



Hyundai i20 1.6 CRDi (94 kW) Style (3 vrata)



Motor dober, vse dobro

Element, ki skrbi za pogon avtomobila, ni vse, je pa med pomembnejšimi, če ne kar najpomembnejši del jeklenega konjička. In če vemo, da je i20 že v osnovi zelo soliden izdelek, smo od 1,6-litrske turbodizelske različice pričakovali veliko.

besedilo: **Matevž Hribar** • foto: **Matevž Hribar, Aleš Pavličič**

► Komaj dva tedna sta pretekla od konca testa bratca z bencinskim 1,2-litrskim motorjem in je v garaži že čakal drug. Prav tako i20, s prav toliko vrati, a za pet tisočakov dražji. Za 4.921 evrov, če smo natančni. Skoraj za polovico dražji! Od kod taka razlika?

Najbolj mu ceno zasoli drug, večji in močnejši motor. Tale črni i20 ima nad srednjim parom koles privit 1.582-kubični turbodizel, in to v izvedbi HP, 'high power'. V ponudbi je namreč še prostorninsko enak motor s 85 kilovat, ta pa jih ima 94, celo za 1,3 več kot najmočnejši 'bencinar'.

Prepričljivejši je tudi podatek o največjem navoru, ki je na voljo že od dva tisoč vrtljajev. Da jih ima skoraj 130, 'konjev' namreč, si ob pospeševanju s cestninske postaje ne bi mislil, je pa pri nabiranju hitrosti ta črna mrcina zelo suverena. Najbolj se zaloga moči občuti ob obremenitvi še z dvema, tremi potniki, saj sape kar ne zmanjka. Pri 1.500 vrtljajih, ko začne 'vleči', tangenta kričuje moči ni prestrma, zato dovoljuje lenarjenje z menjalnikom, kadar se vam ne mudi. Torej – najmočnejši i20 ni neki mali GTI, je pa lahko hiter in ne utruja pri potovalnih hitrostih, večjih od največje dovoljene na

avtocesti, tudi zaradi gladko tekočega (občasno se zatakne le pri pretikanju v vzvratno) šeststopenjskega menjalnika. Zato ga priporočamo tistim voznikom, ki se neradi vozijo v koloni na voznem avtocestnem pasu in ki ne bi radi zapravili bogastva za bencin.

Ima pa, tako kot večina dizlov, seveda še temno plat medalje. Hrupno, če smo direktni. Ob hladnem zagonu je trdo glasen, umiri pa se že po dveh, treh semaforjih. Če ste vajeni mirnih bencinarjev, vas bo motilo prvič, drugič, morda še petič, potem se clovek navadi.

Notranjost testnega i20 je bila oplemenitenjena z rdečo barvo (za 80 evrov doplačila), kar mladostno poživlja sicer črno oblaginjeno, o armaturni plošči in počutju v notranjosti pa lahko rečemo le dobro. Vidi se, da pri Hyundaiu zadeve dodobra preštudirajo in preizkusijo, saj ni nerodno oblikovanih robov ali odročno postavljenih stikal, razen tistega za sprehajanje po potovalnem računalniku. Avtomobil ima poleg ABS-a serijsko vgrajen še sistem za porazdelitev zavorne sile (EBD) in popolnoma izklopljiv (tudi med vožnjo!) ESP. Pa sistem Isofix, samodejno klimo, dve varnostni blazini spredaj ter dve blazini in dve zavesi ob strani, alarm, 15-palčna aluminijasta platišča, nekaj kroma in usnja, 94-kilovatni motor ... Aja, to zadnje smo že povedali – pa bomo še enkrat. ◀◀



“Najmočnejši i20 ni neki mali GTI, je pa lahko hiter in ne utruja pri večjih hitrostih.”



Hyundai i20 1.6 CRDi (94 kW) Style (3 vrata)

Cena osnovnega modela: 14.990 EUR
Cena testnega vozila: 15.801 EUR

NAŠE MERITVE
T = 10 °C / p = 1.050 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 1.604 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,2 s
402 m z mesta: 17,4 s (128 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h [IV, V]: 8,6 s / 12,3 s
80-120 km/h [V, VI]: 12,6 s / 13,6 s

NAJVEČJA HITROST
190 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 44,6 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 6,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.582 cm³ - največja moč 94 kW (128 KM) pri 4.000/min - največji navor 260 Nm pri 1.900-2.750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/50 R 16 H (Pirelli 210 Snow Sport M+S).

Masa: prazno vozilo 1.230 kg - dovoljena skupna masa 1.650 kg.

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

Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva [ECE] 5,5/3,9/4,4 l/100 km, izpust CO₂: 117 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ notranjost
- ▲ vozne lastnosti
- ▲ bogata oprema
- ▲ prostornost na sedežih spredaj in zadaj

- ▼ dostop do zadnje klopi
- ▼ hrup pri hladnem motorju
- ▼ cena

Končna ocena

Ob pregledu seznama dodatne opreme se 15 tisočakov ne zdi več tako pretranih, a vseeno – za ta denar je lahko v vaši garaži že karavanski in turbodizelski i30.