

Med peterico

Oznaka sicer ne pomeni veliko, res pa je, da je Hyundai s tem modelom začel svojo novo nomenklaturu. V nižjem srednjem, 'Golfovem' razredu pa se je i30 že prebil med peterico najuspešnejših.



prav je simpatično, kako so pri Hyundai varnost in videz povezali v zanimiv paket! 1,4-litrski bencinski motor je seveda osnovni, a je za večino razmer na naših cestah povsem primerna rešitev. S 109 'konji' je tudi eden najmočnejših s to prostornino sploh. Zmogljivost, prožnost in zmerna poraba goriva so kar v primernem sožitju. To velja za bolj zmerno upo-



rabo motorja, če pa hočemo biti hitri in ga silimo v visoke vrtljaje (s petstopenjskim menjalnikom), tudi Hyundai motor za delovanje porabi zmerno več. Vrednosti porabe se gibljejo nekje od sedem in pol do devet litrov, za doseganje norme povprečja (6,1 l) pa se moramo kar precej zadržati pri pritiskanju na plin.

Naš Hyundai je bil opremljen z zimskimi gumami Goodyear Ultragrip in v ovinkih se je kombinacija izkazala v zanesljivim občutkom in dobro vodljivostjo. Na splošno lahko za tega i30 zapišemo, da je tudi glede udobja in lege na cesti Hyundai našel zelo dobro nastavitve podvozja. Nekoliko več pa smo pričakovali od zavnih zmogljivosti. Te so ravno še na meji tistega, kar lahko imenujemo – povprečje.

Hyundaiev i30 si je svoje mesto med uspešnejši zagotovil z uravnoteženostjo vsega, kar ponuja. Nikjer posebno ne odstopa. A tudi to je lahko prednost – ali pa vsaj zagotovilo, da mu lahko uspe. ◀◀

Hyundai i30 1.4 CVVT Style (5 vrat)

Cena osnovnega modela: 13.290 EUR
Cena testnega vozila: 13.570 EUR

NAŠE MERITVE
T = 4 °C / p = 1.010 mbar / rel. vl. = 68 % / Stanje kilometrskega števca: 4.165 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 12,4 s
402 m z mesta: 17,6 s (126 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV.): 13,6 s
80-120 km/h (V.): 19,4 s

NAJVEČJA HITROST
187 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 42,6 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 8,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.396 cm³ - največja moč 80 kW (109 KM) pri 6.200/min - največji navor 137 Nm pri 5.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 T (Goodyear Ultragrip 7 M+S).
Masi: prazno vozilo 1.268 kg - dovoljena skupna masa 1.720 kg.
Mere: dolžina 4.280 mm - širina 1.775 mm - višina 1.480 mm - medosna razdalja 2.650 mm - prtljajnik 340-1.250 l - posoda za gorivo 53 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva (ECE) 7,5/5,3/6,1 l/100 km, izpust CO₂ 142 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prijeten videz
- ▲ bogata oprema
- ▲ prilagodljiva prostornost
- ▲ odlagalni prostori
- ▲ ugodna cena
- ▲ široko jamstvo
- ▼ povprečen prtljajnik
- ▼ povprečen motor

Končna ocena

Komur je vseeno za prestiž uglednejših znamk, se bo v i30 vozil zgledno in brez težav.

►► Pet sedežev in pet vrat je pravzaprav tisto, kar mora imeti vsak avto, da prepriča večino slovenskih kupcev. Drugo je odvisno od osebnih potreb. Enim več pomeni ugled, drugim videz, tretjim – seveda – nizka cena. Na seznamu tega, kar še mora imeti 'moj' avtomobil, je sicer lahko še marsikaj. Precej pomembna sta seveda tudi dober motor in primerna prostornost. Vse to ima veliko avtomobilov, ki jih pri nas ponujajo. Tudi Hyundai i30.

Zakaj se je torej po številu prodanih lani v svojem razredu prebil na peto mesto? Pred Peugeota 308, Forda Focusa, Toyota Aurisa, Citroëna C4 ali Seata Leona!

Izčrpano na to vprašanje v našem kratkem testu ne bomo mogli odgovoriti, vsekakor pa je i30 avtomobil, s katerim smo z vsakim kilometrom, ki ga prepeljemo, bolj zadovoljni.

Videz je napol nemški, kar navsezadnje ni čudno, saj je šef Hyundaiavega evropskega oblikovalskega oddelka Neme-

Thomas Bürkle, ki je pred tem avtomobile oblikoval pri BMW. Zaradi tega (ali pa zaradi resnega pristopa) je tudi notranjost 'pospravljena', armaturna plošča preprosto oblikovana, merilniki pregledni, upravljaljski gumbi na svojih mestih. Če bi bil še vzvod smernikov prirejen tako, da bi smernik ob nežnem dotiku tri- ali štirikrat samodejno posvetil in nato ugasnil, bi bili res prepričani, da sedimo v 'nemcu'.

Seveda tudi Hyundai svoje kupce privablja z ugodnimi cenami. Ta je že za povsem osnovnega i30 (z opremo Classic)

kar privlačna, čeprav takšnega Hyundai pri nas najbrž le malokdo kupi. Naš testni primerek je imel opremo Style, četrto stopnjo razkošja, ki si ga lahko privoščimo, en sam doplačljiv dodatek in tempomat oziroma uravnavnik stalne hitrosti. Ta je v času vse strožjih kazni zaradi prekoračevanja hitrosti kar uporaben pripomoček. Oprema Style ima v primerjavi z nižjo Comfort pravzaprav le tri dodatke, dva pa sta zelo pomembna: 16-palčna platišča z 205 milimetrom širokimi gumami in elektronski stabilnostni nadzor (ESP). Pravza-

Za videz ni čudno, da se zdi nemški.
Thomas Bürkle, šef Hyundaiavega evropskega oblikovalskega oddelka, je Nemeec, pred tem pa je avtomobile oblikoval pri BMW.

