



HYUNDAI

Official
Partner

Test Hyundai i30 – PROAUTO (BiH)

Objavljeno: Maj 2010. (br. 101)

Hyundai i30 1.4 iLike

Piše: Safet Šatara

Hyundai i30 1.4 iLike

Najviše za 21.000

Da bi konačno i potpuno bio evropski proizvod, Hyundai je model i30 počeo proizvoditi u Evropi. Smanjeni troškovi transporta, kao i uvoz ovog automobila u našu zemlju bez plaćanja carine, napravili su ga najprihvatljivijim kompaktnom, koji se na našem tržištu može kupiti po cijeni malog gradskog automobila. Štaviše, zaista bogat osnovni paket opreme uz 1,4-litarski benzinac sa 109 KS, zasigurno je trenutno najbolja kombinacija koja se može naći na našem tržištu.

Sa korejcima nikada niste na isto!? Prije nekoliko mjeseci najpovoljniji auto na tržištu bio je KIA Cee'd, dok je i30 bio i više nego skup. Sada su se uloge, odjednom zamijenile - i30 se proizvodi u Evropi, kao uostalom i Cee'd, pa je zbog toga i cijena radikalno otišla prema dole. U današnje recesijsko vrijeme to je zasigurno i osnovna karakteristika, pa smo, silom prilika, vozili osnovni model koji se može kupiti za 21.000 KM. Testirani je imao i metalik boju, što je cijenu diglo za 400 KM, a i metalik boja je, pogotovo, najjeftinija na tržištu. Istina za volju, tako niska cijena čak ni danas ništa ne obećava, posebno zbog toga što gotovo svi osnovni modeli, posebno iz klase kompakta, ne nude gotovo ništa vrijedno spomena. Iako je spisak opreme "na papiru" prilično obećavao, za volanom ovog modela našli smo se sa priličnim predrasudama.

Hyundai je i do sada pravio vrlo solidne aute, ali je sa i30 započela "evropska" revolucija. Tako bi svi modeli sa prvim slovom "i" u imenu, trebali biti namijenjeni prvenstveno evropskim kupcima. i30 je zapravo i prvi model koji je konstruisan na taj način, a prvi korak ka Evropi napravljen je usklađivanjem dimenzija sa evropskim kompaktnima. Sjetimo se da je nekada davno Accent zapravo bio kompaktan, ali je i pored sedanskog oblika bio premali. Takvo je, naime, bilo korejsko poimanje dimenzionisanja unutar klase. Sa druge strane, i30 je klasični kompaktan - ima pet vrata, bitno je duži od četiri metra, a i ne izgleda baš toliko korejski. Za to su svakako zaslužni Evropljani koji su u potpunosti upleli prste u njegov razvoj, pa su, između ostalog, i odabrali motore za ovaj model i konstruisali unutrašnjost. "Matic" je ostalo da produži listu serijske i dodatne opreme za cijenu koja će biti više nego konkurentna. Sve u svemu, i30 je klasični porodični kompaktan, koji je, zbog toga što se proizvodi u Evropskoj zajednici, radikalno pojeftinio, pa sada košta kao neki moderni evropski gradski auto iz B segmenta.



HYUNDAI

Official
Partner

Iako se dio proizvodnje preselio u Evropu, i30 je ostao potpuno isti. Istina, samo su malo našminkani farovi, dok je sve ostalo netaknuto - osim cijene, naravno! Testirani model bio je sa samog vrha cjenovnika, što zna i da je najjeftiniji i najslabiji. Svakako da u ovoj klasi to sugerise na spartansku opremu i izgled, ali jedno od Hyundaijevih oružja oduvijek je bilo ponuditi više za manje novca, emu su ostali dosljedni i sa ovim modelom. Kako bi se adekvatno "narugao" evropljanima, osnovni benzinac u i30 je 1,4-litarski, ali sa 109 KS! Naravno, takvi motori odavno su izgubili primat, a danas, uz nova tehni ka rješenja i efikasne turbine, polako padaju u zaborav. Me utim, ne može se zapostaviti i njihova prisutnost, posebno zbog toga što se sli ni mali atmosferci nalaze u osnovnim verzijama ve ine komapkta. Hyundaijev motor je ipak napredniji od drugih! Gdje god da pogledamo, i kod Volkswagena, i kod Forda, i kod Peugeota, pa ak i kod Toyote, u osnovnim verzijama nema ovako snanog atmosferca. Sa zapreminom od 1,4 litra, ovaj šesnaestovecilac razvija 109 KS. Naravno, ne može se re i da je to revolucionarno, ali u odnosu na "slabašne" benzince kod drugih, ovaj je pravi snagator. Recimo, motori sli ne zapremine iz Volkswagena, Toyote, Peugeota ili Forda izgledaju kao da nisu ni dorasli kompaktima. Samo Toyotin razvija više od 100 KS, ali mu je zapremina manja za gotovo 0,1 litar. Upravo takav odnos snaga ide u korist Hyundaiju, pa je i30 nadprosje no dinami an i eksplozivan. Pored toga što je snažniji od drugih, ovaj benzinac je zasigurno jedan od najtiših u klasi. Kada se tek upali, samo se osjeti malo podrhtavanje kabine, dok zvuka uopšte nema. Ne ujan motor baš ni im, osim kazaljkom obrtomjera na 850 obr/min, ne odaje da je "živ". Tako je i u vožnji, dok god ne ekate visoke obrtaje da se promijeni stepen prenosa. Upravo u takvim, gradskim uslovima vožnje, dolazi do izražaja savremena konstrukcija ovog motora. Ve ina obrtnog momenta dostupna je ve pri vrlo niskom broju obrtaja. Bez obzira na to šta "govore papiri", i30 sasvim zadovoljavaju e i dovoljno uvjerljivo "vu e" ve sa 1.300 obr/min, iako se maksimalni obrtni moment osloba a tek na 5.000 obr/min. Naravno, ovaj motor se ni u kojem slu aju ne može povezati sa sportom, ali za uobi ajeno korištenje sa stvarnim potrebama za ubrzavanjem, ovaj 1,4-litarski benzinac puno je bolji od bilo kojeg konkurentnog. Turbobenzinci su, svakako, neka sasvim druga pri a. Pored toga, 109 KS i nije pretjerano žedno. Na testu je potrošnja iznosila gotovo dizelskih 6,7 litara, naravno, u kombinovanom režimu vožnje. U gradu, ra unajte sa barem jednim litrom više.

Me|utim, mali atmosferci i pored relativno velike snage imaju odre|ene nedostatke. Najve|i nedostatak svakako je mali obrtni moment, o kojem, istini za volju i ne mislimo kada vozimo prazan auto. Problem nastaje onog trenutka kada se popune sva upra' njena putni~ka mjesta. Dodatna te' ina, stvara prevelik otpor malom motoru, pa ionako slaba{nih 137 Nm obrtnog momenta, gotovo se nikada, osim u prvom ili drugom stepenu prenosa, ne mogu ni dotaji. Sli~no je i na uzbrdicama. Te{ko da }e se ikada prebaciti u ~etvrtu brzinu i na kakvoj bh. uzbrdici. ^ak i sa ovakvim odnosom snage i kilograma, Hyundai }e biti ispred konkurencije i to za bitno ni' u cijenu, {to je i bio krajnji cilj Korejaca.

Me utim, nije se Hyundai "razbacivao" samo sa snagom. Spisak opreme, kao i cjelokupno unutrašnje ure enje nikako ne možemo povezati sa samo 21.000 KM. Svakako da se u osnovnim kompaktima, ne o ekuje baš puno opreme, ali i30 je osnovnom paketu opreme dao potpuno drugo zna enje, a konkurencija, kako god se ona zvala, na ovo zasigurno nema nikakav odgovor. Serijska oprema u ovom modelu ekvivalentna je opremama iz srednjih ili visokih paketa opreme kod drugih proizvo a a. Naprimjer, svim prozorima može se diktirati tasterima, CD/mp3 plejer ima mogu nost reprodukcije datoteka i sa USB-a, dok se dobije ak i elegantni preklopivi klju . Svakako da je ovakva oprema nedostižna za druge, ali Hyundai, upravo zbog svoje filozofije poslovanja, mora praviti ovakve, gotovo nevjerovatne ponude.



HYUNDAI

Official Partner

Bez obzira na sve, evropski Hyundai konstruisan je za pojedince kojima je potreban upotrebljiv i ekonomičan kompaktni auto, po cijeni nekog gradskog modela. Svakako da je Hyundai potpuno uspio u svojoj namjeri, pa je i30, bitno jeftiniji od slično opremljenih modela. Sa efikasnim motorom koji pruža zadovoljavajuću dinamiku u gotovo svim režimima rada, ovaj Hyundai sa cijenom od 21.400 KM nameće se kao najpovoljnija kupovina. Štaviše, najskuplji model samo je tri hiljade KM skuplji od testiranog modela, a uz dodatnu opremu, koja između ostalog sadrži i alu-felge, te još nekoliko stilskih detalja, drastično je povoljniji od svih konkurenata.

Konkurencija...

Renault Megane 1.6 16v Authentique (110 KS)	26.184 KM
KIA Cee'd 1.4 CVVT LX Cool (109 KS)	27.290 KM
Opel Astra 1.4 Ecotec Essentia (100 KS)	28.221 KM

Serijska oprema testiranog modela:

ABS, četiri zračna jastuka, daljinsko centralno zaključavanje, upravljački podesiv po visini, električno podizanje stakala, klima-uređaj, putni kompjuter, svjetla za maglu, sigurnosne brave na zadnjim vratima, zatamnjena stakla, djeljivo zadnje sjedište, podešavanje visine svjetlosnog snopa prednjih farova, elektronska blokada motora, vozačev i suvozačev sjedište podesivo po visini, radio/CD/mp3 plejer sa USB i Aux portom, hlađeni pretinac ispred suvozača, alarm, ...

Cijena modela sa serijskom opremom iLike: 20.990 KM

Dodatna oprema:

Metalik boja.

Cijena dodatne opreme: 400 KM

