



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i20 – PROAUTO (BiH)

Objavljeno: Maj 2009. (br. 89)

Hyundai i20 1.4 iSmile MPi

Piše: Safet Šatara

Hyundai i20 1.4 iSmile

Srednje “i”

Nastavak malog Getza, segment kojem pripada napao je prvenstveno atraktivnim izgledom, za koji su o ito zaslužni evropski dizajneri. Pored puno boljeg izgleda u odnosu na prethodnika, Hyundai sa ovim modelom donosi i prostraniju unutrašnjost, iji pojedini elementi neobi no podsje aju na one iz “bratskog” Cee’da. Pored toga, na testiranju smo se družili sa modelom kojeg je pokretao 1,4-litarski benzinski motor, a uz nisku potrošnju dokazao je da je sa svojih 100 KS sasvim dorastao ovom malom automobilu. Štaviše, ovaj 1,4-litarski motor ozbiljno se name e da postane jedan od lidera 1,4-litarskih atmosferaca na našem tržištu.

Nova epizoda u Hyundaijevoj sapunici malih gradskih automobila po ela je na Sajmu automobila u Parizu 2008. godine. Tada je pod novim imenom stigao nastavak malog Getza, koje mu je odredilo poziciju pod krovom najve eg korejskog proizvo a a. Logi no, slijedom prirodnih brojeva, i20 je našao mjesto izme u najmanjeg i10 i kompakta i30.

U odnosu na prethodnika, zastarjelog Getza, i20 je porastao u svim pravcima. Novi je, i duži, i širi, i viši, a dobio je potpuno novi izgled koji se, osim po znaku na prednjem poklopcu, nikako ne može povezati sa izgledom prethodnog modela. Osnovne “karakterne” linije preuzete su sa ve poznatih modela, pa je na i20 vidljiv utjecaj i manjeg i ve eg od njega. Neobi an i još uvijek pomalo ista nja ki izgled prednjeg dijela, uspješno je uljepšan prednjim odbojnikom koji o ito vu e korjene sa nekih sportskih modela. Neobi no ispu e neje na prednjem poklopcu, također se odli no uklopilo u zanimljiv izgled, koji je, na kraju, “ugrožen” prednjim svjetlima koja su o ito zaostavština korejskih dizajnera. Ovako “zategnut”, za razliku od svog prethodnika, i20 može stajati pored svih evropskih predstavnika u ovoj klasi. Štaviše, izgled boka ovog modela možda je i najsnažnije oružje kojim e ovaj model privla iti pažnju prolaznika i drugih vozača. Dva preloma lima ispod prozora i iznad praga, ine svojevrsne “miši e” koji nagovještavaju da je i20 došao sa treninga kojim su upravljali evropski dizajneri. Fluidne i dinami ne linije boka, nastavljaju se i na zadnjem dijelu, gdje stop-svjetla o ito igraju glavnu ulogu. Sli na su onima sa novijih Peugeotta, ali zar danas svi ne li e jedni na druge?! Vanjski izgled, svakako je jedna od najbitnijih stavki kod ovakvih automobila. S obzirom na to da ne privla e pažnju svojim performansama, pa ve ina ni cijenom, ovim automobilima preostaje samo da



HYUNDAI

Official
Partner

budu privlačni i atraktivni. Hyundai i20 to zaista i jeste, posebno ukoliko je obojen crvenom bojom kao i testirani model.

Ni unutrašnjost više nije opskurna ni nezanimljiva kao kod nekih starijih Hyundaijevih automobila. Sada se na svakoj površini vide određena zaobljenja i pokušaji dizajnera da iz sna "probude" tanku i jednobojnu crnu plastiku. Prvi pogled ostavlja izrazito dobar utisak! O to je, barem dizajnerski, Hyundai dorastao zadatku da napravi privlačnu unutrašnjost kakva se vidi i u drugim automobilima iz ove klase. Dizajn centralnog dijela konzole, sa ugrađenim CD plejerom izgleda odlično. Neobično podsjeća na rješenja sa KIA-inog Cee'da, što smo uostalom i očekivali, s obzirom na to da je KIA, zapravo u Hyundaijevom vlasništvu. Međutim, prilično "zrelo" dizajnirana unutrašnjost ipak "boluje" od slične bolesti kao neki prethodni modeli pod Hyundaijevim znakom. Budući da u unutrašnjosti preovladava plastika crne boje, dobro dizajnirani segmenti dovoljno ne dolaze do izražaja. Odlično bi došao poneki obojeni detalj, što smo i očekivali, s obzirom na to da je u testiranom modelu bio srednji paket opreme iSmile. "Izvajani" oblici su zaista veliki korak u odnosu na sve prethodne Hyundaije, ali se zbog izbora jeftinije plastike, gubi osjećaj kvalitetnog proizvoda. I plastika na vratima bi možda trebala biti malo deblja, što bi prilikom zartvaranja vrata također ostavilo snažniji utisak.

No, cijelu atmosferu u unutrašnjosti najveći nivo diže centralni displej postavljen na centar konzole. Podsjeća na displeje koji se mogu naći u automobilima evropskih proizvođača, a na njemu se prikazuju informacije sa radio/CD plejera, kao i sa putnog kompjutera. Nažalost, testirani model je imao nepotpun putni kompjuter, što je još jedna nelogičnost, s obzirom na to da ovaj i20 nije tako jeftin. Na putnom kompjuteru prikazivao se samo broj pređenih kilometara od posljednjeg "ponišćavanja".

Međutim, za one koji nisu detaljisti, tanka plastika i nedostatak boja u unutrašnjosti, zasigurno neće smetati, jer je ovaj model praktičan kao i najbolji "primjerci" iz Evrope. Prostora ima dovoljno i na prednjim i na zadnjim sjedištima, dok se i u prtljajniku može naći sasvim dovoljno "slobodnih" litara. Petero lana porodica svakako neće naći više u komforu, ali će zasigurno uživati na kratkim gradskim putovanjima, što još jednom pokazuje pravi smisao ovog automobila i njegovu krajnju namjenu. Međutim, Hyundai sa ovim modelom i ne cilja na veće porodice. Hyundai je i20-ku konstruisao da dobaci do mladih kupaca kojima je, prije svega, važan izgled i opremljenost, a tek nakon toga "centimetri". To je djelimično i postignuto. Atraktivan izgled je zaokružen prilično velikim spiskom opreme čak i u srednjem paketu, mada konačno cijena u današnje vrijeme gura klipove u to kove na putu ka "najpovoljnijem u klasi". Za ovako opremljenog i20 treba izdvojiti 25.000 KM!? Naravno da smo očekivali niže, ali je u ovom slučaju Hyundai odigrao na kartu potpuno nove filozofije u ringu u kojem niska cijena automatski sugerira i sumnjiv kvalitet.

Prije bismo mogli zaokružiti pravim šlagom na torti. Testirani model je pokretan benzinskim motorom koji je neujno zujao ispod prednjeg poklopca. Iako "na papiru" nije ništa posebno, ovaj motor se izdvaja i od sličnih iz najbliže konkurencije, pa bez pretjerivanja možemo reći da je Hyundaijev 1,4-litarski motor, među sličnim, vjerovatno najbolji na našem tržištu. Razvija nešto više od 100 KS, koji su u punom trku tek na 5.500 obr/min, ali je maksimalni obrtni moment od 137 Nm dostupan već na 4.200 obr/min. Međutim, tjeranje kazaljke do tako visokih brojeva, zapravo, nikada nije potrebno. Sasvim dovoljno snage motor razvija i ispod tri hiljade obrtaja, pa se može voziti, gotovo kao da troši dizel. U ovakvom automobilu, zaista se ne bi mogao zamisliti bolji motor. Ima dovoljno snage da i20 pogura do 180 km/h, ili da ga do 100 km/h dovede za samo 11,2 sekunde, što je odličan rezultat s obzirom na veličinu automobila. Međutim, ovaj motor nije konstruisan za postizanje što boljih brzinskih rezultata, nego, naprotiv, razvijen je za zadovoljavanje potreba prosječnih vozača. Ukoliko je uparen sa odličnim petostepenim mjenjačem, ovaj motor će zasigurno pokazati svoje najbolje osobine u uobičajenom



HYUNDAI

Official
Partner

saobraćaju. čak ni u gradu potrošnja neće prelaziti više od 7 litara na pređenih 100 kilometara, dok se na otvorenom potrošnja može smanjiti i do dva litra. Motor je, dakle, definitivno najsvjetlija tačka ovog automobila!

Sve u svemu, ovaj Hyundai je još jedan potomak filozofije "i", koji je uostalom sasvim nova smjernica za konstruisanje i dizajniranje svih novih modela najvećeg korejskog proizvođača. Uz atraktivan izgled, zanimljivo dizajniranu unutrašnjost i odličan motor, jedinu prepreku većem uspjehu može predstavljati nešto već cijena.

Konkurencija...

| | |
|---|-----------|
| Škoda Fabia 1.4 16v Ambiente (85 KS) | 20.710 KM |
| SEAT Ibiza 1.4 16v Reference (85 KS) | 21.900 KM |
| Peugeot 207 1.4E Trendy (95 KS) | 25.979 KM |
| Citroen C3 1.4i 16v SX Pack (90 KS) | 26.162 KM |
| FIAT Grande Punto 1.4 8v Amore (75 KS) | 23.250 KM |
| Ford Fiesta 1.4i Trend (96 KS) | 26.740 KM |
| Opel Corsa 1.4 Twinport Enjoy (90 KS) | 26.548 KM |
| Renault Clio 1.2 TCE Dynamique (101 KS) | 25.311 KM |

Oprema testiranog modela:

ABS, dva zračenja, elektronska blokada motora, daljinsko centralno zaključavanje, prednji električni podizači stakala, volan podesiv po visini i po dubini, prednja svjetla za maglu, sjedište vozača podesivo po visini, električno podesivi vanjski retrovizori, klima-uređaj, ogledala i ručice vrata u boji karoserije, radio/CD/mp3 plejer sa četiri zvučnika...



HYUNDAI

Official
Partner

