



# Hyundai i30 CW

Dossier de Prensa

**1. Introducción.**

**2. Motores.**

**3. Bastidor, suspensiones y frenos**

**4. Seguridad.**

**5. HYUNDAI, compromiso con el Medio Ambiente**

**6. Fichas técnicas.**

**7. Equipamientos y opciones.**

Infoautomovil.es

## 1. Introducción: El retorno

Con la aparición del nuevo **i30 CW**, HYUNDAI retorna al competido segmento de los *station wagon* del segmento C, tras una larga ausencia, concretamente desde la desaparición del **Lantra SW**. Precedido por el gran revuelo que ha formado en todos los mercados en los que se ha presentado el **i30** en su versión *hatch back*, el **i30 CW**, está llamado a conseguir abrirse un importante hueco en el mercado de los *station wagon*. Y es que la versión *hatch back* ha recibido numerosos galardones de gran importancia (Coche del Año en España según la votación que efectúa el diario ABC como uno de los más destacados) y se ha aupado hasta los puestos más destacados de las listas de ventas de varios países.

El nuevo **Hyundai i30 CW** es un vehículo dirigido a aquellos que, precisando un automóvil amplio y con gran capacidad de carga, no están dispuestos por ello a renunciar a un vehículo altamente atractivo, confortable y divertido de conducir.

De esta manera, el **i30 CW** es 22 centímetros más largo que el *hatch back* y su batalla se ha alargado asimismo en 5 centímetros. Resultado de todo ello es un interior espectacularmente amplio. El maletero ofrece una capacidad de carga de 415 litros aumentándose cuando el asiento trasero se abate, hasta los 1.395 litros.

La gama de motores resulta muy amplia en este **i30 CW**, en el que se ofrecen nada menos que hasta cuatro motores diferentes, dos en versiones de gasolina y dos diesel. En ambos casos, el cliente podrá disponer del propulsor más adaptado a sus gustos o necesidades.



En lo que a versiones de gasolina se refiere, la gama arranca con un nuevo 1.6l en el que la potencia se eleva hasta los 122 CV, con un par de 15,7 mkg. En el tope de la gama se sitúa el propulsor de 2.0 litros, que rinde una potencia máxima de 143 CV con un par máximo de 19,0 mkg.



Y para los que prefieren los motores diesel, HYUNDAI propone dos motores dotados de lo último en tecnología diesel. El primero de ellos es un nuevo CRDi de 1.6 litros y 115 CV. En la cima de la gama diesel se sitúa el propulsor de 2.0, ya conocido por su empleo en otros modelos de la marca. Su potencia asciende a 140 CV, con un par máximo de 31,0 mkg.

En cuanto a transmisiones, el **i30 CW** se ofrece con una precisa caja de cambios manual de 5 relaciones o con una transmisión automática de cuatro

velocidades. Con el propulsor CRDi de 2.0 litros se dispone de una caja de cambios manual de 6 relaciones.

Para garantizar un comportamiento eficaz, divertido y confortable, el esquema de suspensiones es de tipo MacPherson en las ruedas delanteras, mientras que en las traseras se confía a un sistema multibrazo. Esto unido al diseño de cabina adelantada, que permite llevar las ruedas a los extremos del coche, garantiza una gran estabilidad en todo tipo de carreteras y el más elevado grado de confort.

El sistema de frenado ha sido ideado para soportar los más grandes esfuerzos. Los discos delanteros son autoventilados, de 15", mientras que los de las ruedas posteriores son macizos, de 14". En cuanto a las ruedas, existirán diversas posibilidades en lo que a medidas respecta, pudiendo el cliente elegir entre 16" y 17".

Y lo que a medidas de seguridad se refiere, y como viene siendo tradición en HYUNDAI, el **i30 CW** llega dotado de los más sofisticados sistemas de seguridad activa y pasiva. Entre los elementos de seguridad activa son de destacar el ABS de cuatro canales y cuatro sensores de última generación y dotado del sistema de distribución de la fuerza de la frenada, EBD, el sistema de control de la estabilidad, ESP, o los sensores de lluvia y de aparcamiento.

En cuanto a seguridad pasiva, el **i30 CW** dispone de una rígida célula de supervivencia para los ocupantes, áreas de deformación programada, *airbags* frontales, laterales y de cortinilla, cinturones con pretensores, columna de la dirección y pedalier colapsables, reposacabezas activos y control de cierre de las ventanillas.

Uno de los puntos fuertes para este nuevo **Hyundai i30 CW** es sin duda la estética. Los ingenieros de la marca coreana han conseguido una extraordinaria fusión entre practicidad y estética, entre amplitud y armonía.

Pureza y aerodinámica marcan el frontal de este nuevo Hyundai. El paragolpes, integrado a la carrocería, incorpora la parrilla delantera –ahora de reducidas dimensiones- y una generosa toma de aire ubicada bajo ésta y destinada a garantizar una correcta refrigeración, tanto del propulsor como de los frenos delanteros. En los extremos del paragolpes se encuentran los faros antiniebla, ubicados lo más cerca posible del asfalto para evitar al máximo los reflejos y abrir con mayor facilidad la cortina creada por las partículas de agua en suspensión.



Los grupos ópticos delanteros son carenados y de vanguardista diseño.



Un simple vistazo al perfil de este nuevo **i30CW** nos sitúa ante un vehículo muy especial. Sus líneas suaves y redondeadas son tan proporcionadas que casi nos hacen olvidar que este CW es hasta 22 cm más largo que la versión primera del **i30**. A este efecto óptico contribuye también la batalla alargada en 5 centímetros.

Estéticamente, se ha cuidado hasta el menor detalle. La línea ascendente de la cintura transmite poder y aplomo. Los tiradores de las puertas enrasados

con la carrocería y en el mismo color de la misma, dan una línea de continuidad a un conjunto rematado en sus extremos por las ópticas, que se prolongan hacia los laterales, tanto en el frontal como en la zaga.



La vista posterior del **i30 CW** completa la sensación de encontrarnos ante un automóvil sumamente equilibrado. La gran limpieza de sus líneas toma como base de partida conseguir un portón de las más generosas dimensiones posibles, para facilitar al máximo la accesibilidad a la zona de carga. .

En el diseño del interior han primado ergonomía y flexibilidad. Era preciso crear un espacio interior confortable y agradable, pero al tiempo capaz de adaptarse a las cambiantes necesidades de la vida actual con gran rapidez.



Punto fundamental a la hora de hablar de confort en un automóvil son los asientos. De ahí que en HYUNDAI se investigara muy a fondo para crear los de este nuevo automóvil de la marca. El resultado son unos asientos que brindan una excepcional sujeción lateral y que, al tiempo, cuentan con un mullido ni excesivamente blando ni demasiado duro para evitar los síntomas de fatiga que suelen aparecer al pasar muchas horas en el coche.



El asiento del conductor dispone de todo tipo de reglajes, incluidos los de altura y apoyo lumbar. Esto, unido a que la columna de la dirección es regulable en altura, permite encontrar la mejor posición a los mandos con gran facilidad.

Para que nada vaya suelto por el coche, el **i30 CW** dispone de un gran número de compartimentos portaobjetos, así como sendas guanteras en el reposabrazos posterior y en la consola central.

Para brindar la mayor versatilidad, el asiento posterior es abatible por secciones 60/40. La capacidad del maletero en condiciones normales es de 415 litros, pero ésta se aumenta hasta los 1.395 litros con el asiento posterior abatido.



El amplio maletero puede ver aumentada rápidamente su capacidad al abatir el asiento posterior, algo que puede hacerse parcialmente (60/40).

Para que el cliente pueda adaptar plenamente su nuevo **i30 CW** a sus necesidades, se ofrece en tres versiones de equipamiento. En cualquier caso, la más básica dispone de un sinfín de pequeños detalles destinados a hacer más agradable la vida a bordo.

En el nivel inferior se sitúa la terminación “Comfort”, que cuenta con equipo de sonido dotado de radio, CD, MP3, conexión USB y salida auxiliar, asiento del conductor regulable en altura y elevación delanteros eléctricos, espejos retrovisores exteriores eléctricos, calefactados y en el color de la carrocería, cierre centralizado con mando a distancia, asiento del conductor con regulación del apoyo lumbar, reposacabezas delanteros activos, faros antiniebla y climatizador. La versión más deportiva es la “Style”. En ella se dispondrá de suspensión deportiva, llantas de aleación de 17” con neumáticos de perfil bajo –225/45 R17-, indicador de presión de los neumáticos, asientos en tela y cuero y climatizador. En el tope de la gama se encuentra la versión “Premium”, en la que se añaden, además de los elementos antes mencionados, los sensores de aparcamiento y de lluvia y el control de la velocidad de cruce.

El sistema de control de la estabilidad, ESP, estará disponible en todas las versiones.



El equipo de sonido cuenta con toma para USB, Ipod y entrada auxiliar

El nuevo **Hyundai i30 CW** se comercializa de manera inmediata en nuestro país a través de la red de concesionarios de HYUNDAI ESPAÑA DISTRIBUCIÓN AUTOMÓVILES, S.A.

## 2. Motores

El Hyundai i30 se ofrece con nada menos que cuatro versiones diferentes en lo que a motorizaciones respecta, dos de ellas de gasolina y otras dos diesel.

En lo que a propulsores de gasolina respecta, se ofrece el motor Ypsilon 1.6l, ya conocido por su empleo en otros modelos de la marca.



Dispone de doble árbol de levas en culata, cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica multipunto. Su potencia se eleva hasta los 122 CV a 6.200 rpm, y su par máximo alcanza los 15,7 mkg a 4.200 rpm.

En la cima se sitúa el motor Beta de 2.0 litros, también dotado de doble árbol de levas en culata, cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica multipunto. Con 143 CV a 6.000 rpm y un par máximo de 19,0 mkg a 4.600 rpm, ofrece unas prestaciones realmente excitantes y permite disfrutar al máximo de las bondades de bastidor y suspensiones.

Y pasando a las versiones diesel, HYUNDAI propone dos motores diferentes. El primero de ellos es el tetracilíndrico de 1.6 litros CRDi. Cuenta con el sistema de inyección directa por raíl común con turbocompresor de geometría variable.



La primera de ellas rinde una potencia de 90 CV a 4.000 rpm, con un par máximo de 24,0 mkg entre 1.750 y 2.500 rpm. La versión más potente alcanza los 115 CV a 4.000 rpm, mientras que su par se sitúa en 26,0 mkg entre 1.900 y 2.750 rpm.

Versión estrella de la gama de motores diesel es el 2.0 litros también utilizado en otros modelos de la marca. Su potencia se eleva hasta los 140 CV a 3.800 rpm y el par máximo es de 31,0 mkg entre 1.800 y 2.500 rpm.

Para disfrutar al máximo de las prestaciones de cualquiera de estos motores, se les ha dotado de una eficaz caja de cambios manual de cinco velocidades. Aquellos que prefieran la comodidad de una transmisión automática, podrán disponer de una eficaz caja controlada electrónicamente, de cuatro relaciones.

En el caso de optar por una versión equipada con el motor 2.0 CRDi, la caja de cambios es manual de seis velocidades.

### 3. Bastidor, suspensiones y frenos

El bastidor del nuevo **Hyundai i30 CW** es un derivado directo de la versión *hatch back*, que tan eficaz se ha mostrado desde su llegada al mercado, retocado y alargado para conseguir este atractivo familiar.

El resultado alcanzado se puede calificar de excelente. El bastidor de nuevo **i30 CW** ofrece una excepcional rigidez, lo que se traduce en un mejor comportamiento del vehículo en situaciones límite y una superior protección a sus ocupantes en caso de accidente.

El esquema de las suspensiones sigue la línea de las grandes berlinas de la compañía. En las ruedas delanteras disponemos de una suspensión independiente de tipo McPherson, con resortes helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.



En las ruedas traseras se ha optado por un sistema multibrazo, con resortes helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

Esta combinación ofrece el compromiso perfecto entre efectividad y confort, haciendo al **i30 CW** un automóvil apto para todo tipo de usos.

El sistema de frenado garantiza un excelente tacto y una poderosa frenada en todo momento. Las ruedas delanteras montan discos autoventilados de 15", mientras que en las traseras se ha optado por discos macizos de 14".

Delantera: coches equipados con Llantas de 16: 300mmx28mm

Traseros: Todos: 262mmx10mm

Además, el **i30 CW** incorpora el sistema antibloqueo de los frenos, ABS, de cuatro canales y cuatro sensores, dotado de EBD (dispositivo de reparto de la frenada entre ejes en función del peso soportado por cada uno de ellos).

Infoautomoviles.es

## 4. Seguridad

Siguiendo la norma de la Compañía de mejorar constantemente la seguridad, tanto activa como pasiva de sus automóviles, el **Hyundai i30 CW** se sitúa en vanguardia de su segmento en este tan especial apartado.

En cuanto a seguridad activa, el **i30 CW** cuenta con un bastidor sumamente rígido, lo que unido a un equilibrado esquema de suspensiones le permite ofrecer una estabilidad magnífica sobre todo tipo de carreteras.

El sistema antibloqueo de los frenos, ABS, dotado del repartidor de la fuerza de la frenada, EBD, es de serie en todas las versiones.

El **Hyundai i30 CW** cuenta, además, con el sistema de control de la estabilidad, ESP. Otro de los elementos de seguridad activa incorporados en este nuevo **i30 CW** son los sensores de lluvia, según versiones, que accionan automáticamente los limpiaparabrisas en cuanto detectan cierto grado de humedad en el parabrisas.

Para prevenir accidentes a la hora de accionar los elevavidrios, el **i30 CW** incorpora un sistema de detección de objetos, según versiones, que detiene la subida del cristal cuando algo se interpone entre la parte superior del cristal y el marco de la ventanilla, evitando así posibles lesiones en alguien que mete o saca la mano en el coche en el último momento.



Por último, tres sensores de aparcamiento ubicados en el paragolpes posterior (**según versiones**) nos avisan de la proximidad de algún objeto cuando estamos dando marcha atrás, lo que facilita la labor de aparcar, evitando los típicos golpes a baja velocidad contra objetos que no se ven por los espejos o el parabrisas posterior.

Y en cuanto a seguridad pasiva, el **i30 CW** marcará referencias en el segmento C. Estructuralmente ha sido concebido para brindar la máxima seguridad a sus ocupantes en caso de colisión. El habitáculo conforma una sólida célula de supervivencia, contando además, tanto en el frontal como en la zaga, con áreas de deformación programada.

Para que a nadie se le olvide abrocharse el cinturón de seguridad, el conductor cuenta con un chivato luminoso avisador de cada una de las plazas.



Éste nos avisa, así mismo, si tenemos desconectado el *airbag* del acompañante.

El **i30 CW** cuenta con *airbags* frontales, laterales y de cortinilla. Los frontales son de hinchado controlado y trabajan con total eficacia siempre y cuando se tenga puesto el cinturón de seguridad.



Los cinturones de seguridad delanteros cuentan con pretensores.

Otro elemento de seguridad pasiva de última generación son los reposacabezas delanteros activos.



El reposacabezas activo actúa cuando sufrimos un alcance, es decir, cuando otro coche nos golpea por detrás. En ese momento, el reposacabezas se va hacia delante, en busca de nuestra cabeza, para acompañarla en su desplazamiento hacia atrás, suavizando este movimiento. De esta manera se

evita el latigazo cervical, causa de muy graves y frecuentes lesiones en los accidentes por “alcance”.

Tanto el volante como el pedalier son colapsables, evitando así que puedan producir lesiones en tórax y pies respectivamente.

Con todo ello, el Hyundai **i30 CW** se sitúa como uno de los coches más seguros del mercado y, por supuesto, del segmento C.

Infoautomovil.es

## **5. HYUNDAI, compromiso con el Medio Ambiente**

En HYUNDAI la preocupación por el Medio Ambiente es manifiesta. De hecho, se ha convertido en una de las empresas líderes en cuanto a sistemas de fabricación "limpios", reciclaje e investigación de energías alternativas. De hecho, los programas sobre vehículos FCEV de HYUNDAI han sido y son de los más importantes de cuantos se desarrollan en el Mundo.

El primer FCEV de Hyundai se desarrolló en 2004, usando una carrocería de Tucson y montaba un stack de 80 kW. El stack fue suministrado por una compañía norteamericana, mientras que el resto de componentes fue desarrollado por HYUNDAI MOTOR COMPANY. Este FCEV empleaba hidrógeno comprimido (en torno a 300 bar) como combustible y tenía una autonomía de 300 km. La velocidad máxima se situaba en 150 km/h. En contraste con la primera generación de FCEV lanzada 4 años antes, el Tucson FCEV montaba el stack de células en el capó motor y no bajo el piso del coche, gracias a sus más reducidas dimensiones. También la capacidad de enfriamiento se había mejorado sensiblemente, lo que reducía los tiempos de espera hasta alcanzar la temperatura necesaria para el correcto funcionamiento de las células (-20 grados Celsius). Los coches con célula de combustible tienen agua en todo momento –pues el mismo sistema la genera– y de ahí que la capacidad de enfriamiento sea un factor crítico, uno de los puntos que esperamos mejorar en breve.

HYUNDAI MOTOR COMPANY tiene planes similares al resto de los grandes fabricantes de automóviles de lanzar la producción en masa de estos motores entre 2010 y 2015. Para conseguirlo, nos hemos marcado una serie de metas desde 2004. El Team de vehículos con célula de combustible trabaja en constante colaboración con los equipos de Chasis y diseño de las carrocerías e interiores de los coches del Centro de Investigación y Desarrollo de Namyang. En la actualidad se espera desarrollar una plataforma única para los vehículos animados por célula de combustible.

HMC está trabajando en muchos programas de verificación nacionales e internacionales. En la actualidad, la Compañía está colaborando con el gobierno de Corea en proyectos de SUVs y autobuses de célula de combustible. La propuesta se basa en stacks de 80 y 200 kW. Internacionalmente, con Chevron-Texaco se está participando en los programas de demostración del Departamento de Energía de Estados Unidos, un proyecto que comenzó en 2004 y terminará en 2009. El presupuesto total del proyecto es de 364 millones de dólares y HYUNDAI MOTOR COMPANY está al cargo del desarrollo del vehículo. Un total de 32 Tucson y Sportage se están ensamblando para el proyecto.

Desde HYUNDAI MOTOR COMPANY se contempla como van ganando paso en el mercado los motores híbridos, principalmente desarrollados por los fabricantes japoneses. En la actualidad, hay tres grandes enfoques dirigidos a reducir las emisiones: la apuesta japonesa con los motores híbridos; la europea con los motores diesel y la americana con las células de combustible. HMC no rechaza ninguna de las tres tecnologías a corto plazo, pero nuestro convencimiento es que la victoria final será para los vehículos animados por células de combustible. Y es que no hay que olvidar que las reservas de combustibles fósiles no son ilimitadas.

En Septiembre de 2005 el Instituto de Investigación en Eco tecnología fue separado del Centro de Investigación y Desarrollo de Nomyang, en el que trabajan 7000 ingenieros. Lo más significativo e importante de ello es que la industria del automóvil demuestra así su preocupación por el medio ambiente.

En cualquier caso, aún hay varios problemas a solucionar para que los motores de hidrógeno sean viables, y son: coste, durabilidad e infraestructuras. El primero de ellos será fácilmente abordable cuando se inicie una producción masiva de estas células de combustible. Por otra parte, los ingenieros continúan sus investigaciones y ya están consiguiendo excelentes resultados en lo que a conseguir que las membranas electrolito cuenten con una mayor duración. Y el problema de las infraestructuras también puede ser superado mediante el esfuerzo de los respectivos gobiernos para conseguir un ambiente más limpio.

**Infoautomovil.es**