



# Med 10 in 30

besedilo: **Matevž Korošec**  
 foto: **Aleš Pavletič**

Ne bojte se, naslov ne namiguje na cene. Takšnega Hyundaija, kot ga vidite na sliki, v osnovni izvedbi dobite že manj kot 10.000 evrov. Pa v njem ne boste pogrešali prav veliko. Morda (sodeč po tem, kar

nam je pokazal testni) kakšnega 'konjiča' več. Ampak bistvo se skriva drugje. Novi Hyundai je tisti član družine, ki zapolnjuje vrzel, ki je zadnjih nekaj mesecev zevala med i10 in i30.

► Pravzaprav ni zevala. Ves ta čas jo je na neki način zapolnjeval Getz, Hyundaijev mali (toda ne najmanjši) avtomobilček, ki smo ga Slovenci že ob njegovem prihodu dobro sprejeli. Malček – takrat se je pisalo leto 2002 – ni prinesel nič revolucionarnega, le viden napredek v primerjavi s svojim predhodnikom in zanimivo oziroma sprejemljivo ceno. In nekaj podobnega lahko napišemo tudi tokrat. i20 ni eden tistih avtomobilov, ki vam ne bo pustil spati. In tudi ne eden tistih, s katerim bi se pred sosedi ali v družbi prijateljev lahko postavljali. Z njim boste še naprej ostali neopaženi. Kar pa še ne pomeni, da vam ne bo dobro služil.





## | Hyundai i20 1.4 CVT Style

Nekaj je zagotovo; če Korejci do danes niso znali vzbuditi zanimanja potencialnih kupcev, bo po novem očitno drugače. Na cesti se zdi i20 še všečnejši kot na slikah, skladnejši, kot bi pričakovali, predvsem pa je marsikateremu tekmecu za zgled, kaj narekujejo sodobni oblikovalski trendi. Mimogrede, vas novi Hyundai nehote spominja na Corso? Nikar se ne čudite. Rüsselsheim je mesto, le nekaj kilometrov oddaljeno od Frankfurta, kjer je doma Opel ... in kjer ima svoj oblikovalski center tudi Hyundai. Da, v življenju ni prav veliko naključij. Ampak to naj vas ne gane. Sorodni oblikovalski prijemi in enako odmerjena višina od tal so premalo, da bi Hyundai zamenjali s Corso. i20 je odločno krajši (za okroglih šest centimetrov), malenkostno ožji, predvsem pa stoji na nekoliko daljši medosni razdalji. Tega s

prostim očesom sicer ne boste opazili (gre za le centimeter in pol razlike), zato pa podatek razkriva nekaj drugega – v notranjosti bi moral ponujati podobno veliko prostora, kot ga Corsa.

Ko odprete vrata, podobnosti s Corso dokončno zbledijo. Notranjost je odločno samosvoja, in kar je še bolj presenetljivo, prav tako všečna kot zunanost. Logični in razločno berljivi merilniki so po novem osvetljeni rdeče, prav tako kot gumbi. Zasloni iz tekočih kristalov so obarvani oranžno, prostor okoli zračnikov in sklop sredinske konzole, kjer sta avdiosistem in v testnem primeru samodejna klimatska naprava, obdaja plastika, ki spominja na kovino, trikraki volanski obroč z gumbi in zanimivo oblikovano spodnjo prečko je nekaj svetlobnih let oddaljen od tistega, česar smo bili do danes vajeni pri Hyundaiih, in končno, tudi na stropu je zdaj več lučk za osvetlitev kot nekoč. Tiste prave, ki bi bila namenjena le sopotniku in pri tem ne bi motila voznika, sicer še vedno ni, pa vendar. Marsikoga bo zmotila tudi trda in na otip manj kakovostna plastika, kakršno srečamo

pri imenitnejših tekmecih, podobno velja za dekorativno plastiko, ki hoče spominjati na kovino, pa ji to ne uspeva najbolje, toda še preden začnete tarnati, poglejte še na sedeže in notranjo steno vrat. Modra tkanina je tam zato, da poživi notranjosti, kar ji – to moramo priznati – dobro uspeva. Če boste pogledali natančneje, pa boste ugotovili, da modri niso le vzorci na sedežih, ampak tudi šivi.

In ko smo že pri sedežih, zanje oz. vsaj za prednja velja, da sta udobna, bočno nekoliko manj oprijemljiva, kot bi si želeli, izdatno nastavljiva, toda v nobenem pogledu nadpovprečna. Zamerimo jima predvsem to, da sta previsoko nameščena, zaradi česar je sedenje manj prijetno, kot bi pričakovali. K sreči so pri snovanju notranjosti inženirji pomislili na ljudi visoke rasti in spredaj odmerili dovolj

“Če boste pogledali natančneje, boste ugotovili, da modri niso le vzorci na sedežih, ampak tudi šivi.”







prostora. Tudi za tiste, ki v višino merijo več kot 185 centimetrov, česar pa ne bodo mogli potrditi odrasli potniki, ki bodo morali sedeti na zadnjem klop. Prostora je tam precej manj, manj pa je tudi predalov, ki bi pogoltnili drobnarije. Če velja, da jih je dovolj za voznička in sovoznika, smo zadaj našli mrežo na hrbtnišču sovoznikovega sedeža.

Bolje kaže s prtljažnikom. Ta je spodobno velik (glede na avtomobilski razred, seveda), lično obdelan, s predali za drobnarije v dnu in z možnostjo povečevanja, zahvaljujoč zlozljivi in deljivi zadnji klopi. Toda pozor: povsem ravnega dna vseeno ne pričakujte. Težava je podrt naslon, ki tvori stopnico, s čimer se je treba sprizniti. Sicer pa si i20 ne boste kupili za to, da bi z njim prevažali pakete. Za to imajo pri drugih znamkah posebej predelane modele, ki nosijo oznake Van, Express, Servis itd. Bolj kot temu se je zato vredno posvetiti izboru pravišnjega motorja in paketa opreme. In če ste mislili, da bo to delo lahko, ste se zmotili.

“Če kje, potem se na koncu zdi, da tipično korejski i20 ostaja le še, ko gre za seznam dodatne opreme.”

Kako zelo si i20 želi stopiti ob bok evropskim tekmeccem, priča tudi motorna paleta. V njej najdemo sedem povsem novih motorjev, in če pozabimo na osnovna dva, 1.2 DOHC (57 kW/78 'konjev') in 1.4 CRDi LP (55 kW/75 'konjev'), za katera se zdi, da bosta znala zadovoljiti predvsem manj zahtevne, lahko za vse druge rečemo, da v celoti kljubujejo zahtevam in teži avtomobila. Testnega i20 je namreč poganjal 1,4-litrski bencinski agregat, ki se po svoji moči uvršča v sredino ponudbe, a še zdaleč ni podhranjen. Tehnologija CVVT vzorno skrbi, da je v spodnjem delovnem območju zadovoljivo prožen, v zgornjem presenetljivo živahen

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:  
Barvno oblaginjenje 80

(kar oznanja tudi z zdravim zvokom in veseljem do vrtenja), ob tem pa nikoli ne preseže porabe več kot deset litrov na sto prevoženih kilometrov. Še bolj nas je navdušil menjalnik. Ki pa ni šeststopenjski, če ste na to pomislili. In tudi ne robotizirani ali samodejni. V resnici je povsem običajni petstopenjski, ki pa s tistimi, ki smo jih poznali v Hyundaih do zdaj, nima nič več skupnega. Pretikanje je mehko in presenetljivo natančno. Ročica lepo leže v dlan, in tudi ko giba desne roke postanejo hitrejši, jim še vedno poslušno sledi. Da ne bo pomote: s Hondinimi ali z Beemvejevimi se še vedno ne more primerjati, je pa napredek vendarle očitno. In enako velja za podvozje. Zaradi daljše medosne razdalje je požiranje neravnin že v osnovi prijetnejše in udobnejše, zahvaljujoč širšima kolotekoma (osnovna zasnova podvozja in velikost gum sta v primerjavi z Getzom ostali nespremenjeni) in je zdaj zanesljivejša tudi lega, nad katero, če ste pripravljeni doplačati za paket opreme Style, bdi tudi ESP.

Prav ta paket (Style) opreme, ki velja za najbogatejšega pri i20, pa je tudi tisti, ki pričara počutje, ki si ga želite doživeti v notranjosti. Zanj boste morali v primerjavi z opremo Comfort (ta je serijska s tem motorjem) doplačati okroglih tisoč evrov, boste pa poleg osnovnih varnostnih dodatkov (ABS, EBD, ISOFIX, štiri varnostne blazine, dve varnostni zavesi ...) in udobja (klimatska naprava, radio, predvajalnik CD in MP3, električni pomik ogledal in stekel spredaj ...), ki jih ponudi že osnovni paket Life (i20 1.2 DOHC), dobili še električno ogrevani in sklopljivi zunanji ogledali, meglenke, usnje na volanskem obroču in prestavni ročici, USB-priključek (oprema Comfort), potovalni računalnik, alarm, električni pomik stekel zadaj, gumbe

Iz oči v oči



Nič pretresljivega, če gledamo vrh ponudbe razreda majhnih. i20 se ne pelje prav nič revolucionarno, na kar spominjo tudi šumi podvozja in ne ravno vrhunsko požiranje neravnin, poleg tega tudi zvočna izolacija ne izstopa, a če potegnesh črto in upoštevash njegovo ceno pa ponudbo prostora in opreme, ga pri odločanju za nakup vsekakor ne smesh prezreti. Po merah bi ga zlahka imeli za družinsko vozilo. <<<

na volanu, dekorativne dodatke v notranjosti in kromano masko (Comfort +), poleg tega pa še ESP, šest zvočnikov namesto štirih, samodejno klimatsko napravo in 15-palčna lahka platišča.

Če kje, potem se na koncu zdi, da tipično korejski i20 ostaja le še, ko gre za seznam dodatne opreme. Ta je prav neverjetno kratek v primerjavi s tekmecci. Na njem najdete doplačila za kovinsko oziroma mineralno barvo, barvno ali usnjeno oblaginjenje, električno pomično strešno okno, parkirna tipala, navigacijski sistem (Garmin), strešni prtljažnik, samodejni menjalnik, sistem za nadzor tlaka v gumah, gumijaste tepihe in aluminijasta platišča. Toda to je treba vzeti kvečjemu za dobro. Prvič zato, ker je vse drugo zajeto že v paketih oprem, drugič pa, ker so doplačila prav neverjetno ugodna. Daleč najdražje je usnjeno oblaginjenje, za katerega pri Hyundaiu zahtevajo 650 evrov. <<<

Tabela konkurence

MODEL	Hyundai i20	Seat Ibiza	Opel Corsa	Ford Fiesta
	1.4 CVT Comfort	1.4 Reference	1.4 Twinport Enjoy (5 vrat)	1.4i Trend (5 vrat)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
globna prostornina (cm <sup>3</sup> )	1.396	1.390	1.364	1.388
največja moč (kW/KM pri 1/min)	74/101 pri 5.500	63/85 pri 5.000	66/90 pri 5.600	71/96 pri 5.750
največji navor (Nm pri 1/min)	137 pri 4.200	130 pri 3.600-3.800	125 pri 4.000	128 pri 4.200
dolžina × širina × višina (mm)	3.940 × 1.710 × 1.490	4.052 × 1.693 × 1.445	3.999 × 1.737 × 1.488	3.950 × 1.720 × 1.480
največja hitrost (km/h)	180	175	173	175
pospešek 0-100 km/h (s)	11,6	12,2	12,4	12,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,6/5,0/6,0	8,2/5,1/6,2	7,5/4,8/5,8	7,5/4,6/5,7
cena osnovnega modela (evri)	11.490	11.490	11.350	12.540

Tehnični podatki

<b>CENA:</b>	(Hyundai Avto Trade, d. o. o.)	<b>Garancija:</b>	3 leta splošne garancije, 10 let garancije za prerjavenje.
<b>1.2 DOHC Life:</b>	9.990 EUR	<b>Predvideni redni servisi:</b>	Servisni interval na 20.000 km, prvi redni servis pri 15.000 km.
<b>1.4 CVT Style:</b>	12.490 EUR		
<b>Testno vozilo:</b>	12.661 EUR		
<b>Moč:</b>	74 kW (101 KM)		
<b>Pospešek:</b>	11,9 s		
<b>Največja hitrost:</b>	180 km/h		
<b>Povpr. poraba:</b>	8,6 l/100 km		

<b>STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):</b>	
redni servisi, delo, material:	722
gorivo	8.686
gume (1):	652
izguba vrednosti po 5 letih:	3.580
obvezna zavarovanje (2):	2.130
kasko zavarovanje (2):	2.580
<b>Skupaj:</b>	18.350
<b>Strošek za prevozeni km:</b>	0,18 EUR/km

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

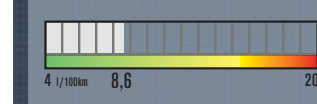
T = 17 °C / p = 1193 mbar / rel. vl. = 28 % / Gume: Hankook Optimo K415 185/60R 15 H / Stanje: Klimatskega sistema: 1470 km

<b>Vozne lastnosti</b>	
<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-100 km/h:	11,9
402 m z mesta:	18,2 (124 km/h)

<b>Prožnost</b>	<b>s</b>
50-90 km/h (IV):	14,0
80-120 km/h (V):	21,8

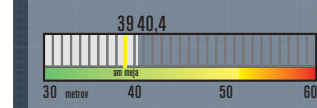
<b>Največja hitrost</b>	180 km/h (V. prestava)
-------------------------	------------------------

<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100 km</b>
najmanjše povprečje	7,5
največje povprečje	9,3
skupno testno povprečje	8,6



<b>Trušč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
Prestava III. V. V.	
50 km/h	54 53 52
90 km/h	62 60 59
130 km/h	66 66 64
Prosti tek	36

<b>Zavoma pot</b>	<b>m</b>
od 130 km/h:	65,5
od 100 km/h:	40,4 (AM meja 39 m)



**Napake med testom**  
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

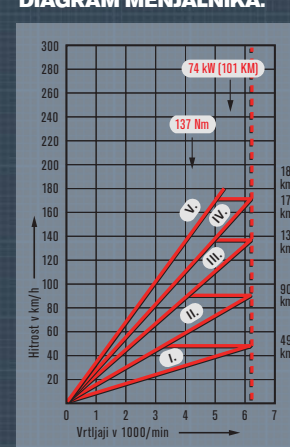
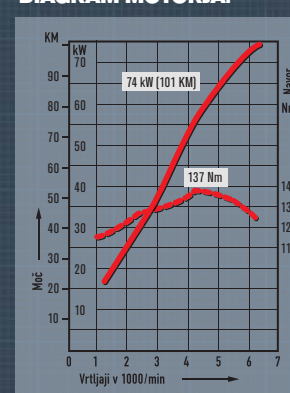


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

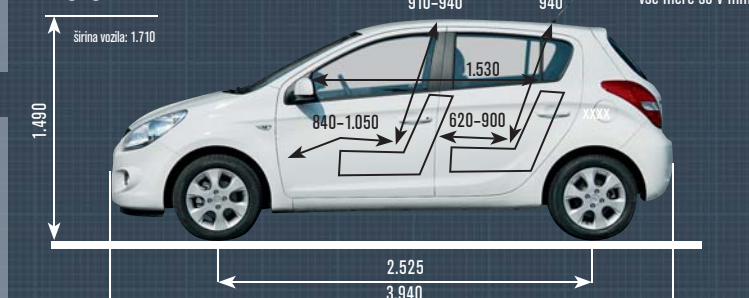
Lepo vas prosim, i20 si menda ne boste kupili zato, da bi z njim doživljali ekstazo. Njegovo poslanstvo je jasno: na svet je prišel zato, da vam služi. In v tej vlogi se dobro znajde.

Hyundai i20 1.4 CVT Style

TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 77 × 74,9 mm - globna prostornina 1.396 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 5.500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,7 m/s - specifična moč 63 kW/l (72,1 KM/l) - največji navor 137 Nm pri 4.200/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,62; II. 1,96; III. 1,29; IV. 1,04; V. 0,85; - diferencial 3,83 - platišča 5,5J × 15 - gume 185/60 R 15 H, kotalni obseg 1,82 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.202 kg - dovoljena skupna masa 1.565 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.000 kg, brez zavore: 450 kg - dovoljena obremenitev strehe: 70 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 7,6/5,0/6,0 l/100 km.

Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1.710 mm - kolotek spredaj 1.505 mm - zadaj 1.503 mm - rajdni krog 10,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.400 mm, zadaj 1.380 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 490 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 45 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - alarmni sistem - samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen volanski sedež - meglenki spredaj - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	12	Nove Hyundaiave oblikovalske smernice sta napovedala že i10 in i30, i20 jih le še potrjuje. Kakovost izdelave je vzorna.
Notranost (125)	84	Spredaj je prostora dovolj, zadaj nekoliko manj, zmoti trda plastika, tolaži pa bogata oprema, ki je na voljo za sprejemljiv denar.
Motor, pogon, podvozje (65)	53	i20 je povsem nov, kar velja tudi za tehniko. Se posebej prijetno nas je presenetil menjalnik, ki je očitno napredoval.
Vozne lastnosti (70)	56	Zaradi daljše medosne razdalje in širših kolotekov je vzorna dinamika [skoraj] povsem primerljiva z evropskimi tekmecci.
Zmogljivosti (35)	20	Čeprav je motorček iz sredine ponudbe, povsem zadostuje potrebam i20. Tudi ko od njega želite nekoliko več.
Varnost (45)	39	Večina dodatkov ponudi že osnovni paket, ESP je na voljo za doplačilo, serijsko pa je vključen v najdražji paket opreme.
Gospodarnost (65)	41	Tehnološki in oblikovni napredek seveda pomeni tudi višjo ceno, toda i20 kljub temu še vedno velja za cenovno ugodnega.
<b>Skupaj</b>	<b>305</b>	Za skoraj vsak nov model, ki pride s Hyundaiavih tekočih trakov, navadno napisemo, da je v primerjavi s prejšnjim napredoval. Ampak zdi se, da izmed vseh to še najbolj velja za i20. Avtomobilček nima le lepše oblike in boljše tehnologije, ampak tudi več varnosti in udobja. Vprašanje je torej le še, ali vas bo zadovoljil tudi njegov imidž.

**OCENA** avto magazine 1 2 3 4 5  
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ oblikovalski in tehnološki napredek
- ▲ približevanje evropskim kupcem
- ▲ volanski obroč
- ▲ bogati paketi oprem
- ▲ izbor motorjev
- ▲ cenovno ugodni dodatki
- ▲ zadovoljivo zmogljiv motor
- ▲ napredek pri zasnovi menjalnika
- ▼ trušč pri večjih hitrostih
- ▼ trda plastika v notranjosti
- ▼ prostor na zadnji klopi
- ▼ visoko sedenje spredaj
- ▼ s podatki [pre]jabit info. zaslon
- ▼ število odlagalnih mest zadaj