



## Hyundai i30

### Navaja suiza

Prueba | Los coches se elijen para el disfrute y para el transporte. Para muchos, lo primero es lo más importante, siendo su coche su orgullo donde la apariencia y el placer de conducirlo son claves. Para otros, el coche es sencillamente un medio de transporte donde lo que importa es la solidez, la seguridad y el precio&hellip;. Según Hyundai, han encontrado el perfecto balance entre emoción y transporte en el nuevo i30.

En primer lugar este balance se ve expresado en el diseño; el nuevo i30 se ve bien e incluso atractivo, y al mismo tiempo le falta un carácter pronunciado. De esta forma el coche trata de abarcar un grupo de clientes potenciales de amplio espectro. Es esa la idea clave propuesta por Hyundai.

En su interior podemos apreciar que la cuarta generación del i30 tiene un estilo moderno y bien terminado, pero notamos algo de falta de originalidad e innovación&hellip;. El énfasis se ha puesto en la funcionalidad, así se observa una buena organización de los elementos y la lógica en el manejo de los mismos. Muy bonita es, cabe destacar, la elegante pantalla encima del salpicadero.



Dependiendo de la versión, el equipamiento del i30 es bastante completo e incluso exuberante que ya en la versión básica, destaca por tener un equipamiento de seguridad muy bien acabado. En nuestra prueba hemos conducido la versión más lata de gama y tiene todos los lujos propios en un coche de este segmento.

Reseñaremos que posee un sistema de audio de alta calidad que no está en la lista de opciones, aunque el sistema estándar suena bien, muy por encima de la media de sus competidores. Siguiendo el estilo de los

últimos años, Hyundai monta Apple CarPlay y Android Auto para facilitar la integración con el teléfono móvil.

## Espacio

El nuevo i30 mide 4 centímetros más que su predecesor, pero tiene la misma distancia entre ejes. El extra de longitud delantera se ha empleado para alargar el capó y así mejorar la seguridad para los peatones en caso de colisión. Los centímetros en la parte trasera ha sido usados para el espacio del maletero. El espacio para los ocupantes era, y sigue siendo, el habitual para un coche de este tamaño.



## Tecnología familiar

Para algunos, el nuevo i30 fue una sorpresa. Hace poco, Hyundai introdujo el IONIQ, un vehículo que ha abierto las puertas al futuro para un público muy diverso. El IONIQ es un poco más grande y más confortable que el i30, también es más limpio y barato que un coche tradicional gracias a su tracción eléctrica, que se puede combinar con un sistema híbrido.

A pesar de estas obvias ventajas que plantean los eléctricos, un gran grupo de compradores no está preparado para la conducción eléctrica. Y justamente porque el nuevo i30 es un coche para todos, Hyundai lo ha equipado con motores tradicionales de gasolina y diésel. Por supuesto, la marca ofrece la tecnología más moderna en ellos.



## Gasolina

Con todo esto nos lanzamos a la conducción del motor de gasolina de 1.0 litros, que ya estaba introducido por Hyundai en el i20. Este tricilíndrico de 120 CV / 171 Nm no tiene absolutamente ningún problema con el aumento de peso del nuevo i30. Las prestaciones son más que suficientes, a pesar de que motores similares de otras marcas son un poco más refinados.

Sólo cuando el conductor insiste y mantiene las revoluciones elevadas (bajando marchas), el "1.0 T-GDI" muestra sus músculos y se puede apreciar el característico sonido de redoble de los motores con tres cilindros.



Después de lo observado, se nota como Hyundai ha

hecho lo posible para mantener el consumo lo más bajo posible, pero en la práctica no es posible ni acercarse al consumo prometido por la marca, tampoco tomando en cuenta las desfavorables condiciones durante la primera prueba.



Como alternativa para el 1.0 T-GDI existe el 1.4 T-GDI, es éste motor el que ofrece todo lo que hace falta en el pequeño. El 1.4 de 140 CV es totalmente nuevo en la marca. Este motor entrega sus 140 CV en la zona más alta del cuenta vueltas, a 6.000 rpm, mientras que su par motor de 242 Nm aparece a solo 1.500. Tiene 16 válvulas, turbo e intercooler, además de la inyección directa del combustible. También puede combinarse con el cambio automático 7DCT. La marca homologa para él un consumo de 5,4 litros a los 100. Incluso cuando no se conduce rápido, notamos que tiene más reservas (¡242 Nm!), elevando al nuevo i30 a un nivel superior. Cuando se opta el modo deportivo, el 1.4 T-GDI es tan violento que en los semáforos hay que ser delicados con el acelerador para evitar patinar.

A pesar de tener más potencia, el consumo en la prueba era idéntico al consumo del motor de 1.0 litros: 7.3 litros a los 100 kms.



## Diésel

En el apartado diésel Hyundai ofrece uno de 1.6 litros, que presta 95, 110 o 136 CV, dependiendo de la versión elegida. El de 136cv, convence como motor moderno y poderoso, además el nivel del sonido es tan bajo, que casi no se percibe la diferencia con los motores a gasolina.

Los motores diésel de 110 y 136 Cv se pueden combinar con una caja automática del tipo DCT dando lugar una combinación muy exitosa. La caja de doble embrague cambia de marcha imperceptiblemente y siempre en el momento justo, de manera que el conductor nunca siente la tentación de cambiar manualmente o de ir en un régimen no adecuado.





Con el motor diésel tampoco fue posible realizar el consumo prometido por Hyundai. En un recorrido exigente con montañas y mal tiempo pero conduciendo con mucha calma, el consumo resultó en 6.4 litros a los 100 kms.

## Comportamiento en carretera

Los fabricantes han logrado en los últimos años que los coches sean confortables y deportivos al mismo tiempo. Esto significa que la gran mayoría de coches en este segmento se conducen bien, y que sus características de conducción son cada vez más similares.



Para aflorar su carácter, el Hyundai i30 ofrece tres modos de conducción: deportivo, económico y normal. Las diferencias entre los tres son importante. El i30 en modo deportivo es apabullantemente agresivo y en modo económico muy confortable. Es un coche que se presta para todos los usos y deseos de su propietario al estilo de una navaja suiza.

## Conclusión

En la cuarta generación del Hyundai i30 no hay nada nuevo en global. El concepto es igual al anterior i30: tiene que servir un público objetivo muy amplio. La realización de este objetivo, sin embargo, ha mejorado: el equipo de seguridad activa y pasiva es muy moderno y la combinación de deportividad-comfort ha mejorado.. la apariencia exterior apela a más los posibles compradores.

Como de costumbre, el coche no tiene grandes puntos negativos; lo único que podemos decir es que los precios no son tan competitivos como antes. El i30 ofrece todas las cualidades de sus competidores a un precio normal.

Existe el riesgo de que el nuevo i30 sea caracterizado como "insipido", no obstante creemos que Hyundai ha encontrado un muy buen equilibrio entre sensación y razón. ■

# Especificaciones

## Hyundai i30 1.4 T-GDI DCT Style

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	434 x 180 x 145 cms
Batalla	265 cms
Peso	1.415 kg
Remolque	600 kg
Remolque frenado	1.400 kg
Contenido del tanque de combustible	50 l
Maletero	395/1301 l
Dimensiones de los neumáticos	205/55R16

### Motor y prestaciones



Cilindradas	1353 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	140 cv @ 6000 rpm
Par motor	242 Nm @ 1500 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,2 seg.
Velocidad máxima	205 kms/h
Consumo promedio	5,5 l / 100 kms
Consumo urbano	6,4 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5 l / 100 kms
Emision CO2	125 grs/km

### Precio

Precio	€ 27.650
Modelo mas barato	€ 20.500