

Miže je tudi lep

Hyundai i30 navduši tudi tistega, ki se ne zanaša preveč na oči. Zamijite in preverite, kako se vrata zapirajo, kako prijetne so tipke v tem avtomobilu, kako tih je motor. Volkswagnov šef Martin Winterkorn je natanko vedel, o čem je govoril, ko je v Frankfurtu komentiral ta avtomobil.





» Če poznate omenjeni videoposnetek, ko Volkswagnov šef preverja notranjost novega i30, potem veste, da ga je pohvalil. Pravzaprav ni pohvalil tekmeca, ampak je rekel nekaj pikrih svojim podrejenim, ki so se kot pohlevne ovčke gnetli okoli njega na Hyundaievem razstavnem prostoru frankfurtskega salona. Zakaj mi tega ne znamo, je bil eden od komentarjev, in doživeli smo dan, ko je šef priznane avtomobilske znamke letal okoli tekmečevega razstavnega primerka z metrom v roki. Še pred letom dni smo se na ta račun smejali inženirjem azijskega porekla.

Hyundai i30 običajnega kupca najprej navduši z zunanjo obliko. Medtem ko smo še pred kratkim raje imeli Kijine avtomobile, ki so bili tehnično podobni, oblikovno pa bolj drzni kot Hyundaievi, je pri i30 drugače. Hyundai je ta avtomobil načrtoval v Nemčiji in izdelal na Češkem zgolj z mislijo, da bo ugajal Evropejcem. Mirno lahko rečemo, da jim je uspelo. Maska avtomobila poudari dinamičnost, zanimiva oblika žarometov je postala že stalnica, gubi na bokih v višini vratnih kljuk ter zaobljen zadek pa so pika na i. Veliko nas je, ki menimo, da je i30 celo najboljši Hyundai vseh časov, vsekakor pa dostojen bratec že uspeh i40 in Elantra.

Prav Elantra je kriva, da i30 ni prvi Hyundaiev avtomobil z novo podobo v tem avtomobilskem razredu. Kot verjetno

že veste, je Elantra zgolj štirivratni i30, ki so ga tradiciji v korist poimenovali Elantra, ne pa i30 limuzina ali i30 4V. In če ste pred več kot pol leta prebrali test tega avtomobila v 22. številki, potem že veste, da je tehnično vsaj dober in cenovno odličen. Čeprav slovenski trg ni ravno najbolj primeren za štirivratno limuzino.

Ko se usedete za volan, zlahka razumete, zakaj je Volkswagnov šef okrcal svoje podrejene. Okrogli merilniki so pregledni in vsečni, tipke na volanskem obroču so (v nasprotju s Kijinimi) prijetne, usnje pa so poleg sedežev namestili tudi na notranjo stran vrat. Ne spreglejte podrobnosti: stopalke pri najboljši opreми so aluminijaste in tista za plin je po zgledu najboljših vpeta pri voznikovi peti, samodejna klimatska naprava ima podobno kot Renaulti dvojno bližnjico delovanja klimatske naprave (fast in soft oziroma hitro in nežno) ter zaprt predalnik pred sovoznikom je po želji hlajen. Na dnu sredinske konzole se bohotita vmesnika za iPod in USB-ključek, tempomat, sistem prostoročnega telefoniranja in električni pomik vseh štirih šip pa tako ne smejo manjkati. Glede varnosti lahko mirno spite: pri Hyundaiu ponujajo pri vseh različicah i30

štiri varnostne blazine in stranski varnostni zavesi, od opreme Style (torej tretje od štirih možnih) pa še kolensko blazino za voznika. Stabilnostni ESP in pomoč pri speljevanju v klanec sta prav tako v vseh različicah, zato ni čudno, da jim je skupaj s togo osnovno konstrukcijo in zmečkljivimi conami uspelo doseči pet zvezdic pri preizkusnih trkih Euro NCAP-a. K temu razvajanju, ki pri drugih znamkah stane bistveno več, smo imeli nekateri le pripombo, da bi lahko bili sedeži boljši, saj so bili za nekatere premehki in s prešibkimi bočnicami.

Mehkoba pa je tudi beseda, ki najlepše opiše podvozje. Posamične obese spre-daj in večvodilna zadnja prema odlično premagujejo vse cestne neravnine, ob tem pa še res zelo učinkovito preprečujejo, da bi se hrup izpod avtomobila prenesel v potniško kabino. Vendar ne mislite, da je premeško nastavljeno; časi poskakajočega Hyundaia Ponyja (čeprav je bil za tiste čase odličen avtomobil, ki je odprl pot do srca marsikaterega še dandanes zvestega kupca) so dokončno mimo. Medtem ko bi med umirjeno vožnjo vzmetenju in blaženju zaradi uglajenosti dal slabo petico, pa se pokažejo vse sla-

**Hyundai i30 običajnega kupca
najprej navduši z zunanjo obliko.**



bosti pri bolj dinamični vožnji. Tu bo treba še nekaj narediti, da bodo res dostojen tekmecek evropskim avtomobilom, saj te popeljejo žejnega čez morje. Pri skrajnih manevrih namreč še ni takega občutka, kot ga dajeta Golf in Astra, kaj šele Focus. Kakšen krog na Nürburgringu z dobrim testnim voznikom in dojemljivim inženirjem pa bi lahko v bližnji prihodnosti prinesel tudi našpičenega i30, recimo z novim 1,6-litrskim turbobencinskim motorjem, ki ga je že dobil Veloster in smo ga temeljito opisali v prejšnji številki. To pa bi bil pravi avtomobil za dviganje imidža znamke in ega vozniku ... Menjalnik in servovolan sta dodatna razloga, zakaj sem si v tem avtomobilu kar predstavljal dodelano podvozje in močnejši motor, na kar si do zdaj pri Hyundaiu nisem upal niti pomisliti. Ročni šeststopenjski me-

Ročni šeststopenjski menjalnik je hiter, natančen in prav prijazno mehak pri upravljanju.

njalnik je hiter, natančen in prav prijazno mehak pri upravljanju, edina njegova napaka bi bila mogoče preveč umeten občutek pri tistih, ki z avtomobili dihamo. Saj se čuti in sliši, kdaj se zobniki ujamejo, vendar pa manjka nekaj tiste pristnosti, ki jo recimo ponuja Focus. Druga svetla točka je servovolan, pri katerem lahko izbirate med tremi programi: normal, comfort in sport ali po domače normalno, športno in udobno. S tipko na volanskem obroču si lahko omislite mehkobo upravljanja prednjih koles na parkirišču, normalno delovanje v vožnji po magistrali in športno neposrednost na avtocesti. Odlič-

na ideja ima drobni tisk; čeprav je volanski sistem za običajnega voznika povsem dovolj natančen, je za zahtevnega še premalo. Zgolj trše delovanje serva še ni razlog za praznovanje zmage v vojni, so pa inženirji zaradi omenjenega sistema prav gotovo dobili bitko. Da, Hyundai se res spreminjajo, in to hitro ter nedvomno v pravo smer.

Pri nekaterih tehničnih zadevah pa so lahko že za zgled. Recimo kamera za vzvratno vožnjo: nekateri tekmecki jo imajo nad registrsko tablico in zato izpostavljeno vremenskim vplivom ter umazaniji, pri i30 pa ob vklopu vzvratne prestave



zleze izpod znaka. Še boljši je položaj zaslona, ki posreduje dogajanje za avtomobilom: nekateri tekmeči ponujajo vozniku informacijo prek zaslona na sredinski konzoli, pri Hyundaiu pa so za to uporabili kar del vzratnega ogledala. Omenjeni rešitvi imata dve dobri strani: kamera ni tako izpostavljena zunanjim vplivom in voznikov pogled je pri vzratni vožnji usmerjen proti vzratnemu ogledalu, ne pa proti konzoli. Pametno razmišljanje! Malce je treba biti pazljiv zgolj na začetku, saj je veliko uporabnikov tega avtomobila Hyundaiev dvizni znak zamenjalo za kljuko prtljažnika (kar je dandanes res pogosta rešitev), predvsem pa so omejitve pri velikosti posredovanja podatkov prek vzratnega ogledala. Saj razumete, zasloni na sredinski konzoli so pri bolj opremljenih različicah neprimerno večji kot notranje ogledalo. Prtljažnika pa je kar za 378 litrov, kar je za 38 litrov oziroma 11 odstotkov več kot pri predhodniku. Ali drugače povedano: 28 litrov več kot pri Golfu, 13 več kot pri Focusu, osem več, kot ima Astra, in – 37 manj kot pri Cruze. Ob podrti zadnji klopi (v razmerju 1/3–2/3) je dno skoraj ravno.

Presenečata tudi uglajenost in prožnost motorja, če seveda upoštevamo skromnejšo prostornino (1.6) in način polnjenja (atmosferski). Seveda ni poskočnež, še manj razgrajač, a s tihim delovanjem (pravzaprav zelo tihim, kar lahko pripišemo že prej omenjeni izvrstni zvočni izolaciji) in dobršno mero navora v celotnem delovnem območju delovanja na svoj skromni način prav razvaja voznika. Skupaj z natančnima stopalkama za plin in sklopko je zelo prijazen do voznika in še celo moja malenkost, ki se rada pohvali z dirkaško licenco, bi bila z njim zadovoljna. Seveda se poskočnega dvolitrskega turbodizla ali prisilno poljnega 1,6-litrskega bencinskega motorja ne bi branil, toda tudi omenjeni 88-kilovatni motor ni od muh. Motor je (za zdaj) vrh ponudbe, saj oznake turbo še ni pri bencinskih motorjih, pri turbodizlu pa je prostornina prav tako omejena na dober poldrugi liter. Upajmo, da so to le začetki in da se Hyundai ne bo zadovoljil s tako majhnimi prostorninami ... Edina negativna lastnost motorja v testnem avtomobi-



Hyundai i30 je velik korak za Hyundai v spodnjem srednjem razredu.

lu je bila poraba; resda nanjo nismo bili pozorni do zadnjega dne, vendar je bila z normalno vsakodnevno vožnjo okoli deset litrov. Zdaj vemo, od kod navor in poskočnost ...

Hyundai i30 je velik korak za Hyundai v spodnjem srednjem razredu, kot je bil tudi i40 v zgornjem srednjem. Medtem ko pri i40 izkupiček zaradi manj konkuren-

ne cene in slabšega imidža vseeno ni bil tako dober, kot so pričakovali, pa so obeti za i30 veliko boljši. Mogoče vas bo premamila pamet s trikrat petletno garancijo (splošna brez omenitve kilometrov, pomoč na cesti in brezplačni preventivni pregledi), mogoče oči s sodobno obliko, zelo verjetno pa bodo odločali ušesa in prsti. Le zamizati morate! ❖❖

TABELA KONKURENCE

MODEL	Hyundai i30 1.6 CVT Life	KIA Cee'd 1.6 GDI (99 kW) LX Elan	Volkswagen Golf 1.4 TSI (90 kW) Comfortline (5 vrat)	Ford Focus 1.6 Ti-VCT (92 kW) Trend (5 vrat)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.591	1.591	1.390	1.596
največja moč (kW/KM pri 1/min)	88/120 pri 6.300	99/135 pri 6.300	90/122 pri 5.000	92/125 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	156 pri 4.850	165 pri 4.850	200 pri 1.500-4.000	159 pri 4.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.300 × 1.780 × 1.465	4.310 × 1.780 × 1.470	4.199 × 1.786 × 1.479	4.360 × 1.825 × 1.485
največja hitrost (km/h)	192	195	200	196
pospešek 0-100 km/h (s)	10,9	9,9	9,5	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,8/4,8/5,9	8,0/4,9/6,1	8,2/5,1/6,2	8,0/4,7/5,9
izpusti CO ₂ (g/km)	138	140	144	136
cena osnovnega modela (evri)	14.790	16.290	19.821	17.530

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva 350



**Več kilometrov,
manj emisij.**

www.omv.si



TEHNIČNI PODATKI

CENA:	(Hyundai Avto Trade, d. o. o.)
1.4 CVT Life:	13.990 EUR
1.6 CVT Premium:	17.890 EUR
Testno vozilo:	18.240 EUR
Moč:	88 kW (120 KM)
Pospešek:	11,4 s
Največja hitrost:	192 km/h
Povpr. poraba:	9,0 l/100 km

Garancija:
5 let splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 30.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	476	kasko zavarovanje (2):	4.960
gorivo:	12.915		
gume (1):	616	Skupaj:	29.847
izguba vrednosti po 5 letih:	8.375	Strošek za prevoženi km:	0,30 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	2.505		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 23°C / p = 1.024 mbar / rel. vl. = 45 % / Gume: Hankook Ventus Prime 2 205/55 R 16 H / stanje kilometrskega številca: 2.944 km

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,4
402 m z mesta:	17,9
	(128 km/h)

Prožnost

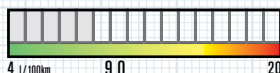
50-90 km/h (IV/V):	11,5 s / 15,3 s
80-120 km/h (V/VI):	14,9 s / 20,1 s

Največja hitrost

192 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km	
najmanjše povprečje	8,8
največje povprečje	9,2
skupno testno povprečje	9,0

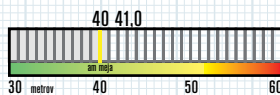


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	60	59	58	56
90 km/h	62	61	59	58
130 km/h		64	63	62
Prosti tek	39			

Zavorna pot

od 130 km/h:	66,7
od 100 km/h:	41,0
	(AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

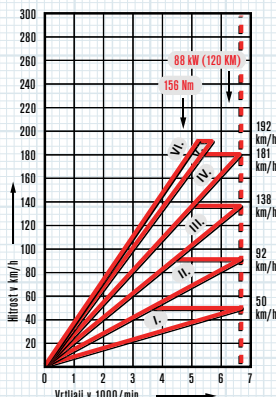
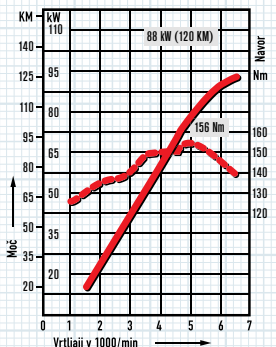


DIAGRAM MOTORJA:



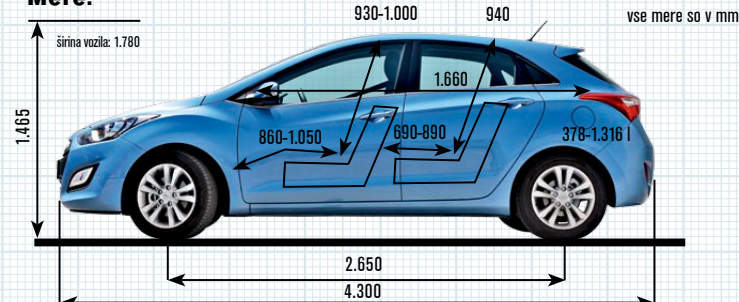
UŽITEK V VOŽNJI:

Ko bodo še izboljšali udobno podvozje in v avtomobil vgradili (upajmo!) v Velosterju predstavljen 1,6-litrski turbomotor, potem bo Hyundai i30 prava raketa!

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 77 × 85,4 mm - gibna prostornina 1.591 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 88 kW (120 KM) pri 6.300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,9 m/s - specifična moč 55,3 kW/l (75,2 KM/l) - največji navor 156 Nm pri 4.850/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,77; II. 2,05; III. 1,37; IV. 1,04; V. 0,84; VI. 0,77 - diferencial 4,06 - platišča 6,5 J × 16 - gume 205/55 R 16, kotalni obseg 1,91 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.262 kg - dovoljena skupna masa 1.820 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.300 kg, brez zavore: 600 kg - dovoljena obremenitev strehe: 70 kg. **Zmožljivosti (tovarna):** največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 7,8/4,8/5,9 l/100 km, izpust CO₂ 138 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.780 mm - širina vozila z ogledali 2.030 mm - kolotek spredaj 1.545 mm - zadaj 1.545 mm - rajdni krog 10,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.400 mm, zadaj 1.410 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 450 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 53 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l);
5 sedežev: 2 x kovček (68,5 l), 1 x nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - klimatska naprava - električni pomik sip spredaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljev volanski obroč - po višini nastavljev voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik.

OCENA

Zunanost (15)	14	Lep in skladno oblikovan avtomobil, ki navduši ne glede na smer gledišča.
Notranost (125)	106	Izbrani materiali, nadpovprečna velikost prtljavnika, veliko udobja in zadovoljiva notranja oprema.
Motor, pogon, podvozje (65)	51	Spodoben motor, dober menjalnik, prilagodljiv servovoln, podvozje pa ni za zahtevnejše voznike.
Vozne lastnosti (70)	59	Odlične stopalke, dober položaj prestavne ročice, malce slabši občutek pri polnem zaviranju. Ni za hitre, skratka.
Zmožljivosti (35)	21	Hej, saj atmosferskemu 1,6-litrskemu motorju nič ne manjka (no, razen poraba je prevelika), toda dvolitrskega stroju se ne bi upirali.
Varnost (45)	36	Glede pasivne varnosti ne bodite v skrbeh, malce več pa bi lahko bilo aktivne varnosti. Saj veste, ksenoni, sistem za preprečevanje mrtvih kotov ...
Gospodarnost (65)	48	Če ne štejemo porabe goriva, je ta sklop pri i30 najmočnejši: odlična garancija in mamljiva cena osnovnega modela.
Skupaj	335	Petvratnega i30 smo dolgo pričakovali, za trivratnega ter kombijevsko različico pa bo potrebno še malo potrpljenja. Rezultat: nismo bili razočarani, s poskočnejšim motorjem in malce dodelave podvozja bi resno ogrozil tudi nemške tekmece.

OCENA **avto magazin** 1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ materiali, kakovost izdelave
- ▲ namestitev kamere in zaslon
- ▲ opremljenost
- ▲ poraba goriva
- ▲ povprečni sedeži
- ▲ podvozje ne ljubi dinamičnega voznika