



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai ix35 – www.sarajevo-x.com (BiH)

Objavljeno: 17.05.2010.

Hyundai ix35 4WD A/T Platinum

Piše: Elvir Zubovi

Hyundai ix35 2.0 CRDi Platinum - najbolji 'i' do sada

Kada je Hyundai najavio nasljednika prilično popularnog Tucsona rijetko ko je mogao očekivati da će napraviti ovako ozbiljan proizvod kakvim se pokazuje novi ix35. Savremenim dizajnom uz moderne i snažne motore i pregršt tehnologije uz dobro odmjerenu cijenu i ovaj model će ozbiljno zabrinuti razvikanu i znatno skuplju konkurenciju.

U postepenom procesu gradnje novog imidža, Hyundai je polako ali sigurno počeo odbacivati ugled proizvođača prepoznatljivog po automobilima kojima je glavni argument pristupa na cijena i odnos uloženog i dobivenog. Najbolji primjer za to je novi SUV ix35, koji je dobio zadatak da nastavi tamo gdje je stao Tucson. Po svemu sudeći ix35, koji je dizajniran i razvijen u Njemačkoj, ne samo da će nastaviti tu, već će postaviti i neka nova mjerila u ponudi savremenih terenaca ove klase. Iako izgledom ali i mogućnostima spada među SUV-ove, ix35 možda je najbolje smjestiti među savremene crossovere, koji se sa razlogom ne opterećuju previše sposobnostima na offroad terenima, ali zato nude odlične performanse na asfaltiranim putevima. U prilog tome ide i činjenica da je ix35 nastao na platformi popularnog kompakta i30, a uz dobro odmjerenu cijenu ne samo da uspješno parira konkurentima poput Ford Kuge ili Nissana Qashqai, već na promišljen način pokušava preoteti čak i kupce nekih skupljih kompakta.



HYUNDAI

Official
Partner

Sazrijevanje savremenog dizajna

Iako su sa modelima koji u imenu nose predznak "i" u Hyundaiju zapo eli snažnu revoluciju svoje ponude, ini se kao da upravo ix35 donosi pravi pozitivni pomak i potpunu dora enost novog dizajnerskog pravca. Ne treba pretjerivati, pa svrstavati izgled ix35 me u revolucionarne, ali svakako je dobro promišljen i dora en, zahvaljuju i emu je sasvim sposoban estetski parirati direktnim rivalima. Nosilac izgleda je definitivno prednji dio sa agresivno oblikovanim svjetlima, ali i dominantnom šestougaonom maskom od koje polaze ostale linije poklopca motora i odbojnika. Savremeno oblikovanje pogodovalo je i aerodinamici, pa se klinasti prednji dio solidno probija kroz zrak na ve im brzinama, dok zakošena podnica sa metalnom zaštitom motora ostavlja ve i napadni ugao pri offroad izazovima. Sa padaju om linijom krova i snažno naglašenim utorima blatobrana ix35 i pored 4,4 metra dužine izgleda zaista kompaktno i okretno, dok velika stop svjetla i plasti ne zaštite na bokovima otkrivaju i njegovu terensku narav. U svakom slu aju ukupan paket oblika i dizajna kojeg donosi ix35 itekako je pozitivno iznena enje iz Hyundaija, ak u toj mjeri da se ve i na prvi pogled u pozitivnom smislu distancira od dosadašnjih "i" modela.

Obilje luksuza uz optimalan kvalitet

Zanimljivo je da pri odabiru novog ix35 kupci imaju mogu nost izbora samo dva nivoa opremljenosti, ali iako bi to negdje bio nedostatak, u slu aju ovog modela to je prava prednost, s tim da ve i osnovni paket Gold prosje nom kupcu nudi i više nego što nalažu standardi klase. Slu aj testnog modela koji je bio na kraju cjenovnika, zna i uz najsnažniji motor i novi automatski mjenja , ali i gotovo prebogati Platinum paket opreme. Iako u SUV-ovima luksuz i pregršt opreme gotovo da se podrazumjevaju, zanimljivo je kako su u Hyundaiju napravili odli nu ra unicu i ve u po etnom paketu ponudili opremu koja se negdje masno pla a. U najskupljem Platinum paketu opreme, koji je dostupan od 48 hiljada konvertibilnih maraka uz benzinski motor, putnike e maziti pogodnosti poput kožnih sjedišta sa grijanjem za sve putnike, dvozonski klima ure aj, ali i multimedijalni ure aj koji uz veliki ekran osjetljiv na dodir pomaže i voza u putem navigacijskog ure aja i kamere za vožnju unazad. Oni razmaženiji uz ovaliki raskoš opreme vjerovatno e smatrati izostanak ksenonskih farova i elektri no podesivnih prednjih sjedala pomalo neobi nim, i svakako nužnim u listi doplata.

Kvalitet materijala u unutrašnjosti sasvim je na nivou klase, uz izuzetak nekoliko plasti nih elemenata koji svojom obradom možda i nisu dostojni ovako "ušminkanog" okruženja. Ipak, isti propusti su se desili i direktnim konkurentima ix35, pa se i tako uklapa u društvo.

Sama ponuda prostora u unutrašnjosti je sasvim pristojna i dovoljna za izuzetno ugodno putovanje etiri osobe, dok e veliki prtljažnik u bez problema prihvatiti sav njihov prtljag. Izdašan hod sjedišta i upravlja a omogu ava voza u da se dobro smjesti iza upravlja a, dok su i sami bo ni oslonci na sjedištima dovoljno profilisani za ovaj tip automobila. S druge strane, kao i u ostalim modelima Hyundaija, za vrijeme no ne vožnje putnike e vjerovatno zamarati intenzivno plavo osvjetljenje konzole i instrumenata, s tim da se ipak mora priznati da je ix35 definitivno najumjereniji po pitanju "no nog plavetnila". Dovoljno prostora i ostale ugodnosti koje pruža ix35 djelimi no e narušiti skromnija zvu na izolacija, koja e do izražaja do i na kratkim neravninama gdje se zadnji ovjes isti e svojim glasnim kompresovanjem, ali djelimi no i na ve im brzinama kada e buka, koju stvara velika karoserija koja se probija kroz zrak, postati primjetno ve a.



HYUNDAI

Official
Partner

Motor i pogon kao najsvjetlije ta ke

Najmanji ix sa najsnažnijim dizelskim motorom u najboljem svjetlu pokazuje kako se savremeni crossover ili SUV treba ponašati u vožnji. Sa 184 KS, i što je još važnije sa skoro 400 Nm okretnog momenta u samom dnu radnog područja, ix35 kao da poništava svoju ukupnu masu koja se ozbiljno približila iznosu od dvije tone. Bez obzira da li od njega zahtjevate sporohodnu offroad vožnju gdje je potreban obrtni moment u niskom radnom području, ili malo kasnije želite što je brže moguće proći neku dionicu autoputa, ovaj motor može to isporučiti. Uz savremenu tehnologiju, snaga nije sve što se može pohvaliti, na radnoj temperaturi u putničkoj kabini je gotovo neoprijatno ušaban, a bez obzira na tempo koji mu vozač zadaje potrošnja goriva će ostati u sasvim razumnim okvirima. Naravno, s obzirom na snagu i težinu automobila, ali prije svega na pogon na sve to kove i automatski mjenjač, razuman okvir je oko 10 litara dizela, koliko je ix35 i trošio na testu, s tim da se bez automatskog mjenjača taj prosjek bez problema spušta i za preko dva litra. Upravo tu se treba spomenuti i novi 6-stepeni automatski mjenjač koji i pored savremene tehnologije i velikog napretka u odnosu na svog petostepenog prethodnika, baš i ne prati u potpunosti mogućnosti snažnog motora. Iako je za većinu vozača svojim komfornim načinom rada biti više nego poželjan i pravi spas za svakodnevne gužve, za dinamičnu vožnju se ne čini prikladnim jer je nešto sporije izmjene stepena prenosa ipak narušavati puni potencijal i dinamiku ovjesa i motora. Pomoć donekle nudi ručni način rada, s tim da i u ovom slučaju treba navesti na nešto sporije reakcije cijelog sklopa.

Elektronički kontrolisani pogon na sve to kove odlično koordinira prenos snage na obje osovine po potrebi, pa i na asfaltu i u blatu ix35 teško da će ostati nemoćan. Kao odlična pomoć za veće izazove isti će se moguće koristiti zaključavanje centralnog diferencijala, kada je potreban stalan pogon na svim točkovima, ali i sistem automatskog kočenja pri zahtjevnim spustovima na klizavom terenu, te pomoć pri polasku uzbrdo gdje auto ostaje zakleban dok vozač bez stresa ne pokrene motor.

Iako mu odličan pogon i dodatni sistemi omogućavaju i ozbiljnije offroad izlete, ix35 bi za takvu vožnju ipak trebao nešto ozbiljnije terenske gume sa obavezno većim bočnim profilom.

Okretan i sposoban poput kompakta

Tržište je već odavno nametnulo kriterije da SUV-ovi u svom imenu dodatak "sport" ne zaslužuju tek zahvaljujući izgledu i velikim točkovima. Iako je riječ o automobilima koji moraju pomiriti dva potpuno različita svijeta, na proizvođača ima je ostalo da odluči da li će njihov model biti orijentisan više terenskoj vožnji ili dinamičnim putovanjima na asfaltnim putevima. U Hyundaiju su, sa punim pravom, shvatili i odlučili da kupci SUV-ova ipak imaju više koristi i potrebe za automobilom koji će u 99% svog životnog vijeka biti na asfaltu, i u skladu sa tim su i podesili podvozje svog ix35. Tako je na zavojitim i brzim putevima ix35 i više nego ugodno brz i sposoban za visoke brzinske prosjeke, uprkos velikoj masi i visokom težištu. Direktni ovjes sa dobro odmjerenim hodom omogućava precizno vožnje u brzim zavojima, dok težina prednjeg dijela do izražaja dolazi tek u oštrim zavojima kada „nos“ nastoji produžiti putanju. Pozitivan element je i progresivni servo upravljač, koji možda ne vraća veliku količinu informacija sa ceste, na što su nas i navikli ostali SUV-ovi, ali je sasvim dovoljno precizan i na visokim brzinama. Kočnice su tako čvrste na visini zadatka, pa je sa zaustavnim putem od 41,7 metara ix35 u samom vrhu klase. Istina, usporavanje sa većom brzinom pred oštari zavoj u početku je zbog velike mase automobila izgledati neuvjerljivo, ali nakon navikavanja da vozač treba biti zaista odlučan u svom kočenju, kočnice neće predstavljati brigu u bilo kakvom stilu vožnje.



HYUNDAI

Official
Partner

Best buy, kao po navici

Uz sve novosti koje je sa ix35 Hyundai predstavio u svojoj filozofiji gradnje automobila, raduje injenica da su i dalje ostali vjerni i izvornim postulatima. Naime, uz najbogatiji paket opreme i najsnažniji pogonski sklop ix35 dostupan je za manje od 57 hiljada konvertibilnih maraka. Iako je rije o ozbiljnoj koli ini novca, ipak Zanimljiva je upravo brzina kojom je Hyundai nau io da tržištu ponudi automobil koji je itekako žestok rival etabliranoj konkurenciji, a još zanimljivije je kako ta ista konkurencija ne e još dugo mo i ili htjeti po ovim cijenama ponuditi ovako opremljen i sposoban SUV. Prostora za dodatno usavršavanje naravno da još uvijek itekako ima, ali sasvim je jasno da je upravo ovo najkompletniji automobil Hyundaijeve evropske filozofije.

Osnovni podaci testnog automobila

Hyundai ix35 2.0 CRDi Platinum 4WD 6AT

Cijena osnovnog dizelskog modela: 49.390 KM

Cijena testnog modela: 56.990 KM

Motor: turbodizelski vommon-rail, zapremina 1.995 ccm, snaga: 135 kW/184 KS, obrtni moment: 392 Nm pri 1.800 do 2.500 okr/min

Dimenzije: dužina 441 cm, širina 182 cm, visina 169 cm, me uosovinski razmak 264 cm

Zapremina prtljažnika: 591 litar

Masa praznog vozila: 1.712 kg

Performanse: Ubrzanje 0-100 km/h 10,1 s, najve a brzina: 195 km/h

Potrošnja: test 10,1 / grad 9,1 / otvoreno 6,0 / prosje no 7,1 l/100 km

Osnovna oprema Platinum: Progresivni servo upravlja , podešavanje upravlja a po visini i dubini, zra ni jastuk za voza a i suvoza a, ABS, TCS, ESP, HAC- Hill start assist control, DBC - Downhill brake control, elektronska blokada motora, podešavanje voza evog sjedišta po visini, Lumbalno podešavanje sjedišta voza a, djeljiv naslon drugog reda sjedišta (60:40), Radio/CD/ MP3 ure aj sa komandama na upravlja u, priklju ci za USB i aux, putni kompjuter, centralna konzola sa naslonom za ruku, elektri ni podiza i svih prozora, daljinsko centralno zaklju avanje, alarm, el. podešavanje vanjskih ogledala, grijanje vanjskih ogledala, el. preklapanje vanjskih ogledala, Bluetooth, tempomat, Dva bo na zra na jastuka sa zra nim zavjesama, zatamnjena stakla iza prvog reda sjedišta sa zaštitom od UV zra enja, grija i prednjeg stakla u podru ju metlica brisa a, kožom presvu eni upravlja i ru ica mjenja a, zaštitna mreža za prtljag, zaštitne zavjesice za blato, svjetla za maglu, krovni nosa i, automatsko aktiviranje brisa a i svjetala, automatski dvozonski klima ure aj, aluminijumske felge 6.5J x 18, aktivni nasloni za glavu podesivi po visini, navigacijski sistem i kamera za vožnju unazad, senzori za parkiranje, el. grijanje sjedišta u prvom i drugom redu, pokretanje motora bez umetanja klju a (Smart Key), kožom obložena sjedišta.



HYUNDAI Official Partner



<http://www.sarajevo-x.com/auto/testovi/clanak/100517036#100517036&id=25>

Video: http://www.youtube.com/watch?v=S-W0jkT0AJM&feature=player_embedded