



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai ix35 – automotosvijet (BiH)

Objavljeno: 30.07.2010.

Hyundai ix35 4WD A/T Platinum

Piše: Nedžad Grebovi

Bio je četvrtak, pregledavale su se vijesti i "vijesti" iz automobilizma, čitale e-mail poruke, uglavnom jedan uobičajen dan. I kada je već počeo postajati dosadan, zazvonio je mobitel. Poziv iz Hyundaija BH, a poslije pozdrava je uslijedilo "imamo za test jedan ix35, pa ako želite, sutra ga možete preuzeti". Iznenađujuće, baš iznenađujuće, jer nam inače treba par dana kako bi smo ispoštovali naš protokol i bili spremni za test. Zamalo čak da dođe i do nesporazuma pa da od testa ne bude ništa. Sutradan oko podne automobil, snježno bijele boje, kako je u Hyundaiju zovu Cassa White bio je u našim rukama.

Oprema i osnovni podaci o motoru i vozilu

Model je imao paket opreme *Platinum* koji je bolji od dva paketa. Ne treba nikoga da dovodi u zabunu to što ima "samo" dva paketa opreme. Onaj osnovni, standardni kojeg u Hyundaiju nazivaju *Gold*, to uistinu i jest. Mislimo "Zlatni"! Nabrojat ćemo neke stvari koje spadaju u taj osnovni, serijski, standardni, zovite ga kako god hoćete, paket! Pazite sad, serijski se dobije, izmeću ostalog: progresivni servo upravljač, elektronska kontrola stabilnosti (ESP), Sistem za pomoć kod pokretanja na uzbrdici (HAC), sistem za pomoć kod spuštanja na nizbrdici pri otežanim uslovima (DBC), "imobilizer", podešavanje lumbalnog dijela naslonjača vozačkog sjedišta, radio-cd-mp3 sa šest zvučnika i priključak za iPod ali i 3,5mm vanjski konektor i USB priključak. Dalje: tu je putni račun, alarm sa daljinski upravljanim centralnom bravom, električno podešavanje vanjskih ogledala, grijanje vanjskih ogledala, preklapanje vanjskih ogledala, tempomat, božnjaci zračenja zavjese uz sve druge zračenje jastuke (2+2), zatamnjena stakla na zadnjoj polovini vozila sa zaštitom od UV zračenja, grijanje i prednjeg stakla u području metlica brisača, kožni volan i ručica mjenjača, svjetla za maglu, automatsko uključivanje brisača i svjetala koji funkcionišu u funkciji trenutnih uslova vožnje, automatski klima uređaj,....i ovo je samo dio, po nama najvažniji dio serijske opreme. Ponavljamo, sve je standard!

Na testnom vozilu imali smo i pneumatike 225/55 R18, aktivne naslone za glavu na prednjim sjedištima, navigaciju, GPS, kameru na zadnjem kraju vozila, grijanje svih sjedišta u vozilu, pokretanje automobila, ali i otključavanje i zaključavanje bez potrebe za umetanjem ključa, kožna sjedišta, dvozonski klima uređaj, itd. Ne znamo da li neko u serijskom paketu opreme nudi nešto bolje od ovoga, u stvari mogli bi se okladiti da ne nudi!



HYUNDAI Official Partner

Izgled, detalji i izrada

Pred samo preuzimanje automobila, bili smo skeptici. Skeptici u vezi onoga što mnoge kolege pišu o vozilu, i skeptici jer u vrijeme kada smo se prethodni put profesionalno bavili automobilima Hyundai nije baš bio na dobrom glasu. Nije, može se ljutiti ko hoće, ali dokazi su svuda okolo. Naite Hyundai star 10 godina koji je korišten svakodnevno. E sad zamislite pod kakvim smo predrasudama bili, i radi takvih predrasuda test može iznijeti potpuno krivu sliku o automobilu, u negativnom smislu.

Test je poeo sa, vjerovali ili ne, par sati zagledanja automobila spolja, zagledanja spojeva, limova, materijala, završne obrade, kao da smo namjerno tražili bilo kakav detalj kojeg bismo se mogli dohvatiti kako bismo rekli "Hyundai je još onaj od prije decenije - slab". I nakon ovakve observacije, ovom vozilu može neko ko voli puno razvikanije marke skinuti logotip i natpis, staviti logotip i natpis bilo koje od tih razvikanijih marka i sasvim sigurno ne da se ne postidjeti ovog automobila, nego se i ponositi njime!

A izgled, odnosno osnovne karakteristike izgleda jasno vidljive i koje je jasno definisati govore da se da se radi o SUV vozilu, a ne nekom terencu. Kompaktnom SUV vozilu! Konkretno, odmah se vidi da su pneumatici tolikog prenika da se zazor izmeću ivice blatobrana i oboda pneumatika skoro pa i ne primjećuje. A šta ovo govori? Govori da se radi o neistom terenskom vozilu, jer bi za to preduslov bio stvoriti uslove za što veći hod toka po vertikalima, a i iz samog Hyundaija se slažu sa ovom konstatacijom. Radi se o klasičnom primjeru SUV vozila, kojem makadamski putevi ne bi trebali biti strani. A veliki dijametar toka samo smanjuje sile nastale od prepreka na putu, odnosno komponente koje po vertikalima djeluju na elemente ogibljenja. Ovo povećava otpornost ogibljenja i svakako mu produžava vijek.

Što se tiče završne obrade... nemamo nikakav opširan komentar. Na osnovu viđenog, sve što možemo napisati je: ODLIČNO! I ovdje mislimo na sve. Obrade, npr. ručnici za otvaranje vrata koje su hromirane, je, haj da budemo konkretni, možda i savršena. Ova obrada jest jednostavna, ali u tome i jeste sama srž eventualnog problema. U svojoj toj jednostavnosti mnogi se pogube, pa se dobije rezultat koji lijepo izgleda ali se kod korištenja odmah vidi kako "to u stvari nije to", ili bude čak potpun promašaj. I kada je sam izgled obradjenih površina u pitanju. Hyundai je napravio jednostavno odličan posao. Idemo dalje. Zatvaranje vrata, primijetite oni koji se sretnu sa automobilom, ne ide tako da i lagan povjetarac može potpuno zabraviti bilo koja od otvora vrata. Ipak treba nešto konkretniji biti kod upotrebe sile pri zatvaranju, ali i pored toga nema onog ružnog limenog zvuka, koji praktično tjera od vozila. A zašto je sve ovakvo? Otvore se vrata i vidi se razlog, dvije gumene zaptivke punog obima! To je ono što u trgovinama ili garažama nazivaju "kederi". Jedna sa unutrašnje strane otvora, na karoseriji, kako je i na većini automobila, ali i još jedna, puno impresivnija i punija koja je montirana na sama vrata! Detalj koji je svakako opet za pohvalu! Dakle nije se štedjelo, nije se težilo da se dobije nešto što će samo služiti svrsi. Hyundai je ovo riješio zaista kvalitetno. Krov je narebren, i za one koji ne znaju ovo se ne radi radi ukrasa, nego radi povećanja otpornosti na mehanička opterećenja. Opet govori da su u Hyundaiju vodili računa izgleda o svemu!

Sada malo i o dizajnu. Napominjemo, napominjali smo, i uvijek ćemo, kako nemamo pravo govoriti kako je nešto ružno ili lijepo. Ne želimo biti pametnjakovići, ili kako običava reći jedan cijenjeni kolega iz drugog magazina "jezivo prepotentni" pa nametati svoj ukus. U stvari nema niko! I ovdje su postojale velike predrasude, a krivac za njih su isključivo fotografije ovog modela. Sa fotografija se nije doimalo kako se radi o vizuelno ali i ne samo vizuelno, jako kompaktnoj konstrukciji, ili vozilu koje kao da je zajedno sa svim pripadajućim elementima izliveno iz jednog komada. A u stvarnosti to je tako. Kao da se na fotografijama koje su nekada curile u javnost, koje su kriju i snimljene ili kasnije



HYUNDAI

Official
Partner

službenim poslije prezentacija nalazilo neko drugo vozilo. Odmah smo zaposlili fotografa, i napravili jedan kratki 10-minutni "fotosession". Tek da vidimo da li je automobil zaista toliko nefotogeni an koliko nam se ini. Smiješno za jedan test, ali smo to morali uraditi. Blaga nervoza dok se vidi rezultat, prebacivanje na ra unar, otvaranje prve fotografije, i... odli no. O ekivan rezultat, odli ne fotke! Dakle nije to do nefotogeni nosti, to je izgleda do utiska kojeg su službeni fotografi htjeli da naprave kod nas sa druge strane, i ovako emo uputiti najoštriju zamjerku tome, jer zaista službene fotografije spoljašnosti su morale dati neku vjerniju i, uslovno, mo niju sliku o vozilu.

Novi stil Hyundaija po inje sa šestugaonikom na nosu automobila, koji podsje a na dijamant iz profila, sa obje izbrušene završne strane, dakle nema šiljka na jednom kraju "dijamanta". Ostalo, linije koje jednostavno isplove iz iste plohe ili površine, slijede neku blagu putanju i završavaju na logi an na in. Novi stil Hyundaija je za naš ukus skoro odli an, i krasit e i budu e modele ovog proizvo a a. Same svjetlosne baterije, su fantasti no uklopljene, kako prednje tako i zadnje.

Mislimo da je boja koju smo imali, u stvari ona koja najbolje do e do izražaja na vozilu. Najviše radi bo nih stakala koja su bila zatamljena (zadnja) ali i crne površine izme u prozora na bokovima, pa sve djeluje kao jedna cjelina. Sve djeluje izuzetno elegantno. Možda su staklene površine nešto manje od naviknutih, no koga to briga. Bitno je da lijepo izgleda i ne uti e negativno na vožnju! Uslovi testiranja, Mostar, oko 16 sati preko 34 stepena Celzijusa u hladu, automobil parkiran na Suncu, i opet nema pretjeranog grijanja unutrašnjosti. Ova injenica je jako iznenadila, a par dana smo ponavljali da provjerimo je li se samo to možda ini. Klima ure aj, mi smo imali dvozonsku, za par minuta na ini putni ki prostor idealnim za putovanje. Paljenje našeg e-readera, itanje desetaka stranica o vozilu i na emo: stakla imaju zaštitu od UV zra enja! Ono što kažu "ubilo se za Hercegovinu". Kad smo kod klime, ventilacioni otvori su postavljeni sa nekim, nešto ve im nagibom po vertikalnoj osi od naviknutog, ne smeta naravno. Sam život je stvar navike, pa je i ovo stvar navike, samo bismo mi voljeli da smo mogli upravljati strujama zraka nešto bolje. U stvari da smo otvore mogli nešto više zakretati. Klima dvozonaska, kako rekosmo, odli na. I jednostavna za koristiti, što je izuzetno važno, jer nema skretanja pažnje te gubljenja koncentracija na vožnju radi tipkanja po dugmadima ili zakretanja nekih to kova. Ipak se nadamo da e Hyundai u budu nosti vizelno komande malo ispreturati, jer ako sve ostalo izgleda ovako, i komande klime bi trebalo malo redizajnirati, ne radi ergonomi nosti, nego isklju ivo radi vizuelnog ugo aja.

Evo nekako u opisivanju pre osmo u unutrašnjost, jer se o vanjskom izgledu, linijama, koje su možda najmodernije od danjašnjih SUV vozila ove klase, nema šta negativno re i.

Unutrašnjost

Opet isti dan po preuzimanju, nakon observacije vanjskog izgleda, spojeva,...., upad u unutrašnjost kao komandosi, i traženje zamjerke. Tako bolesno kao da je negdje moralo biti nešto loše! I našli smo! Na radost Hyundaija, jedina zamjerka otpada na dugme kojim se mijenja prikaz displeja izlazne jedinice putnog ra unara. Smješteno je nekako baš bezveze, na lijevoj strani instrument table skriveno iza volana, tako da se ne vidi i treba se "napipati". Vidje ete na slikama detalja malo etvrtasto dugme na kojem piše "trip". Ovo je zaista moglo biti riješeno nekako druga ije. A kakvo je sve ostalo?

Radno mjeso voza a je jednostavno odli no. Rukohvati ispred ru ice mjenja a su mogli biti od, npr, kože! Jesmo, kako kažu stari ljudi, obijesni! Sve je do sitnice prgledano, zazoru svakog dugmeta, hod, ergonomske postavke, opet za sve imamo samo jednu jedinu rije : ODLI NO!



HYUNDAI Official Partner

Malo je i nama, koji smo jako kritički orijentisani, imati ovoliko riječi i hvale, ali šta ćemo! Ne možemo lagati!

Materijali u unutrašnjosti, sem kože su i neka imitacija aluminijuma i plastika u dvije boje. Plastični elementi u dvije boje, kao da su što se tiče boja uzor tražili u daleko skupljim automobilima, strah nas je i napisati na koje se misli. Kvalitet plastike, ma to niko ne može procijeniti, ali može reći i kako se osjeća u njenom okruženju. U ix35-ici osjećaj je odličan! Imitacija aluminijuma, u stvari s obzirom kako je kvalitetno izrađena, sada ćemo izmisliti i upotrijebiti termin "nemetalne površine aluminijuskog izgleda" koje se nalaze oko displeja od te njih kristala, kao i na volanu,...., teško da mogu biti bolje uređene sem ako se radi o samom aluminijumu! Opet odlično!

Jednostavno, na svojem mjestu je sve sem pomenutog dugmeta za prebacivanja funkcija putnog računara. A pošto smo imali najbolji paket, praktično smo imali sve. Možda bismo poželjeli da sistem koji je izlazna jedinica pomenuti displej u boji može reprodukovati DivX format sa USB-a, koji ima priključak ispred vozača, no ko može garantovati da se to neće zloupotrijebiti, tokom vožnje naprimjer. Navigaciju probati po BiH je nekako, bar za nas, bezveze. Ali nas je mrzilo što svaki put kada startujemo GPS kartu kako bismo vidjeli na kojoj smo nadmorskoj visini, vidjeli ste kasnije zašto smo ovo gledali, dakle svaki put smo morali kliknuti "accept" za Uslove korištenja. Nepotrebno! A treba li napomenuti da je displej osjetljiv na dodir? Jest, naravno!

Moramo reći da su grafička rješenja prikaza, ne samo jednostavna i razumljiva, nego i vizuelno fantastično i inovativno dizajnirana!

Instrument tabla i pokazivači se po načinu prikazivanja mogu mjeriti sa instrument tablama mnogo skupljih automobila. Jedina zamjerka je za pokazivač goriva, koji je red veličine promjene stanja u rezervoaru za 1/8 rezervoara. Dakle kada se potroši osmina rezervoara, ona jedna puna linija se samo isključuje. I ovo nam govori da se radi o pojedinačnim diodama iza površine, za svaku pojedinu tačku! Ovo je moglo biti uređeno sa preciznošću od bar 1/32 dijela rezervoara. A vizuelno? Može bolje, u stvari sve uvijek može bolje, a u ovom slučaju za bolju instrument tablu, u stvari pokazivače trebalo bi iznajmiti razvojne laboratorije Samsunga, Sony-ja i sličnih po reputaciji proizvođača, a kao rezultat bi se sigurno dobili atraktivniji pokazivači i tabla, i sve bi koštalo vjerovatno kao kakav manji automobil. Hyundai nas je i ovdje zaista prijatno, doslovno, prijatno iznenadio! Ovu instrument tablu sa instrumentima oni nazivaju Supervision, a s obzirom šta znači prevod te riječi, s razlogom vjerujte!

Pokazivači su izgleda osvijetljeni na način, ovo je neprovjereno ali i naprijed smo napisali, da nam tako izgleda, da je svaka linija svaki broj osvijetljen pozadinski posebnom svijetlom diodom. Centralni dijelovi dva velika kružna pokazivača su ispunjenima pokazivača ima količine goriva, vanjske temperature, temperature motora i pokazivača položaja ručice mjenjača i neobično nas je podsjećalo na nešto poznato! I sjetili smo se, na e-reader sa inverznim prikazom i led diodama iza ekrana! Oku ugodno, odmara, pravo uživanje za gledati. S obzirom na neobičnu jednostavnost oboda velikih okruglih pokazivača, potrudili smo se da nam bude "minus" i da pokušamo dobiti refleksiju svjetla od jedne od providnih površina koje poklapaju, u ovom slučaju obrtomjer. I dobili smo nekakvu refleksiju, i fotografisali. Evo je ispod, ali smo morali glavu spuštati kao noj, naginjati se,....., teško da će se neke ikada desiti u vožnji. A ako i desi, neće smetati.

U stvari, pri ekajete novi SLK Mercedes, vidjeli ste instrument ploču, odnosno obode i nagibe koji će po fotografijama koje imamo, biti identični ovim u ix35-ici!



HYUNDAI

Official
Partner

Da ne zaboravimo da smo mobilne telefone sa Bluetooth konekcijom bez ikakvih problema povezali sa "vozilom", a kao izlazna jedinica je služio displej na centralnoj konzoli. Mikrofon se nalazi iznad glave vozača. Komande i na volanu, a u svakom momentu smo na displeju znali snagu signala, koliko nam je napunjena baterija u mobitelu. Jednostavno super!

Pretinaca ima više nego dovoljno, a s obzirom da niko od nas ne troši duhan (niti šta "teže"), odmah smo uklonili pepeljaru, iz jednog od kružnih otvora iza ručice mjenjača, i dobili dodatni prostor za ašu/konzervu. Uvek i odmah pored se može smjestiti čak plastična flaša zapremine 1,5 litar! Pretinac ispred suvozača ima jednu malu klapnu, kojom biramo da li će hladni zrak opstrujavati i taj prostor ili ne. Kao da imamo mali fižder i u automobilu. Prostora za sitnicu zaista ne može nedostajati, a iznad glave se nalazi pretinac za sunčane naočale, što je veći i efikasnije rješenje kod mnogih drugih. Naprotiv, no visoki putnici mogu sjediti i naprijed i pozadi. Bez problema!

Prtljažnik ima prostora, a sasvim sigurno bi imao puno više kada se u donjem dijelu ne bi nalazio rezervni točak dimenzija kao i oni na vozilu. Po VDA standardima i taj prostor je ubrojan u zapreminu prtljažnika. Bez njega zapremina prtljažnika je 465 litara. Mi bismo ipak odmah, bez razmišljanja izbacili rezervni točak, stavili komplet za brzo zaoblavanje pneumatika, i dobili još 126 litara potpuno upotrebljivog prostora uz onaj koji je na raspolaganju. Kod poklopca prtljažnika ili petih vrata konačno se ne mora ruka "lomiti" kako bismo uhvatili otvor za zatvaranje prtljažnika a da se ne uprljaju ruke. Sada je taj otvor ili rukohvat je pored brave na vratima. Odlično!

Sjedišta su na testnom vozilu bila kožna. Vozač je imao i posebno podešavanje lumbalnog dijela, čemu zaista aplaudiramo, i s obzirom na jednostavnost izrade inače, zakonom bismo ga propisali za sve automobile za vozača ko sjedište kao obavezno (kod ix35 dolazi kao standard)! Visoko se sjedi, koncepcija je drugačija nego kod konkurencionalnijih "prizemljenijih" automobila, a ovo znači da se za isti međuosovinski razmak kao kod tih "prizemljenijih" dobije puno više prostora, kako naprijed tako i pozadi. I uz to još je položaj kod sjedenja prirodni!

Da odmah napomenemo, da iako se radi o pogonu na sve točkovne, dakle postoji kardansko vratilo do zadnjeg diferencijala, pod ispred zadnje klupe je skoro ravan, što i ono srednje mjesto na zadnjoj klupi čini potpuno upotrebljivim! U odnosu na konkurenciju, ix35 ima najdužu sjednu površinu za vozača i suvozača, što je za pohvalu!

Vožnja

Što se tiče same vožnje, jednostavno za volanom se zaista uživa. Naprotiv, ne brzine nisu nikakav problem, motor ne reaguje previše brzo, ali ništa ne otkrivamo. Ipak je najveći obrtni moment pri 1.800 obr/min, a jedno sasvim ugodno krstarenje se može obavljati i sa 1.600 obr/min motora. Pored toga tu je i automatska transmisija, a zamjerku bismo uputili na reakciju na tzv "kick-down". Za one koji možda ne znaju, radi se o naglom pritisku pedale gasa do poda, kada mjenjač (treba da) odmah prebaci u manji stepen prenosa od trenutnog jer je takav nagli pritisak pedale gasa prepoznat kao želja za naglo ubrzanje. No i pored toga, konkretno, automatski režim rada, sa brzine 60km/h do 80km/h ubrza za manje od pet sekundi. Fantastično! Da mjenjač brže reaguje bilo bi na granici sportskog i sasvim sigurno ispod 4 sekunde. Zašto baš mjerimo elastičnost u ovome intervalu brzina? Pa zato što smo u Bosni i Hercegovini, i oni nerazumni vozači kamiona, koji misle da je put napravljen samo za njih, dok policija to toleriše, sakupe kilometarske kolone i vuku je sa najvećom brzinom od oko 60km/h. A 80km/h je najveća brzina dopuštena na magistralnim putevima. Eto otkud nam taj interval. Da je motor elastičan vidi se i iz dimenzije prenika klipa i hoda, ona je 84x90 mm, dakle duži hod od prenika što direktno implicira i elastičniji motor.



HYUNDAI Official Partner

Vožnja u zavojima, kao po šinama. Jasno u granicama normale, jer nikakva tehnika, sistemi ne mogu spriječiti zakone fizike da funkcionišu punim kapacitetom svugdje i uvijek.

Po makadamu je automobil više nego upotrebljiv, i opet kao stvoren za uživanje. Upravo radi nedostatka ograničenja proklizavanja kod oba diferencijala na to kovima iste ose, uspjeli smo na suhom i na relativno malom nagibu da dođemo u situaciju "mirovanja" iako se dva od četiri točkova okreću, svaki na po jednoj osi (ovini) i uključena blokada centralnog diferencijala. Centralni diferencijal tu ne može pomoći. A ako je neko pomislio kako smo to uspjeli, uopće nije teško. Bitno je da je jedan točak na zadnjoj i jedan na prednjoj osi (osovini kako se kaže) na klizavijoj podlozi i to je to. Po jedan na obje ose i se vrtjeti u prazno, a centralni može samo da im isporuči isti obrtni momenat, koji opet ide uprazno. Sad se pitate, kako to kad nema leda, kako smo to uspjeli? Postavite dijagonalne točkove na neke blaže izbočine, a druga dva dijagonalna na, konkretno kod nas, pjeskovitu podlogu, i eto vrtanje u prazno po jednog točka na obje ose točkova. Centralni pomaže samo ako su bar dva točka na bilo kojoj osi u dobrom kontaktu sa podlogom.

Kada smo kod ovoga da kažemo da je odnos težine na prednju i zadnju osovinu 60/40 posto, i u ovoj klasi vozila, bolji, odnosno odnos približniji idealnom 50/50 nego što je na tržištu!

Kad smo kod ovoga, mislimo da ix35 ima i jedan ogroman potencijal, kojeg bi bilo grijeh ne iskoristiti. A to je da postane istinski vrsno terensko vozilo! Kako? Ne treba puno, staviti neku vrstu blokade na diferencijale na osama točkova ili diferencijale sa ograničenjem klizanja, povećati klirens za 25 milimetara, i opruge spojiti sa držačima vezanim za šasiju i sa gornje strane, a ne karoseriju. Ostalo nema potrebe ništa mijenjati! Neko će pitati, a šta je sa transmisijom? Nema potrebe, jer se ne radi o vozilu teškom 2,5 tone, nego 800kg lakšem! I ova transmisija će sasvim sigurno sve to izdržati.

Ko nice odlično obavljaju svoj posao. Iako smo i otkrivali da će nam biti teško dobro obavljati posao, a sama testiranja koja su sa 80km/h do potpunog zaustavljanja na asfaltu su nam dali potvrdu pretpostavke. Zaustavni put je bio par decimetara manje od 11 metara. Po ko zna koji put ocjena: odlično! Slijedi video snimak zaustavljanja sa brzine 80km/h:

Onda smo, isto iz radoznalosti, testirali koja su sa 60km/h do zaustavljanja, jer su nakaradni pisci zakona vratili ograničenje u naseljenim mjestima sa 60 na 50km/h, pa smo htjeli vidjeti kako je to 60km/h opasno. Zaustavni put je bio svega oko 7 metara! Zakonopisci tako svojom nestručnošću u današnja vozila poistovjećuju sa Škodama iz 60-ih godina. Valjda ne shvataju da tako brukaju sebe! Slijedi video snimak zaustavljanja sa brzine 60km/h:

Ali ko nice nisu bile poštebene niti pokušaja pregrijavanja kako bismo ih natjerali na pregrijavanje i gubljenje svojih košičkih sposobnosti. Spuštanje na dionici od 12 kilometara, u automatskom režimu rada motora, i na tih 12 kilometara se nadmorska visina promijenila za oko jedan kilometar. Mogli smo staviti u neutral, no hoće li iko ikada doći u takvu situaciju? Neće! Dakle, nakon spuštanja ko nice su još uvijek odlično funkcionisale, iako su bile zaista maltretirane na toj dionici od 12 km!

Ono što bi u Hyundaiju trebali uraditi, pogotovo s obzirom da automobil serijski ima sistem koji pomaže kod kretanja na uzbrdicama, jest elektronikom upravljana ručica koja će pomoći. Ona bi zaista zaokružila ovaj automobil. A sistem za pomoć kretanja na uzbrdicama umnogome čini vožnju udobnijom. A šta je to? Ako neko ne zna, to zna i da nakon otpuštanja papučice ko nice nakon ko nice još uvijek drži automobil na mjestu dok se ne pritisne papučica gasa. Ne beskonačno, nakon



HYUNDAI Official Partner

par sekundi sistem "zaključuje" da vozač nema namjeru krenuti i košnice se otpuste. Odlučno rješenje i svakako doprinosi udobnosti korištenja (i taj uživanja) vozila.

Moramo spomenuti da se kod ogibljenja koristila i anti-roll šipka, koja ne dopušta pretjerano nagnjanje vozila u krivinama. Negdje se ova šipka naziva u engleskoj terminologiji i "anti-sway" šipka, što bi u prevodu bilo "šipka koja sprječava lujanje". Doprinosi aktivnoj sigurnosti i udobnosti, a svakako povećava prosječnu brzinu. Tako i legure aluminijuma su korištene i tamo gdje Hyundai ne spominje u svojim materijalima. Opet jedan plus za konstruktore!

Što se tiče prosječne potrošnje, EU standardi i kombinovani ciklus je neprimjenjivi u zemljama unije, i služi tek tome da ga svi moraju ispoštovati kako bi se mogle uporediti vrijednosti dva ili više vozila dobijena njihovim poštivanjem. A ko otključete od motora koji razvija 184KS potrošnju od 7 litara?? Još iz "svega" 2,0 litra radne zapremine. No ipak vrijednosti na testu su daleko od bezobraznih. Mješoviti ciklus kod nas je dao 8,2 litra na 100 pređenih kilometara, ne računajući ni oštre vožnje. Ne računajući ni oštra vožnja koja uključuje asfalt i makadam je rezultirala sa potrošnjom 12,3 litara dizela na sto pređenih kilometara. Ali ovako se ne vozi nikada u normalnoj situaciji, no bili smo radoznali, pa smo maltretirali automobil kao na brdskim trkama i rally-ju.

Ukoliko ne dopustimo automatiku da mijenja brzine, nego to odlučite i raditi vozač, možda postoji i neku tek primjetnu razliku i nimalo značajnu. Zašto? Nije stvar u tome "ko mijenja brzine", kako ćete naći i kod "x" specijaliziranih novina, magazina i slonova, koji čak ne znaju ni koje jedinice se i na koji način poslagane nazivaju Wattom ili kiloWattom. U pitanju je hidrodinamička spojnica. Sasvim sigurno prihvatljiva kod terenskih automobila, čak poželjna ako nas pitate. Baš kao i kod ljudi koji žele udobnost, automatika sa automatskim kvakilom ili hidrodinamičkom spojnicom je opet dobro došao. Ali hidrodinamička spojnica ima gubitke! Jednostavno, za jedan obrtaj ulaznog vratila, na izlaznom nema jedan obrtaj, nego nešto manje. Gubici nastaju usljed trenja u samom fluidu hidrodinamičke sponice, i neizbježni su. Eto zašto je skoro pa svejedno da li vozač mijenja stepene prenosa (brzine) ili prepusti sve automatici. Svejedno ako se posmatra potrošnja, ali je kudikamo udobnije udobno se zavaliti, naviti muziku ili šta ko voli, ruke na volan i uživati, dok automatika radi ostalo!

Za kraj

Ne možemo da ne spomenemo odlučno riješen sistem da se automobil zaključava, otključava, startuje motor, gasi, bez ikakvog korištenja ključa. Dovoljno je da je u džepu, a vozilo, odnosno sistem u vozilu koji upravlja tim, registruje prisustvo ključa i omogućava sve operacije. Kod

zaključavanja/otključavanja dovoljno je taknuti malo pravougaono crno dugme na ručici prednjih vrata i automobil je zaključan/otključan. Bitno je da ključ nije udaljen više od 75cm do najviše jednog metra od vozila. Uključivanje i gašenje motora je tako i na dugme. U slučaju nužde, postoji i mehanički ključ

Pisali smo već u prethodnom testu, koji cjenovni rang ocjenjujemo na "uloženo/dobijeno". Ovaj ne spada u to. A zašto ne ocjenjujemo i automobile skuplje od te neke računarskim putem tačno precizno definisanom relacijom dobijene cjenovne granice? Opet jednostavno, nije svima isto izdvojiti 40, 50 ili 70 hiljada KM za neki automobil. Nisu ni svi ljudi isti, neki ne žele u životu da postignu ništa, vole pametovati, a njihova sušta suprotnost su oni koji uvijek teže nečemu višem i u obrazovanju i u poslu. Uzimaju i tu činjenicu u obzir, ne da nije u redu nego bi bio "dobro" glup potez sa naše strane ako bismo to uradili.



HYUNDAI

Official
Partner

Ovaj automobil, sa ovim paketom opreme i bojom Cassa White (bijela) koja ne zahtijeva doplatu košta 56.990KM (PDV uklju en). Garancija je još jedan veliki plus, a ona je čak 5 godina! Konkurencija Škoda Yeti, Renault Koleos i Nissan Qashqai, nude redosljedom: 2 godine, 3 godine i 3 godine garantni period. Uz ovo, Hyundai podrazumijeva 5 godina bez obzira na pre enu kilometražu!

Na kraju šta re i kao zaklju ak. Istinski smo se trudili, robuju i predrasudama, na i bilo šta zna ajno loše kod ovog vozila. Danima! Jednostavno nema. Posmatraju i sa svih aspekata, uvažavaju i namjenu vozila, Hyundai ix35 nas je istinski oduševio!





HYUNDAI

**Official
Partner**

Linkovi:

<http://automotosvijet.com/test/113-automobili/1989-test-hyundai-ix35-crdi-16v>

http://www.youtube.com/watch?v=q6T1e_XfYdk&feature=player_embedded

http://www.youtube.com/watch?v=Gy-6Zk-p2IU&feature=player_embedded

http://www.youtube.com/watch?v=hYLE7iM2Yq4&feature=player_embedded

http://www.youtube.com/watch?v=O0q7MYQeJwE&feature=player_embedded