



**HYUNDAI** Official Partner

## Test Hyundai i20 – AUTOServis (BiH)

Objavljeno: 11.05.2009.

### Hyundai i20 1.4 iSmile

Piše: Dragan Bošnjak

Hyundai i20 1.4 iSmile

## Nastavak uspješne priče

Hyundai je svoj „prvi korak“ u segment gradskih automobila napravio 2002. godine sa modelom Getz. Ovaj segment u automobilske industriji jednostavno ne smije zaobići i niti jedan proizvođač koji ima ozbiljnije tržišne namjere, posebno kada je tržište Europe u pitanju. Ali isto tako, koliko god uspješan model bio, ne smije se ni „ostati“ u mjestu jer izuzetno zahtjevno tržište traži uvijek više, bolje, jeftinije. Hyundai-jev odgovor na ove zahtjeve je model i20.

Dizajniran u europskom Hyundai predstavništvu u Russelsheimu u Njemačkoj, novi i20 nastavlja modernim europskim stopama koje su utemeljili modeli i10 i i30. Glavna smjernica prilikom razvoja i20 bila je ta da se u potpunosti zadovolje visoka očekivanja europskih vozača, po evši od dizajna, voznih odlika, dimenzija, sigurnosti i naravno, ekonomičnosti.

Vanjskim izgledom Hyundai i20 prati europski trend „i“ game vozila. Od kada se pojavio na tržištu, modelu i20 „prišivena“ je etiketa kako dizajnom odnosno oblikom podsjeća na Opel-ov model Corsa. Naravno, sličnost sa pomenutim modelom je primjetna, ali objašnjenje za to, izmeću ostalog, možda treba tražiti i u već pomenutoj činjenici kako je ovaj automobil i napravljen prvenstveno za europsko tržište i po „željama“ kupaca sa Starog kontinenta. A ako je jedan oblik uspješan, zašto ga ne pratiti?

Ipak, Hyundai i20 ima i „nešto svoje“. Pored velikih svjetala, na prednjem dijelu vozila ističe se uska maska hladnjaka motora vrlo interesantnog, čak i elegantnog izgleda sa velikim, možda malo predimenzioniranim logom. Masivni i zaobljeni odbojnik, sa integriranim usisnikom zraka i svjetlima za maglu ostavlja dojam kako je i20 i veći od stvarnih gabarita.

Model i20 je i prije nego se službeno pojavio na tržištu, bio spominjan kao „druga generacija“ modela Getz ili kao njegov nasljednik. U svakom slučaju, po pitanju dimenzija Hyundai je sa i20 otišao korak dalje. Ukupna dužina i20-ice iznosi 3.940 mm, široka je 1.710 mm i visoka je 1.490 mm. Jednostavno, sve je u mjerama segmenta. Boja silueta ne nudi ništa spektakularno i djeluje čak pomalo „dosadno“. Jedini detalj koji malo razbija monotoniju su stražnja svjetla koja se svojim oblikom „preljevaju“ na stražnje bokove vozila.



# HYUNDAI

Official  
Partner

Stražnji dio Hyundai-jevog aduta u segmentu gradskih automobila definitivno je mogao biti dizajniran sa malo više mašte. Na prvi pogled podsjeća na veći model iz ponude Hyundai-ja, i30, s tim što su linije nešto zaobljenije. Jednostavnije rečeno, dizajn stražnjeg dijela sa velikim ravnim površinama „utapa se u mnoštvu“ sličnih modela u segmentu.

Prave vrline i20-ke pokazuju se u unutrašnjosti. Sa mekšom uosovinskim rasponom od pristojnih 2.525 mm, unutrašnjost je iznenađujuće prostrana. U i20 se može „komotno“ smjestiti pet odraslih osoba i to ne samo na kratkim gradskim relacijama. Po pitanju dizajna interijera Hyundai je napravio bitan pomak naprijed a samim tim i značajan „odmak“ od uvriježenog mišljenja kako mali gradski automobili i nisu, ali i ne trebaju biti, osobito udobni i „ugodni“ za korištenje. U pojedinim detaljima Hyundai je ovim modelom čak i nadmašio mnogo popularniju konkurenciju.

Položaj za upravljanje je vrlo dobar, ergonomija je na zavidnoj razini, isto kao i zvuk na izolacija. Sjedišta su prilično udobna i konačno pravljena prema mjerama „europskog svijeta“. Kvalitet završne obrade također je vrlo dobar i ako bismo baš htjeli tražiti manu, onda svakako treba spomenuti izbor materijala. Tvrdi plastika, i na izgled i na dodir, ponešto umanjuje inače vrlo pozitivan dojam unutrašnjosti. Iako je riječ o gradskom automobilu kod kojeg je konačno cijena ključni faktor, možda je ipak, na uštrb nekih drugih elemenata, trebalo povesti malo više računa o izboru materijala. Ipak, zahvaljujući i preciznosti spojeva i pomenutoj kvaliteti završne obrade, izbor materijala možemo smatrati ako ništa drugo prihvatljivim.

Putnici na prostranoj stražnjoj klupi, kada je ovaj segment vozila u pitanju, imaju potpunu udobnost. Naravno, ne kao vozači i suvozači ali sigurno neće imati niti mnogo promjedbi. Što se tiče prtljažnika, još jedno prijatno iznenađenje. Sa prtljažnikom kapaciteta od 295 litara, i20 svrstava se u sam vrh segmenta.

Hyundai i20 koji smo imali priliku voziti, pokretao je 1.4 litarski DOHC benzinski motor. Ovaj motor razvija 100 konjskih snaga pri 5.500 o/min, koje prati 137 Nm okretnog momenta dostupnog pri 4.200 o/min. Prema tvornim navodima, ovaj motor je sposoban oko 1.100 kilograma mase i20-ke od 0-100 km/h ubrzati za 11,6 sekundi a postiže maksimalnu brzinu od 180 km/h. U svakom slučaju, i u praksi se motor ponaša odlično. Ubrzanja su ravnomjerna, iako performanse motora ne prati adekvatno pet-stupanjska manualna transmisija. Naime, iako generalno gledano dobar mjenjač, zna se desiti da vas zbog nepreciznosti ostavi „izmeću brzina“. Ipak, treba imati na umu da ovo nije automobil za bilo kakve „sportske užitke“ tako da nepreciznost mjenjača, uz malo privikavanja i razuman način vožnje ne bi trebalo da predstavlja nikakav problem.

Većina ovakvih vozila svoj životni/radni vijek provede u gradskom okruženju, te stoga nedostatak šestog stupnja prijenosa i nije mana, pogotovo uzevši u obzir duže omjere prijenosa četvrte i pete brzine. Vožnja i20 u njegovom „prirodnom okruženju“, u urbanoj sredini, predstavlja pravi užitak. Male dimenzije i odlična preglednost omogućavaju lako manevriranje ali i što je najvažnije, jednostavnije pronalaženje mjesta za parkiranje. Isto tako, u uvjetima vožnje na otvorenoj cesti kao i na auto-putu, i20 može pružiti čak i više nego što se od njega očekuje, tako da se gubi osjećaj da se vozite u automobilu ovih dimenzija. U skladu sa osnovnom namjenom vozila, konstruiran je i prilagođen i ovjes. Naprijed je postavljen neovisni MacPherson sa spiralnim oprugama, stabilizatorom i ublaživač ima udara dok se straga za „udobnost i sigurnost“ brinu uzdužna ramena povezana torzionim elementom.

Kako je navedeno u tvornim podacima, potrošnja goriva iznosi, u prosjeku 5,8 litara benzina u kombiniranim uvjetima vožnje, dok u gradskim uvjetima potrošnja raste na ipak još prihvatljivih 7,4 litre na svakih 100 kilometara. I potrošnja tijekom testa kretala se otprilike u ovim okvirima. Kažemo otprilike jer smo prosječno potrošnju mogli odrediti tek istom računom nakon odlaska na benzinsku pumpu, pošto u paketu opreme i Smile kojim je bio opremljen testni model, ne uključuje putno računalo.



# HYUNDAI

Official  
Partner

Pomenuti paket opreme, i Smile, uklju uje dva zra na jastuka, vanjska ogledala i ru ice vrata u boji karoserije, prednja svjetla za maglu, centralno zaklju avanje sa daljinskim upravljanjem, ekektri no upravljanje vanjskim ogledalima i prednjim staklima, sjedište voza a podesivo po visini te manualni klimatizacijski ure aj. Sve pomenuto, u kombinaciji sa 1.4 litarski motorom na našem tržištu košta 23.635 KM sa uklju enim PDV-om. Na kraju, Hyundai je opet tržištu ponudio kvalitetan i cijenovno prihvatljiv automobil, iako ne previše dopadljiv što u principu i ne treba biti osnovno mjerilo pri kupnji novog vozila.

## Tehni ke karakteristike

**Motor:** 4-cilindri ni DOHC - benzin

**Zapremina:** 1.396 ccm

**Snaga (kW/KS):** 73,6/100 pri 5.500 o/min

**Maks. okr. moment:** 137 Nm 4.200 o/min

**Max.brzina (km/h):** 180 km/h

**Ubrzanje 0-100 (s):** 11,6

**Dimenzije (DxŠxV):** 3.940 x 1.710 x 1.490 mm,

**Me uosovinski razmak (mm):** 2.525 mm

**Prtljažnik (l):** 295

**Potrošnja goriva (tvorni ki podaci):**

Grad: 7,4 l/100 km,

Otvorena cesta: 4,9 l/100 km

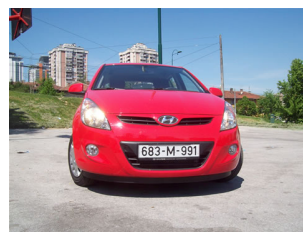
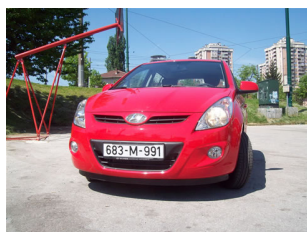
Kombinirano: 5,8 l/100 km

**Zapremina rezervoara (l):** 45



# HYUNDAI

Official  
Partner



<http://www.autoservis.ba/novosti/index/2886>