



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i20 – AUTOPLUS (BiH)

Objavljeno: Maj 2009. (br. 95)

Hyundai i20 1.4 16V

Piše: Dr. sc. Edin Deli

Hyundai i20 1.4 16V

La Bombonera

Nasljednik popularnog Getza je mali automobil ubjedljivog koncepta, dizajniran mirnim linijama, a u verziji sa provjerenim 1,4 litarskim benzincem pruža veliku dozu užitka u vožnji.

Mada novi i20 naslijeđuje vrlo popularni Hyundaijev model Getz, već na prvi pogled javlja se dilema. Da li su se dizajneri više osvrtni na još uvijek dopadljivog Getza ili nastojali izgled uklopiti u identitet "i" serije koju je otvorio kompaktni i30? Opet, utisak je da i20 dosta podsjeća i na aktuelnu Opel Corsu. Slučajnost ili ne, tek oba automobila nacrtana su u njemačkom Rüsselsheimu gdje je centrala Opela, ali i Hyundaijevog europskog dizajnerskog odjeljenja. Da li je bilo "gledanja preko plotu" malo kojem potencijalnom kupcu može smetati jer je Corsa jedan od najljepših automobila u B-segmentu.

Ipak, pogled sprijeda i stražnja svjetla Hyundaija i20 nude dosta vlastitog identiteta. Nema dizajnerskih vratolomija, ali nisu izostali vještiti potezi poput dvije bočne povijene linije na limu. Gornja se kreće sa stražnjeg blatobrana i završava kod bočnog pokazivača pravca, a donja iza prednjeg točka prati liniju praga završavajući i u stražnjim vratima. Velika bademasta prednja svjetla, osim što odlično obavljaju svoju funkciju, unose vedrinu u lik i20 i podsjećaju na ostatak i-familije. Bez obzira na mirne forme radi se o izuzetno lijepom automobilu – pravoj maloj bomboni.

Unutra ništa ne otkriva. Kvalitetni materijali, solidna izrada, dovoljno prostora i klasične forme instrumenata. Sjedišta i naslonjači za glavu su nešto tvrdi i no što smo očekivali. Izdrži se duže vožnja bez posljedica, ali bi se malo mekšim sjedištima stvorio bolji ugođaj.

Komande generalno zadovoljavaju visoke ergonomске standarde, ali ipak ima nekoliko područja mogućeg poboljšanja. Prvo na šta se teško naviknuti je siromašan izbor opcija rada brisača. Niti prednji niti zadnji nemaju intervalnog brisanja, a kad se "pošprica" prednji vjetrobran brisač i se ne pokrenuti. Potreban je još jedan potez ručicom. Druga stvar koja može zasmetati je ogledalo na suncobranu vozača koje nema plastični poklopac. Posljedica: Obaranjem suncobrana, na ogledalu se iscrta instrument tabla ili nešto drugo, što može smetati. Prtljažnik ima zavidnu zapreminu i u stanju je nositi se sa potrebama porodice. Malo je nevolja stvoriti prilično visok utovarni prag, ali treba imati u vidu da i20 nije transporter čak ni kada se obori naslon zadnje klupe.



HYUNDAI

Official
Partner

Mada je bio ugrađen i u prethodnika, 1,4 litarski benzinski motor i dalje briljira. Uvjerljivo vuče iz svake situacije, stalno priziva dodatni pritisak po gasu, na semaforu sprinta poput sportaša, a zahvaljujući i zavidnoj elastičnosti ne traži veću promjenu brzine. Zatreba li juriš, spremno se odaziva na spuštanje u niži stepen prijenosa i snažni udar na papučicu gasa. Čak se na putevima sa oštrim zavojima stiže utisak kako se ovjes teže nosi sa usponima i zavojima nego motor bez obzira na broj putnika u vozilu. Sa malo truda nije teško ostvariti deklarisanu prosječnu potrošnju ili čak voziti sa prosjekom ispod šest litara na 100 km. Međutim, stalni vapaj motora za tjeranjem u više obrtaje povećava i žestocu Hyundaijevog benzina koji se traži oko osam litara. Buka motora u unutrašnjosti pri radu "na leri" ili neforsiranoj vožnji toliko je niska da se čuje i samo u miru kako je agregat ugašen. Ako se i20 potjera u visoke obrtaje, nešto više decibela ipak prodire u unutrašnjost, pa na autoputu treba pojačati muziku za 10-20 procenata iznad "normale" za nadglasavanje motora.

Hyundai i20 je prilično "tvrdo uštiman automobil". Iako udobnost nije platila veliku cijenu, kombinacija tvrdih sjedišta i ovjesa daje utisak nešto vršeg držanja. To daje dodatnu stabilnost i prednost pri vožnji u zavojima, ali se više osjeti na neravninama. Testni i20 dobili smo na zimskim Debica gumama koje nisu baš najsretniji izbor za prve tople proljetne dane. Nema sumnje da će ljetne gume dati više šanse ovjesu za iskazivanje, odnosno pomoći u ugodnijem savladavanju neravnina na putu. Sa druge strane, tvrd ovjes se pokazuje posebno dobrim pri vožnji na autoputu. Nije mudro napisati koliko brzo smo i20 razvukli na nekadašnjem putu (nekadašnjeg) "bratstva i jedinstva" onda kada je promaklo pogledati na brzinomjer. Iznenađujuće kako se i20 pokazao mirnim bez obzira na zimsku obuku. Ovdje treba istaknuti i košćioni sistem sa ABS dodatkom jer osnovni diskovi na svim točkovima što nije tako čest slučaj u B-segmentu.

Testni Hyundai i20 1.4 16V i-Smile košta 24.960 KM a na popisu serijske opreme nalaze se: ABS, klima, dva zračenja na jastuka, električno podizanje i prednjih stakala, električno podešavanje vanjskih ogledala, CD/MP3/radio, podešavanje vozačevog sjedišta po visini, prednje maglenke... Usporedba sa konkurencijom otkriva da se i20 "uklapa" u razred kojem pripada bez obzira što se prodaje sa punim carinskim davanjima. Upravo je carina razlog zbog kojeg i20 u vlastitoj kući ima žestokog konkurenta u neznatno skupljem modelu i30 (stiže iz Češke). Ipak, kome se sviđa i20, platiće punu cijenu i imati osjećaj i zadovoljstvo u vožnji novitina koji plijeni pažnju i vrijedi uloženo novca.

