

Biltest: Hyundai i40



Detta är Hyundais största personbil någonsin och den viktigaste för Sverige; den utmanar Volvo V70 och Volkswagen Passat. I USA finns i40 sedan 2009, hit kommer den först nu och kombi är först ut.

I marknadsföringen låtsas Hyundai att det är väldigt speciellt med en miljöbilsklassad stor kombi. Det stämmer inte; bara de senaste månaderna har vi testat likaledes miljöbilsklassade Citroën C5, Peugeot 508, Volvo V70 och VW Passat. Så Hyundai har tufft motstånd.

Dieseln stark bara på pappret

Hos Hyundai är bara dieseln miljöbilsklassad, men i gengäld både den svaga på 115 hästar och 136-hästarmotorn som kommer att sälja bättre, trots att den är 25 000 kr dyrare. Vi testar den senare och imponeras inte av motorn, som är alltför svag på låga varv med tjuvstopp som följd. Bästa vridmoment finns i ett mycket smalare spann än hos många av konkurrenterna. Den brummar som en gammaldags diesel och växellådan är för lågt väx-

Hyundai i40

Pris: Från 259 900 kr

Miljöpåverkan: 119 g CO₂/km

Bränsleförbrukning: 0,45 liter diesel/mil

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

Motor: 4 cylindrar, volym 1,7 liter, 136 hk vid 4000 varv/minut, vridmoment 325 Nm vid 2000-2500 varv/min

Mått: L 477 cm, B 182 cm, H 147 cm, axelavstånd 277 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1 570 kg, maxlast 550 kg, släp 1 500 kg

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 553 l, 1 723 l med nedfällt baksäte.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, manuell växellåda med sex växlar

Prestanda: 0–100 km/h 10,6 sekunder, toppfart 198 km/h

Förmånsvärde: 3 533 kr/mån (50% skatt)

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner

Garantier: 5 års nybil, 5 års vägassistens, 5 års service, 5 års lack, 3 års vagnskade, 12 års rostskydd

lad så varvtalet blir högt i motorvägsfart. Med automatlådan sticker förbrukningen iväg till otroliga 0,76 liter diesel per mil och miljöklassningen ryker all världens väg. Dessutom är den långsammare – ett riktigt bottennapp som ingen bör överväga.



För att pressa förbrukningen har i40 stopp-start-system, liksom alla konkurrenterna. Men motorn stängs bara av om man sen sist kommit över 10 km/h, vilket sällan sker i täta köer. Är motorn kall, yttertemperaturen under noll eller över trettio, luftkonditioneringen på, dörren öppen eller något annat i den långa listan inträffar, stannar motorn inte heller. Så den praktiska nyttan är mindre än hos många av konkurrenterna. Växelindikatorn hjälper att ha rätt växel. Vi snittar 0,52 i normal körning, men vintertid med vinterdäck. Tyvärr finns i40 inte för biobränslen och Hyundai godkänner inte biodiesel.



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.

Kurvor och veck

Stora Hyundai är väldigt lättkörd, men också tråkig; styrningen är helt utan känsla och trycker man lite hårdare på gasen möts man mest av ett brummande. Nåväl, man köper inte en storkombi från Korea för att bli underhållen. I stan störs man av den dåliga sikten bakåt, men parkerandet går supersmidigt tack vare sensorer både fram och bak och en backkamera inbyggd i backspeglarna.



i40 är designad enligt Hyundais "fluidic sculpture", med mängder av kurvor och veck, vilket betyder att form går före funktion. Sluttande sidor gör att det känns trångt i sidled, sluttande akter inkräktar på bagageutrymmet och ger usel bakåtsikt. Att formvalet går igen inuti bilen betyder en oöverskådlig instrumentbräda, med knappar placerade lite varstans och låg tillvänjning till t.ex. värme och stereo.

Glassbilssignatur

Det är lätt att hitta en bra körställning eftersom stolen går att ställa i alla ledder och ratten kan justeras i både höjd och längd. Tyvärr är de elektriska stolsmotorerna väldigt långsamma och jag önskar att jag bara kunde ta tag under stolen och skjuta den bakåt. Ratten är uppvärmd, vilket är både skönt och säkert, eftersom det betyder att man kan köra utan handskar. Den blå instrumentbelysningen är väldigt olika stark på olika ställen; det bli aldrig rätt överallt. Den långa trudelutt som spelas varje gång man startar och stänger av påminner mest om glassbilen.

I baksätet sitter man också bra, men den högt skurna midjan betyder att barn inte kan se ut och att

det blir mörkt i kupén. Tyvärr har Hyundai inte inbyggda barnstolar, som Volvo erbjuder. Inte heller kan man ställa in värmen separat för baksätet; man kan bara välja hur mycket av samma värme som de i framsätet man vill ha. I gengäld finns det värme också i baksätet.



Så länge bagageutrymmet mäts i liter är det jämnt stort med de bästa konkurrenterna. För praktisk användning är det klart mindre, eftersom de slutande formerna och de breda hjulhusen gör att flytflådor och annat skrymmande inte går in lika bra. Baksätet fälls inte helt platt, baksidan ser ut att snabbt ta stryk och baksätet delas bara i två delar, medan t.ex. Volvo delar i tre. Inte heller fälls baksätet med en knapp i bakluckan, som hos Peugeot, och bagageluckan öppnas inte med en vink med foten, som hos Volkswagen.

Fjädringen är okej – hos vilken modern bil är den inte det – men inte perfekt. I fartgruppen flyger baksätespassagerarna och bilen rister till. Peugeot och Citroën är klart bättre.

Säkerheten är nära toppklass, med högsta betyg hos Euro NCAP och en krockkudde för förarens knän som många av konkurrenterna saknar. Men mycket annat som de bästa konkurrenterna har är dyra tillval – som vingelvarnare – eller går inte alls att få, som fotgängarskydd.

Bra – men bäst?

Hyundai ger mycket utrustning för pengarna. Större dieseln finns inte med enklaste utrustningsnivån, utan börjar med Business-paketet. Här finns luftkonditionering, cd-spelare, parkerings-



sensorer fram och bak, backkamera, värme också i baksätet och ratten, farthållare, elektriskt ställbara framstolar... De tillval som finns kvar är främst panoramasoltaket, som dock inkräktar en del på bagageutrymme och takhöjd, och parkeringsassistenten som vi redan berömt.

På pappret ser det bra ut, med all denna utrustning och en så pass stark motor. Vi tar hellre Peugeot 508, som trots 24 färre hästar känns piggare, är ännu komfortablare och lastar mer. Men ge i40 en ärlig chans, för det är härfint mellan bilarna.



Vi gillar

- Vällutrustad
- Ganska billig
- Bra på det mesta

Vi ogillar

- Inte bäst på något
- Trist motor
- Bara fossil diesel

Överväg också

- VW Passat och Volvo V70 i etanol-, gas- eller snåldieselversioner, Peugeot 508 snåldiesel



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: November 2011

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.