



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i20 – autoportal.hr (HRV)

Objavljeno: 24.03.2010

TEST HYUNDAI i20 1.4 CRDi iLIKE

Piše: dr. Željko Maruši

TEST HYUNDAI i20 1.4 CRDi iLIKE

Opelov stil, korejska kvaliteta i najbolji omjer uloženog i dobivenog me u malim dizelašima

Krajem 2008. stigao je nasljednik modela Getz i kad je predstavljen, mnogi nisu mogli vjerovati koliko sliči Opel Corsi s petorim vratima. Toliko da je s boka i stražnje strane teško utvrditi razliku. Možda to nije potpuno korektno i moralno, ali poslovno je potpuno opravdano. Dobrom je dojmu doprinijela i statusna oznaka i20 te sveukupno auto izgleda sasvim pristojno. Stilski je OK, a napravljen je solidno, što potvrđuje i masa od 1,1 tona (benzinski model), odnosno 1,2 tona (dizelaš). Hyundai i20 se proizvodi u verzijama s trojim i petorim vratima. Testirali smo osnovnu i najjeftiniju dizelsku verziju 1.4 CRDi iLike, s trojim vratima i dobrim 75 KS te pristojnom opremom, koja uključuje klimu, radio/CD, električne prednje podizače, dva zračna jastuka i ABS. Stoji 11.370 eura, a najjeftiniji i20 dostupan je za 9950 eura i to su pristojne cijene. Doduše, nisu to više prilika zvane jeftinija, jer je prošlo vrijeme jeftinih korejskih modela, ali su OK.

Hyundai i20 je klasičan konfekcijski auto niže klase, koji nema posebnosti novog Citroëna C3, karizme VW Pola niti dinamike Ford Fieste. No, to je vrlo dobro i solidno napravljen automobil, koji se kupuje razumom, a ne emocijama. Nasljednik Getza je dugačak 394, širok 171 i visok 149 centimetara te je 11,5 cm duži i 4,5 cm uži od njega (visina je ostala ista). Uz međuosovinski razmak od 252,5 centimetara to mu osigurava komfor među boljim u nižoj klasi. Prostora za četiri osobe ima sasvim dovoljno, može se smjestiti i pet, a i prtljažnik od 295 do 1060 litara među najvećima je u nižoj klasi. Na materijalima se naizgled nije rasipao novac, djeluju pomalo jeftino, ali izdržljivo. Za pohvalu je racionalna izvedba, s funkcionalno postavljenim komandama i preglednim kokpitom, bez eksperimentiranja. Korejska kvaliteta raste iz godine u godinu i to se dobro vidi po svakom detalju.

Hyundai i20 je dostupan s tri benzina (1.2/78 KS, 1.4/100 KS i 1.6/126 KS) te četiri dizelaša (1.4 CRDi/75 KS, 1.4 CRDi/90 KS, 1.6 CRDi/115 KS i 1.6 CRDi/128 KS). Osnovne verzije u oba slučaja prava su mjera, jer Korejci, možda previše forsiraju preveliku snagu motora. Jer, ako mogu Fiesta, Polo i Fabia (donedavno i Corsa) imati osnovnu verziju od 60 KS, trebao bi i i20. Ovako osnovni benzinac plaća dvostruko veći i godišnji porez (iznad 68 KS) i dvije klase veće osiguranje (do 90 KS), što je i najveća stavka. U nižoj je klasi to kupcima vrlo važno, te Korejci griješe. Srećom, dizelski motor ima prihvatljivih 75 KS. U klasi najjeftinijih automobila ne traže se ekstremne performanse, a osnovni dizelaš, s okretnim momentom od 220 Nm pri 1750 do 2350/min, više je nego dovoljan. Za usporedbu prvi Volkswagenov 1.9 TDI sa 90 KS, koji se od kraja 80-ih ugradio u Audi 80, imao je 182 Nm pri 2300/min.



HYUNDAI

Official
Partner

Do stotke i20 ubrzava u 16,2 sekunde i na papiru to ne djeluje uvjerljivo. U stvarnosti je puno uvjerljivije i, objektivno, bolje i više ne treba tražiti, pogotovo što motor spremno poteže od niskih okretaja. U gradskoj vožnji dizelaš ide poletno te dobro vuče i potpuno opterećen. To vrijedi i za najveću brzinu od 161 km/h. Bez većeg napora i uz prihvatljivu buku drži putnu brzinu od 140 km/h. Više, ruku na srce, u ovakvom autu nije potrebno, a ni dozvoljeno. Upravljač je precizan i dovoljno izravan, dobar je i ovjes, koji pruža pravu mjeru stabilnosti i udobnosti. Diskovi na sva četiri kotača (što nemaju svi u nižoj klasi), zaokružuju dobru sliku solidnih vozničkih svojstava. Zasmatali su nam jedino nešto duži hod mjenjača i malo bučniji ovjes na neravninama. No, to se ovom autu može oprostiti, jer i20 ipak nije premium model.

Vožnja je ugodna, jer je novi korejski dizelaš dobro prigušen i izbalansiran. Spremno plove u svakom stupnju, a stabilnost je također vrlo dobra. Zbog težeg nosa u odnosu na benzinsku verziju važno je da su gume napuhane na tlak za puno opterećenje. Tada dizelski i20 dobro leži i kroz zavoje prolazi uz minimalno proklizavanje prednjeg dijela, kod oštrog vožnje. Bez problema se mogu postizati visoki brzinski prosjeci, premda s ovakvim autom nema potreba voziti sportski. Velika je vrlina povoljna potrošnja. Na testu smo izmjerili prosjek od 5,7 litara, a uz umjerenu je vožnju prosjek moguće zadržati na granici od pet litara. Zbog toga je, za one koji prelaze više od 15.000 km godišnje, ovo isplativa opcija. Hyundai i20 nije, i ne može biti, hit na tržištu, ali je razuman izbor, ako su vam kvaliteta i pouzdanost važniji od zvukovnog imena i šminkerske izvedbe. Pogotovo što se Hyundai vrlo rijetko kvari. Naravno uz redovito održavanje i bez zamjenskih dijelova sumnjiva kineskog podrijetla...

TEHNIČKE KARAKTERISTIKE

Motor: turbodizelski, 4-cilindarski, blok od lakog lijeva, 2 bregasta vratila u glavi (lanac), četiri ventila po cilindru, direktno ubrizgavanje common-rail

Obujam: 1396 ccm

Snaga: 55 kW/75 KS pri 4000/min

Moment: 220 Nm pri 1750 do 2250/min

Mjenjač: ručni s pet stupnjeva

Ovjes: sprijeda McPherson, straga multilink

Kočnice: samoventilirani diskovi 255 mm/diskovi 203 mm, ABS

Gume: 185/60 R 15

Dimenzije: 394 x 171 x 149 cm

Međuosovinski razmak: 252,5 cm

Prtljažnik: 295/1060 L

Spremnik goriva: 45 l

Masa/nosivost: 1170/465 kg

Najveća brzina: 161 km/h

Ubrzanje 0-100 km/h: 16,2 s

Potrošnja: grad 5,5 / otvoreno 3,8 / kombinirano 4,4 l/100 km

Potrošnja na testu: 5,7 l/100 km

Cijena: 11.370 eura



HYUNDAI Official Partner



<http://www2.autoportal.hr/201003247881/Test/Opelov-stil-korejska-kvaliteta-i-najbolji-omjer-ulozenog-i-dobivenog-meou-malim-dizelasima/menu-id-68.html>