



**HYUNDAI** Official Partner

## Test Hyundai i20 – vrelegume.rs (SRB)

Objavljeno: 19.05.2010

### Hyundai i20 1.4 CRDi

Piše: Perica Rajkovi

Hyundai i20 1.4 CRDi

## Nema ka škola

Razvijen u gradu Russelsheim u Nema koj, kao i znatno poznatija Opel Corsa, novi Hyundai i20 neizbežno je nasledio brojne kvalitete, ali i mane, germanske škole automobilizma

Iako nas specijalisti ube uju kako su tvrda sedišta, upravo kao i kreveti, zdrava za le a, mojih pet « banki » privileguju sun er ! Materijal, koji je u novom Hyundaiu i20 zastupljen u minimalnim koli inama, što posebno dolazi do izražaja kada tvrdo podešeno ogibljenje, naleti na udarne rupe sa kraja zime. Neko e možda pomisliti da preterujem, ali kako sam bukvalno iz novog Citroena C3, prešao u i20, odgovorno tvrdim da su francuski proizvo a i, iako su u poslednje vreme znatno ukrutili svoja vozila, i dalje « maheri » na ovome polju. Usuditi u se i oti i jos malo dalje, izuzmemo li nekoliko evropskih konstruktora (VW, Fiat, Opel...), znanje i iskustvo koje su stekli u proizvodnji malih vozila, konkurenti i dalje imaju muke da dostignu!

Konstatacija koje se svakako odnosi na ovog malog korejanca, bez obzira što spoljašnjim izgledom, nema ni jedan razlog da se ose a inferiornijim. Šta više, moderan i privla an dizajn, kako verzije sa petoro, tako i sa troje vrata, zaslužuje samo re i hvale. Na tržištu od prošle godine, i20 od nedavno postoji i u « kupe » izvedbi, koju smo imali prilike na kratko provozati. Ve kao po obi aju, razlike se odnose isklju ivo na formu zadnjeg bo nog stakla i C stuba, i opet, kao po ugledu na Corsu sa troje vrata, nalazim da je sa petoro estetski privla nija ! U svakom slu aju je prakti nija, kada se želi smestiti na zadnju klupu, odnosno iza i iz vozila na stešnjenom parkingu (vrata su kra a i lakša za manipulisanje), jedini prednost karoserije sa troje vrata je u ceni, nižoj za 400 evra. Uostalom i20 je zamišljen kao mali familijarni auto, bez sportskih pretenzija, upravo kao i bivši Getz, koga je zamenio. Jeste da je ovaj igrao na kartu mikro mini-vana, no odgovorni u Hyundaiu su ispravno procenili da je popularnost ove kategorije u drasti nom padu.



# HYUNDAI

Official  
Partner

## Hrabra odluka

Prije je svima dobro poznata, nakon što su desetak godina bili izloženi podrugljivim potsmesima (esto sa pravom), korejanci su se na kraju uspjeli nametnuti evropskoj klijanteli, posebno u SUV kategoriji. Hrabra je ipak odluka da se Hyundai uključi u tržišnu utakmicu i u B segmentu, jer da bi se konkurisalo polivalentnim mališanima, tipa Clio, 207 i Polo, treba, osim znanja, imati i par neega izme u nogu, ime se ponose pripadnici ja ega pola!? Verovatno su se zato i obratili specijalistima na Starom kontinentu, koji su, zašto ne re i, veoma dobro obavili posao. Postavljen na potpuno novoj platformi, i20 je bez sumnje savremen automobil, sa zadovoljavaju e dobrom voznom dinamikom.

Bila bi verovatna još bolja, da je "obuven" u kvalitetnije pneumatike, uzevši u obzir da tesirane Kumho (185/60 R15), vrlo brzo pokazuju svoje limite. U pore enju sa najboljim izdancima, može mu se prebaciti mala agilnost i ne preterano precizno upravljanje, kao i nedovoljna elektri na asistencija prilikom parkiranja. Naprotiv, petostepeni menja verovatno je najbolji u kategoriji, pravo je zadovoljstvo posegnuti za kratkom i preciznom ru icom.

Sve komplimente zaslužuje i dizel agregat 1.4 CRDi, razvijen u dve verzije, od 75 i 90 ks. Na testiranju se našao snažniji, koji po mnogo emu potse a na Volkswagenove. Prili no bu an dok je hladan i u fazi ubrzanja, reaguje brutalno im se zavrti na nekih 1.700 obrtaja. Logi no, ukoliko se zna da razvija jedan od najve ih obrtnih momenata u kategoriji (220 Nm). Samim tim, me ubrzanja su veoma ubedljiva, ali prednji trap je na velikom iskušenju. Naime, prilikom polaska, pa i u drugoj brzini, to kovi lako proklize, posebno ukoliko je put vlažan. Pokazao se i primerno ekonomi an, potrošnja nije nikada prebacila 7 lit, da bi se zabeleženi proseki iznosio 5,8 lit.

Opšti utisak kviri unutrašnjost, lišena svake orginalnosti. To što se i20 proizvodi u Indiji (fabrika Maruti, kao i u slu aju i10), nije toliko uo ljiivo, što zna i da je nivo završne obrade sasvim na mestu, ali ne i upotrebljene plastike. Ukoliko ova još i prolaza u manjem i jeftinijem i10, u B segmentu smo se navikli na kvalitetniju.

Ni dizajn komande table ne donosi ništa uzbu uju e, rekli bi smo ista klasika. Instrumenti su doista veliki i pregledni, što se odnosi i na komande na centralnoj konsoli, ali nikako se nisam mogao oteti utisku da sam za upravlja em vozila iz predhodne generacije! Jednim delom jer je ovaj debljine prsta, tako da ni injenica da je obložen kožom, mnogo ne pomaže. Monotoniju donekle razbijaju sedišta, sa umecima boje karoserije (oslonci za laktove tako e), no kao što ste verovatno pogodili, nisu u seriskoj opremi.

Na stranu što su tvrda kao drvo, na samu poziciju, prakti ni aspekt i raspoloživi prostor, nemožemo se požaliti. Sa skromnih 3,94 m dužine, i20 dozvoljava transport etiri odrasle osobe, dobrim delom zahvaljuju i velikom me uosovinskom rastojanju (2,52 m, što je tre i rezultat u kategoriji, nakon Clia i 207). Sa bezmalo 300 dm<sup>3</sup> prtljažnog prostora, može se « zapucati » i na godišnji odmor, a ukoliko treba transportovati kabaste predmete, obaranjem zadnjih naslona, dobija se nešto više od jednog kubnog metra (ta nije 1.060 dm<sup>3</sup>).

No sve ovo za mnoge je od sekundarnog zna aja, da bi se nametnuo, jedan Hyundai mora imati pre svega interesantnu cenu!

Kao retko kada, kupci u Srbiji su u privilegovanom položaju u odnosu na one u EU, gde je i20 osetno skuplji. U Francuskoj, testirani auto prodaje za 16.300 evra, na šta treba dodati još par opcija, u vidu metalizirane boje i elektronske kontrole stabilnost.



# HYUNDAI

Official  
Partner

Me utim, testirani agregat nije za sada u ponudi na našem tržištu, dok je slabiji, 1.4 CRDi/75 "Cape Town" (srednji nivo opremljenosti), dostupan za nekih 12.000 evra.

Veoma korektna cena, a ukoliko se i pojavi od 90 ks, nemože biti skuplji za više od 1.000 evra (tolika je razlika u EU). Spisak seriske i dopunske je veoma duga ak, a kako varira u zavisnosti od tržišta, prepuštamo vam da ih potražite na zvani nom sajtu proizvo a a.

## Karakteristike

### Motor

tip/broj cilindara turbo dizel, redni/4  
radna zapremina ccm 1396  
maks. snaga kW/KS/o/min 66/90/4000  
obrtni moment Nm/o/min 220/1750-2350  
pogon na prednje to kove  
tip menja a/stepeni prenosa manuelni/6

### Karoserija

tip/broj sedišta/vrata he bek/5/5  
D x Š x V mm 3940x1490x1710  
zapremina prtljažnika l 295/1060

### Performanse

ubrzanje 0-100 km/h, s 13,6  
maksimalna brzina km/h 171  
prose na potrošnja l/100 km 4,4  
emisija CO2 g/km 116

**Cena (sa PDV-om) €od 12.090 (za model sa 75KS)**

### Pozitivno

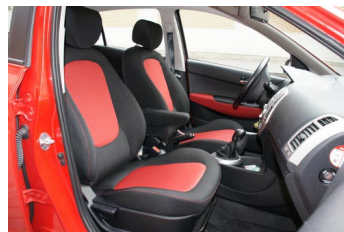
- temperamentan i ekonomičan motor,
- odnos spoljašnje dimenzije/unutrašnji prostor,
- cena niža od evropskih konkurenata

### Negativno

- enterijer bez šarma,
- kvalitet plastike,
- udobnost



**HYUNDAI** Official Partner



<http://www.vrelegume.rs/test/hyundai-i20/>