



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i10 – PROAUTO (BiH)

Objavljeno: Novembar 2008. (br. 83)

Hyundai i10 1.1 MPI iSmile

Piše: Safet Šatara

Hyundai i10 1.1 CRDi iSmile

Prepolovljeni i30

Najmanji Hyundai iz porodice "i" došao je kao zamjena za zastarjelog i "tužnog" Atosa. Pored novog izgleda, najmanji Hyundai oduševljava prostorom u unutrašnjosti i živahnoš u osnovnog 1,1-litarskog benzinskog motora.

Nastao kao zamjena za zastarjeli i neobični Atos, i10 je unio dozu moderne profinjenosti i simpatičnosti u klasi u kojoj glavnu riječ vode evropski malikari. S obzirom na izgled koji je morao biti naslonjen na i30, model koji je zapravo novi vizuelni identitet cijelog brenda, i10 se odlično uklopio u zamišljenu koncepciju, štaviše, Atos je brzo zaboravljen, a simpatični nasljednik naišao je na pozitivne reakcije svih koji su ga susreli.

Osnovne razlike u odnosu na prijašnjeg malog Hyundaija, i10 prikazuje na prednjoj strani koja je konačno dobila "nasmiješeno lice" kojeg karakterišu odbojnik sa velikim otvorom za zrak i minijaturna maska iznad koje se proteže siva lajsna koja liči na male "brkove". Naravno, najvažniji prednji elementi su farovi koji u skladu sa kratkim i nakošenim poklopcem motora daju poseban i prilično atraktivan izgled za i10. Zanimljivo je to da iako i10 "broji" samo 356 centimetara u dužinu, pogled na prednju stranu isto zavarava, pa se time dobija utisak da se radi o većem automobilu. To je postignuto postavljanjem velikog prednjeg vjetrobranskog stakla, kao i velikih retrovizora koji ne samo da su pojednostavili prelaženje iz trake u traku, nego utječu i na cjelokupni izgled automobila. Međutim, iako prednji dio može zavarati, pogled na bok otkriva svu kompaktnost malog i10, pa je zaista čudno vidjeti da se na tako maloj površini nalaze dvojna vrata. Naravno, i prednja i zadnja vrata maksimalno su razvučena od prednjih točkova pa gotovo do stop-svjetala, ali to ni u kojem slučaju nije narušilo skladnu siluetu. Zadnji dio je, ipak, zadržao malo Atosovog "štiha", posebno sa stop-svjetlima koja izgledaju samo kao mali redizajn onih sa Atosa. Međutim, ravnom unutrašnjom linijom zadnjih farova koja prati oblik poklopcem prtljažnika, zadovoljena je i postojeća dizajnerska filozofija, pa iako je mnogo manji, i10 iz različitih uglova podsjeća na starijeg i većeg brata i30.



HYUNDAI

Official
Partner

Kao i vanjski izgled, i dizajn unutrašnjosti treba prikazivati svu ljepotu trenutne Hyundaijeve dizajnerske filozofije koja e biti primijenjena na svim modelima iz porodice "i". S obzirom na to, centralna konzola je uljepšana nepravilnim oblicima mnogih elemenata, a pozicija mjenja a, pored toga što zaista olakšava vožnju, podarila je i poseban ugo aj u unutrašnjosti. Naravno, u ovoj klasi i za ovoliko novca nezahvalno je o ekivati bilo kakve luksuzne elemente, pa je i plastika kojom je obložena unutrašnjost vjerovatno najjeftinija na tržištu, što ne umanjuje njen kvalitet, jer je veoma gruba, a kako se na prvi pogled ini i veoma izdržljiva.

Generalni problem ovakvih automobila je sku enost i veoma mali prostor u unutrašnjosti, ali jednostavnim potezima i10 je postao šampion u ponudi prostora kod malih automobila. Naime, zbog veoma kratkog poklopca motora, razvu enog me uosovinskog razmaka do 238 centimetara i prili no skromnog prtljažnika od 225 litara, prostora u unutrašnjosti ima ak i više nego u nekim automobilima iz ve e klase. Na dodatne centimetre, pored oduzimanja prostora od motora ili prtljažnika, najviše je utjecao položaj sjedišta, tako da svi putnici sjede prili no uspravno, što je utjecalo i na visinu automobila koja je ve a od metar i po. S obzirom na to, u Hyundaija se prili no komforno mogu smjestiti etiri putnika, kojima sigurno ne e nedostajati prostora. Varka ili ne, ali je sasvim funkcionalno!

Testirani model bio je opremljen raznim dodacima koji se ina e ne vi aj u klasi superminija, pa klima- ure aj i elektri ni podiza i stakala u prednjim vratima uz prili no velika i udobna sjedišta olakšavaju kratka "gradska putovanja", a kada se tome pridoda i mnogo manje problema prilikom parkiranja, sre i nema kraja. Velike staklene površine osiguravaju odli nu preglednost, dok e i retrovizori uraditi svoj posao i vožnju znatno olakšati, što se na kraju odražava i na samo snalaženje u prebukiranim gradskim centrima.

Gradskom automobilu namijenjen je i "gradski" motor! Ispod prednjeg poklopca krio se adekvatan 1,1-litarski benzinac, koji uz prihvatljivu potrošnju od i10, koji teži jedva preko 900 kilograma, pravi prili no agilni i upotrebljivi automobil. Štaviše, dinami nost je na vrlo viskom nivou, jer ak i u petom stepenu prenosa "krstarenje" po gradu ne e predstavljati problem, zbog toga što je maksimalni obrtni moment od 97 Nm dostupan ve na 2.800 obr/min. Tako er, da bi iskoristili puni potencijal motora i svih 70 KS, morate u i "debelo" u crveno polje i to sve do 6.000 obr/min. Nažalost, više od 4.000 obr/min donosi i srazmjerno mnogo buke u kabini, ali ak ni u ekstremnim slu ajevima ne e biti potrebno naprezati motor do tolikog broja obrtaja.

Iako je došao kao zamjena za nepopularnog i gotovo odba enog Atosa, i10 je prili no brzo dostigao status kakav uživaju i ostali sli ni automobili. Naprimjer, trio koji je nastao u dogovoru PSA grupe i Toyote – 107, C1 i Aygo, ve odavno vode glavnu rije u toj klasi, ali i10 dolazi kao veliko osvježenje, a uz veliki prostor u unutrašnjosti, simpatičan izgled i prihvatljivu cijenu, konkuriše i modelima kao što su KIA Picanto ili najmanji i najjeftiniji Chevrolet – Spark.



HYUNDAI

Official Partner

Konkurencija...

Chevrolet Spark 1.0 8V SE (66 KS)

18.013 KM

Peugeot 107 1.0 Nivo 2 (68 KS)

20.175 KM

Toyota Aygo 1.0 VVT-i Plus (68 KS)

22.980 KM

Oprema testiranog modela:

ABS, zračni jastuk za vozača, zadnje svjetlo za maglu, Imobilizer (elektronska blokada motora), servo upravljač, podešavanje po visini, priprema za radio, sigurnosne brave za djecu na zadnjim vratima, 14-inčni felge, obrtomjer, centralno zaključavanje, električno podizanje i prednjih stakala, klima-uređaj, vanjska ogledala i ručice vrata u boji karoserije...

