



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i30 – Autoshop magazin (BiH)

Objavljeno: 01.06.2010.

Hyundai i30 1.4 iLike

Test: Hyundai i30 iLike 1.4 Mpi CVVT 16V

Piše: Saša Popovi

Izazov za racionaliste

Najjeftiniji Hyundaijev kompakt nudi oku ugodan dizajn, odličan 1.4-litarski agregat, potpunu opremu, prostran, udoban, ali i pomalo monoton enterijer, koji nadasve može da odgovori svim zahtjevima prosječne porodice, bez imidž kompleksa...

Hyundai i30 je jedan od dva kompakta (Kia Ceed), koji su 2007. godine najavili veliki iskorak korejskog automobilizma i nezadrživ napredak ka evropskim uzorima. Sa originalnim dizajnom, udobnim enterijerom, uzornom sigurnošću i standardno dobrom pouzdanošću u rastao je i imidž korejskih marki, prvenstveno Hyundaija i Kia, za koje se danas može reći i sve osim da su autsajderi. Zasnovan na identičnoj platformi kao i bratska Kia Ceed, Hyundai i30 je do sada ostvario solidan uspjeh na bh. tržištu, koji bi se mogao poboljšati zahvaljujući i novim, nikad povoljnijim cijenama. Naime po etna 1.4-litarska benzinska verzija sa iLike paketom opreme, koja je donedavno koštala 23.850 KM, sada se prodaje po osjetno nižoj cijeni od 20.990 KM. Koliko najjeftiniji i30 zapravo nudi za uloženi novac provjerili smo detaljnim sedmodnevnim testiranjem.

Evropski standardi

Hyundai i30 dizajnerski je naklonjen prije svega evropskoj klijenteli, ta nije u potpunosti razvijen da ispuni očekivanja tradicionalno zahtjevnih i konzervativnih kupaca na Starom kontinentu. Testirani model sa iLike paketom opreme prepoznatljiv je po petokrakim ratkapnima, koje od pogleda sakrivaju 15-colne felge, sa Hankook pneumaticima dimenzija 185/65. Treba ista i da bazni i30 dolazi sa branicima u boji vozila, toniranim staklima, te svjetlima za maglu, opremom koju je u ovoj klasi uglavnom potrebno doplatiti. Nije to automobil za kojim se „lome vratovi“, ali je daleko od onoga što smo do prije pet, šest godina dobijali od Korejaca.

S obzirom na to da je testirani model bazna opcija sa takozvanim iLike paketom opreme, njegov potpuno opremljen enterijer je za našu ekipu bio veoma ugodno iznenađenje, te je zaslužio sve pohvale.



HYUNDAI

Official
Partner

Razloge naših pozitivnih reakcija opravdava činjenica da se u iLike paketu nalaze prednji i bojni vazdušni jastuci sa uključenim zavjesama, elektrifikovana prednja i zadnja stakla, audio CD sistem sa USB i AUX priključcima, centralna brava sa integrisanim alarmom, te putni kompjuter i manuelna klimatizacija. Dodamo li svemu i djeljivu zadnju klupu, te prtljažnik, čija zapremina u zavisnosti od potrebe varira između 340 i 1.250 litara, jasno je zašto bazni model Hyundaija i30 predstavlja trn u oku konkurencije. Da bi naša iskrenost ostala na nivou, moramo ista i da smo iznenađeni i potpunim odsustvom svijetlih tonova u enterijeru. Tu prije svega mislimo na dominaciju jednolične tvrde plastike, čijem kvalitetu se nema šta zamjeriti, ali bi se o skromnom izboru boja, među kojima dominira „plastično crna“ već dalo govoriti. Naravno, bogatiji paketi opreme uključuju i umetke od svijetle plastike, sa kojima se vizuelni ugođaj u enterijeru znatno mijenja, ali to već podiže cijenu. Ono na šta bi u budućnosti trebali obratiti pažnju u Hyundaiju je i jarko plavo osvjtljenje instrumenata, koje bi se moglo ublažiti svjetlijim i oku ugodnijim detaljima. Enterijer korejskog kompakta oduševljava raskošnom prostranošću, kako na prednjim tako i na zadnjim sjedištima, te uzornom udobnošću. Zahvaljujući i podešavanju ležnog i sjedećeg dijela sjedišta i servo upravljaču u podesivom po visini, lako je naći idealnu poziciju za vožnju, što je posebno cijeniti vozačima, koji za upravljačem provode većinu dana.

Dinamično i sigurno

Pri testiranju dinamičkih karakteristika u prvi plan su došli odlični 1.4-litarski benzinski agregat od 109 KS, ali i kapacitetno ogibljenje u kombinaciji prednja McPherson i zadnja multilink osovinama. Bez obzira na kvalitet podloge podvožje modela i30 pruža dovoljno sigurnosti u gotovo svakom trenutku, bez izraženih negativnosti kao što su gubitak stabilnosti ili nekontrolisanog zanošenja pri bržem prolasku kroz krivine. Istovremeno, naginjanje karoserije nije previše izraženo, a jedini ograničavajući faktor u brzini vožnji po krivinama su standardni pneumatici dimenzija 185/65R15, zbog kojih je automobil na testnoj stazi znao proširiti putanju. Kada ohladimo glavu i uzmemo u obzir da je riječ o osnovnom modelu, na koji ne pucaju vozači sa adrenalinom u krvi, nameće nam se zaključak da je Hyundai i30 dobro izbalansiran automobil, veoma predvidivog ponašanja.

Tokom mjerenja performansi, 1.4-litarski šestnaestventilac je sa svojih 109 KS u svakom trenutku pokazivao zašto spada u jedan od najboljih u svojoj klasi. Da bi pokazao zube, potrebno ga je zavrtnuti iznad 4.000 o/min, a tada je spreman održati visoke brzinske prosjeke. Tokom mjerenja performansi naš testirani model 100 km/h je hvatao za 11,9 sekundi, a zatim bi uz nešto više zaleta ostvario i maksimalnu brzinu od visokih 189 km/h. Sjajni rezultati za jedan 1.4-litarski atmosferski agregat, koji pogoni masu vozila od 1.295 kilograma. Kraj pozitivnostima ovdje se ne završava, jer u njih spadaju prosječna potrošnja od 7,1 litru bezolovnog benzina, kao i efikasne kočnice sastavljene od diskova na svim točkovima opremljene ABS sistemom, kojima je potrebno 42,6 metara da „tridesetku“ zaustave sa 100 km/h...

Sa novom cijenom za Hyundai i30 1.4 MPI iLike zaključak se sam nameće, a on je da od našeg, ali i ostalih verzija ovog modela u predstojećem periodu možemo očekivati i više nego dobre prodajne rezultate u BiH. I da, uz garanciju od pet godina možemo samo konstatovati da bazni i30 vrijedi svakog feninga od ukupnih 20.990 KM.

U odnosu na kralja kompaktne klase Volkswagen Golfa i30 je čak 45 mm duži (4.245 mm).



HYUNDAI Official Partner

