Het centrale scherm kan in deze auto alleen de navigatie-opdrachten van de smartphone weergeven. Daaronder zitten de simpel te bedienen aircoknoppen en veel aflegruimte. Zeker de portiertakken zijn groot in de Scala. Opvallend in de Skoda zijn de vele loze knoppen – die geven aan dat je laag op de uitrustingsladder staat. Dat wordt overigens weer deels gecompenseerd door de vanaf het Ambition-niveau aanwezige paraplu in het bestuurdersportier. Blijft attent en handig. Conclusie: het is op basis van materiaalgebruik, ergonomie en afwerking evenmin mogelijk een voorkeur uit te spreken.



Krachtige driecilinder die iets verfijnder zou mogen draaien. Onder: zeer royaal verstelbaar van de stoel.



Comfort & functionaliteit

Gaan we het over zitcomfort hebben, dan beginnen zich verschillen af te tekenen. De stoelen in de Skoda zijn groter, maar vlak van vorm. In de Hyundai is het zitvlak de ideale vijftig centimeter, de vorm is beter afgestemd op de rondingen van het menselijk lichaam en het verstelbaar van de stoelen is royaler dan in de Skoda. Daarnaast is er in de Koreaan meer ruimte voor hoofd en schouders, maar dat neemt niet weg dat er vóór in de Skoda ook voldoende comfortabele levensruimte is. De i30 weet echter net wat meer gerief te leveren op de eerste zitrij. De Scala slaat keihard terug op de achterbank, waarop het veel beter toeven is dan op die van de i30. De Skoda biedt een langere zitting en vooral véél meer beenruimte. De Hyundai is voor een auto in dit segment achter-



De Hyundai is achterin niet de ruimste in deze klasse. De auto heeft wel een strak interieur met een goede indeling.



in krap, maar kan zich wel op de borst kloppen met een beter gevormde achterbank, die bovendien onder een prettige hoek staat. Voorin is de Hyundai de baas, achterin de Skoda.

Klappen we de vijfde deur open, dan blijkt de Scala zichtbaar de grotere van de twee. De cijfers onderstrepen dit met 395 liter voor de i30 en een voor deze klasse forse 467 liter voor de Scala. De bak van de Skoda is vooral heel diep doordat de auto een compacte torsie-as heeft, waar de Hyundai een hoogwaardiger multi-link achterasconstructie biedt. Door de grotere spoorbreedte achter is de Hyundai-kofferbak wel weer wijder dan die van de Skoda. Met de banken neergeklapt ontstaan er geen vlakke laadvloeren, wel flinke laadvolumes. En ook hier wint de Scala. Bovendien heeft hij een zes

centimeter lagere tildrempel en dat vindt je rug fijn bij het beladen van de auto. Om de praktische kant af te sluiten nog even de trekgewichten: allebei 1200 kilogram.

Prestaties & verbruik

De driecilinder is niet meer weg te denken in het C-segment en beide hatchbacks hebben dat oneven aantal zuigers onder de kap. In de i30 brengt de 1,0-liter het tot 120 pk en een koppel van 171 Nm. Bij 1600 toeren per minuut begint hij op krachten te komen om vervolgens tweemaal aan te zetten voordat hij bij 5000 toeren per minuut instort. Een prima motorisering met een gezonde werklust. Je hoort en voelt de driepitter wel goed, maar hij presteert uitstekend. Hij wist zelfs in 9,8 seconden naar 100 km/h te sprinten; daarmee troefde hij de fabrieksopgave met anderhalve tel af. De handgeschakelde zeskak gaat soepel en met weinig geleiding door de versnellingen heen. Feitelijk voldoet de 1.0 T-GDI ruimschoots aan de verwachtingen, maar met kortere versnellingen (vooral 4 en 5) zou er nog meer pit in zitten en

‘De Hyundai valt vanbinnen vooral op met zijn zeer goede ergonomie’



Mooie kunststoffen. Let op de loze knoppen achter de pook. Onder: veel ruimte op de achterbank.



De Skoda heeft onder de kap een felle driebcilinder met goede praktijkzuinigheid. Onder: altijd handig, zo'n paraplu.



Testnotitie Jaco Bijlsma



We zochten tijdens deze dubbeltest de beste gewone auto. Wat is dan doorslaggevend? Niet die sportieve rijeigenschappen waar je als huisvader tijdens een ritje naar de bakker op vakantie stuurplezier uit haalt, maar de leef- en bagageruimte. Uiteraard moet de bestuurder een goede zitpositie hebben, maar als je passagiers klagen, ben je zeker op de langere afstand niet blij. Mensen met wat grotere kinderen hoef je niet uit te leggen dat ruimte achterin goud waard is. Net als veel bagageruimte. Maar zonder een aangenaam, voldoende comfortabel onderstel is de rijervaring ook minder. Skoda heeft een en ander met een adequaat zuinige motor weten te combineren in de aangenaam ogende Scala.

TEST Hyundai i30 vs. Skoda Scala



Door de zachte demping tilt de Skoda zijn achterwiel hoog op, maar de controle blijft. Onder: grote, vlakke stoelen voorin.



de algehele verfijning zou beter kunnen. Vooral op het gebied van *noise vibrations and harshness* (NVH) kan Hyundai de i30 nog verbeteren. Bijvoorbeeld met meer geluidsisolatie en zachtere rubbers in de ophanging om trillingen te elimineren. Zeg maar de puntjes op de i zetten. Typerend zijn ook de remmen. De i30 heeft een keurige 35,6 meter nodig om tot stilstand te komen vanaf 100 km/h, maar de remmen zijn te bijterig en daardoor niet lekker te doseren.

Dan de Skoda. Zijn 1,0-liter driebcilinder heeft weliswaar minder vermogen, maar juist méér trekkracht dan het Hyundai-blokje. Al zijn de verschillen met een output van 115 pk en 200 Nm niet groot. In de praktijk evenmin, want als er tegen de stopwatch wordt gestreden, is het stuivertje wisselen. Eerst de Skoda op kop, dan de Hyundai en uiteindelijk pakt de Tsjech weer de leiding. Met 10,1 tellen om 100 km/h te bereiken doet hij net niet wat wordt opgegeven door de fabriek (9,8 seconden). Deze driebcilinder kennen we uit zo'n beetje alle middenklasse VAG-modellen en doorgaans

is het een soepele motor. Normaliter begint dit blok bij 1500 toeren per minuut te trekken om dat gevoelsmatig constant te blijven doen tot meer dan 5000 toeren per minuut. In deze verse Scala zaten een paar dipjes in de krachtopbouw, alsof hij door zijn toerenbereik even een paar keer adem moest halen. Op de tussenacceleraties is de Scala ruim in het voordeel door zijn bredere werkgebied en grotere trekkracht. Tot wel seconden rapper op de sprints die een inhaalactie simuleren. De zeskak van de Scala is dan ook beter gespatieerd. Hij laat zich eveneens met twee vingers licht door de versnellingen geleiden, maar biedt meer schakelprecisie. De aandrijflijn van de Skoda gaat beter om met lage toerentallen en vertoont geen vibraties. Tijdens het remmen stelde de Scala enigszins teleur gezien zijn Goodyear

Eagle F1-sportbanden in de maat 205/40 R18. Of het de trommelremmen op de achteras zijn of iets anders, 37,6 meter om de noodstop vanaf 100 km/h te voltooien, valt tegen. Zijn banden zorgen er ook voor dat hij boven de 100 km/h marginaal rumoeriger is dan de Hyundai. Dan het verbruik: de Skoda wist een nette 1 op 19,6 te halen en de Hyundai 1 op 17,8. De Scala zat bovendien dichter bij de fabrieksopgave.

Rijeigenschappen

De Hyundai heeft in dit vergelijk het technische overwicht met zijn onafhankelijke multi-link-achteras, waar de Skoda het met een eenvoudiger semi-onafhankelijke achtertrein moet doen. Toch ervaar je dat niet als een nadeel in de Scala, die rondom zeer zacht gedempt en soepel geveerd is. Het comfort is

.....
'Skoda kiest met de Scala nadrukkelijk voor comfort'

van hoog niveau en dat is bewonderenswaardig op 18-inchwielen met stugge sportbanden. De dempers incasseren korte oneffenheden goed en op glooiingen laat hij helemaal een voorbeeldig rijgedrag zien. Het is een bovengemiddeld comfortabele auto die ook nog aardig de hoek omgaat. Met name de vooras is soft, waardoor de eerste reactie op insturen niet scherp is, maar in het verdere verloop van de bocht genereren de voorbanden veel grip om hoge bochtsnelheden mogelijk te maken. De Scala duikt flink op zijn neus en tilt zijn achterwiel dramatisch hoog de lucht in, maar houdt met behulp van de elektronica probleemloos de controle. De auto onderstuurt beperkt en de achterzijde staat als een huis. De besturing is licht, precies en gevoelloos. Ideaal om te manoeuvreren of gedachteloos door het verkeer te gaan. Skoda kiest met de Scala nadrukkelijk voor comfort.

Hyundai doet ook geen gooi naar de titel Beste Stuurmansauto van het segment. Al is de eerste indruk bij het insturen van een bocht

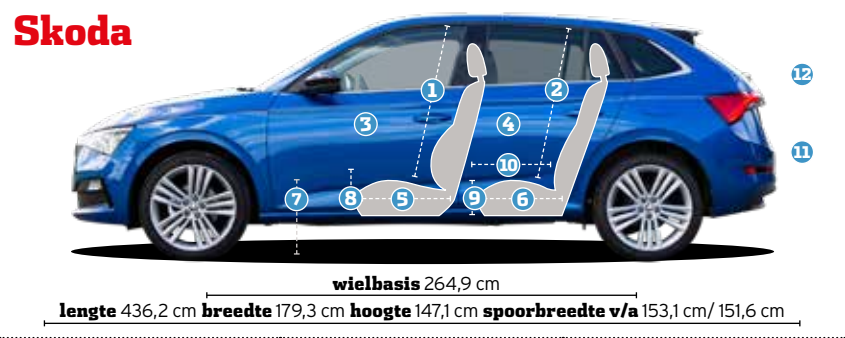
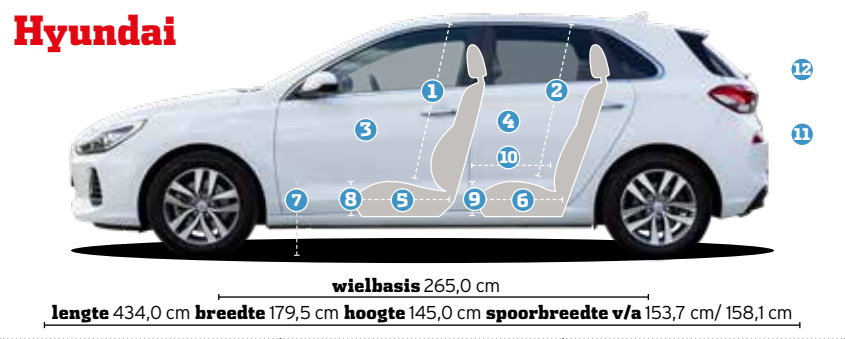
best scherp omdat hij rap reageert en een minder softe neus heeft dan de Skoda. Maar als het gewicht zich gaat stabiliseren, ontstaat er snel onderstuur onder de optionele 205/55 R16 Michelin Energy Saver-banden. Hij glijdt ook heftiger over zijn vooras weg dan de Scala en de zacht gedempte achteras doet geen poging mee te sturen. Niet spannend, geen bron van rijplezier, maar exact wat wenselijk is in dit segment. De besturing sluit daar goed bij aan. De i30 stuurt iets zwaarder dan de Skoda, biedt eveneens nauwelijks feedback en levert verder vooral een rustige rijervaring. Geen geplak rond de middenstand in de besturing, maar een constante stuurkracht. Ondanks zijn meer verfijnde achterwielophanging is de Hyundai niet de comfortabelste van de twee. Hij is redelijk comfortabel door het soepele onderstel en de banden met een hoge wang, maar de achteras geeft korte oneffenheden goed voelbaar door. Niet dat het droge klappen zijn, maar er komt geregeld een rubberen dreun uit de achterwielophanging. Iets waar de Skoda geen last van heeft.

Hyundai i30 1.0 T-GDI i-Motion / Skoda Scala 1.0 TSI Greentech Ambition

Specificaties		
	Hyundai	Skoda
motor	drie-in-lijn, 998 cm³	drie-in-lijn, 999 cm³
max. vermogen	vier kleppen per cilinder, turbo	vier kleppen per cilinder, turbo
max. koppel	120 pk (88 kW)/6000 min⁻¹	115 pk (85 kW)/5000-5500 min⁻¹
boring x slag	171 Nm/1500-4000 min⁻¹	200 Nm/2000-3500 min⁻¹
brandstof	71,0 x 84,0 mm	74,5 x 76,4 mm
specifieke massa	benzine	benzine
specifiek vermogen	9,7 kg/pk	9,9 kg/pk
transmissie	120,2 pk/l	115,1 pk/l
aandrijfwijze	handgeschakelde zesbak	handgeschakelde zesbak
besturing	voorwielen	voorwielen
wielophangingen	elek. bekrachtigd, tandheugel	elek. bekrachtigd, tandheugel
	vóór onafhankelijk, McPherson	vóór onafhankelijk, McPherson
	achter onafhankelijk, multi-link	achter semi-onafh., torsie-as
	vóór geventileerde schijven	vóór geventileerde schijven
	achter schijven	achter trommels
remmen		
abs	ja	ja
esp	ja	ja
banden	195/65 R15	205/55 R16

De concurrentie	
	Mazda3 Skyactiv-G 122 pk € 27.660,- ★★★★
	Toyota Corolla 1.8 Hybrid Comfort Automaat 122 pk € 26.395,- ★★★★
	Kia Ceed 1.0 T-GDI Comfortline 120 pk € 22.845,- ★★★★

Maten en gewichten		
	Hyundai	Skoda
carrosserie	vijfdeurs hatchback	vijfdeurs hatchback
binnenhoogte voor (1)	105 cm	101 cm
binnenhoogte achter (2)	97 cm	94 cm
binnenbreedte voor (3)	148 cm	144 cm
binnenbreedte achter (4)	135 cm	133 cm
zitdiepte voor (5)	50 cm	52 cm
zitdiepte achter (6)	46 cm	48 cm
instaphoogte min./max. (7)	47/56 cm	47/54 cm
zithoogte min./max. (8)	28/33 cm	30/33 cm
achterbankhoogte (9)	35 cm	35 cm
zitruimte (10)	66 cm	72 cm
tildrempel (11)	74 cm	66 cm
klephoogte (12)	187 cm	190 cm
inhoud bagageruimte	min. 395 l. max. 1301 l.	min. 467 l. max. 1410 l.
tankinhoud	50 l	50 l
draaicirkel	10,6 m	10,2
kentekengewicht	1169 kg	1140 kg
max. toegelaten gewicht	1800 kg	1757 kg
maximum trekgewicht	1200 kg	1200 kg



Testresultaten		
	Hyundai	Skoda
topsnelheid (km/h)	187*	201*
acceleratie (s)		
0-50 km/h	3,6	3,5
0-80 km/h	6,9	6,8
0-100 km/h	9,8 (11,1*)	10,1 (9,8*)
0-120 km/h	14,9	14,0
0-140 km/h	20,1	19,7
tussenaccel. (s)		
80-120 km/h in III	8,0	7,3
80-120 km/h in IV	10,3	8,3
80-120 km/h in V	14,0	11,6
80-120 km/h in VI	16,8	16,0
100-140 km/h in III	9,6	9,8
100-140 km/h in IV	12,1	10,1
100-140 km/h in V	17,1	12,6
100-140 km/h in VI	22,4	18,4
geluid (db(a))		
stationair	34,2	37,7
50 km/h	55,6	54,4
80 km/h	60,7	60,6
100 km/h	63,8	63,6
120 km/h	67,4	67,6
140 km/h	69,8	70,5
tellerafwijking (km/h)		
50 km/h	54	51
80 km/h	85	82
100 km/h	105	102
120 km/h	125	122
140 km/h	145	143
toerental (min⁻¹) in hoogste versnelling bij		
100 km/h	2250	2143
120 km/h	2700	2580
140 km/h	3150	3000
remweg (m)		
100-0 km/h	35,6	37,6
VDA-uitwijkproef		
maximum inrijnsnelheid met esp (km/h)	78,1	79,2
testcondities	droog	droog
kilometerstand	11.150	2476
buitentemperatuur	20 °C	20 °C

* = fabrieksopgave

Standaarduitrusting		
	Hyundai	Skoda
in hoogte verstelbaar stuurwiel	ja	ja
axiaal verstelbaar stuurwiel	ja	ja
in hoogte verstelbare voorstoel	ja	ja
elektrisch verstelbare stoelen	nee	nee
stoelverwarming	nee	nee
in delen neerklapbare achterbank	ja	ja
leren bekleding	nee	nee
isofix-aansluiting voor kinderzitjes	ja	ja
elektrisch bedienbare ramen voor	ja	ja
elektrisch verstelbare buitenspiegels	ja	ja
elektrisch verwarmbare buitenspiegels	ja	ja
centrale vergrendeling op afstandstbediening	ja	ja
cruisecontrol	ja	ja
lichtsensor	ja	ja
bi-xenon	nee	nee
regensensor	nee	nee
parkeersensoren v/a	nee/nee	nee/nee
parkeercamera	nee	nee
audiosysteem	ja	ja
aux/usb-aansluiting	ja	ja/ja
bediening vanaf het stuurwiel	ja	ja
apple carplay en android auto	nee	ja
navigatiesysteem	nee	nee
boordcomputer	ja	ja
airconditioning	ja	ja
autom. airco	nee	nee
lichtmetalen wielen	nee	ja
twee airbags vóór	ja	ja
zij-airbags vóór	ja	ja
zij-airbags achter	nee	nee
gordijnairbags	ja	ja
tractiecontrole	ja	ja
stabiliteitscontrole	ja	ja
noodremsysteem	ja	ja
rijstrookassistent	nee	ja
dodehoekassistent	nee	nee

Kosten en onderhoud		
	Hyundai	Skoda
catalogusprijs	€ 24.395,-	€ 24.790,-
prijs testauto	€ 26.497,-	€ 27.385,-
kosten rijklaar maken	€ 798,-	€ 825,-
houderschapsbelasting p.j.	€ 552,-	€ 464,-
leaseprijs*	€ 462,09	€ 453,36
verzekeringspremie**	€ 578,16	€ 591,12
onderhoudsinterval	20.000 km/1 jaar	30.000 km/2 jaar
garantietermijn	5 jaar zonder kilometerbeperking	2 jaar zonder kilometerbeperking

* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 30.000 km/jaar, looptijd 48 maanden, incl. verzekering, excl. brandstof, excl. btw.
** via Centraal Beheer: 30 jr, 10 jr. schadevrij, geen eigen risico

Verbruik en milieu		
	Hyundai	Skoda
verbruik stad	1 op 15,9	1 op 15,6
verbruik buitenweg	1 op 22,2	1 op 23,8
verbruik gemiddeld	1 op 19,2	1 op 20,0
gemiddeld testverbruik	1 op 17,8	1 op 19,6
actieradius	890 km	980 km
milieulabel	C	C
CO₂-emissie	103 g/km	113 g/km

Eindoordeel

De Hyundai i30 en de Skoda Scala moeten in het C-segment vooral de rationele koper aanspreken. Beide zijn nuchter van aard. Geen opvallend gestileerde of luxueuze modellen, maar functionele hatchbacks. De Hyundai heeft dan ook genoeg zaken waarmee hij goed voor de dag komt. Hij is strak gebouwd, heeft een uitstekende ergonomie, prima meubilair voorin, een voldoende presterende motor en keurige rijeigenschappen. De aandrijflijn mist verfijning en de ruimte achterin is onder

het gemiddelde in deze klasse. Het is een goed aanbod, maar dat van Skoda is beter. De Scala heeft in zijn totaliteit simpelweg meer te bieden. Hij is op de achterbank en in de koferbak erg ruim, biedt zeer veel rijcomfort, heeft een smeuïge motorisering, een soepele bediening en springt zuinig met de brandstof om. Dat maakt de Skoda de winnaar van deze test.

1. Skoda ★★★★★
2. Hyundai ★★★