



HYUNDAI

Official
Partner

Test Hyundai i10 – autoportal.hr (HRV)

Objavljeno: 26.05.2008

HYUNDAI I10 1.1 START

Piše: dr. Željko Maruši

HYUNDAI I10 1.1 START

Korejski mališan uvjerljiviji od o ekivanja te plaši Pandu, Twingo, C1, 107

Hyundai je predstavio adut gradske klase i10, u kojem su mnogi odmah prepoznali umivenog Atosa. To je to no, no mora se priznati da su stru njaci iz Seoula napravili izvrstan posao. Hyundai i10 izgleda privla no i ozbiljno, a napravljen je solidno, solidnije od glavnih konkurenata - Fiat Pande, Citroëna C1, Peugeota 107 i Toyote Aygo. Dizajn, što dosad nije bila vrlina korejskih automobila, zasluuje najvišu ocjenu i jedino smetaju premali kota i s naplacima od 13 cola, što više nije in. Korejski bi gradski hit djelovao znatno uvjerljivije da ima barem 14-colne kora e, noto se dobiva sa skupljim paketima opreme. Uvjerljiv dojam nastavlja se približavanjem autu, koji svakim detaljem pokazuje ve dokazanu korejsku kvalitetu. Jasno, plastika u unutrašnjosti djeluje jeftino, ali vrsto i otporno. U usporedbi s prethodnim Atosom, i10 izgleda za klasu ozbiljnije i to je iznena uju e dobar i funkcionalan gradski automobil.

Ovaj je koncept na tržištu ve deset godina i Korejci su imali dovoljno vremena da sve temeljito dorade i dotjeraju. Zadržan je osnovni oblik prethodnog modela Atos, koji je uz ozbiljnije ime (broj anu oznaku imaju samo prave firme) dobio i atraktivniju prednju masku, s elegantno razvu enim svjetlima. Sve prati i, za ovu klasu, upadljivo visoka kvaliteta izrade. Zadržana je dužina 356,5 cm, ali je karoserija proširena sa 152,5 na 159,5 cm. Kako bi izgledao i bio stabilniji i10 je, u usporedbi s Atosom snižen sa 159 na 154 cm. Korejski mališan tehnološki je blizanac Kije Picanto, koji se tako er pokazao uvjerljivijim od o ekivanja. Možda niste znali, ali ovaj auto se proizvodi u Indiji, no to mu nije mana, jer se proizvodi u najsuvremenijoj tvornici. Koristi se i mehani ka osnova Getza, koji je tako er pokazao Hyundaijeve vrline. Ukratko, i10 je uvjerljiviji od o ekivanja i konkurencija se s pravom treba zabrinuti.

Unutrašnjost je tako er prostranija od o ekivanja, a mjesta ima i za više osobe. Sjedala su uža nego što smo navikli u ve im autima, ali za mjerila gradske. Volan se podešava po visini, a podignuta sjedala osiguravaju ugodan položaj voza a te lagan ulazak i izlazak iz automobila. Mjesta ima za etiri osobe, a po potrebi može se ugurati i peta. Ergonomija je vrlo dobra, a dobrodošao je europeiziran dizajn plo e s instrumentima, koja je napravljena po mjerilima niže klase. Najbolje se dojmila izvedba ru ice mjenja a, koja je uzdignuta i postavljena tako da prirodno sjeda u ruku. Iako osnovni model pruža naglašen dojam krute crne plastike, sve je napravljeno solidno i vrsto, kako prili i mališanu ozbiljnih namjera. Na raspolaganju su brojne police i odlagališta, a funkcionalnost pove ava i prtljažnik od 225 litara, koji se preklapanjem stražnjih sjedala pove ava na 910 litara.



HYUNDAI

Official
Partner

Pod kratkom i skošenom prednjom haubom je motor i obujma 1086 ccm, koji spremno razvija 66 KS pri 5500/min. Upoznali smo ga u Getzu, gdje je pokazao uvjerljiva svojstva te moćno djeluje i u i10. Zanimljiva koncepcija s dva usisna i jednim ispušnim ventilom po cilindru osigurava primjeren temperament, koji u praksi izgleda bolje nego što bi se dalo ištitati iz ubrzanja do stotke u 15,6 sekunda i najveće brzine od 152 km/h. Hyundai spremno kreće na svaki pritisak gasa i osigurava živahnu vožnju, kakva se i očekuje od suvremenog gradskog automobila. Najbolje se osjeća između 3000 i 4000/min, a iznad toga postaje neugodno bučan. Dobra je i elastičnost te se može dobro voziti i bez čestog mijenjanja stupnjeva. Kratka prva tri stupnja dobro dođu za gradsku vožnju, no za jurnjavu kroz zavoj ipak su ograničene gume Kumho 155/70 x 13. Inače je stabilnost, za ovakav tip automobila sasvim pristojna, a nema primjedbe ni na potrošnju, koja iznosi do šest litara...

Vozna svojstva su, s obzirom na male kotače i kratak osovinski razmak, više nego dobra. Tome doprinose i trag kotača koji je proširen za čak devet centimetara u usporedbi s prethodnim modelom. Zbog toga više nema lelujanja kakva smo osjećali kod prethodnog modela. Hyundaijev i10 iznenađujuće je udoban, čak i na grubljim, poprečnim neravninama. Korejskim se stručnjacima mora priznati da su postigli dobar kompromis stabilnosti i udobnosti. Kupcima ovog auta dobro će doći i solidna oprema, koja već u osnovnom paketu nudi sve bitno, a sljedeći paketi, koji uključuju i klima uređaj su razmjerno povoljni. Kad se tome doda solidna izrada i provjerena Hyundaijeva kvaliteta, oplemenjena trogodišnjim jamstvom (100.000 km) te cijenom od 8645 eura, i10 je položio ispit. Dobar je kao drugi auto u obitelji, no ispunit će zadaću i punopravni obiteljski automobil.

TEHNIKE KARAKTERISTIKE

Motor: benzinski, redni, glava od lakog lijeva, blok od sivog lijeva, razvod zupčastim remenom, tri ventila po cilindru

Obujam: 1086 mm

Provrt x hod: 67 x 77 cm

Kompresija: 10,1:1

Snaga: 49 kW/66 KS pri 5500/min

Moment: 97 Nm pri 2800/min

Pogon: prednji

Mjenjač: ručni, 5 stupnjeva

Ovjes: sprijeda McPherson, straga polukruta osovina

Kočiце: diskovi, sprijeda samoventilirani 241 mm, straga puni 234 mm

Gume: 155/70 R 13, Kumho Salus

Dimenzije: 356,5x159,5x154 cm

Osovinski razmak: 238 cm

Krug okretanja: 9,20 m

Prtljažnik: 225/910 l

Spremnik goriva: 35 l

Masa/nosivost: 925/400 kg

Najveća brzina: 152 km/h

Ubrzanje 0-100 km/h: 15,6 s

Potrošnja: 6,1/4,4/5,6 l/100 km

Potrošnja na testu: 6,2 l/100 km



HYUNDAI

Official Partner

SVI MODELI (EUR)

1.1 iStart	8645
1.1 iSmile	9480
1.1 iKiss	9900
1.1 iLook	10.700

SERIJSKA OPREMA ISTART

centralno zaključavanje, ABS, zračni jastuk za vozača, progresivni električni servo upravljač podesiv po visini, djeljiva stražnja klupa, digitalni sat, svjetlo u prtljažniku, nasloni za glavu podesivi po visini...



<http://www2.autoportal.hr/200805262412/Test/Korejski-malisan-uvjerljiviji-od-oeekivanja-te-plasi-Pandu-Twingo-C1-107/menu-id-68.html>