

Hyundai i30 Premium Eco



Hyundai ökar vikten på två versioner av i30, så att de klarar sig under den nya miljöbilsgränsen. Det visar hur fel regeringen tänkt – men hur bra är egentligen bilen?

Ökad tyngd = miljöbil

Låt oss ta detta med miljöbilsklassningen först. Nya bilar får i snitt släppa ut max 95 gram kildioxid per kilometer för att miljöbilsklassas, men mer ju mer de väger, med 1372 kilo som en nollpunkt. Tyngre bilar får ha högre utsläpp, utan övre gräns. Hyundai fick med start-stopp-funktion och lättrollande däck ner förbrukningen på i30 Eco till 97 gram, vilket inte räckte för miljöbilsklassning.

Men genom att stoppa in fullstort reservhjul och dubbelt lastgolv höjdes tjänstevikten till 1 420 kilo – och därmed är bilen miljöbil! Att förbrukningen i praktiken förstås ökat genom det sista tilltaget bryr sig inte lagstiftningen om. Att bagageutrymme minskats tror Hyundai de flesta gladeligen offerar för miljöbilsklassningen, som sparar 1089 kronor om året i fordonsskatt och ger vissa andra förmåner. Viktigast för Hyundai är dock att alla statliga myndigheter, många kommuner och flera hyrbilsfirmor begär miljöbilar.

Hyundai i30 Premium Eco

Pris: 194 900 kr.

Miljöpåverkan: 97 g CO₂/km.

Bränsleförbrukning: 0,37 liter diesel/mil. Euro 5.

Motor: 4 cylindrar, volym 1582 cm³, 128 hk vid 4000 varv/ minut, vridmoment 260 Nm vid 1900-2750 varv/ min.

Mått: L 430 cm, B 178 cm, H 147 cm, axelavstånd 265 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1 422 kg, maxlast 390 kg, släp 1 500 kg.

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 378 l, 1 316 l med nedfällt baksäte.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, manuell växellåda med sex växlar.

Prestanda: 0–100 km/h 10,9 sekunder, toppfart 197 km/h.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och sju airbags standard.

Garantier: 5 års nybil, 3 års vagnskadegaranti, 12 års rostskyddsgaranti samt 5 års lackgaranti, 5 års vägasistens.

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år



Inte så snål, inte så pig

Officiellt ska i30 Eco förbruka 3,7 liter per hundra kilometer, med 97 gram koldioxid per kilometer. Vi snittar 0,52 liter milen på torra värvägar med halvtom bil. Att det inte blir lägre beror bland annat på att start-stopp-systemet är av det gamla slaget, som kräver en yttre temperatur på nästan tio grader för att alls fungera, som först stänger av motorn när bilen stannat helt och som inte stänger av den alls om bilen inte rullat tillräckligt länge sen förra stoppet. I tät köer står man alltså med motorn brummande.

Viss hjälp att pressa ner förbrukningen får man av växeldindikatorn, men den är väldigt sen att rekommendera uppväxling; till exempel rullar jag i jämn fart 100 km/h på motorvägen utan att bilen ber mig lägga i sexan. Färd datorn ger info om momentan och genomsnittlig förbrukning.

De verkliga koldioxidutsläppen kan ändå bli de angivna, om man tankar Evolutiondiesel hos Preem.



Begränsad sportighet

i30 tänks vara sportig, främst med FlexSteer som innebär att bilen med en knapp kan ställas i lägena Sport, Normal eller Komfort. Men det är bara styrningen som ställs om, och skillnaden är hårfin. I ett blindtest kunde jag aldrig avgöra vilket läge bilen var i. I alla tre lägena är styrningen okänslig, och det gör ingenting – så länge man inte låtsas att det är en sportbil man kör.

Vägegenskaperna är på samma sätt; det känns tryggt och går bra att köra långt, men ingenting känns sportigt eller inspirerar till en omväg på slingriga vägar. Gott så.

Dieselmotorn påstås ha 128 hästar, men de är av det tröttare slaget. Motorns vridmoment är i ett smalt spann och börjar sent, vilket betyder att den sexväxlade lådan får användas flitigt. Automatlådan är av det gamla, bränsleslösande slaget och kan inte kombineras med miljöbilsklassning. Därtill brummar motorn som en gam-



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



maldags diesel, särskilt vid tomgång, och det kommer in mycket vägbuller även på normal motorväg. På grusväg smattrar det rejält; Hyundai borde ha satsat mer på isoleringen.

Sitta fint, sitta mörkt

Förarmiljön är huvudsakligen lättöverskådlig, även om det är många knappar på ratten att hålla reda på och reglagen till vänster om ratten är skymda. Ratten är ställbar i alla led, stolen elektriskt manövrerad, men inställningen går så långsamt att jag önskar att jag kunnat dra bak stolen manuellt istället. Förarstolen har skönt svankstöd medan ratten är väldigt hal. Rattvärmen gör snabbt ratten så het att den inte går att hålla i, då fårvärmen ställs av ett slag, sen slås på igen, sen stängas av... Stolsvärmen däremot ger mig efter ett tag varmt ryggslut men märks inte i resten av ryggen eller rumpan. Klimatanläggningen med två zoner ställs inte på hårda prov under testperioden.

Sikten är okej åt alla håll, och fickparkering underlättas av backkamera vars bild syns i backspeglarna. Kameran sitter i Hyundaiemblemet på bakluckan som måste fällas upp varje gång; kul gimmick första gången men när man fickparkerar blir det en faslig massa in- och utfällande av kameran med irriterande dröjsmål varje gång. Om elmotorn klarar snö och is återstår att se. Därtill har bilen sensorer fram och bak, med högljudna pip som berättar när vi är för nära.

I baksätet är mittplatsen onödigt okomfortabel, medan man sitter fint i de två yttre platserna och har gott om plats utom för fötterna. Högt uppdragna bakre sidorutorna gör att barn knappt kan se ut alls, med risk för illamående, och gör kupén mörk – om man inte väljer till panoramasoltaket för 10 000 kronor som dock begränsar takhöjden. Tyvärr har baksätet inga egna värmekanaler utan är helt beroende av luftmunstyckena fram.



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Baksätet delas bara i två delar, medan t.ex. Volvo delar i tre och genomlastningslucka saknas. När ryggstödet fälls, blir bagageutrymmet inte riktigt platt utan sluttar uppåt, men utrymmet är stort. Under golvet ligger det fullstora reservhjulet, utan plats att gömma saker. Inte heller i kupén finns det småfack för saker, även om Hyundai är stolta över att de främre stolsryggarna har nät för förvaring.

Säkert utan guldkant

i30 känns säker och stabil att köra, har all självklar säkerhetsutrustning och har fått högsta betyg hos Euro NCAP. Bilbarnstolen fästs enkelt med Isofix och det är lätt att se om passagerar-airbagarna är i- eller urkopplad. Men i nästa skärpning ryker toppbetyget eftersom varken city stopp eller aktivt fotgängarskydd finns ens som tillval, inte heller har i30 vingelskydd eller adaptiv farthållare.

Miljöbil med förhinder

Ingen skugga ska falla över Hyundai för att de tyngt ner sin bil för att få den miljöbilsklassad – deras uppdrag är att sälja bilar. Men det ger ändå en besk eftersmak för i30, särskilt som den inte är särskilt snål i praktiken.

i30 finns från 159 000 kronor, men då en icke-miljöbilsklassad bensinare. Billigaste dieseln kostar 10 000 kr mer men är för törstig (och lätt!) för att vara miljöbil. 179 900 kr ger stora dieseln med Business-paket. Då ingår klimatanläggning, farthållare, parkeringssensor bak, bluetooth röststyrning, usb/aux-ingång och utökad förvaring. Lägg till 15 000 kronor igen och du får Pre-

miumpaketet med bland annat halvläder, elmanövrerad förarstol, nyckelfritt system, backkamera, regnsensor och dubbla p-sensorer – kort sagt inget du behöver.

Vi avfärdar inte i30, men det finns snålare, piggare, säk-rare och miljöbättre alternativ på andra håll.

Vi gillar:

- + Garantier
- + Komfort
- + Miljöbilsklassning

Vi ogillar:

- Trist motor
- Brist på bränslesparande teknik
- Inte senaste säkerheten

Överväg också:

- Miljöbilsklassade Ford Focus
- Renault Megane snåldiesel
- Opel Astra
- VW Golf

Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: April 2013

