



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i30 – AUTOPLUS (BiH)

Objavljeno: Maj 2008 (br. 84)

Hyundai i30 1.6 CRDi

Piše: Jasmin Mržljak

Hyundai i30 1.6 CRDi

U klubu velikih

Bh. automobil 2008. godine u verziji sa 1,6 litarskim turbodizelskim motorom nema slabih ta aka, ali mu nastup kvare vrtoglavu rast cijena eurodizela i znatno jeftiniji benzinski blizanac.

U procesu globalnog širenja Hyundaija popunjeni su gotovo svi "profitabilni" segmenti po ukusu američkih i u posljednje vrijeme i europskih kupaca. Šlag je ostavljen za kraj – ubacivanje u prenapu eni C-segment u kojem Accent, ipak, nije bio sposoban parirati europskim konkurentima. A za uspjeh u C-segmentu potrebno je ispuniti mnoge uslove, izme u ostalog kreirati vrlo široku paletu motora koja e mo i odgovoriti na svaki zahtjev kupca. Ovakav uvod je nužan za objašnjenje nastanka Hyundaija i30 u verziji sa 1,6 litarskim dizelskim motorom koji je "nastao u Europi za Europu". Preciznije, automobil je ro en u Hyundaijevom dizajnersko-razvojnom centru u njema kom Rüsselsheimu, izra uje se, doduše, još uvijek u Južnoj Koreji, ali samo dok ne bude dovršena fabrika u eškim Nošovicama.

O ukusima ne vrijedi raspravljati kada je rije o izgledu. Skladno dizajnirani hatchback nosi prepoznatljivo lice nove generacije Hyundaija. Znatno dinami nijim doima se bo ni dio, dok "rep" koketira sa BMW-ovom "serijom 1". Teško da e iko staviti i najmanju primjedbu na unutrašnjost. Kokpit je kvalitetan i ergonomi an, sve ru ice i prekida i tako pregledni i lako dostupni da, primjera radi, uopšte nisu neophodne komande audio-sistema na volanu. Radio/CD/MP3 plejerom se jednostavno upravlja baš kao i manuelnim klima ure ajem. Osim funkcionalnosti, kokpit je i estetski dopadljiv, sa atraktivnom plavom luminacijom instrumenata i audio ure aja. Još malo o audio sistemu. Rijetkost je prona i tako kvalitetne "basove" u fabri kom audio sistemu velikoserijskog automobila. I još jedan veliki "plus": USB i "iPod" priklju ak u srednjem tunelu dolaze serijski dok ih mnogi konkurenti pružaju uz doplatu ili uopšte nemaju u ponudi!



HYUNDAI

Official
Partner

Prednja sjedišta pružaju odlično držanje, sjedi se udobno, prostora za noge i glavu ima više nego dovoljno. Jedini "minus": Uz osnovni paket opreme "i Like" prilično su limitirane mogućnosti podešavanja upravljača. Na raspolaganju je samo podešavanje po visini, ali prilično kratkog "hoda" pa se, barem krupnijim vozačima, uvijek čini da je upravljač prenizak mada se ne sjedi tako visoko. Straga ima više nego dovoljno mjesta za koljena, također i za glavu jer nema naglog spuštanja linije krova. Prtljažnik zapremine 340 litara u skladu je sa standardima klase, može se povećati preklapanjem naslona zadnje klupe na 1250 litara, naročito bitno, prostora sa ravnim dnom.

Zvijezda testnog i30 bez ikakve sumnje je novorazvijeni 1,6 litarski dizelaš, također nastao u Europi. Postoji verzija sa 90 "konja", no isprobali smo snažniju izvedbu sa 115 KS koju Hyundai, po uzoru na europske konkurente, označava crvenom bojom posljednjeg slova u oznaci CRDi na pokrovu motora. Agregat moderne konstrukcije, sa common rail direktnim ubrizgavanjem, intercoolerom, varijabilnim turbo punjačem, dvije bregaste osovine, četiri ventila po cilindru, prosto "kriptički" od snage i obrtnog momenta. Dobro "povučem" u svim režimima rada, pokazuje se dovoljno ekonomičnim. Potrošnju je i sa oštrim pritiskom na pedalu gasa teško natjerati na vrijednost koja će za litar nadmašiti fabrički deklarisan prosjek od 4,7 litara. Ipak, mogu se pronaći i neke male primjedbe. I dok je zamjerka da agregat nije uglavnom zvuka kao, recimo, Renaultov 1.5 dCi predstavlja stvar subjektivne percepcije, sa mjenjačem je drugačija. Petostepeni mjenjač, brzinom i preciznošću teško prati odlični motor i šteta je što inženjeri Hyundaija nisu otišli korak dalje. Nema dilema da bi potencijale motora još bolje iskoristio 6-stepeni mjenjač koji dolazi uz najjači 2,0 litarski dizelaš sa 140 KS.

U vožnji se i30 pokazuje kao moderni predstavnik C-segmenta. To znači dosta dinamike u vožnji, minimalna podupravljaljivost, kvalitetan i ne previše tvrd ovjes za sigurnu plovidbu cestom. Nakon što su "francuzi" i "italijani" krenuli njemačkim stopama, južnokorejska vozila ostala su posljednje utočište za ljubitelje nešto mekšeg ogibljenja. Upravljač sa nazubljenom letvom ima električni servo koji odnosu na klasični hidraulični smanjuje potrošnju goriva, ali je uzrok brojnih primjedbi na preciznost i "osjećajnost". Kod Hyundaija nema razloga za kritiku, progresivni servo je dovoljno precizan. Košenje je na visokom nivou ostatka automobila. Diskovi na svim točkovima uz podršku 4-kanalnog ABS-a i sistema za elektronsku raspodjelu koeficijentne sile EBD ne pokazuju znake umora ni oštrog košenja.

Mada se u slučaju testnog modela radi o baznom paketu "i Like" popis serijske opreme prilično je dugačak i skoro kompletan: manuelni klima uređaj, ABS, četiri zračna jastuka plus zračne zavjese, CD/MP3 radio sa priključcima za USB i iPod, podešavanje vozačevog sjedišta po visini, električni podizači i sva četiri stakla, centralni daljinsko zaključavanje sa alarmom, maglenke, putni računari... Ne može se reći da je moderno koncipiran, bogato opremljen, kvalitetno motoriziran testni automobil ne vrijedi 32.216 KM što je cijena sa PDV-om. Ali, jednako opremljena, minimalno slabija i malo rastrošnija bazna benzinska verzija "1.4 MPI" sa 109 KS može se akcijski nabaviti za pet hiljada maraka manje. Ako se ovome doda da vrtoglavi rast cijena dizelskog goriva ne pokazuje tendenciju smirivanja, jasno je kako dizelski Hyundai i30 ima nelojalnu konkurenciju u vlastitoj kući. Da li je velika razlika u nabavnoj cijeni vrijedna većeg vozačkog užitka koji nudi dizelaš, ovisi o afinitetima kupca.



HYUNDAI

**Official
Partner**

