



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i30 – PROAUTO (BiH)

Objavljeno: 01.04.2008.

Hyundai i30 1.6 iLike CRDi

Piše: Safet Šatara

Hyundai i30 1.6 CRDi iLike

Koreanac sa snažnijim motorom; Zapremina ista, broj “konja” ve i

Izgleda da napad korejaca na evropske kupce ne jenjava. Poseban akcent na to stavio je Hyundai sa modelom i30. Posljednja Hyundaijeva novost na našem tržištu je dizelska verzija 1,6-litarskog CRDi motora sa 115 KS, koji je nakon Cee'da našao mjesto i u i30.

Najsnažnije Hyundaijevo oružje za pobjeivanje evropskih konkurenata – i30, dobilo je novu “municiju” u vidu dizelskog, 1,6-litarskog motora sa 115 KS. Ugradnja “novog” motora bila je sasvim o ekivana, jer je i bratski Cee'd od samog po etka prodaje u ponudi imao isti motor. Na svim evropskim tržištima sve je više prisutan dizelski trend kod automobila niže srednje klase. Ovaj trend nije zaobišao ni Hyundaijevu uzdanicu. Sa novim, snažnijim motorom i30 se name e kao jedan od onih automobila koji e biti opšte prihva en u svim društvima i na ve ini tržišta.

Zbog razvijanja u Evropi, i30 dobio je sasvim novi dizajn koji ga odvaja od ostatka game Hyundaijevih modela. Moglo bi se re i da je izgled kompaktnog Hyundaija uobi ajen, iako je upravo sa i30 zapo ela sasvim nova dizajnerska filozofija koja e se zasigurno za kratko vrijeme prenijeti i na ve inu budu ih modela. Nova dizajnerska rješenja primjetna su na svakom koraku, pa se na prvi pogled i30 ne može povezati ni sa jednim prijašnjim modelom. Naravno, dizajn prvog istinskog Hyundaijevog kompakta svima je poznat, me utim, mali 1,6-litarski CRDi motor zaista e ostaviti u blagom udu sve one koji budu vozili i30. Naime, motor je odli no primjeren koncepciji malog porodi nog kompakta, a iako zapremina od samo 1,6-litara ne obe ava mnogo, ipak je i više nego dovoljna. Iako mali, motor naprosto oduševljava agilnoš u, eksplozivnoš u i ubrzanjem kojeg pruža kompaktu, a nerijetko se u ini da ima ve u zapreminu. To je zasluga novog tehnološkog pomaka u iskorištenju goriva – snage rastu, zapremine se smanjuju. Naravno, vrlo teško je u jednu re enicu smjestiti dizelski automobil sa malim 1,6-litarskim motorom i karakteristike koje sugerišu sport. Ipak, neoptere en automobil na kratkim dionicama može pružiti puno više nego što se na prvi pogled ini. Osje aj na le ima koji pruža prilikom pritiska papu ice gasa u drugom ili tre em stepenu prenosa, htio neko to priznati ili ne, pomalo je sportski. Prilike se rapidno mijenjaju u koliko se i30 “napuni” dozvoljenim brojem putnika. Kao što ubrzanje ne ostavlja ravnodušnim, tako i broj decibela koje motor proizvodi prilikom naglih ubrzanja, ostavlja neizbrisiv trag na bubnim opnama. Jasno dizelsko “brundanje” ostalo je gotovo neprigušeno. Buka je posebno izražena na niskim obrtajima u višim stepenima prenosa, kada “tonovi”



HYUNDAI

Official
Partner

osje aj komfora i ugodnosti jednostavno brišu. Ako zanemarimo taj nedostatak, koji može postati vrlo iritantan, i30 je, bez sumnje, odličan automobil. Neki će vjerovatno i zavoljeti dizelsko "brundanje", posebno prilikom stajanja na benzinskim pumpama, koje je mnogo rjeđe posjeivati nego ostali koji ispod poklopca motora imaju 115 KS. Naravno, ekonomičnost ugrađenog agregata ne dolazi u pitanje, jer čak i benzinski 1,6-litarski motori nisu veliki potrošači, a dizelski iz i30 je pravi "ekonomista". Koliko je potrošnja prihvatljiva govori i tvornički podatak od samo 4,7 litara u kombinovanim uslovima. Tu vrijednost teško je postići, a na našem testu u kombinovanim uslovima vožnje potrošnja je iznosila tačno jedan litar više. Ekonomična potrošnja goriva postala je izuzetno važna, posebno zbog nikada nemirnijeg stanja na svjetskom tržištu nafte. S obzirom na takve poremećaje, i30 sa ovim motorom i prihvatljivom cijenom sa mnogo dodatne opreme čini se kao odličan izbor. Uz paket opreme iLike, pored uobičajenih dodataka kao što su električni podizači stakala, klima-uređaj, CD plejer i slično, dobija se i navigacioni uređaj, koji je veoma elegantno integrisan u gornji dio konzole. Kvalitet izrade konzole i ostalih osnovnih sklopova je na vrlo visokom nivou, a konzola obložena gumom, odlično se uklopila u cijelu sliku unutrašnjosti. Iako je kvalitet na visokom nivou, i pored toga što je dizajnerski napredan, Hyundai je pretjeranim korištenjem crne boje pomalo "umrtvio" izgled unutrašnjosti. Također, primjetno je da su neki prekidači kao i cijeli volan napravljeni od jeftine plastike, pa se dobija utisak da je Hyundai pomalo podbacio na tom polju. Pored malih nedostataka, Hyundai je priredio i jedno poprilično lijepo iznenađenje koje predstavlja veličina iskoristivog prostora, jer ni u jednom trenutku ne postoji osjećaj da se nalazimo u relativno malom kompaktu.

S obzirom na novi dizajn, veliki prostor u unutrašnjosti, a sada i još veći u ponudu motora posljednje generacije, i30 postaje sve prihvatljiviji na evropskim tržištima. Najbolji pokazatelj brzog uspjeha su brojne osvojene nagrade, a najvažnije su nagrada za automobil godine u Španiji i nagrada za automobil godine u Australiji. Međutim, ono što je važnije za naše tržište, i30 je postao automobil godine i u Bosni i Hercegovini, čime je dodatno poboljšao ionako dobar ugled koji je uživao kod većine vozača koji su bili za volanom kompakta. S obzirom na veću vrstu poziciju na tržištu, logično je očekivati da Hyundai sve vrijeme pokušava unaprijediti svoj model, a proširenje ponude dizelskim verzijama sasvim sigurno će i30 postaviti u mnogo bolju poziciju za nastavak borbe protiv brojnih konkurenata.

I na kraju...

Predstavljanjem i30, Hyundai je svoju egzistenciju na evropskom tržištu osigurao, a da bi i dalje ostali konkurentni, koreanci neumorno pokušavaju poboljšati model. Posljednji potez bio je ugradnja 1,6-litarskog dizelskog motora sa 115 KS koji se već neko vrijeme nalazi u Čee'du. Model sa ovim motorom odmah se nametnuo kao najpoželjniji, a performanse koje pruža automobilu dostojne su pravog gradskog "zvrka". S obzirom na dobar motor, poprilično dobar izgled i veliki prostor u unutrašnjosti, i30 bi trebao poboljšati ugled Hyundaija i za kratko vrijeme postaviti temelje za cijelu paletu novih modela koji će mahom koristiti osnovne dizajnerske linije predstavljene na i30.



HYUNDAI

Official Partner

Konkurencija...

Volkswagen Golf V 1.9 TDI Trendline (105 KS)	34.671 KM
SEAT Leon 1.9 TDI Reference (105 KS)	36.034 KM
Peugeot 308 1.6 HDi Premium (110 KS)	41.260 KM
FIAT Bravo 1.9 JTD Active (120 KS)	33.621 KM
KIA Cee'd 1.6 CRDi VGT EX Dynamic (115 KS)	33.790 KM
Renault Megane Ber. 1.5 dCi Confort (105 KS)	36.926 KM
Opel Astra 1.7 CDTi Enjoy (110 KS)	37.035 KM

Oprema testnog modela: ABS, otvaranje poklopca rezervoara iz vozila, tonirana stakla, djeljivo zadnje sjedište (60:40), podešavanje visine svjetlosnog snopa prednjih farova, immobilizer (elektronska blokada motora), progresivni servo-ure aj upravlja a, podešavanje upravlja a po visini, zra ni jastuk za voza a, zra ni jastuk za suvoza a sa mogu noš u isklju enja, 2 bo na zra na jastuka sa zra nim zavjesama, el. podiza i prednjih i zadnjih prozora, ukrasni poklopac motora, ukrasni poklopci to kova, podešavanje voza evog sjedišta po visini, priklju ci za USB, iPOD i aux, rashladna kutija (pretinac za rukavice), svjetlo za itanje, alarm i daljinsko upravljanje centralnom bravom, zaštitne zavjesice za blato, CD/MP3 plejer, svjetla za maglu, manuelni klima-ure aj, putni kompjuter...

