

Hej, saj sploh ni napačen!

besedilo: **Matevž Hribar** • foto: **Aleš Pavletič**

Včasih je avtomobilov na parkirišču uredništva več, včasih manj – in v tednu, ko je bilo treba v enem dnevu 'skočiti' do Milana in nazaj, jih je bilo manj. Med njimi tudi tale tivrati i z 1,2-litrskim bencincem. Hja ...



► Polo, Clio, Fiesta, Punto – vse to so imena, ki so jih slovenski avtomobilisti vajeni že dolga leta. In ker gre za imena avtomobilov, ki so si v tem času pridobili določen sloves, obstajajo ljudje (predvidevam), ki po novih modelih posežejo zato, ker so bili zadovoljni tudi s prejšnjim. Zakaj bi se sploh oziral za drugimi avtomobili, če mi je, na primer, Clio zadnjih osem let dobro služil? Zdi se, da ima

Hyundai, čeprav je na našem trgu že dobro uveljavljena znamka, z novinci, hladno poimenovanimi s črko in dvomestno številko, težko nalogo.

Hyundai i20 oblikovno ni napačen. Zelo evropski (nekaj med Corso, Fiesta in – Hyundaiem), rahlo 'punčkast', ampak skladen. Bočna linija teče od velikih solzastih luči prek rahlo izbočenega boka do zadka,

kjer ta izbočena linija pade za kratek previs za zadnjim kolesom, zadnje luči pa silijo na bok. Ni za 'dol past', ampak je, kot je rekla soseda, sicer lastnica Fieste prejšnje generacije – lušten.

V notranjosti ni nič drugače, saj so armaturno ploščo zrisali preprosto in hkrati dovolj živahno, da ni dolgočasna. Na sredini, malce stran od voznikovega pogleda, je našel



mesto LCD-zaslon z rdečo osvetlitvijo, na katerem se izpisujejo podatki iz potovalnega računalnika in radijskega sprejemnika. Moteče je, da med funkcijami potovalnega računalnika preklaplamo z gumbom na desni strani sredinske konzole. Na dnu najdemo dva vtiča za priklop iPod-a ali USB-ključa, česar boste veselili vsi, ki izgublimate upanje na dobro glasbo na (slovenskih) radijskih postajah. Na malem ključku je lahko prostora za kakih 50 klasičnih CD-zgoščenk!

“Tudi prostora za noge ni tako malo, da bi bila vožnja štirih trpljenje za vsaj polovico potnikov.”

Po ponovnem zagonu avtomobila se je radio z vstavljenim USB-jem nekajkrat 'obesil' in prebudil šele po nekaj minutah, težavo pa je rešil izklop in ponovni priklop ključa. Radio upravljamo tudi na volanu - tam so namreč gumbi za glasnost, izklop zvoka (mute), izbiro vira zvoka (radio, CD, USB), prestavljanje radijskih postaj ali pesmi, na sredinski konzoli pa upravljamo tudi mape in podmape na nosilcu glasbe. Zvok radijskega sprejemnika je zelo dober. Ob ogledalih v senčnikih ni lučk (joj, kako pa se bodo gospa našminka-

li!), predal brez ključavnice pred sopotnikom je velik, tista dva v vratih pa dolga, a ozka - le za kakšno denarnico, mapo, med sprednjima sedežema pa je še pet manjših odlagalnih prostorov, lahko tudi za lonček - pepelnik. Materiali in izdelava v notranjosti so na visoki ravni, malo 'česka' je le prestavna ročica.

Sedeži so zelo 'na mero', ne tiščijo, le malo več ledvene opore ne bi škodilo. Vstopanje na zadnjo klopo z leve strani je skrajno nerodno, saj se sedež ob preklopu naslonjala ne pomakne tudi vzdolžno in zahteva precej telovadbe, da se odrasla oseba stlači na zadnjo klopo. Z leve strani gre lažje. Pohvale gredo visokemu naslonu zadnje klopi, zato se odrasla oseba povprečne rasti tam počuti dobro. Tudi prostora za noge ni tako malo, da bi bila vožnja trpljenje za vsaj polovico potnikov.

Volan je na pravem mestu in pravšnje oblike, le spodnji del v srebrni plastiki je bolj kot praktičnosti namenjen popestritvi črtnine. Po mestu je komunikativnost dobra, na avtocesti pa je smer treba rahlo popravljati, še zlasti pri zaviranju. No ja, pri tej medosni razdalji smerne stabilnosti limuzine ne smemo pričakovati, svoje pa prispevajo tudi zimske gume.

Mali bencinski motor se zdi kar pravšnja izbira za povprečnega, ne preveč zahtevnega uporabnika. V peti prestavi se pri 100 km/h vrti z malo manj kot 3.000 vrtljaji, pri 140 km/h pa s 4.000 vrtljaji, kar je za bencinski motor take prostornine soliden podatek. Velikega veselja do vrtenja nima, čez pet tisočakov ga nima smisla priganjati. Menjalnik se razen občasnega upiranja v vzvratno prestavo ne zatika in je po potrebi lahko skoraj športno hiter.

Poraba se z varčnim voznikom ustavi malo nad šestimi litri, po avtocestni vožnji v

Hyundai i20 1.2 Dynamic (3 vrata)

Cena osnovnega modela: 10.540 EUR
Cena testnega vozila: 10.880 EUR

NAŠE MERITVE

T = 4 °C / p = 986 mbar / rel. vl. = 55 % / Stanje kilometrskega števca: 5.123 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 13,9 s
402 m z mesta: 19,1 s (116 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [V.]: 14,1 s
80-120 km/h [V.]: 21,7 s

NAJVEČJA HITROST

165 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,4 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.248 cm³ - največja moč 57 kW (78 KM) pri 6.000/min - največji navor 119 Nm pri 4.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 T (Avon Ketrouting).

Masa: prazno vozilo 1.085 kg - dovoljena skupna masa 1.515 kg.

Mere: dolžina 3.940 mm - širina 1.710 mm - višina 1.490 mm - prtljažnik 295-1.060 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 165 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,9 s - poraba goriva [ECE] 6,4/4,5/5,2 l/100 km, izpust CO₂: 124 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ občutek za volanom
- ▲ soliden motor in menjalnik
- ▲ prostornost
- ▲ sedeži
- ▲ mp3, USB-predvajalnik

- ▼ poraba pri priganjanju
- ▼ vstopanje na zadnjo klopo
- ▼ občasno zatikanje menjalnika v vzvratno prestavo
- ▼ 'obešanje' glasbe na USB-ključu po ponovnem zagonu

Končna ocena

1,2-litrski motor je za veliko večino smrtnikov, ki si tak avtomobil kupijo za mestno in primestno vožnjo, povsem dovolj, prepričali pa smo se tudi, da za čuda ne utruja niti na daljšem, večstokilometerskem izletu. Le še par vrat več bi si želeli, a to je stvar potreb in okusa.

okviru zakonskih omejitev smo namerili 6,5 litra (zanimivo, potovalni računalnik je kazal skoraj liter več), ko pa se osebi za volanom mudi, zraste tudi do nekaj čez deset litrov na sto kilometrov. Veliko! Zatorej se nam zdi za zmerno hitro premikanje ta motor dobra izbira, 'dirkači' pa pošklbite k najmočnejši dizelski različici, ki pri znatno hitrejšem premikanju porabi manj.

Torej, s tem malim trivratnim mestnim avtomobilom smo se trije kerli v enem dnevu zapeljali do Milana in nazaj. In medtem ko smo ob jutranjem odhodu stresali šale o tem, da se recesija kaže tudi v novinarskih vozilih, smo po tisočaku kilometrov vzajemno zaključili, da i20 sploh ni slab. Vreden razmisleka! ◀◀