



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai ix35 – vrelegume.rs (SRB)

Objavljeno: 28.06.2010

Hyundai ix35 2.0 CRDi

Piše: **or e Pavi evi**

Hyundai ix35 2.0 CRDi

Goodbye Tucson!

Dugoo ekivani naslednik modela Tucson napokon je stigao. Radikalno druga ijeg dizajna, poneo je i novo, pomalo neobi no ime, bar kada je Evropa u pitanju – sada se zove ix35...

Da korejski gigant Hyundai, ozbiljnim koracima grabi napred, to je gotovo svima ve postalo jasno. Ne samo kada je predstavljena gama porodi nih automobila niže i niže srednje klase, odnosno, kada su na ulice istr ali modeli i10, i20 i i30, ve i kada se pojavio novi, veliki, tzv. full-size SUV, pod imenom ix55, u Americi poznatiji kao Vera Cruz...

U me uvremenu, restilizovan je i izuzetno popularni SUV Santa Fe, iji se naslednik, pod imenom ix45 o ekuje za koji mesec. Dok ekamo na njega, iz Hyundaiija je stigao još jedan potpuno nov model - kompaktan SUV pod imenom ix35, kao zamena za dosadašnji crossover Tucson (ita se Tuson, po imenu grada u Arizoni).

Nekome se možda nova nomenklatura korejskog proizvo a a baš i ne e svideti, budu i da su imena, gotovo uvek upe atljivija i lakša za pam enje od kombinacije brojki i slova, ali se zato izgledu, i onome što se nalazi ispod lima ix35, malo šta može prigovoriti.

Dizajnerski iskorak

Najve a zasluga za to svakako pripada Fluidic Sculptureu, drugim re ima, potpuno novom dizajnerskom jeziku Hyundaiija, koji modelu ix35 daje gotovo atletske obline, i više nego “miši avo” prisustvo na putu. O igledno da su korejski inženjeri vrlo dugo i pomno promatrali konkurenciju u ovom segmentu, analiziraju i direktne takmace, poput modela Nissan Qashqai i Ford Kuga, izme u kojih se novi Hyundai i smešta po svojim gabaritima.



HYUNDAI

Official
Partner

Ipak, ne možemo, a da ne primetimo da naslednik Tucsona, u sebi ima i dosta Infinitijevih crta (recimo, model EX) , te da bez ve ih problema, bar izgledom, “puca” na premium deo segmenta.

Bogatstvo enterijera

A bogami, takav se utisak, barem kada je u pitanju naše test-vozilo, sti e i u enterijeru. Bogato opremljena, unutrašnjost sada odiše znatno kvalitetnijim materijalima, finijom završnom obradom, i pre svega, skladnoš u koja je postignuta izme u hi-tech ure aja i dizajnerskih želja inženjera i stilista. Pored brojnih gedžeta koji se isporu uju uz niže nivoe opreme (Silver, Gold ili Platinum nivo), kao što su automatski dvozonski klima-ure aj, kvalitetni audio sistem, Smart Key klju sa startovanjem motora na taster ili greja i prednjih sedišta, u vrhunskom paketu opreme Diamond, tu su i kožna sedišta, veliki panoramski krov sa “šiberom”, navigacioni ure aj i kamera za vožnju unazad, koja sliku reprodukuje ili na velikom touchscreen ekranu navigacionog sistema, kao u našem slu aju, ili na unutrašnjem retrovizoru, ukoliko navigacija ne postoji. Naravno, sitnice poput elektropodiza a stakala, elektrosklopivih retrovizora, vazdušnih jastuka i zavesa, priklju aka za iPod i USB ure aje, prosto se podrazumevaju.

Ostanimo još malo u enterijeru i spomenimo izuzetno udobna kožna sedišta, sa solidnom amplitudom pomeranja, ne baš karakteristi nom za dalekoisto ne proizvo a e. Samim tim, lakše se dolazi do “idealne” voza ke pozicije, koju upotpunjuje i veoma dobra preglednost ka napred, kao i bogatstvo instrumenata, osvetljenih, a kako bi druga ije, Hyundaijevom tamno-plavom iluminacijom.

Sve je na dohvat ruke, vrlo prakti no i pregledno, te se i ovde jasno sti e utisak da je modelu ix35 posve ena puna pažnja te da su Južnokorejci dosta vremena utrošili kako bi ergonomiju doveli na ovako visok nivo.

Asfalt, pre svega

Isto tako, podrazumevaju se i sistemi namenjeni pre svega bezbednijoj vožnji, poput ESP-a, ABS-a, kontrole trakcije, elektronske raspodele sile ko enja, pomo i pri kretanju uzbrdo, ali i HDC sistema, koji pomaže pri spuštanju niz strmine, održavaju i konstantno malu brzinu vozila, a iz iskustva možemo re i da je vrlo jednostavan za rukovanje, i pre svega koristan.

Kada smo ve kod strmina, spomenimo i off-road vožnju, koju ix35 uspešno apsolvira, ali treba naglasiti da za nju nije namenski konstruisan. Naravno, verzija sa pogonom na sva etiri to ka, u našem slu aju, pokazala se vrlo prakti nom, a tu je i blokada centralnog diferencijala, kada se po želji, deo obrtnog momenta konstantno šalje i na zadnju osovinu. Za svaki slu aj, tu je i vrlo koristan štitnik kartera, koji dobro do e, budu i da je klirens vozila nekada na samoj granici off-road upotrebe.

Divlja “konjica”

Ipak, sa aluminijumskim naplacima od 18 cola i prili no tvrdim oslanjanjem za naše puteve, jasno se zaklju uje da je novi Hyundaijev crossover, pre svega, namenjen asfaltu. Sa najsnažnijim turbodizel motorom tzv. R serije, zapremine dve litre i snage 184 “konja”, na putu ima itekako šta da pokaže, budu i da je agregat izuzetno raspoložen i osloba a maksimalnih 392 Nm obrtnog momenta (384 Nm kod manuelnog 6-ostepenog menja a), ve pri 1800 obrtaja u minuti. Istina, automatski 6-ostepeni



HYUNDAI

Official
Partner

menja donekle ublažava subjektivni osećaj ubrzanja, ali svoj posao odrađuje korektno. Prigovor bi išao na nepostojanje Sport moda, koji bi automatiku držao u nešto optimalnijem režimu pri temperamentnijoj vožnji, odnosno, u nižem stepenu prenosa, kako bi se izbeglo konstantno posezanje menjača za kickdown modom. Kada smo već kod temperamentne vožnje, treba naglasiti da je ix35 u sporijim, oštrijim krivinama vrlo stabilan i prilično neutralan, a u velikoj meri doprinosi i odlični pneumatici, dok pri većim brzinama, do izražaja, ipak, dolazi njegova, ne baš mala, masa od preko 1700 kg, kao i naginjanje relativno visoke karoserije.

U korak sa prirodom

Spomenuli smo moderni turbodizel agregat, pa je red da spomenemo i prosečnu potrošnju ovog automobila. Pri normalnoj, kombinovanoj vožnji, što se reče i u gradu, na auto-putu i na "otvorenom", sa uključenim klimama, prosek se tokom testa kretao između 7,5 i 8 litara evrodizela, što je više nego dobar rezultat. Njega je moguće i dodatno poboljšati koristeći taster ECO na centralnoj konzoli, kada pedala gasa postaje nešto slabijeg odziva, dok klima-uređaj radi umerenije.

Tada se rezultat na bord-kompjuteru često kreće u granicama od 6 do 6,5 litara, što je do pre neku godinu, bilo gotovo nepojmljivo za jedan SUV, pa makar on bio i kompaktan. Očigledno je da je "višak" konjskih snaga u slučaju snažnijeg 2,0-litarskog "R" motora (slabiji raspolaže sa 136 KS) umnogome doprineo rasterećenosti agregata, što se na kraju reflektuje i na ukupnoj potrošnji.

Kada je reč o ekologiji, vredi spomenuti i da turbodizel sa 184 KS, u verziji sa manuelnim menjačem, oslobađa čak 30 g CO₂ manje nego li isti sa automatskom transmisijom. Ne previše bitno, ali ipak, treba na vreme početi razmišljati i o tim "detaljima". Ljubiteljima benzinaca, trenutno je na raspolaganju samo jedan agregat – dvolitarska Theta II jedinica sa 163 KS i 194 Nm, koja je u proseku, za oko 3000 evra jeftinija od slabijeg turbodizela, a kao i snažniji dizel, opcionalno se nudi i sa automatskim menjačem.

Zaključak

Za kraj, treba naglasiti da je automobil na testu bio sam vrh ix35 ponude, što se reče i da je posedovao gotovo sve što se uz ovaj model nudi kod nas. Samim tim, ni cena od 30.290 evra ne iznenađuje puno. Ipak, treba naglasiti da ix35 startuje već od 18.990 evra, što podrazumeva dvolitarski benzinac sa pogonom napred (2WD) dok je pomenuti dvolitarski turbodizel sa 184 "konja", moguće dobiti već po ceni od 23.290 evra, u Gold paketu opreme, sa 6-stepenim manuelnim menjačem i pogonom napred (2WD). Paleta ix35 izuzetno je bogata, pa je potencijalnim kupcima zaista olakšan odabir optimalne verzije.

Naše mišljenje je da je naslednik Tucsona, model ix35, jedan veoma zreo i ozbiljan proizvod, koji će vrlo verovatno, postati česta slika na našim putevima. A kako i ne bi, kada u enterijeru pruža gotovo premijum ugođaj, vozne karakteristike su mu iznad proseka, a uz sve to, potrošnja je jedan od glavnih aduta, baš kao i cena. Jedina zamerka ide na račun imena...

Gospodo iz Hyundaija, žao nam je, ali Tucson i dalje zvuči mnogo, mnogo bolje! I ni nam se da su Amerikanci, i ovaj put, povlašćeni!



HYUNDAI

Official
Partner

Karakteristike

Motor

Tip/broj cilindara turbo-dizel, redni/4
Radna zapremina ccm 1995
Broj ventila/tip ubrizgavanja 16/common-rail
maks. snaga kW/KS/o/min 135/184/3800
obrotni moment Nm/o/min 392/1800-2500

Karoserija

tip/broj sedišta/vrata crossover/5/5
D x Š x V mm 4410x1820x1660
me uosovinski razmak mm 2640
masa vozila/nosivost kg 1712/430
zapremina prtljažnika l 591/1436

Ogibljenje

napred McPherson, spiralne opruge, amortizeri, popr. stabilizator
pozadi Multilink, spiralne opruge, amortizeri

Ko nice

napred/pozadi samovent. diskovi/diskovi

Pneumatici

dimenzije 225/55 R18

Prenos snage

pogon na sva četiri točka
tip menjača/stepeni prenosa automatski/6

Performanse

ubrzanje 0-100 km/h, s 10,1
maksimalna brzina km/h 195
prosečna potrošnja l/100 km 7,1
emisija CO₂ g/km 187

Cena (sa PDV-om) €30.290

Pozitivno

- dizajn,
- kvalitet materijala,
- motor,
- vozne karakteristike,
- potrošnja

Negativno

- nedostatak Sport režima kod automatske transmisije,
- tvrde i bučno oslanjanje



HYUNDAI

Official
Partner



<http://www.vrelegume.rs/test/hyundai-ix-35/>

Video: http://www.youtube.com/watch?v=x-hiwBQy9_I&feature=player_embedded