



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i30 – www.sarajevo-x.com (BiH)

Objavljeno: 19.04.2010.

Hyundai i30 1.4 16v iLike - evropski proizvod

Već prilično poznati i sasvim solidno prihvaćeni Hyundai i30, koji je jedan od za etnika nove generacije korejskih automobila, sada u svojoj ponudi ima odličan osnovni model sa prihvatljivijom cijenom. Ujedno, činjenica da su u ponudu stigli i modeli koji se proizvode u Češkoj, i tako spadaju među evropske proizvode sa manjim dadžbinama, dodatno približava i30 evropskom ali i bosanskohercegovačkom kupcu.

Još od svog prvog pojavljivanja prije tri godine Hyundai i30 je pokazao da dolazi novo vrijeme u kojem će ova marka odlučno i dramatično promijeniti pristup dizajniranju i gradnji svojih kompaktnih gradskih automobila, ali i već popularnih SUV-ova.

Zahvaljujući evropski podobnom obliku i30 i nakon tri godine izgleda prilično svježije, pa stoga još uvijek nije stiglo vrijeme za redizajn. Ipak, novosti u ponudi uvijek su dobrodošle, pogotovo kada se predstave u "paketu" sa pristupačnijim cijenama.

Osvježanje u cjenovniku

Kada se tek pojavio 2007. godine na tržištu u BiH Hyundai i30 je sasvim opravdano pobrao vrlo pozitivne kritike na račun nivoa kvaliteta i tehničkih rješenja, zahvaljujući čemu se u potpunosti izjednačio sa evropskim pandanima u ovoj klasi. Ipak, činjenica je da je u to vrijeme i30 istovremeno izgubio i jedan od glavnih kvaliteta kojima je Hyundai privlačio armiju kupaca. Naime, kako kvalitetom tako se gotovo u potpunosti sa evropskom konkurencijom izjednačio po pitanju cijene, a na taj potez kupci možda i nisu bili spremni. Za sve one koji su tada bili u nedoumici, Hyundai je u pravo vrijeme odigrao na kartu punopravnog evropskog proizvoda za cijenu klasu manjeg automobila. Naime, u proizvodnim pogonima u Nošovicama u Češkoj, koji trenutno glase za jednu od najsavremenijih fabrika automobila u Evropi, i30 se u potpunosti proizvodi i sklada što ga čini izvornim evropskim proizvodom i što automatski donosi poreske i carinske olakšice koje uživaju automobili proizvedeni u EU. Zahvaljujući tome, i30 sa odličnim osnovnim motorom od 109 konjskih snaga i sasvim pristojnim iLike paketom opreme moguće je dobiti za nepunu 21 hiljadu konvertibilnih maraka, što je iznos kojeg evropska konkurencija uglavnom zahtjeva za gradske mini automobile, a koji definitivno nisu dorasli velikom i modernom i30.



HYUNDAI Official Partner

Odli an osnovni motor

Gotovo u pravilu kombinacija najslabijeg motora, u ponudi bilo kojeg modela u klasi porodi njih kompakta, zna i da kupac dobija motor koji je dovoljan tek za minimalne zahtjeve. Glavni razlog zbog kojeg mali motori nisu dorasli ovoj klasi je injenica da su svi automobili koji tu spadaju davno prerasli proporcije zbog kojih su i zaslužili ime kompakti. Ono mnogo bitnije je da iz generacije u generaciju automobili dolaze sve teži, te su proizvo a i tek unazad dvije do tri godine spoznali da moraju drasti no smanjiti prosjek ukupne mase svojih "kompaktnih" automobila. Hyundai je u startu imao prednost sa modelom i30 koji je sa tonom i dvije stotine kilograma bio dovoljno umjeren u "nabacivanju" kilograma, tako da je za odli nu kombinaciju nedostajao tek dobar motor. Drugi, i još važniji dio, uspješne formule je 1,4-litarski benzinski motor sa etiri ventila po cilindru. Na prvi pogled izgleda kao i ve ina drugih motora koje nudi konkurencija, a sa dolaskom malih turbobenzinaca mogao bi djelovati i zastarjelo. Ipak, u Hyundaiju su uspjeli iz ovog malog motora "izvu i" performanse i osobine koje smo navikli dobiti od nešto ve ih 1,6-litarskih benzinaca. Daleko od toga da je sa 109 KS naglasak stavljen na brzu vožnju, ali raduje injenica da je kroz cijeli raspon obrtaja snaga ravnomjerno raspore ena, pa je najve a boljka malih motora u velikim autima u zna ajnoj mjeri anulirana, te ovaj motor zaista omogu ava elasti nu i ekonomi nu vožnju. Naravno, sa nepunih 140 Nm okretnog momenta ovako pogonjen i30 e djelimi no posustati na brzim planinskim prevojima, ali bilo bi i nepošteno zahtjevati više od ovog motora. Istina, visok nivo buke koju motor proizvodi pri najve em optere enju teško da e bilo kojeg voza a i ohrabrivati na esto tražanje maksimalnih mogu nosti. Uz sasvim pristojne performanse, koje u vožnji izgledaju znatno uvjerljivije nego u fabri kim specifikacijama, zanimljivo je da motor ne pokazuje preoptere enost niti kroz potrošnju goriva. I bez suzdržavanja teško je podi i prosjek na preko osam litara na 100 kilometara, dok se na putovanjima gotovo izjedna ava sa modernim dizelašima.

Ugodan i gotovo zabavan u vožnji

Još prilikom prvog pojavljivanja, tada novog i30, kada su na prve probne vožnje dolazili u pravilu najbolje opremljeni primjerci sa velikim to kovima i boljim pneumaticima, bilo je jasno da je i Hyundai kona no ponudio model koji ima savremeno koncipiran ovjes koji nudi uzornu stabilnost i odli an osje aj u vožnji. Baš kao i tehnološki brat blizanac, KIA Cee'd, i Hyundai i30 ponosi se kombinacijom klasi nog McPherson ovjesa naprijed i tzv. Multilink popre nih ramena na zadnjoj osovini, što je kombinacija koja je svoju slavu odavno stekla na nekim od najboljih evropskih kompakta. Naravno, treba biti jasno da i30 ne namjerava biti sportski automobil. U skladu sa tim ovjes je i podešen da nudi odli an kompromis ugodne amortizacije neravnina sa odli nom upravljivoš u. Potpune mogu nosti ovjesa donekle su zasjenili 15-in ni to kovi sa gumama visokog profila, koje su dobro rješenje za voza e koji traže udobnost, ali za one koje vole i direktniji osje aj na upravlja u bi e neophodna doplata 16-in nih naplataka sa nešto širim pneumaticima. Sasvim dobro odmjerenim ini se i progresivni servo upravlja , koji je pri malim brzinama možda i prelagan, ali sre om sa rastom brzine i osje aj postaje "tvr i", pa se i30 može dovoljno precizno voditi kroz zavoje. Ukupan komplet osnovne i prije svega razumne pogonske grupe zaokružuje petostepeni ru ni mjenja , koji je uglavnom na visini zadatka, te iako je dovoljno precizan za ovakav automobil, bio bi poželjan nešto kra i hod ru ice mjenja a prilikom izmjene stepeni prenosa.



HYUNDAI Official Partner

Ugodan i dovoljno kvalitetan u unutrašnjosti

Kao i u slučaju motora, zanimljivo je da i sa osnovnim paketom opreme i30 izgleda sasvim pristojno, pa čak i možda privlači više od bogatije opremljenih primjeraka.

Naime, uz veći i nivo opremljenosti dolaze i sivi umeci u unutrašnjosti koji na loš način imitiraju aluminijum, i kvare i neugodno okruženje. U osnovnom paketu iLike takvih umetaka nema, i crni kokpit kod i30 izgleda zaista privlači više i uglađenije. U svakom slučaju pri odabiru elemenata koji su smatrani neophodnim za osnovni paket opreme napravljena je odlična selekcija, jer su zadovoljene potrebe svakog prosječnog vozača. Putni računar, svestran audio uređaj koji se zahvaljujući AUX i USB priključcima može nadograditi na više načina, ručni klima uređaj, električno pokretana stakla i slični detalji ostavljaju prostor tek za luksuzne doplata. Ugođaj boravka u kabini isti je dobar kvalitet završne obrade, koji je tek je u tragovima narušen nešto lošijom plastikom, ali i nešto lošijom ergonomijom. Tu prije svega spada loše pozicioniran prekidač za putni kompjuter, dok jednu od većih zamjerki definitivno zaslužuje plavo osvjetljenje instrumenata i ekrana. Tokom dnevne vožnje boja osvjetljenja ne pravi problem, ali veliki displej putnog računara izmeću instrumenata, te još veći displej audio uređaja na centralnoj konzoli tokom noćne vožnje zaista skreću pažnju i zamaraju oči, te bi zaista bilo pohvalno da nakon prvog redizajna i30 dobije neku prigodniju boju i manji intenzitet osvjetljenja unutrašnjosti.

Sam prostor za putnike, ali i za prtljag, i dalje je u prosjeku klase, te je bez problema zadovoljiti prosječnu porodicu koja cilja na kompaktni automobil ove klase.

Manje nekada znači više

Sa ovom djelimično osvježenom ponudom modela i30 u Hyundaiju su na najbolji način pokazali kako ne treba uvijek gledati na kraj cjenovnika kako bi našli optimalan primjerak. Čak i sa osnovnim motorom i opremom, u slučaju evropskog i30, kreirana je ponuda koja je zadovoljiti širok raspon kupaca, a tek bi sa ovim cijenama korejski kompaktni mogao i na najbolji način zasjati nad evropskom konkurencijom. Sada gotovo istu ponudu kvaliteta i opreme nudi po cijeni koju izvorni evropski kompaktni smatraju "nepristojnom".



HYUNDAI Official Partner

Osnovni podaci testnog automobila

Hyundai i30 1.4 16v iLike

Cijena osnovnog benzinskog modela: 20.990 KM

Cijena testnog modela: 20.990 KM

Motor: Zapremina 1.396 ccm, snaga: 80,2 kW/109 KS, obrtni moment: 137 Nm pri 5.000 o/min

Dimenzije: dužina 424,5 cm, širina 177,5 cm, visina 148 cm, me usovinski razmak: 265 cm

Zapremina prtljažnika: 340 litara

Masa: 1.193 kg

Performanse: Ubrzanje 0-100 km/h 11,7 s, najveća brzina: 187 km/h

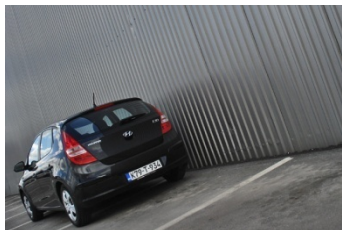
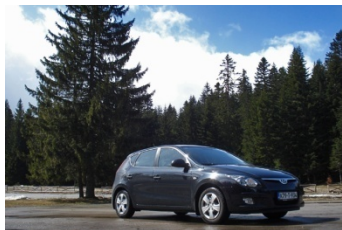
Potrošnja: test 7,8 / grad 7,6 / otvoreno 5,2 / prosječno 6,1 l/100 km

Osnovna oprema iLike: daljinsko centralno zaključavanje sa alarmom, zračni jastuk za vozača i suvozača, bojni zračni jastuci naprijed, elektronska blokada motora, progresivni servo upravljač, podešavanje po visini, radio cd mp3 uređaj sa AUX i USB priključcima, ABS, električno pokretana prednja i zadnja stakla, prednja svjetla za maglu, klima uređaj, vozačev i suvozačev sjedište podešivo po visini, klimatizirani pretinac ispred suvozača, putni računalo.



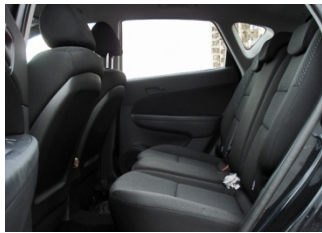
HYUNDAI Official Partner

Slike





HYUNDAI Official Partner



<http://www.sarajevo-x.com/auto/testovi/clanak/100419002#100419002&id=21>

Video: http://www.youtube.com/watch?v=0r_5X8QFBgw&feature=player_embedded