

Aja?



Hyundaiev zastopnik v Sloveniji je kar udarno pospremil prihod za to znamko zelo pomembnega modela na trg: oglasi, veliki plakati, ogromni panoji v nakupovalnih središčih ... Narod pa še vedno: »Aja, Hyundai?«

► Korejska znamka je s svojim napredkom prehitela dojemljivost povprečnega uporabnika avtomobila. Za naše bralce to verjetno ne velja, a vsi ne prebirajo Avto magazina – ker jih avtomobili ne zanimajo več kot toliko, da jih prevažajo sem in tja. Potem pa buljijo v i40 kot tele v prizidek (ali kaj že). Razumljivo, saj skozi oči neko-ga, ki avtomobil menja na desetletje, časi Accentov in Ponyjev sploh niso tako daleč. Tisk in panoji so eno, realnost drugo. Je i40 lep tudi na štiri oči? Vsekakor. Vse bolj je jasno, da vsi Hyundaievi modeli sledijo nekemu skupnemu oblikovalske-

mu jeziku, in ta je pri i40, še posebno s prednje strani, zelo opazen. Da je avtomobil res korektno zrisan, priča dejstvo, da smo začeli z družbo ugotavljati, da bi mu pristajala več kot 17-palčna platišča. Čeprav ... Se strinjamo, da je kombijevska različica očem prijetnejša? Oblikovanje notranjosti si zasluži manj presežnikov, a mu vseeno podeljujemo

dobro oceno: človek se v njej dobro počuti in nima nikoli težav z iskanjem stikala ali razumevanjem, čemu neka stvar služi. Enako dobri (pregledni, informativni) so klasični merilniki z analognima števcema za hitrost in vrtljaje ter večjim zaslončkom LCD med njima. Sedi se (za limuzi-no) nekoliko višje, sedeži so spodobni in z (za limuzino) dovolj bočne opore, dovolj

Vse bolj je jasno, da vsi Hyundaievi modeli sledijo nekemu skupnemu oblikovalskemu jeziku.



Hyundai i40 Sedan 1.7 CRDi HP Style

Cena osnovnega modela: 24.190 EUR
Cena testnega vozila: 26.490 EUR

NAŠE MERITVE

T = 14 °C / p = 1.100 mbar / rel. vl. = 38 % / stanje kilometrskega števca: 951 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 11,1 s
402 m z mesta: 17,7 s (127 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST
197 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 39,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 7,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.685 cm³ - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000-2.500/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 215/50 R 17 V (Hankook Ventus Prime). Masi: prazno vozilo 1.576 kg - dovoljena skupna masa 2.080 kg. Mere: dolžina 4.740 mm - širina 1.815 mm - višina 1.470 mm - medosna razdalja 2.770 mm - prtljajnik 505 l - posoda za gorivo 70 l. Zmogljivosti: največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 7,6/5,1/6,0 l/100 km, izpust CO₂ 159 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ videz
▲ udobje
▲ prostornost
▲ poraba goriva
▲ kakovost zvoka
▼ komunikativnost volanskega mehanizma
▼ nekatera stikala in ročice

Končna ocena

Če gledamo absoluten napredek znotraj znamke, je i40 opazen in dovolj dolg korak naprej, da ga lahko primerjamo z evropsko in japonsko konkurenco. Še nekaj malenkosti ...

prostora in dobro oporo ima levo stopalo, prostornost v potniški kabini pa je v splošnem navdušujoča, tudi za potnike zadaj, saj je prostora med kolena in naslonom prednjega sedeža, eeem, dovolj.





Popoln avtomobil? Žal ne. Dve malenkosti, ki vržeta nekaj sence na i40, sta povezani s sicer dobro delujočim (necuka-jočim) samodejnim menjalnikom. Ko mu voznik želi ukazati z zavolanskima uhljema, bo naletel na zelo plastično povratno informacijo. Še slabšega in brezčutnega 'feedbacka' bo deležen ob ročnem prestavljanju prestavne ročice naprej in nazaj: ta daje občutek, kot da smo jo porinili v margarino. Manjka 'klik'. Razumete?

Če v vozilu ne iščete dinamike, potem to grajo mirne volje spreglejte. Kot tudi naslednjo, vezano na volanski mehanizem. Podobno kot ročica menjalnika je tudi ta preveč mehak, posreden in zato neprimeren za voznike, ki radi čutijo vozilo. Vklomp

'športnega' programa s tipko sport ne pomaga veliko, le menjalnik bo dlje časa vztrajal v isti prestavi. Jap, pri dinamiki vožnje je konkurenca korak spredaj.

Pa se zapeljimo počasi. Tako kot veljavajo CPP in kot so nas učili v avtošoli. Po taki vožnji na relaciji Ljubljana-Kočevje je potovalni računalnik navedel povprečno porabo goriva le 5,6 litra na sto kilometrov, ne dosti večje pa ni bilo tudi izračunano testno povprečje. Morali smo prevoziti 932 kilometrov, da je bila posoda zrela za svežih 67 litrov, kar na 'stotko' znese manj kot 7,2 litra. Z dobrimi šestimi litri v poprečju se ne bo težko voziti, kar je za tako velik avtomobil s samodejnim menjalnikom dober podatek.

V imenu testnega vozila zasledite kratico HP, kar pomeni 'high power' (večja moč) in največjo moč 100 kilovatov, kar je 15 več, kot jih zmore LP. Ne da bi ga preizkusili, sumimo, da je LP na meji zmogljivosti, HP-jevih 136 'konjev' pa bo za normalno limuzinsko rabo, tudi za neutrujajočo potovalno hitrost 150 kilometrov na uro, dovolj. Razlika v ceni med LP in HP? Tisoč dvesto evrov.

Zmotilo nas je še to, da multimedijški center ne zna samodejno stišati glasbe pri vzratni vožnji in da se po pranju šip voda še nekaj časa po prenehanju delovanja brisalnikov še vedno zlija po levem spodnjem delu šipe. Malenkosti, boste rekli – a prav zaradi takih malenkosti nam ob primerjanju s konkurenti zmanjka pozitivnih komentarjev, ki bi i40 postavili v vrh razreda.

Ste v času Ponyja kdaj pomislili, da bo znamka sploh vredna primerjave z najboljšimi? ❧

Ko mu voznik želi ukazati z zavolanskima uhljema, bo naletel na zelo plastično povratno informacijo.

