

# Po evropsko

Pri Hyundaiu ne skrivajo, da je i30 pretežno zasnovan v Evropi, narejen na evropskih tleh in namenjen evropskim kupcem. To pa ni edino, kar ga povezuje s staro celino.

► Da je i30 evropsko zanimiv avtomobil, smo ugotovili že lani na preizkusu kombilimuzine. Pravzaprav je prav i30 poskrbel za eno lepših presenečenj lanskega leta. Ne pa edino. Podobno prijetno nas je presenetila tudi Kia s svojim Cee'dom, kar niti ni tako čudno, če pomislimo, da ti dve znamki, odkar sta pod istim okriljem, nista več sovražnici, ampak zaveznici. Recept, ki so se ga polastili Korejci, je povsem enak receptu, ki smo mu že nekaj let priča na evropskih tleh (VW Group, PSA, Fiat Group ...). Z drugimi besedami: en koncern, dve znamki, ena osnova.



v ušesa. Da so z Alfa Romeom uredili vse v zvezi z uporabo tega imena, pa tako ali tako ne dvomimo.

Oznaka CW seveda ni edina, zaradi katere pri Avto magazinu menimo, da je i30 lahko namenjen tudi bolj dinamičnim kupcem. Ko vstopite v notranjost, je namigov o tem kar nekaj. Na prvem mestu so to sedeži. Medtem ko smo pri Kii Sporty Wagonu pograjali bočno prijemljivost, je ta v CrossWagonu povsem zadovoljiva. Za spodobno zasnovan velja tudi voznikov delovni prostor. Sedež in volanski obroč sta izdatno nastavljiva, ergonomija si zasluži dovolj visoke ocene, stikala so – z izjemo tistega za ukazovanje potovalnemu računalniku, ki ga najdemo na okvirju instrumente plošče in ki omogoča le enosmerno sprehajanje čez podatke – zlahka dosegljiva in ponoči osvetljena, poleg tega pa najdemo gumba avdiosistema tudi na volanskem obroču. Aha, in če smo že pri avdiosistemu – na njem ne boste zasledili nobene oznake zveneče blagovne znamke, boste pa z njegovim zvokom zadovoljni in presenečeni nad tem, kaj vse zna prebirati. In pri tem ne mislimo le na zapise glasbe (MP3-format), ampak predvsem na nosilce zvoka. Vanj lahko po želji vtaknete zgoščenko, USB-ključ, iPod ali pa katerikoli drug medij (AUX). Kako zelo si želi i30 CW ugajati mladim, veliko povejo tudi modra svetloba, s katero ponoči zasvetijo merilniki (te še dodatno popestrijo bele linije), oba zaslona iz tekočih kristalov in stikala. V paketu opreme GL Comfort hoče na to namigovati tudi imitacija aluminija na volanskem obroču, sredinski konzoli in okoli prestavne ročice, a Hyundaiu tega ne moremo šteti v prid. Tako kot ne cenimo obliko stikal za električni pomik stekel.

Ampak pustimo to in se posvetimo tistemu, zaradi česar je i30 CW sploh prišel na trg. Če se sprašujete, ali je družinski uporaben, je odgovor vsekakor pritriljen. Notranjost



Ja, Kijin Cee'd bi lahko bil tudi Hyundai i30 in obratno. No, ne povsem, brez dvoma pa to drži za večino tistega, kar se skriva pod pločevino. Modela se med seboj razlikujeta predvsem oblikovno, posledično pa tudi karakterno. Cee'd je tisti, ki želi biti bolj športen, kar dokazuje s svojo obliko, z



različico Pro Cee'd in ne nazadnje tudi z obliko zadka in imenom (Sporty Wagon) pri kombijevski različici. i30 prisega na eleganco. D-stebrček pri kombiju je na pogled veliko manj agresiven kot pri Kii, luči zadaj hočejo biti bolj umirjene in se zato manj zažirajo v zadnja blatnika, svoje pa k temu dodajo tudi kromane letve, ki jih opazimo na odbijačih, maski vozila in zadnjih vratih. Pri izboru modela torej ne sme biti nejasnosti, Cee'd je namenjen bolj dinamičnim, i30 pa tistim, ki se bolj navdušujejo nad eleganco.

Vsaj nekako tako so si to zamislili v Koreji. Ampak verjemite, prav nič ne bo narobe, če vas gledališke predstave ali likovne razstave ne pritegnejo in vas veseli šport, a kljub temu razmišljate o i30. Še posebej, če gre za



“Prostora v prtljajniku je dovolj, in tudi če ga zmanjka, že osnovni paket opreme (GL Life) poskrbi za strešne nosilce, a kljub temu prtljajnik ni rekordno velik.”

CrossWagona. Besede Cross, lepo prosim, ne razumite po evropsko. Na stari celini jo začnemo hitro povezovati z divjino in štirikolesnim pogonom. Pri i30 tega ne boste deležni. Bolj logično se zdi, da so Korejci na to oznako pomisli, ker se lepo sliši in gre zlahka

i30 CW je kot nalašč za dva odrasla spredaj in dva otroka zadaj. Potrebam štiričlansko družino je prilagojen tudi zadek. i30 CW stoji na pet centimetrov daljši medosni razdalji (2.700 mm) kot kombilimuzinski brat, zato lahko upravičeno pričakujete večji prtljajnik.



“Če ste pripravljeni doplačati 1.200 evrov, lahko namesto po osnovnem bencinskem posežete po osnovnem dizelskem motorju.”

prtljažnik ni rekordno velik. Od Kijinega je za skoraj 120 litrov manjši, z zlaganjem klopi in povečevanjem prtljažnega prostora pa začne razlika še naraščati.

Ker je CrossWagon večji in težji od svojega kombilimuzinskega brata, je njegovim potrebam prilagojena tudi motorna paleta. Osnovnega 1,4-litrskega bencinskega agregata zato v paleti ne boste našli. Ta se začne z večjim 1,6-litrskim bencinskim motorjem (93 kW/126 KM), če ste pripravljeni doplačati 1.200 evrov, pa lahko posežete po osnovnem dizelskem motorju. Tako boste dobili sicer manj moči (66 kW/90 KM) kot pri bencinskem, zato pa toliko več navora. 235 Nm, s katerimi dizel postreže v uporabno nizkem območju (1.750–2.500/min), se v mestnih središčih in na lokalnih cestah zdi povsem dovolj za tono in pol težkega Hyundaiia. V veliki meri se je za to treba zahvaliti tudi dobro preračunanemu petstopenjskemu menjalniku, ki je svetlobna leta oddaljen od tistega, česar smo bili nekoč vajeni pri Hyundaiu (čeprav mu kakšna lekcija o nezakitanju še manjka). Veliko bližje evropskim zahtevam sta uglašena tudi podvozje in volanski mehanizem. Nagibanja v ovinkih je manj in volan zgledno sodeluje z voznikom. Da je moči (pre)malo, opazite šele med prehitevanji in na avtocestah, ko začne od 140 km/h dalje

Ko odprete vrata, opazite, da se ta hvali še z rolojem, dvojnimi dnom s številnimi skritimi predalčki, nizko in v vseh primerih ravno (nakladalno) površino, preprostim zlaganjem sedežev in deljivo klopjo v razmerju 40 : 60. Ni kaj, i30 CW v svojem zadku ponuja vse, kar ponujajo sodobni kombiji, razen ... No ja, roko na srce, prostora je dovolj, in tudi če ga zmanjka, že osnovni paket opreme (GL Life) poskrbi za strešne nosilce, a kljub temu

v notranjosti naraščati trušč in i30 CW le še s težavo nabira hitrost.

Ampak v Koreji so pomislili tudi na to in težavo rešili – kako zanimivo – po evropsko. Za doplačilo šeststotih evrov si lahko pri osnovnih dveh paketih oprem (GL Life in GL Comfort) omislite zmogljivejši 1,6-litrski dizelski motor (85 kW/115 KM, 255 Nm), v najbogatejšem (GLS Style) pa tega dobite že serijsko. ◀◀

### Hyundai i30 CW 1.6 CRDi (66 kW) Comfort

Cena osnovnega modela: 17.390 EUR  
Cena testnega vozila: 17.740 EUR

#### NAŠE MERITVE

T = 17 °C / p = 1.130 mbar / rel. vl. = 29 % / Stanje kilometrskega števca: 1.573 km

#### POSPEŠKI

0–100 km/h: 14,3 s  
402 m z mesta: 19,3 s (115 km/h)  
1.000 m z mesta: 35,4 s (148 km/h)

#### PROŽNOST

50–90 km/h (V.): 11,9 s  
80–120 km/h (V.): 15,7 s

#### NAJVEČJA HITROST

175 km/h  
(V. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,0 m (AM meja 40 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,0 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.582 cm<sup>3</sup>  
- največja moč 66 kW (90 KM) pri 4.000/min - največji navor 235 Nm pri 1.750–2.500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/65 R 15 H (Hankook Optimo K415).

Masa: prazno vozilo 1.409 kg - dovoljena skupna masa 1.920 kg.

Mere: dolžina 4.475 mm - širina 1.775 mm - višina 1.520 mm - prtljažnik 415–1.395 l - posoda za gorivo 53 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 172 km/h - pospešek 0–100 km/h 14,9 s - poraba goriva (ECE) 5,8/4,3/4,9 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ evropska naravnost
- ▲ bogata oprema
- ▲ voznikovo delovno okolje
- ▲ ravno dno zadaj
- ▲ zlaganje klopi
- ▲ število predalčkov
- ▲ avdiosistem (CD, iPod, USB, AUX)
- ▲ poraba goriva

- ▼ ESP je na voljo le za doplačilo
- ▼ imitacija aluminija v notranjosti
- ▼ skromen seznam dodatne opreme
- ▼ prostornina prtljažnika glede na konkurenco
- ▼ zmogljivosti motorja na odprti cesti

#### Končna ocena

Ni dvoma, i30 CW je veliko bolj evropski, kot je bil katerikoli predhodnik do zdaj. Na to potihoma namiguje že njegova zunanost, veliko bolj pa notranjost, mehanika, oprema in vozna dinamika. Zadržkov, ki bi govorili proti i30 CW, je zelo malo. Morda le velikost prtljažnika, ki se ne more povsem primerjati s konkurenco, in cena. Žal je na koncu tudi ta postala precej bolj evropska, kot smo bili nekoč vajeni pri Hyundaijih.