

# iAtos

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Zelo zanimiva je primerjava novega Hyundaia i10 s predhodnikom Atosom. V dolžino oba merita 3.565 milimetrov (so inženirji oba delali v enako utesnjeni garaži?) in pri obeh meter pokaže enako (2.380 mm) medosno razdaljo. Kaj je tu potem novega?

► Če bi slepo gledali številke, bi lahko izjavili, da gre za novo embalažo in isto vsebino. A resnica je drugačna: potniki v i10 dobijo občutek, da je med Atosom in novim ijem še kaka vmesna generacija, tako velik je preskok. Tako oblikovni, tehnični (ta vseeno malo manj) kot cenovni. Tale i10 ni več namenjen mobilizaciji najrevnejših kupcev štirikolesnikov.

V zadnjih letih se je, posebej zaradi prihoda francosko-japonskih trojčkov (C1, Aygo in 107), število mini avtomobilov precej povečalo, izbira pa je danes že tako velika, da družinski proračun zahteva še kaj več kot le desetminutno obravnavo.

Začnimo pri imenu: i pri novih Hyundaiih pomeni najnovejšo generacijo, številka pa – lahko bi se izrazili tako – konfekcijsko številko. Medtem ko je i30 predstavnik Golfovega razreda, je i10 malček, prihajajoči i20 bo zamenjal Getza ... Je slika jasna? Oblikovno je Desetica eden izmed najbolj simpatičnih mestnih avtomobiljev, kar dokazujejo tudi številni pogledi na ulicah. Igriva oblika ima polno detajlov, kot sta kromana letvica v maski (zelo podobna je tudi na i30) in kljuka za odpiranje vrat prtljažnika. Tudi prednji luči nista le preprosto vstavljeni v karoserijo, ampak igraju opazno vlogo pri zlitju boka s pokrovom motorja. Kolesa so potisnjena povsem na robove, vrata prtljažnika so strma, pokrov motorja zelo kratek, ijevo višino pa s 1.550 milimetri presegajo le še redki (predvsem SUV-i) – recept za prostornega malčka.

Prostornost je sicer relativna, a i10 se, če poleg jabolk ne postavimo hrušk in ostanemo v njegovem razredu, izkaže, saj je prostora dovolj za štiri potnike. Nalijmo si čistega vina: širina

| Hyundai i10 1.1 Style



1.595 milimetrov ne zagotavlja, da se bodo na zadnji klopi, čeprav prometno dovoljenje to omogoča, udobno počutili trije. Za to zmanjka prostora. V i10 se bosta dobro počutila predvsem potnika spredaj, udobje preostalih dveh (na tri kar pozabite, razen če so otroci) pa bo odvisno od telesnih atributov prednjih – če sta povprečno rasla, kolena zadaj sedečih ne bodo trpeла. Brez dvoma je ena izmed ijevih prednosti ta, da potniki vstopajo in izstopajo skozi svoja vrata. Pri i10 presenetni prtljažnik, saj je že v osnovni različici velik 225 litrov, z zlaganjem zadnje klopi, deljive v razmerju tretjina : dve tretjini (sedalni del se prekučne naprej, naslonjalo pa zloži), pa poleg stopnice (neravno dno, če ni dvojnega dna) pridobimo še 675 litrov prostora. Trda polica nad prtljažnikom ni vpeta v zelo lahka vrata prtljažnika, zato jo je treba umikati in položiti nazaj ročno, kar se izkaže za pomanjkljivost, če jo pozabite vrniti v osnovni položaj, saj je pogled nazaj oviran. Počutje za volanom je za nekaj razredov boljše kot pri Atosu, za kar je kriva tudi naprednejša notranja zasnova, ki je zaradi modernejših oblikovnih potez bolj sveža že na prvi pogled. Volan je nastavljiv le po višini, sedi se dokaj visoko, a zaradi visoke strehe ni občutka utesnjenosti. Preglednost je dobra, ogledalca (pri opremi Style sta bočni električno nastavljivi) so dovolj velika, simpatično zasnovani merilniki pa ponujajo vse potrebne informacije. Odlagalnih mest ni za izvoz, so pa predal pred sovoznikom, žepka na hrbitiščih prednjih sedežev, polička pred prestavno ročico, polici v prednjih vratih in odlagalni 'poligon' z dvema mestoma za pločevinke med sedežema (ali mestom za koš in pločevinko) za prvo silo povsem dovolj. A i10 na tem področju nikakor ni rekorader. Radio je vgrajen tovarniško (!), predvaja CD-je (tudi glasbo v formatu mp3), prek AUX-izhoda pa se povezuje še z zunanjimi glasbenimi predvajalniki (iPod ...). Njegova slabost je zaslonek, ki je pri močnejši sončni svetlobi povsem neberljiv, kakovost zvoka pa bo razočarala vse, ki pričakujejo vsaj povprečje. V Indiji narejeni i10 na slovenskem trgu že v osnovni različici Life ponuja ročno klimatsko napravo, ki ima kar nekaj posebnosti. Če izbere-



**"Armatura plošča je ogromen korak naprej za male Hyundaie."**



#### Iz oči v oči



Aloša Mrak

► Najmanjši Hyundai ima glede cene le malo tekmecev. Sorodna Kia Picanto in Chevrolet Spark sta mu tako prostorsko kot tudi cenovno precej blizu, trojčki (Citroën C1, Peugeot 107 in Toyota Aygo) in VW Fox prav tako. Načeloma i10 nič ne manjka, mogoče samo malce več oblikovne svežine in malce mehkejše podvozje. Osebno bi spraskal ostanke iz družinskih hranilničkov in si nabavil Fabio ali Logana. Za podoben denar pač dobis več avtomobila. ◁◀



Vinko Kermc

► Načeloma je i10 povsem dostojen avtomobilček z dovolj sodobno tehniko, z dovolj prostorno (kolikor je to pač mogoče) notranjostjo in z zadostno prijaznostjo do voznika. Vseeno pa se zdi, da mu – še posebej ob tej ceni – za kaj več nekaj manjka. Male avtomobile ni lahko zasnovati, izdelati in prodajati, saj so tisti za razred večji podobno dragi, nudijo pa bistveno več. ◁◀

te pihanje v noge, je to že pri drugi stopnji (od štirih) tako močno, da vam v poletni obutvi ne bo udobno. Kot smo pri korejcih navajeni, se sredinskih rez ne da zapreti (lahko pa zrak usmerjate s pomikom lopatic), moteče pa je tudi pihanje v stranski šipi (izbran program pihanja v šipo), saj se tudi ti reži ne zapreta, pihanje pa je zaradi sedenja blizu vrat (ozkost i10!) še bolj moteče. Pri uporabi dokaj učinkovite klimatske naprave je potrebno nekaj prilaganja. Inženirji so mesto za prestavno ročico našli više na sredinski konzoli, kar pomeni, da ob pretikanju (v peto prestavo) ne boste pretepali sovoznikove noge, kot je to v navadi pri nekaterih (ozkikh) tekmcih, v katerih je ročica med sedežema. Prostora v širino je v i10 tako povsem dovolj, le visok voznik (voznica) lahko kaj pripomni na račun zajetne sredinske konzole. Prednja sedeža sta dobra, boljša kot pri kakšnem večjem avtu.

**"i10 je ukrojen za mesta, kar potrdi že s prvim izletom na odprto cesto."**

Hyundaiev i10 se prodaja v kombinaciji z enim izmed treh motorjev. Poleg 1,1-litrskega bencinskega s 67 "konji", ki smo ga imeli na testu, sta v salonih še enakoprostorninski turbodizel in 1,2-litrski bencinski motor. 1.1 smo spoznavali že pri Atosu, pod motornim pokrovom i10 pa je prenovljena različica. S tem motorjem je i10 izrazito mestni avtomobilček. Prestavna razmerja dobrega menjalnika, katerega prestavna ročica, ki ji ne manjka veselja do dela, je prično blizu, so umerjena na mestne omejitve. To pomeni, da boste že pri 50 kilometrih na uro pretaknili v četrt prestavo in se pri 90 km/h (podatek merilnika hitrosti) z zadnjim, peto, vozili z okoli 2.800/min. Podatki o prožnosti in pospešku ne povejo celotne zgodbe: i10 je s tem motorjem v mestu prav poskočen, zaradi majhnih mer, širših kolotekov (v



primerjavi z Atosom) in izboljšanega podvozja (trše, manj nagibanja karoserije) ter posledično boljše stabilnosti pa je tudi okretnješi. Na križišču boste pri pospeševanju lahko koga celo presenetili s poskočnostjo! 1.1 za hitrejšo vožnjo zahteva prigajjanje višje vrtljaje (največjo moč doseže pri 5.500), prehitovanja so posledično zelo omejena (uporaba prestavne ročice je zelo zaželenata), pri vožnji pa voznik pravzaprav sploh ne potrebuje merilnika vrtljajev, saj motor s svojo glasnostjo učinkovito javlja, da je kazalec merilnika čez polovico poti do rdečega polja (rdeče pri 6.000/min). Na avtocestah takšnega Hyundaia ne boste velikokrat videli, saj ni namenjen vožnjam po odprtih cestah. Pri 130 kilometrih na uro kaže merilnik vrtljajev že na 4.000/min (v peti prestavi), le 99 Nm navora pa je za bolj naloženega i10 premalo, da se pri vožnji navkreber igla merilnika hitrosti ne bi začela obracetati navzdol. Vožnja po

odprtih cestah zahteva zanemarljivo malo popravkov z volanom in tudi pri polnem zavirjanju (ABS serijsko, ESP le za doplačilo 480 evrov) ne boste dobili potnega čela ali imeli vtisa, da ste na tečaju kung fuja. Da je namenjen za (izključno?) mestno rabo, govori tudi prostornina posode za gorivo, ki z le 35 litri ne zagotavlja daljših dometov. Na našem testu je bila povprečna poraba goriva dokaj konstantna, gibala se je med šestimi in 7,7 litri na 100 prevoženih kilometrov, kar je zelo soliden rezultat in potrjuje, da kljub občasnemu priganjanju motor ne bo osušil denarnice. Volanski (električni) servo je bolj kot preciznemu vijuganju mimo robnikov namenjen lahkonosti, za podvozje pa lahko zapišemo, da je trše, a kljub temu dobro blaži mestne luknje. Nagibanja karoserije je malo, po preverjenem vzorcu manjših Hyundaiev pa tudi i10 s siljenjem nosu iz ovinka jasno nakaže, kdaj je športnosti preveč. KK

### Tabela konkurence

MODEL	Hyundai i10	Kia Picanto	Fiat Panda	Citroën C1
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.086	1.086	1.108	998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	49/67 pri 5.500	48/65 pri 5.500	40/54 pri 5.000	50/68 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	99 pri 2.800	97 pri 2.800	88 pri 2.750	93 pri 3.600
dožina × širina × višina (mm)	3.565 × 1.595 × 1.550	3.535 × 1.595 × 1.480	3.538 × 1.589 × 1.578	3.435 × 1.855 × 1.465
največja hitrost (km/h)	151	154	150	157
pospešek 0–100 km/h (s)	15,6	16,3	15,0	13,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,1/4,4/5,0	7,3/4,9/5,8	7,2/4,8/5,7	5,5/4,1/4,6
cena osnovnega modela (evri)	8.490	11.990	7.200	8.080

### Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGO VOZILA:  
Kovinska barva 270

### Tehnični podatki

CENA:	(Hyundai Avto Trade, d. o. o.)	Garancija:	3 leta splošne garancije, 6 let garancije na prerjanje.
<b>1.1 Life:</b>	8.490 EUR		
<b>1.1 Style:</b>	9.490 EUR		
<b>Testno vozilo:</b>	9.760 EUR		
<b>Moc:</b>	49 kW (67 KM)		
<b>Pospešek:</b>	15,8 s		
<b>Največja hitrost:</b>	152 km/h		
<b>Povr. poraba:</b>	6,8 l/100 km		

**STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):**

redni servisi, delo, material: zastopnik ni priskrbel podatka kasko zavarovanje (2): 1.105

gorivo 7.867

gume (1): 592

izguba vrednosti po 5 letih: 4.243

obvezno zavarovanje (2): 1.755

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 67 × 77 mm - gibna prostornina 1.086 cm³ - kompresija 10,1 : 1 - največja moč 49 kW (67 KM) pri 5.500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,1 m/s - specifična moč 45,1 kW/l (61,4 KM/l) - največji navor 99 Nm pri 2.800/min - dročniki z nihajočim vzdvodom - po 3 ventili na val. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ručni menjalnik - prestavna razmerja I, 3,545; II, 1,894; III, 0,853; V, 0,719; - diferencial 4,600 - plastična 5J × 14 - gume 165/60 R 14 T, kotačni obseg 1,67 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzemni ogrev, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmeti, teleskopski blasnik, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajenje), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.083 kg - dovoljena skupna masa 1.405 kg - dovoljena masa priklicev z zavoro: 700 kg, brez zavor: 400 kg - dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 151 km/h - pospešek 0–100 km/h 15,6 s - poraba goriva (ECE) 6,1/4,4/5,0 l/100 km.



**Pomembnejša serijska oprema:** voznikova in sovoznika varnostna blazina - pritrdilča ISOFIX - ABS - servo volan - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini nastavljiv volanski obroč - po višini nastavljiv voznik sedež - meglenki spredaj - deljava zadnjih klop.

### Ocena

Zunanost (15)	12	Brez dvoma simpatičen in dobro narejen, a ne izstopa.
Notranjost (140)	88	Dokaj prostorn glede na majhno skupno dolžino. Pri zračenju in gretju je še nekaj prostora za izboljšave.
Motor, menjalnik (40)	28	Motorček je povsem primeren za mestno uporabo, na odprtih cestah pa hitro pokaze, da je prešibak. Pohvale menjalniku.
Vozne lastnosti (95)	67	Povsem zanesljiva lega in dovolj dobra stabilnost, da se potnik z veseljem odpravlja na (krajšo) pot.
Zmogljivosti (35)	15	Podatki o pospeških in prožnosti niso hvalevredni in ne ponudijo prave predstave, kako hiter je i10 lahko v mestu.
Varnost (45)	28	Štiri varnostne blazine, brez ESP-ja.
Gospodarnost (50)	31	Poraba goriva lahko pozitivno preseneti. Za daljše poti bi i-ju prav prisla večja posoda za gorivo.
<b>Skupaj</b>	<b>269</b>	i10 je čistokrvni mestni avtomobilček, s katerim se je prav osvežujče zapeljati v mestno gnezdo, na medmestnih razdaljah pa le imeti v mislih, da njegov motor ni v prvi vrsti namenjen takšnim vožnjim. Je dober kot drugi avtomobili in je pokazatelj, da so novi Hyundai odlični, a tudi ne vec tako poceni.

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### Hvalimo in grajamo

- ▲ videz notranjosti in zunanjosti
- ▲ majhne zunanje mere
- ▲ lakotnost upravljanja
- ▲ prostornost (glede na zunanje mere)
- ▲ menjalnik (postavitev ročice in gibi)
- ▲ poraba goriva
- ▼ polica prtljaznika ni vpeta v vrata
- ▼ majhna posoda za gorivo
- ▼ komunikativnost servovalana
- ▼ prezačevalni sistem (rež se ne da zapreti, močno pihanje)
- ▼ zmogljivosti na odprtih cestah
- ▼ cena
- ▼ vidljivost zaslona ob močnejši svetlobi