



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i20 – PROAUTO (BiH)

Objavljeno: Decembar 2009. (br. 96)

Hyundai i20 1.2i iSmile MPi

Piše: Safet Šatara

Hyundai i20 1.2i iSmile MPi

Mali motor – velika snaga

Hyundai i20 sa 1,2-litarskim benzincem našao se u središtu klase gradskih automobila. Iako se na papiru prednosti vide tek u tabeli koja prikazuje serijsku opremu, i20 ipak ima još nekoliko detalja koje ga izdvajaju društva "gradskih momaka". Prije svega, ima izuzetan motor, koji je, bez sumnje, jedan od najefikasnijih malih atmosferskih benzinaca na tržištu. Također, izdvaja se i nešto nižom cijenom od evropskih konkurenata, koji su svoje ime, sudeći prema ovom Hyundaiju, ipak precijenili.

Iako još uvijek vladaju predrasude o korejskim automobilima, koje su, istini za volju, produkt vremena ranih devedesetih kada se Hyundai u Evropi probijao na pomalo udan način, odavno je postalo jasno da se evropski proizvođači i sve više pribijavaju novih modela sa istoka. "Rani radovi" su Hyundaija u Evropi gotovo mogli doći i glave, no upornost i kakva-takva prisutnost u baš svim klasama morala je na kraju iznjedrili rezultat koji se godišnje mjeri u milionima prodatih primjeraka širom svijeta. Pristup Evropljanima je dakako morao biti sasvim drugačiji nego pristup kupcima na ostalim kontinentima, pa su posljednje godine konačno donijele zavidan uspjeh i "score" o kojem većina evropskih proizvođača može samo sanjati - četvrti proizvođač automobila na svijetu! Koliko je na jednom kraju svijeta uspio plasirati i SUV-ove i velike sedane, toliko je na drugom kraju svijeta uspio baveći se animiranjem kupaca gradskih modela. Zbog toga bi posljednja (nedovršena) prijava mogla poremetiti cjelokupne planove evropskih imena, a pogotovo u vrijeme kada se zbog "recesijskog" razmišljanja kupci u korist cijene sve više odriču centimetara lima. Tu svakako spada mali Hyundaijev i20.

Nasljednik Getza, u formi koja je započeta sa modelom i30, konkurentan je gotovo na svim poljima. Prije svega, razvijen je na modernoj platformi koja je omogućila njegovo prilagođavanje evropskim potrebama. Dobio je savremene benzinske motore dovoljno snažne da se nose čak i sa evropskim. Štaviše, Hyundai je na polju kompletne motorizacije napravio ogroman korak unaprijed. Iako se na papiru i ne vidi pretjerano velika razlika između korejskih i evropskih, pa čak i između korejskih i japanskih malih benzinskih motora, u praksi je ipak prijava potpuno drugačija. Sjeti ćemo se testa modela i20 sa 1,4-litarskim benzincem, koji je potpuno iznenadio svojim dinamičkim sposobnostima. Sa svojih stotinjak "konja", zasigurno je posramio izvornu evropsku gamu. Štaviše, isti motor našao je



HYUNDAI

Official
Partner

mjesto i u i30, i u KIA-inom Cee'du, doduše, sa malim modifikacijama, ali je ipak ostao klasi ni atmosferski benzinac. Me utim, vratimo se "temi" sa malim 1,2-litarskim motorom.

Iako ga je Hyundai napravio privla nim i relativno atraktivnim, i20 dizajnerski djelimi no kaska za najozbiljnijim evropskim mališanima. Zbog toga ga je Hyundai i ponudio u nekoliko razli itih vrsta "živih" boja, koje ga zasigurno prave upe atljivim. I testirani model bio je takav - obojen u neobi nu zelenu boju, koju je nemogu e neprimijetiti. Na ovako obojenoj i20-ki do izražaja su došli svi prelomi lima i na bokovima, i na poklopcu motora, pa se izdaje za pravi mali miši avi auto. Me utim, potpuna suprotnost krije se u unutrašnjosti. Da ne bude zabune, u njoj ima neobi no puno prostora, ali je Hyundai "zaboravio oživjeti"!? ak u jednom trenutku sasvim možete izgubiti osje aj da se vozite u malom gradskom automobilu. Istini za volju, osje aj gube samo oni na prednjim sjedištima. Me utim, crna plastika nije gotovo ni na jednom elementu uljepšana nekim svjetlijim detaljem. Oblici su svakako zadovoljavaju i, i jasno je k'o dan da je centralni greben došao iz Cee'da. Tabla sa instrumentima svijetli crvenom bojom kao na starijim Audijima, a sjedišta su profilisana kao na nekim "kvazi-sportskim" automobilima. Nije loše, naravno, ali crna plastika upija toliko svjetlosti, i potpuno je nemogu e odgonetnuti zašto nema ni jedne svjetlije površine. Kao da je nekom Korejcu koji je dizajnirao unutrašnjost neko umro u me uvremenu, pa je i unutrašnjost završila u crnom tonu, kao i crni veo na glavi njegove supruge. To se, nažalost, ne može bitnije ispraviti ni dodatnom opremom, pa unutrašnjost i20-ke, iako je ergonomski potpuno dovršena, ne pruža dobrodošlicu kakvu bismo o ekivali.

Me utim, testirani model je imao potpuno neo ekivanu i iznena uju u drugu stranu!? Iskusniji voza i ve unaprijed mogu pretpostaviti šta ih o ekuje kada trebaju sjesti iza upravlja a automobila kojeg pokre e 1,2-litarski motor. Ve tradicionalno, motori ovakvih zapremena dovoljni su samo za male automobile i za osnovne potrebe. Takvi motori svakako nisu konstruisani da ponude nezaboravno voza ko iskustvo i da u svakom trenutku pruža dojmljiv i rezak zvuk. To su svakako pusti snovi, me utim, ovaj 1,2-litarski benzinski atmosferac ponaša se potpuno suprotno. Nikada ne bismo pomislili da e, naprimjer, u tre em stepenu prenosa ovaj motor bez pogovora ubrzavati od 40 km/h, i to uzbrdo!? Iako u specifikaciji tehni kih karakteristika piše da je maksimalni obrtni moment dostupan tek na 4.000 obr/min, u vožnji izgleda kao da se maksimalni obrtni moment ispoljava ak i na 2.000 obr/min. Bez obzira na to u kojem se stepenu prenosa nalazila ru ica mijenja a, motor e bez pogovora povu i odijelo teško više od 1.100 kilograma. Takvim me ubrzanjima, naravno, kumuje i 78 KS, koje su "optimalno raspore ene" kroz oko 6.000 obr/min. Da ne bude zabune, ovaj motor nije konstruisan za rušenje bilo kakvih brzinskih rekorda, ali se uz ovakve rezultate uklapa i više nego dobro. Zaista, nekada možete potpuno izgubiti osje aj da se vozite u automobilu kojeg pokre e 1,2-litarski benzinac. Ni Evropa, a ni Japanci nemaju ovako živahne male motore (turbobenzinci ovaj put nisu u konkurenciji). Ovaj motor, u svakom slu aju, spada me u najbolje male benzinske motore. Sli no je i sa 0,2 litra ve im benzincem koji razvija 100 KS. ak je i on za nekoliko stepenica odmakao od sli nih motora iz Evrope ili iz Japana (ponovo ne emo govoriti o turbobenzincima). I pored toga što se nadprosje no dobro nosi sa prili no velikom težinom, evidentno je da je ovaj motor konstruisan da koristi što je mogu e manje goriva. To je izdašno prikazao i na testu, jer je trošio oko 7 litara na 100 kilometara. Svi benzinci sli ne zapremine troše približno isto goriva, me utim, definitivno ni jedan nije ovako živahan, što je prednost koja se ne smije zanemariti.

Na kraju dolazimo i do cijene, i automatski se vra amo na po etak pri e. Iako su korejci u Evropi dosta vremena smatrani "outsiderima", došlo je vrijeme kada se prema njihovim proizvodima kroji cijela strategija odre enih "doma ih" proizvo a a. Za to ima više razloga, ali je jedan od najbitnijih cijena. Iako Hyundai ima puno više problema pri formiranju cijene u Evropi od onih proizvo a a koji na Starom kontinentu imaju svoje tvornice, Korejci su se ipak nekako oduprli carinama, transportnim



HYUNDAI

Official Partner

troškovima i sli nima, pa su svoje automobile pozicionirali me u najprihvatljivije na tržištu. Naime, testirani Hyundai sa prilično izdašnim paketom opreme iSmile, košta 22.010 KM, što je, ruku na srce, gotovo kao i cijena i30-tke u toku trenutne prodajne akcije. Međutim, i30-ka će nositi tu cijenu nekoliko mjeseci, dok je manji model i dalje biti jeftiniji od najbliže konkurencije. Štaviše, jeftiniji, prostraniji, efikasniji i opremljeniji. To je, uostalom, ono što očekujemo od korejskih automobila.

Nažalost, još uvijek je ukorijenjeno mišljenje da se radi o nekvalitetnim proizvodima, ali je istina sa "i" generacijom sasvim drugačija.

Konkurencija...

FIAT Grande Punto 1.4 8v Amore (77 KS)	20.500 KM
Renault Clio 1.2 16v Expression (75 KS)	22.748 KM
Ford Fiesta 1.2i Trend (82 KS)	25.730 KM

Oprema testiranog modela:

Serijska oprema testiranog modela: ABS, dva zračenja na jastuka, podesivi nasloni za glavu, upravljački podesiv po visini i dubini, podešavanje visine svjetlosnog snopa, Elektronska blokada motora, trećerestop svjetlo, rezervni točak, vanjski retrovizori i ručice vrata u boji karoserije, hladni pretinac, svjetla za maglu, centralno daljinsko zaključavanje, električno podizači i prednjih stakala, grijani i električni podesivi vanjski retrovizori, klima-uređaj, radio/CD/mp3 plejer sa četiri zvučnika, podni prostirači...

Cijena modela sa serijskom opremom iSmile: 21.610 KM

Dodatna oprema:

Metalik boja.

Cijena dodatne opreme: 400 KM

