



HYUNDAI

Official
Partner

Test Hyundai ix55 – AUTOPLUS (BiH)

Objavljeno: Mart 2009. (br. 93)

Hyundai ix55 3.0 CRDi 4WD

Piše: Edin Deli

Hyundai ix55 3.0 CRDi 4WD

Uznos recesiji

Velike krize, ratovi, recesije i slične globalne pošasti najviše i danak uzmu u srednjoj klasi, te nije čudo da se prosječni porodici danas nude manji, slabiji, ekonomičniji, jeftiniji ili ekološki pogodniji automobili. Kriza srednje klase manifestira se otkivanjem povećanjem ugroženog stanovništva, ali naprotiv nisu do te mjere pogodniji. U pokušaju da shvatimo namjere Hyundaija sa novim ix55, kojoj populacijskoj skupini se proizvodi obračunava, konačno, šta otkuje, krenimo od činjenice da se radi o deriviranoj "europiziranoj" verziji teškaša koji se u SAD prodaje pod imenom Veracruz i svrstan je u kategoriju SUV vozila srednje veličine. Vanjsko prilagođavanje Europi je tek neznatno. Dimenzije su i dalje ogromne, luksuz u unutrašnjosti kompletan i potpun, sve ono što su donedavno bili osnovni atributi američkih terenaca. Ali, ni "preko bare" ništa nije kao dosad. Kriza u prodaji najviše je pogodila velike terence, tako da "amerikanizirane" varijante danas praktično nemaju sigurno tržište. Osim, možda, ako se "europiziraju" kao što je uradio Hyundai.

Veracruz je 2007. predstavljen u SAD, a europska verzija ix55 ugledala je svjetlo dana prošle jeseni na sajmu u Parizu. Spoljašnjost i unutrašnjost su gotovo identične, pa je, osim nužnih prilagođavanja različitim propisima, jedina razlika u motoru. Američku krstaricu pogoni 3,5 litarski V6 benzinski agregat sa 260 KS, dok dizelaš u "euroljaninu" dolazi sa nešto manje "litara i konja", ali znatno povoljnijom radnom karakteristikom i gotovo dvostruko manjom potrošnjom. Nažalost, kao i kod bukvalno svih modela koji se prodaju sa obje strane Atlantika, naš kontinent pogađa "europizirana" cijena. U SAD se Veracruz prodaje u rasponu od 27.000 do 35.000 dolara, istina, tamo Hyundai nudi osnovni model sa pogonom na stražnjoj osovini, dok je na našem tržištu dostupna samo varijanta sa integralnim pogonom 4x4.

Spoljašnjost

Stvarni utisak o veličini Hyundaija ix55 steknete tek kad parkirate pored nekog "normalnog" automobila. Prvi kilometar po uskim gradskim ulicama i traganje za parkingom na kom ćemo moći i parkirati bez straha da ogrebemo drugo vozilo ili budemo ogreban govori da smo prešli u višu dimenziju. Pokušaj da saperemo prljavštinu u automatskoj praonici završava fijaskom jer je ix55 otvora od 7 cm preko maksimalno dozvoljene širine za pranje pod kolkama na OMV pumpi. Velicina ima cijenu i plaća se na svakom koraku.



HYUNDAI

Official
Partner

Bez obzira iz bilo kog ugla ga pogledali, ix55 ima dovoljno originalnosti i prepoznatljivosti da se može identificirati. Prednjom maskom uspostavljena je veza sa novom "i" serijom, ali je evidentna i sličnost sa američkim pretkom. Trodijelno podijeljeni trapezoidno-bademasti farovi oslikavaju luksuzni identitet. Krajnji dio je ksenonsko kratko svjetlo, dok su sa unutrašnje strane vertikalno odijeljeni migavac i dugo svjetlo. Ksenonsko kratko svjetlo beskompromisno protjeruje mrak iz svake tačke precizno ocrtanog prostora koji obasjava. Ovo baca prilično sjene na klasi na duga svjetla, pa ako vam treba ne možete primjedbovati to bi mogla biti opcionalna ponuda bi-ksenonske rasvjete, tako da i duga svjetla "prže" tamu istim intenzitetom.

Stražnja svjetla podsjećaju na bumerang u letu, a zahvaljujući dobroj integraciji i uklapanjem u siluetu zaslužuju dobru ocjenu u segmentu koji je najteže uspješno proći u kategoriji terenskih vozila – pogledu na "rep". Adrenalin podstiču i dvostruke elipsoidne hromirane ispušne cijevi integrirane u branik koje stavljaju do znanja da nema šale sa korejskim "tenkima". Dizajnerskom dosjetkom boja na siluetu ostavlja kupoeovski utisak, a da to nije slučajno uskraćivanjem prostora u stražnjem dijelu.

Unutrašnjost

Kabina je prostrana, modularna i elegantna. Dizajn se može ocijeniti kao umjeren u pogledu slobode forme, raskošan u smislu svega što sadrži i korištenih materijala te visoko ergonomski organiziran tako da logičnim rasporedom, oblikom i veličinom komandi, pažljivo prati potrebe najzahtjevnije klijentele. Po pitanju završne obrade ix55 zaslužuje najviše ocjene. Nimalo ne zaostaje za bilo kojim etabliranim konkurentskim modelom.

Materijali su vrhunski – bilo da se radi o koži, metalu, plastici ili staklu. Na sve strane su aluminijski ukrasi, a šta god da se opipa pažljivo prstima neće biti mjesta za primjedbe. Čak i plastika zaslužuje pohvale i ne zaostaje osjetno za prirodnim materijalima. Braon koža sa crnom unutrašnjošću u izgledu elegantno, a kvalitetnom kožom su čak tapacirana vrata i obložena preklopiva trećina klupa. Kad se rasklopi odlično se uklopi u ostatak vozila i ne izgleda kao "dodatak za nuždu".

Putnički prostor se lako i brzo konfigurira u dva ili tri reda, odnosno prima pet ili sedam putnika. Djeljiva klupa u drugom redu može se pomjerati naprijed-nazad, tako da se po potrebi dobije maksimalan prostor za putnike ili da se olakša pristup trećoj sklopivoj klupi. Modularna trećina klupa je osjetno manja, a i prostora je znatno manje, ulazi se teže, ali ipak ako zatreba može poslužiti i nuditi komociju uporedivu sa većinom automobila u kompaktnoj klasi. Čak se i u trećem redu može zasebno namještati nagib sjedišta. Kombinovanje unutrašnjosti je jednostavno i može se lako izvesti i nježnom ženskom rukom, mada na prvi pogled zbog masivnosti može izgledati da će trebati i malo mišića.

U normalnoj konfiguraciji sa pet putnika prtljažnik prima odličnih 598 litara, a preklapanjem sjedišta može narasti čak do 1746 litara. Može zasmetati nedostatak pokrivača prtljažnika, bilo u vidu uobičajene "roletne" ili na drugi način. Stražnja stakla su prilično zatamnjena, ali je ipak moguće spolja pregledati sadržaj prtljažnika. Opravdanje može biti trećina sklopiva klupa koja bi se teško ukombinovala sa pokrivačem.



HYUNDAI

Official
Partner

Što se voza kog radnog mjesta ti e, elektri no pokretana sjedišta naprijed i upravlja namještaju se u svim smjerovima. Mogu e je memorisati kombinacije za dva voza a, tako da se osim upravlja a i sjedišta namjeste i vanjski retrovizori onako kako ste ih onomad naštimali, iako je u me uvremenu supruga sve ve "preštelovala" za svoje potrebe. Kožom presvu en etverokraki volan dobro leži u rukama, elektri no se podiže/spušta i primi e/odmi e, sa lijeve strane ima upravlja ku konzolu za audio sistem, a sa desne za automatsko održavanje brzine. Instrument tabla je ista klasika. Podijeljena je u tri sekcije, a osim donekle originalnog toniranog plavog osvjetljenja ne isti e na drugi na in.

Posebnu pohvalu zaslužuje ventilaciono-klimatizacijski sistem. O ekivano prednja dvozonska automatika nudi zasebnu atmosferu za voza a i suvoza a, ali pomalo neo ekivano straga putnici imaju svoje regulatore klimatizacije i ventilacione otvore u podu, vratima i krovu. Ovo omogu ava disanje punim plu ima ak i na dodatnoj tre oj klupi, a što je uglavnom problemati no u ve ini današnjh automobila koji imaju sli ne mogu nosti prijevoza sedmoro putnika.

Opremljenost

U ponudi su dva paketa opreme. Jeftiniji elegance košta 67.107 KM ocarinjen, dok je za nešto bogatiji privilege potrebno izbrojati 72,291 KM plus porez. Razlika izme u ova dva paketa je u elektri no podesivim kožnim grijanim sjedištima, ksenon farovima sa ure ajem za pranje, automatskim paljenjem svjetala, integrianim memorijskim sistemom za pam enje dvije pozicije sjedišta, upravlja a i vanjskih retrovizora, pokretanje motora bez klju a i ukrasne vanjske stepenice.

Nivo opremljenosti ve osnovnog modela je vrhunski. Uz automatski 6-stepeni mjenja tu su ABS/EBD/BAS/ESP/TCS elektronski sistemi za sigurno kon enje, kretanje po klizavim površinama i održavanje stabilnosti u zavojima. Uz zra ni jastuk za voza a i suvoza a uklju eni su bo ni zra ni jastuci, bo ne zra ne zavjese, aktivni nasloni za glavu i pirotehni ki zateza i sigurnosnih pojaseva.

Servo upravlja podesiv po visini i dubini, a klimatizacija dvozonska na prednjim sjedalima i manualne u drugom redu sjedala uz ventilacijske otvore u tre em redu. Osim ventilacijskih komandi putnici u drugom redu mogu, kao i oni naprijed, uklju iti elektri ne grijaa sjedišta prema potrebi. Sva stakla se podižu, a vanjski retrovizori št imaju i grijuu elektri nim putem. U svakoj od verzija dolazi i preklopiv tre i red sjedišta sa podesivim naslonja em, hla eni kožom obloženi centralni naslon, mjesto za boce sa pi em i mnoštvo pretinaca – ak i u podnici. Audio sistem je opremljen integrianim RDS radio CD MP3 plejerom sa 6 zvuu nika, AUX/USB/IPOD ulazima.

Središnji retrovizor se automatski zatamnjuje ako vas neko pretjerano osvijetli straga, a u gornjem lijevom uglu ispisuje se strana svijeta u pravcu koje je vozilo orijentisano. Uz svjetla za maglu tu su i stražnja stop svjetla sa LED diodama, krovni nos i, odle iva aerodinami kih metlica brisa a, žmigavci u bo nim retrovizorima, mnogo hroma, stražnji spojler, atermi na stakla i zatamnjena stražnja stakla. Voza u e biti od pomo i tempomat i putno ra unalo, a tokom privikavanja na pove ane gabarite i zbog slabije preglednosti pri vožnji unatrag jako ete cijeniti vrlo efikasne parkirne senzore. Vozilo gazi na 18-colskim to kovima promjera 245/65 i izuzetno lijepim aluminijskim felgama. Testirani model dolazi sa proximity klju em koga je dovoljno imati u džepu da bi pritiskom na maleni crni taster na vanjskoj bravi otklju ali ili zaklju ali automobil, a okretanjem plasti ne ru ice pokrenuli motor. Na ru ici je utor za umetanje klju a (ako baš želite).



HYUNDAI

Official
Partner

Motor

Izbor motora ne postoji: Dostupan je samo novorazvijeni 3,0 litarski V6 CRDi turbodizelaš motor koji razvija 240 KS pri 3600 o/min i kamionski maksimalni obrtni moment od 451 Nm po ev od 1750 pa sve do 3500 o/min. Glava motora je izrađena od aluminija, blok od čelika, što je uz V-konfiguraciju cilindara osiguralo malu masu, sniženo težište i zavidne performanse. Zajednička pumpa i dovod goriva u cilindre postižu radni pritisak od visokih 1600 bara, a sofisticiranim piezo-električnim injektorima omogućena je programirana višestepena injekcija nafte, čime se postižu bolje vozne i okolinske performanse motora. Osim varijabilne geometrije turbina koje hrane motor vazduhom, varijabilna je i geometrija 24 ventila, odnosno po dva na usisu i potisu svakog od šest cilindara.

Motor ima dovoljno potencije da ispuni većinu želja vozača. Kad se "raspali" po gasu u gradskoj teškoj 2,3 tone oslobodite se znatno većeg količina adrenalina. Osim dobrog starta na semaforu, ix55 ima odlična mekna ubrzanja. Dovoljno je da se vozač privikne na automatski mjenjač i hidrodinamičku spojnicu umjesto vrste veze kakvu imaju klasična vozila. Prava opasnost vrebala od policije jer se brzo izgubi osjećaj za brzinu, a radari, lidari i ostala tehnika mogu pouzdano registrovati ix55 znatno ranije i preciznije zbog ogromne siluete vozila. Maksimalna brzina je elektronski ograničena na 200 km/h, što je još jedan od indikatora superiornosti motora.

Motor savršeno suraduje sa šestostepenim "shifttronic" automatskim mjenjačem, tako da vozači moraju potpuno isključiti muziku, utišati putnike u automobilu i pažljivo slušati da osjete kad mjenjač prebacuje u viši ili niži stepen. Ljubiteljima manuelnog šaltanja ostavljena je mogućnost pomjeranja palice mjenjača udesno, te prebacivanja u viši stepen guranjem ručice naprijed ili nazad (u niži stepen). Automatika odlično obavlja svoj posao, a neće biti nikakve teškoće niti ako se vozač odluči za ručno šaltanje. Ono što bi se moglo poželjeti su eventualno prekidači za prebacivanje u sportski mod (držanje u višim obrtajima), zimski mod (manja pogonska sila) ili ekonomični mod (manja dinamika i niža potrošnja). Reprogramiranje mjenjača ne bi trebalo biti komplicirano, a vozilu bi podarilo znatno više prilagodljivosti.

Potrošnja

Ovako teško i dinamično vozilo nudi i mnogo opcija kada je u pitanju potrošnja. Deklarisanih 9,4 litara na 100 km može se ostvariti pažljivom vožnjom, ako su uslovi povoljni čak i malo spustiti, ali objektivna prosječna potrošnja je između 10 i 11 litara. Ekstremne situacije poput gradske vožnje, savladavanje teških terena, nerazumnih ubrzanja i kočenja značajno pogoršavaju ekonomičnost. Ne treba zaboraviti da svako ubrzanje i kočenje gradskih značajki rasipanje dragocjene i skupocjene energije, odnosno rast potrošnje – čak i dvostruko od deklarirane. To je cijena velike mase i zavidne vozne dinamike.



HYUNDAI

Official
Partner

Upravlјivost i vozna dinamika

Ne treba izgubiti iz vida klasnu pripadnost, dimenzije i namjenu ovog vozila. Iako ima srca za velika ubrzanja i mođe protegnuti visoko u brzine, ne radi se o vozilu namijenjenom obaranju brzinskih rekorda i akrobatskom ulijetanju u krivine. Ovjes je ve pobrao lovorike na ameri kom tržištu, a za Europu je tek neznatno "uštiman" tako da pruži nešto bolje ležanje, precizniju upravljivost uz neznatno tvr i odziv. Ako zatreba snage za preticanje ili natprosje no brzu vožnju, ix55 e beskompromisno ispuniti želje. Me utim, ne treba pretjerivati, jer sva sofisticiranost i visoke performanse mogu biti zamka za izazivanje opasnosti. Radi se o "igra ki" koja e pažljivom korisniku pružiti mnogo užitka, ali i biti op a opasnost ako ga se do epaju voza i željni dokazivanja.

Generalno, upravljivost i odziv na jasno date upravlja ke komande se mogu ocijeniti visokom ocjenom, jer se iznena enja i neo ekivane situacije više odnose na razlike izme u putni kih automobila na koje smo navikli i SUV-ova koji traže više voza kog znanja. Progresivni servo je dobro uštiman tako da ne zamara pri manevrisanju, ali ipak i pruža dovoljno otpora da se izbjegne osje aj playstation igra kih konzola. Osjeti se donekle na ruci i put, ali se ve ina dinami kih manifestacija priguši, odnosno ne do e do upravlja a. Hedonistima e goditi, a sportski nastrojени voza i e gun ati.

Što se ti e terenskih performansi voza u nije ostalo puno za podesiti. Ako ništa ne dirate vozilo je u automatskom modu i ponašat e se korektno u ve ini situacija. Pritisnete li 4WD lock taster aktivirat ete stalni prijenos na sve to kove. Ne treba zaboraviti da je ix55 SUV a ne klasi ni terenac, te je predvi en tek za ograni ene izlete sa asfalta. Ono što smo probali bilo je dobro, ali se nismo usudili potjerati ga do krajnjih granica, jer nije niti namijenjen obarati rekorde po nepristupa nim terenima.

Cijena / konkurenti

U klasi srednjih i velikih SUV-ova veliku ulogu ima ugled marke, jer se nerijetko kupci odlu uju upravo zbog prestiža, a direktna ili indirektna konkurencija su premijum modeli Q7, Touareg, X5, XC90, Cayenne, M-klasa. Nije objektivno o ekivati da e ix55 pobijediti konkurenciju u vrsti i koli ini pozitivnih emocija koje izaziva, ali ima šansi kada potencijalni kupci proanaliziraju šta dobiju za svoj novac. Uzmemo li u obzir da Q7 sa 3.0 litarskim dizelašem košta okruglo 100.000 KM do registracije, dakle 15 hiljada više od ix55 u skopljem Priviledge paketu opreme, razum i emocije e se na i u teškom sukobu. Ono u emu ix55 donekle zaostaje za takmacima je ve i broj kombinacija motorizacije i opremljenosti, ali su nedostatak u Hyundaiju kompenzirali mudrim izborom pogonskog agregata koji je odli an kompromis razumne cijene, ekonomi nosti i vozne dinamike koja e ostavljati bez daha.

Zaključak

Bez obzira na odziv europskih kupaca, ix55 je ve postigao mnogo za korejskog proizvo a a. Predstavlja prakti an dokaz kako je Hyundai sposoban napraviti ovako dobar proizvod u jednoj od najzahtjevnijih kategorija, a to e pove ati povjerenje potencijalnih interesanata za jeftinija vozila iz ponude. Ionako rastu i ugled i nagrade poput automobila godine u BiH za i30 dobili su svoju potvrdu u ovom izuzetnom proizvodu. Jednom od kojih smo se najteže rastali nakon 7-dnevnog testiranja.



HYUNDAI Official Partner

