



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai ix55 – PROAUTO (BiH)

Objavljeno: April 2009. (br. 88)

Hyundai ix55 3.0 CRDi Priviledge

Piše: Safet Šatara

Hyundai ix55 3.0 CRDi Priviledge

Zlatna sredina izme u Evrope i Japana

Dolaskom modela ix55, naše tržište postalo je “bogatije” za još jednog SUV-a. Prvog “velikog” Hyundaija modernog doba karakteriše snažni trolitarski dizelski motor i udobnost koja se može porediti sa udobnosti koju dobijamo u najvišim klasama. Pored toga, prihvatljiva cijena ix-a je postavila na sami vrh, pa je gotovo nemogu e na i ovako opremljenog SUV-a po cijeni od osamdesetak hiljada KM.

Nakon gotovo godinu dana ekanja, Hyundai je na evropsko tržište poslao i svoj najve i SUV - Veracruz. Sjeti emo se da je dolazak “ameri kih” Hyundaijevih modela na evropsko tržište bio trend i devedesetih godina, kada Hyundai i nije bio pretjerano cijenjen brend u Evropi. Me utim, za petnaestak godina radikalno su se izmijenile prilike – i kod Hyundaija, ali i kod kriterija evropskih kupaca, pa je Hyundai kona no dobio pažnju koju i zaslužuje.

Ameri ki Veracruz dolazi pod imenom prilago enim za Evropu – ix55. Ovakvo ozna avanje “evropskih” modela zapo elo je još od vremena predstavljanja kompakta i30, a nastavljeno je i sa novim i10 i i20. Za razliku od njih, 55-ica ima i slovo x, što je o ito oznaka za Hyundaijev pogon na etiri to ka. Sjeti emo se da na sli an na in svoje modele obilježava i BMW. Me utim, dokaz da Hyundai nije iskoristio povoljne prilike za kopiranje, dokazuje i dizajn. Naravno, u klasi velikih SUV-ova, teško je napraviti vozilo koje e se potpuno razlikovati od svih drugih, ali ini se da je Hyundai prili no uspio u namjeri. Prednja strana, recimo, podsje a na sve druge Hyundaije i ni na jednog drugog velikog SUV-a. Linije sa kojima smo upoznati na modelima i10 i i30, dizajneri su uspjeli dovoljno prilagoditi i za puno ve eg terenca. To je, svakako, donijelo prepoznatljivi Hyundaijev “pogled”, mada bi izraženija masivnost bila primjerenija, kao što je, recimo, slu aj sa njema kom konkurencijom. Na “dje ijem” pogledu, ix može zahvaliti masci koja je o ito preuzeta sa najmanjeg modela. Naravno, dodatno je pove ana, ali je još uvijek primijetan neobi ni “korejski šmek” kojim odiše cijela prednja strana najve eg Hyundaija za Evropu. Me utim, Hyundai se ovim pridružio sveopštem trendu kreiranja automobila prema principu takozvanog “family looka”. Iako se Hyundai slijepo drži vlastitog originalnog pravca kod dizajniranja prednjeg dijela, zadnji dio je pri a za sebe i možda prvi izlet u tu a dvorišta. Na novom SUV-u, i bok i zadnji dio su dovoljno atraktivni da stanu rame uz rame ak i sa “premijumskim” SUV-ovima. S obzirom na to da je naš model imao najbogatiji paket opreme, na boku su 17-in ne felge upozoravale druge da ovo nije obi an automobil. Pored njih, masivni prag i veliki blatobrani nagovještavali su da je ovo možda i najsposobniji Hyundai ikada konstruisan.



HYUNDAI Official Partner

Me utim, njegove sposobnosti, zapravo, i nisu toliko važne koliko je važan atraktivan i privla an izgled. Zadnja strana je, recimo, dizajnirana još atraktivnije nego što su to bokovi. Velika stop-svjetla, nepravilnog, ali zaista agresivnog izgleda poslužila su kao odli an preduslov za postavljanje velikog odbojnika, kao i nešto “miši avijeg” zadnjeg poklopca.

Me utim, relativno atraktivan i uspješan vanjski izgled nije ništa bez luksuzne i udobne unutrašnjosti. Materijali, završna obrada, kao i opšti izgled unutrašnjosti u ix55 možda su i najbolje što se može na i ispod Hyundaijevog znaka. Prilikom otvaranja vrata i ulaska automatski oduševljavaju velika sjedišta. Nevjerovatno podsje aju na udobna sjedišta koja su se nalazila u Mercedesima iz osamdesetih godina proteklog stolje a. Sjedišta u testiranom modelu bila su obložena i odli nom “sme om” kožom, što je apsolutno pozitivno utjecalo na cjelokupan utisak koji se dobije o automobilu pri samom pogledu unutra. Elektropodesiva sjedišta su o ito namijenjena automobilima kojima je primarni posao da budu udobni, a ix55, to zaista i jeste. Naime, uz veliki broj elektri nih sitnica i pomagala, boravak u ix55 je veoma ugodan. Klima-ure aj, memorisanje pozicije sjedišta, multifunkcionalni volan i sli no, samo su djeli onoga što se može na i u ovom automobilu. U klasi kojoj ix pripada te i sli ne sitnice, odgovorne su za opstanak ili za propast modela. Materijali od kojih je unutrašnjost napravljena vjerovatno su put do ix-a našli iz najskupljeg Genesis-a, koji je, prije svega, namijenjen ameri kom tržištu. Konzola i vrata su, naravno, obloženi gumom, dok se na odre enim površinama na vratima nalazi i koža. Ono što možda i najviše oduševljava u ovom modelu je tre i red sjedišta koji je magi no integrisan u pod prtijažnika. Kao i glavna sjedišta, i dva pomo na su obložena kožom! Ustvari, pomo na i ne bi bio adekvatan izraz za opis tih sjedišta, jer su itekako upotrebljiva, pa dvoje odraslih osoba bez problema može sjesti na njih, i bez imalo ustru avanja zaputiti se na duže putovanje. Hyundai je sa dodatnim sjedištima “eksperimentisao” i na Santa Feu, ali manji 'Fe jednostavno nije bio dovoljno dug za postavljanje potpuno upotrebljivih sjedišta.

Luksuz, o ito, nije zaobišao ovaj model, ali udi nas da je Hyundai na pojedinim elementima djelimi no štedio?! Dakle, negdje je moglo i bolje, i to na ru icama za otvaranje vrata. Ovakve kakve jesu, primjerenije su kompaktno, nego njihovom najluksuznijem SUV-u. Tako er, odre ene kritike mogle bi se adresirati i na osvjetljenje table sa instrumentima, kao i na iluminaciju svih drugih “svjetle ih” sitnica. Nebesko plava svjetlost nekako nije baš najbolje pristajala ix-u. Naravno, postoji regulacija intenziteta, što dobrim dijelom “omekšava” prilike.

Me utim, pravi osje aj blagostanja zapo inje okretanjem “klju a” i prvim pritiskom na papu icu gasa, jer neo ekivana tišina potpuno nadvladava udan osje aj “vanzemaljskog” plavetnila. Ko bi rekao?! Ispod prednjeg poklopca je trolitarski dizelski V6. Štaviše, imao je snagu od 240 KS! Rekli bismo ak i brutalno, ali ne. Ovaj SUV je poput luksuzne jahte, gdje je primarna karakteristika udobnost “plovidbe”, a ne ekstremno ubrzanje. U vožnji se sti e upravo takav osje aj. Nema radikalnih ubrzanja, pa se ini da je (evropska) konkurencija, ipak, malo “nervoznija”. Potvrdu svega daju i karakteristike evropskih konkurenata sa motorom ove klase, gdje su ubrzanja listom mjere vrijednostima daleko ispod 10 sekundi. Ali pravim udom se ini i to da je ovaj motor karakteristikama dotukao sve japanske konkurente, pa je ix55 najsvjetlili primjer injenice da je u enik daleko nadvisio svoga u itelja. Sjetite se samo Gallopera i njegovih “uzora” i sve e vam biti jasno.

Razlog za pristojne, ali ipak ne pretjerano dobre osnovne performanse možda se krije u mjenja u. Naime, novi šeststepeni automatski mjenja o ito je profilisan tako da pruži što mekše izmjene stepena prenosa, a da pri tome ne ostavi trag na le ima putnika prilikom ubrzavanja. Ukoliko je to bio cilj ovog mjenja a, onda je Hyundai napravio izvrstan posao. Odgovor zasigurno leži i u injenici da je primarno tržište ovog automobila tržište SAD-a i da e se na putevima sli nim tamošnjim ovaj SUV najbolje osje ati. Nema brutalnosti, i sve je pretvoreno u linearno i ugodno ubrzanje bez ikakvih trzaja.



HYUNDAI

Official
Partner

Na mjenja u je ostavljena i mogu nost ru ne izmjene stepena prenosa, ali i tada mjenja reaguje prili no brzo i neobi no mirno. Velika plu a motora potvr uju i injenicu da je za uobi ajenu vožnju gradom potrebno manje od 2.000 obr/min, što je pravi dokaz o ogromnom obrtnom momentu od 450 Nm na samo 1.750 obr/min i potvrdu injenice da je glavni krivac za ležernije dinami ke sposobnosti upravo mjenja . Ne, nije loš nego je samo namjenski prora unat.

Tokom vožnje konstantno se ponavljalo pitanje da li je ovaj Hyundai zaista sposoban za neke ozbiljnije terenske izazove!? Gledaju i prema tehni kim specifikacijama, upravo se uklopio segmenta velikih "asfaltnih" SUV-ova. Uz mogu nost zaklju avanja centralnog diferencijala, snažan motor, veliku udaljenost od tla i prili no "mesnate" gume, ix nema gotovo ništa što nema i, s pravom razvikana, konkurencija. Naravno, sa ovakvom off-roaderskom opremom sasvim lako e zadovoljiti ve inu kupaca kojima je krajnji domet "makadam". Tako er, ne e posustajati ni u blatu, a ni u pijesku, što je, na koncu, dovoljno da se nosi i sa "najopasnijima" iz klase.

Mejutim, pored svih drugih sitnica, ono što, zaista, ide u prilog ovom modelu je cijena koja je nešto viša od 84.000 KM. Ako pogledamo u salone drugih, teško da možemo na i ovako opremljen automobil za sli nu svotu. Kod glavnih igra a ovoliko novca je tek ulaz u segment malih SUV-ova, dok je za ekvivalentan model potrebno izdvojiti i do dvadesetak hiljada KM više.

Luksuz po korejskoj cijeni

U ovom modelu, "dugmi a" ima na pretek. Uz ve standardne elemente kao što je multifunkcionalni volan ili dvozonski klima-ure aj, u ovom modelu se ak i sjedišta podešavaju na struju. Naravno, ix55 pamti i idealnu poziciju, pa pritiskom na dugme brzo prilagodi "set up" sjedišta i volana potrebama voza a. Savršenim bajkama ni tu nije kraj, jer se u ko nim sjedištima sjedi kao u fotelji, a ako zatreba, mogu i grijati. Koli inom opreme ix55 se približio luksuzu kakav vi amo u puno skupljim modelima, iako je zadržao "korejsku" cijenu.

Jedan od elemenata koji odstupa od luksuzne unutrašnjosti je ru ica za otvaranje vrata. Napravljena od jeftine i neugledne plastike, zaista ne pristaje ovom automobilu.

Iako nosi izgled snažnog terenca sposobnog za sve, Hyundai ix55 je, zapravo, veoma "pitom" u unutrašnjosti. Uz monovolumensko gostoprimstvo, zadnja sjedišta se mogu pomijerati u svim pravcima, a ukoliko zatreba prostor za još nekoliko osoba, iz poda prtljažnika uvijek je lako izvu i dodatna dva sjedišta. Za razliku od drugih "pomo nih" sjedišta, na ovima je zapravo mogu e sjediti, pa ak se i uputiti na duža putovanja.

Veliki motor diže trolitarskim kapacitetom, a razvija 240 KS. Uz automatski šestostepeni mjenja suvereno vlada automobilom teškim više od 2.200 kilograma.

Serijska oprema testiranog modela:

ABS, ESP, etiri zra na jastuka, svjetla za maglu, kožom obložena sjedišta i volan, el. podešavanje sjedišta voza a i volana sa memorijom, el. podiza i stakala, el. podesivi retrovizori i grijani retrovizori, putni kompjuter, tempomat, hromirane vanjske ru ice vrata, xenon svjetla, Smart Key, ukrasni bo ni pragovi, radio/CD/mp3 plejer sa šest zvu nika, priklju ci za USB i iPod, zatamnjena zadnja stakla, parkirni senzori, 17-in ne aluminijumske felge...



HYUNDAI Official Partner

