



HYUNDAI Official Partner

Test Hyundai i10 – PROAUTO (BiH)

Objavljeno: Mart 2009. (br. 87)

Hyundai i10 1.1 CRDi iSmile

Piše: Safet Šatara

Hyundai i10 1.1 CRDi iSmile

Najmanji Hyundai sa najmanjim “dizelom”

Iako se publika na po etku upoznala sa modelima koje su pokretali benzinski motori, dolazak Hyundaija i10 pogonjenog dizelskim motorom ponovo je izazvao pažnju javnosti. Hyundai je za i10 pripremio mali 1,1-litarski CRDi koji sa svojih 75 KS, adekvatno mijenja benzinski motor, a zbog čak 153 Nm mali Hyundai postaje agilniji i dinamičniji od većine malih automobila na tržištu. Jedini nedostatak predstavlja visoka cijena, koja za gotovo tri hiljade prelazi ekvivalentni model pokretan benzinskim motorom.

Iako je došlo na tržište prije samo godinu dana, novo Hyundaijevo “haustor e” izazvalo je zanimanje javnosti, prvenstveno zbog neobičnog izgleda, ali još više zbog novog tehnološkog pristupa. Naravno, prvi modeli sa 1,1-litarskim i 1,2-litarskim motorima, inili su se kao obični “ulini” automobili, ali najavljivanje modela koji će koristiti mali dizelski motor ipak je uzburkalo mirno more i zanimanje javnosti podiglo na potpuno drugo nivo. Naravno, Hyundai nije prvi koji se upustio u ovakvu avanturu. Sjeti ćemo se da je Audi sa svojim modelom A2 pokušao komercijalizirati 1,2-litarski TDI. Uspjeh, otkrivamo, nije bio ni blizu planiranog, ali svakako je najavio razvoj novih, manjih, efikasnijih i štedljivijih dizelskih motora. Ukoliko pogledamo još dalje u prošlost, u sedamdesetim i osamdesetim godinama proteklog stoljeća, Renault je za svoj gradski model 5 razvio jedolitarski dizelski motor sa nešto više od 40 KS. I Daihatsu je u to vrijeme bio aktivan, pa je po etkom osamdesetih godina proteklog stoljeća predstavio malog Charadea sa dizelskim motorom, a isti motor se našao ispod poklopca De Tomasa Innocentija. Naravno, zamišljeni koncept je bio izvrstan, ali prodaja je, ipak, bila premala za ozbiljniji pristup proizvodnje i proizvodnji takvih motora. Nakon toga je po etla modernizacija i napredak na svim poljima, pa su proizvođači i uz novu tehnologiju pronašli i efikasnije i ekonomičnije malih dizelskih motora.

Kao i ostali, i Hyundai je zabilježio veliki napredak, a jedan od njegovih najznačajnijih malih dizelskih motora imao je tri cilindra i zapreminu od jednog i po litra. Motor je krajem proteklog milenijuma našao mjesto u većini (putničkih) Hyundaija, ali su se prvi modeli i ipak bacili u vodu. Međutim, tehnologija iz 21. vijeka donijela je razvoj još radikalnijeg dizelskog motora. Naime, Hyundai je za svoj mali model i10 razvio 1,1-litarski CRDi motor koji ima čak 75 KS. Naravno, na prvi pogled, toliko je snage iz tako malog dizelskog motora i previše, međutim, prostom računom možemo doći do podatka da su toliko



HYUNDAI

Official
Partner

“nabrijani” i standardni dizelski motori, ija specifi na snaga nerijetko prelazi i tih “famoznih” 75 KS. Ukoliko malo analizirate konstrukciju, lako ete primijetiti da najmanji dizel ve inu sklopova dijeli sa ve im motorima iz grupe. ak se na prvi pogled može u initi da je ovaj motor jednostavno prepolovljeni dvolitarski CRDi sa 140 KS. Naravno, zapremina gotovo da i jeste prepolovljena, ali je oduzet i jedan cilindar! Iako samo tri cilindra zna e visok nivo buke i vibracija, Hyundai je to vješto izbjegao naprednim Common Rail sistemom i kontrarotiraju im balansnim osovinama, pa je 1,1-litarski motor neobi no miran, ali i tiši od o ekivanja. Zanimljivo je i to da je upravo ovaj motor najsnažniji koji se može dobiti uz i10-ku. Sa svojih 75 KS i sa 153 Nm obrtnog momenta, motor sa lako om izlazi na kraj sa automobilom teškim jednu tonu. U ovoj klasi i za ovakav automobil, apsurdno je i pomišljati na brzu vožnju, ali iznena enje svakako predstavlja agilnost, dinami nost i nevjerovatna okretnost ovog mališana. Svakako, modeli sa benzinskim motorima jesu tiši, ali je zaista pravi užitak voziti živahnog Hyundaija sa malim dizelskim motorom. Velika prednost dizelskog motora je nadprosje no veliki obrtni moment. Više od 150 Nm doslovno se može poigravati sa malim automobilom, pa e prili no snažna me uubranja svakako osigurati sigurna preticanja.

Koliko je ovaj dizelaš nešto agilniji od modela sa benzinskim motorom, toliko i nije previše oduševio potrošnjom. Naime, potrošnja dizela se u ovom motoru može mjeriti sa potrošnjom Hyundaijevog 1,6-litarskog CRDi-ja!? Za 100 pre enih kilometara, testirani Hyundai je “uzimao” nešto manje od sedam litara dizela, što je “debelo” iznad prosjeka dizelskih etverocilindrišnih motora. Naravno, za potpuno iskorištenje snage na ovom motoru, krajnja desna papu ica mora biti veoma esto pritisnuta do kraja, što potrošnju brzo podiže na realni i pomalo razo aravaju i nivo. Bez obzira na to, i10 u ovoj verziji sasvim sigurno može stajati uz ostale gradske automobile, a me u konkurencijom, koja dolazi iz Francuske (Citroen C1 i Peugeot 107) i Japana (Toyota Aygo), i10 ima i najmanji dizelski motor. To ga, sa druge strane, ne spre ava da bude privla an gradski automobil. Štaviše, testni model je bio opremljen i “srednjim” paketom opreme iStart, sa kojim je gradska gužva svakako podnošljivija. Iako je kratak i minijaturan, Hyundaijeva “desetka” je, ipak, dovoljno prostrana za etiri osobe. Naravno, o nekom ve em luksuzu i komforu ne treba ni govoriti, ali klima-ure aj, elektri ni podiza i stakala i cd plejer, sasvim su dovoljni da uljepšaju kratka gradska putovanja za koja je ovaj model i predvi en.

Jedna od prednosti ovog modela je prili no veliko me uosovinsko rastojanje. Više od 235 centimetara izme u osovina iskorišteno je za prakti nu, funkcionalnu i prostranu unutrašnjost. Naravno, svi elementi u unutrašnjosti su obloženi jeftinom, ali tvrdom i izdržljivom plastikom, što je i karakteristika svih automobila iz ove klase. Me utim, iako je plastika u unutrašnjosti u skladu sa klasom, testirani model je bio nešto skuplji od onoga što bismo na prvi pogled o ekivali.

S obzirom na to da se model pokretan benzinskim motorom može kupiti za ta no 2.869 KM manje, 22.079 KM, koliko je koštao testirani model, zaista izgleda kao hladan ili vreo tuš, jer se u tom slu aju i ne vidi isplativost ovog modela! Govorimo li o tehnologiji, tolika razlika možda i jeste opravdana, ali u praksi nije realna, posebno zbog toga što se razlika u cijeni goriva, realno ne može nadoknaditi u radnom vijeku malog i10. Govorimo li, sa druge strane o agilnosti, benzinac protiv dizelaša nema nikakvih šansi i tu leži prednost dizelaša, ali se kod automobila ove klase uvijek vra amo u surovu realnost.

Ekonomski gledano, klasa kojoj pripada i10 istinski više voli benzince, pa ak i “milozvu nij” proizvo a i više šansi daju benzincima nego dizelima. Ipak, od ne eg se mora krenuti, a poznato je da i najduži put po inje prvim korakom.



HYUNDAI

Official Partner

Konkurencija...

Toyota Aygo 1.4 D4-D Blue (54 KS)

24.350 KM

Ford Ka 1.3 TDCi Ambiente (75 KS)

26.530 KM

Serijska oprema testiranog modela:

ABS, zračni jastuk za vozača, centralno zaključavanje, Immobilizer (elektronska blokada motora), odbojnici u boji karoserije, zadnje svjetlo za maglu, servo upravljač, podešavanje upravljača po visini, električno podizanje prednjih stakala, klima-uređaj, retrovizori i ručice vrata u boji karoserije, obrtomjer, podešavanje sigurnosnih pojaseva po visini, stakla u boji, CD/mp3 plejer...

