



Po poti uveljavitve

Hyundaia i30 ponujajo nekaj več kot tri leta, različica CW, ki je Hyundaieva oznaka za kombi, pa je na trgu še približno deset mesecev manj. A vsee-
no so mu na pariškem salonu prenovili videz.

► Prenova celotnega modela (torej petratne in kombijevske različice) pa je precej nežna. Razen nekaj potez na maski (narobe obrnjenega zračnega vstopnega dela v odbijaču) in oblike meglenke je skoraj neopazna. To velja seveda za videz, sicer pa so pri Hyundaiu naredili marsikaj, s čimer so odgovorili na nekatere komentarje o pomanjkljivostih izhodiščnega i30. O njih smo v naših testih tega modela v prejšnjih letih tudi že pisali in zdaj lahko ugotovimo, da so – morebiti – hyundaievc brali tudi Avto magazin ... V našem prvem testu o i30 z 1,6-litrskim turbodizelskim motorjem smo bili nezadovoljni z le petstopenjskim menjalnikom. Zdaj opremlja Hyundai vse 'tridesetke' s turbodizelskim motorjem, ki je povezan s šeststopenjskim menjalnikom. Tudi pri našem preizkušenem primerku se je to izkazalo kot odlična poteza. Zdaj je namreč daljše potovanje s tem avtomobilom veliko prijetnejše (piko na i bi dodal le še tempomat, za katerega hočejo pri Hyundaiu dodatnih 180 evrov). Hrup motorja je seveda tudi v najvišji prestavi veliko

znosnejši (če sploh lahko pišemo o tem, ker se je pri zapovedani največji hitrosti 130 km/h v kabino slišal predvsem pišvetra okoli karoserije in vzratnih ogledal). Šeststopenjski menjalnik pa veliko pripomore tudi k precej znosnejši porabi goriva, saj je bilo naše testno povprečje 6,6 litra na 100 km precej manjše kot tisto na prvem preizkusu podobnega i30. Motor z oznako HP je povsem zadovoljil v večini voznih razmer. Med tremi možnostmi, ki jih zdaj ponuja Hyundai pri 1,6-litrskem turbodizelskem stroju, je ta po

moči v zlati sredini (možna je izbira med 90, 115 in 128 'konji'). Zdi se, da je takšna motorizacija ravno pravšnja, dovolj zmogljiva in tudi po porabi goriva dovolj zmerna, a z možnostjo, da obilico moči motorja, če je treba, tudi izrabimo. Za obi-



Hyundai i30 CW 1.6 CRDi HP (85 kW) Style

čajno vožnjo pa visoki vrtljaji niso potrebni. Tudi motorni navor je kar primeren. Res pa je, da če si želimo zmogljivejših pospeškov, moramo pogostejše pretikati dokaj natančno ročico menjalnika, katerega prenos se zdijo dolgi, izračunani predvsem za varčnejšo vožnjo. No, ko smo že pri menjalniku: v nekaterih trenutkih vendarle ne pusti zadovoljivega vtisa, prehitro pretikanje (predvsem v nižjih prestavah) mu ni prav všeč, zato 'zaškrta'.



“Hyundaiev i30 CW je cenovno med ugodnejšimi. Dokaj preprosto se zdi tudi izbiranje med posameznimi stopnjami motorne in druge opreme.”

Prejšnjim i30 smo tudi očitali, da je varnostni dodatek ESP mogoče dobiti le za doplačilo. Zdaj je ESP sicer še vedno na voljo le za doplačilo, je pa že vključen v bogatejšo opremo z oznako Style. Še vedno pa menimo, da je škoda, da si mora kupec manj bogato opremljenih različic i30 ESP dokupiti za 400 evrov, če mu je kaj do lastne varnosti.

Kljub tem doplačilom pa je Hyundaiev i30 CW cenovno med ugodnejšimi. Dokaj preprosto se zdi tudi izbiranje med posameznimi stopnjami motorne in druge opreme, kjer za doplačilo nekaj več dobite – še več. Podoben je primer enake motorizacije pri paketih opreme Comfort in Style. Za bogatejšo opremo je treba doplačati 600 evrov, a s tem poleg ESP dobite še širša in večja kolesa – skupaj z aluminijastimi platišči, to pa kar 'sili' k izbiri nekaj dražje različice.

Tako ni čudno, da se je i30 (v obeh karoserijskih različicah) na našem trgu dobro uveljavil in omogočil, da so kupci brez težav pozabili na predhodnika, Lantro. Ob koncu še nekaj besed o novem Hyundaievem dodatku: vsi njihovi izdelki imajo zdaj trikrat petletno skrb – petletno jamstvo na izdelek brez omejitve kilometrov, petletno Hyundaievo asistenco na cesti in pet let brezplačnih preventivnih pregledov vozila. Tudi to je lahko zanimiva pot k uveljavitvi znamke Hyundai. ◀◀



Hyundai i30 CW 1.6 CRDi HP (85 kW) Style

Cena osnovnega modela: 18.790 EUR
Cena testnega vozila: 19.590 EUR

NAŠE MERITVE
T = 16 °C / p = 1.070 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 10.130 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 11,8 s
402 m z mesta: 17,9 s (125 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV./V.): 8,0/12,0 s
80-120 km/h (V./VI.): 11,6/13,8 s

NAJVEČJA HITROST
188 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 40,8 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 6,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.582 cm³ - največja moč 85 kW (116 KM) pri 4.000/min - največji navor 255 Nm pri 1.900-2.750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 W (Continental ContiEcoContact).
Masi: prazno vozilo 1.409 kg - dovoljena skupna masa 1.920 kg.
Mere: dolžina 4.500 mm - širina 1.775 mm - višina 1.480 mm - medosna razdalja 2.700 mm - prtljažnik 415-1.395 l - posoda za gorivo 53 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 5,5/4,3/4,7 l/100 km, izpust CO₂ 124 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ zanimiv videz
▲ bogata oprema
▲ prilagajanje prostora/prtljažnika
▲ število odlagalnih predalčkov
▲ zmogljiv in varčen motor
▲ ugodna cena
▼ povprečna prostornina prtljažnika
▼ ESP serijski samo pri opremi Style
▼ 'počasen' menjalnik

Končna ocena

Že uveljavljeni i30 CW je z nekaterimi spremembami še privlačnejši. Sploh zanimiva izbira pa je turbodizelski motor, ki je ravno prav zmogljiv in tudi dovolj varčen.