



**HYUNDAI** Official Partner

## Test Hyundai i10 – AUTOPLUS (BiH)

Objavljeno: April 2009 (94)

### Hyundai i10 1.1 CRDi

Piše: Dr. sc. Edin Deli

Hyundai i10 1.1 CRDi

## Sr ani minimaks

Koliko prostora uistinu trebamo i može li ovaj mališan zadovoljiti potrebe? Najmanji Hyundai pokretan 3-cilindri nim dizelašem žestoko se koprca iz klase kojoj po dimenzijama pripada.

Inovativno-intuitivni val kojim je Hyundai zapljusnuo najprije kompaktnim i30 nastavljen je predstavljanjem najmanjeg modela u gami. Hvalospjeve najmanjem Hyundaijevom modelu i10 ve smo nekoliko puta spominjali, a vrline su prepoznali i kupci. Novajlija potvr uje da se ne mijenja samo sistem ozna vanja, ve je u pitanju temeljit zaokret ka dizajnerskim, kvalitativnim i voznim unaprije enjima. Iako se gradski automobili A-segmenta na našim prostorima uglavnom smatraju isuviše malim za svakodnevne potrebe, prvi minuti druženja razbijaju klaustrofobi ne predrasude. U odnosu na prethodnika Atosa, Hyundai i10 narastao je tek u širinu za 70 mm zadržavaju i istu dužinu i me uosovinski razmak. Ali, dobije se osje aj znatno ve eg vozila jer je prostor racionalno iskorišten.

Potencijalni kupci ne e uspore ivati i10 sa Atosom i ostatkom ponude u mini-klasi. Prava dilema je može li nadomjestiti automobil iz klase više i parirati novom bratu Hyundaiju i20, ali i Cliu, Fabiji, Corsi, Polu, Yarisu i ostatku subkompaktne klase? Naravno da i10 nije velik i prostran kao aktuelni modeli B-segmenta ali skoro da jeste na nivou ve ine njihovih prethodnika. Može prevesti etiri putnika sa neznatnim zaostatkom u prostoru, prtljažnik e zadovoljiti svakodnevne potrebe, mada e u gepeku postati tijesno kada se krene na ljetovanje.

Voza e brzo otkriti koliko mnogo pažnje je poklonjeno ergonomiji. Sve je na o ekivanom mjestu i na dohvat ruke, tako da prilago avanje na novo okruženje traje tek par minuta. Ako se želi staviti neka primjedba, onda je to nezgodan položaj prekida a svjetala za maglu te zaklanjanje prednjim A-stubom što je mana skoro svih vozila sa blago zakošenim vjetrobranom. Ugodno visoko sjedenje pla a se potrebom za povremenim naginjanjem u cilju osmatranja zaklonjenog prostora.



# HYUNDAI

Official  
Partner

Materijali u unutrašnjosti djeluju raskošno za klasu kojoj automobil pripada. Nešto su tvrdi, ali daleko od jeftinih. Čelik i galvanizirani čelik na sredini kola upravljača djeluje kao da je "sletio" iz nekoliko klasa više. Osvojene četiri zvjezdice na EuroNCAP crash testu su uzoran rezultat, mada se pri direktnim sudarima mora imati u vidu da izuzetna strukturna čvrstoća ipak teško može nadomjestiti malu masu i dimenzije automobila.

U fokusu pažnje je turbodizelski 3-cilindrični motor sa zajedničkim vodom i visokotlačnom pumpom (common-rail) radne zapremine 1120 litara. Ako izuzmemo Smart, Hyundaijev 1.1 CRDi je najmanji, ali i najjeftiniji dizelski agregat među brendovima koji nešto znači i uživaju povjerenje kupaca. Motoru je teško naći manu, već i dinamičnije nego se to otkriva pogledom na brojke, a obe prosjeke potrošnje nije teško ostvariti racionalnom vožnjom. Voziti se uz potrošnju ispod četiri litra na 100 km, u automobilu koji nudi prostor za četvero i prtljažnik dovoljan za većinu svakodnevnih potreba, predstavlja izazov kome je teško odoljeti. Jedino što povremeno zasmeta je nešto teže "uštimavanje" pri vožnji brzinom između 55 i 65 km/h. U četvrtoj brzini javlja se osjećaj "mučenja" motora, prešalta li se u "treću" osjetiti će se potreba za vraćanjem u viši stepen prijenosa. Imaju i u vidu da je 60 km/h brzina kojom se često i mnogo vozi našim putevima, naročito u gradu, dobro bi došlo blago uštimavanje motora ili prijenosnog odnosa.

Vibracije i buka su znatno ispod očekivanja. Motor se oglašava dizelskim brundanjem nakon hladnog starta, ali buka brzo nestaje i svodi se na prihvatljiv nivo. Posebno oduševljava lepršavo i jednostavno kretanje iz mjesta. Papučicu gasa nije ni potrebno stiskati: Lagano otpuštanje kvakavila i mali Hyundai kreće, čak i na uzbrdicama. Zbog visokog momenta motor sa lakoćom zadovoljava zahtjeve u području između 2000 i 2500 o/min kada je vrlo tih i spreman potegnuti ako to zatreba – čak i bez "šaltanja" u nižu brzinu – sve do 4000 o/min.

Mališan se posebno ističe pri kočenju. Nije ni čudo ima li se u vidu kako su na svim točkovima diskovi, a ABS dio serijske opreme. Jedina briga pri naglom udaranju po kočnicu je kako zadržati predmete koji su eventualno ostali neosigurani u autu. Kočiona sila se osjeti, posebno stoga što ABS reagira sa blagom zadržkom, tako da se gume mogu iskazati. Stabilnost i upravljivost pri kočenju su zavidni, mada pri naglom pritisku srednje nožne papuče u oštrim zavojima povišeno težište može pogodovati gubitku kontrole. Pritom je ABS nemoćan u borbi sa centrifugalnim silama koje se kočenjem pri skretanju višestruko uvećavaju zbog dodatog djelovanja inercije. Jurcanje u zavojima nije prostor u kome se i10 kreće komotno.

Petobrzinski mjenjač je precizan – nikada nema dileme "dokle se doguralo" pri povlačenju ručice koja se kreće tačno projektovanim putanjama. Pri svakom prelasku iz praznog hoda u brzinu i obratno osjeti se blagi otpor kao povratna informacija. Ručica mjenjača je postavljena povišeno na srednjem stubu što osjetno skraćuje razmak do upravljača i olakšava promjene brzina.

O malom Hyundaiju u dizelskoj izvedbi vrlo je racionalno razmisliti pri kupovini automobila – posebno ako su finansije ograničene. Koliko prostora uistinu trebamo i može li ovaj mališan zadovoljiti potrebe? Kome i10 nije tijesan, neće imati više nikakvih primjedbi. Povoljna cijena, izuzetan kvalitet, ekonomično korištenje, trogodišnja garancija i ponajbolji dizajn u klasi predstavljaju dobitnu kombinaciju.



# HYUNDAI

Official  
Partner

