

Da li su u Koreji počeli da jedu pizze?

Italo-korejska

Iako su se Italijani proslavili kao proizvođači malih gradskih modela, njihovu tradiciju uspešno nastavljaju proizvođači iz Koreje, koji su modifikovali i unapredili originalan koncept. S obzirom da dolaze iz istog koncerna, Hyundai i Kia dali su drugačiju interpretaciju malog gradskog automobila

Bez obzira u kom kutku sveta se čovek nađe, u hotelima i restoranima, na meniju se uvek mogu naći proverene i standardne stvari, poput *pizze* ili engleskog doručka. To ne da znači da je kuvar iz Italije ili Velike Britanije, već da se provereno dobri i popularni specijaliteti svuda u svetu pripremaju na sličan način.

Slično je i u automobilskoj "kuhinji". Italijani su među prvima "patentirali" male gradske automobile, ali su ga Englezi usavršili. Nakon čuvenih modela 500 i 600 koji su motorizovali Italiju, a i dobar deo Evrope, proizvođači širom sveta dali su svoje viđenje malog gradskog automobila.

Nakon par izmena, koncept gradskog automobila do danas se nije menjao, jedino su motor i pogon "otišli" za zadnjeg, na prednji kraj vozila. Koreja, kao najmlađa automobilska supersila, do visoke pozicije probila se upravo zahvaljujući malim, ali kvalitetnim modelima, koji su skoro u potpunosti potisnuli evropske i japanske proizvođače u rent-a-car flotama.

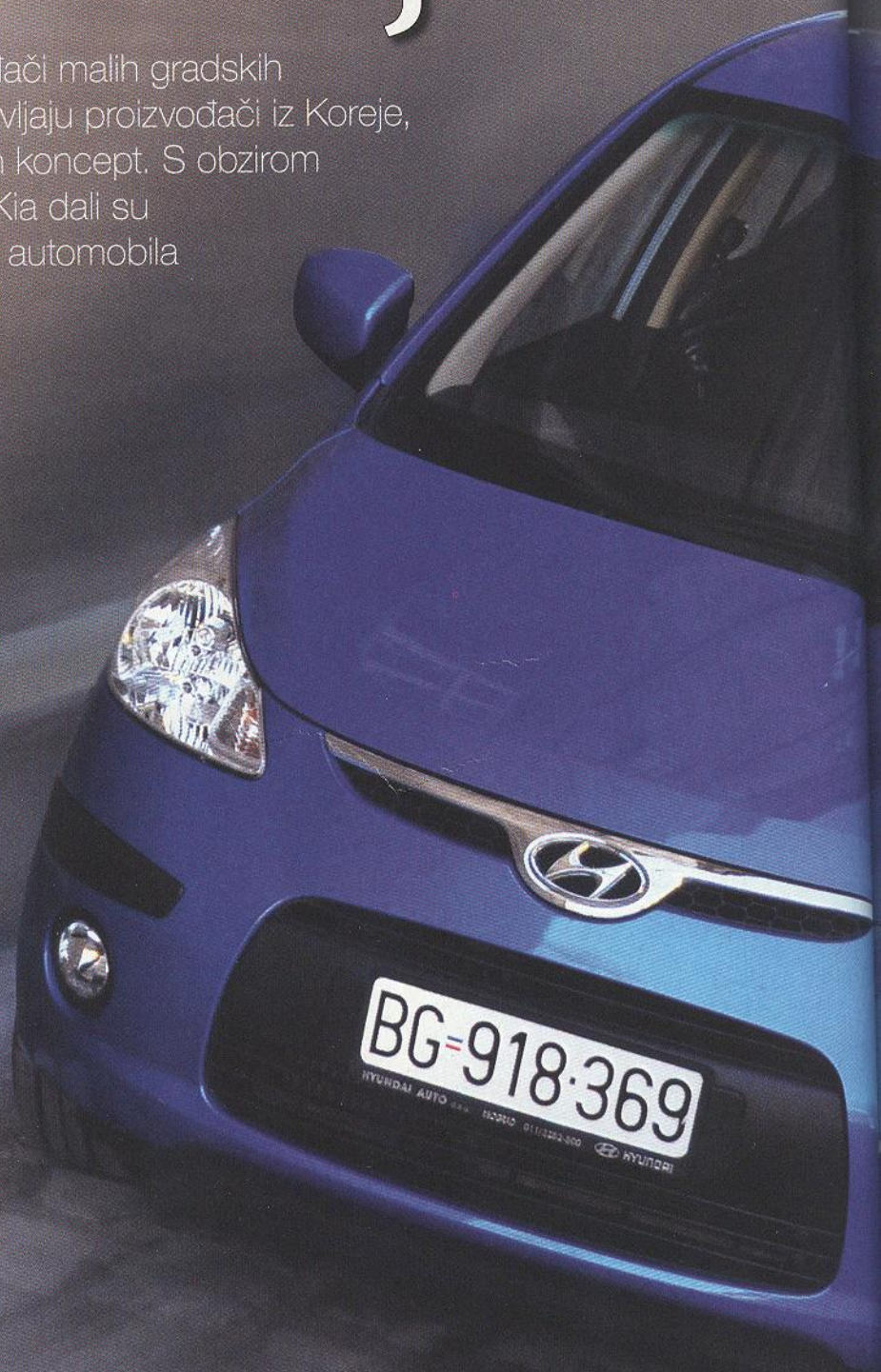
Dakle, peti koncern po veličini u svetu, u ovoj kategoriji ima dva predstavnika, koji su se našli i na našem uporednom testu. Reč je o modelima Hyundai i10 i Kia Picanto. Iako koriste istu platformu i imaju skoro identičnu tehniku, reč je o modelima različite koncepcije.

Mono-mikro

Manje je poznato da slovo "i" u novoj Hyundai nomenklaturi potiče od "inteligencije", koja bi trebalo da odlikuje sve nove modele. Model i10 drugi je automobil u gami sa novim imenom, a dolazi kao naslednik Atosa, te se zbog toga odlikuje (mikro) monovolumenskim formama. Međutim, nije sve u spoljašnjem obliku...

Pored činjenice da je Hyundai visok 1,54 m, u njemu se sedi prilično visoko, čak i kada se sedišta spusti na najnižu poziciju. Od drugih elementa koji karakterišu ovaj model kao monovolumen, jeste visoko pozicionirana ručica menjača na konzoli, kao i veliko vetrobransko staklo koje vozaču daje odličan utisak prostranosti, i u većoj meri utiče na subjektivni osećaj prostora u automobilu. I pored povišene pozicije sedenja, prostora za glave putnika ima sasvim dovoljno, pogotovo ako se u obzir uzme relativno mala dužina vozila, koja je za par centimetara duža od 3,5 metra.

Hyundai i10 pozadi nudi adekvatnu količinu prostora, mada se od njega ne mogu očekivati

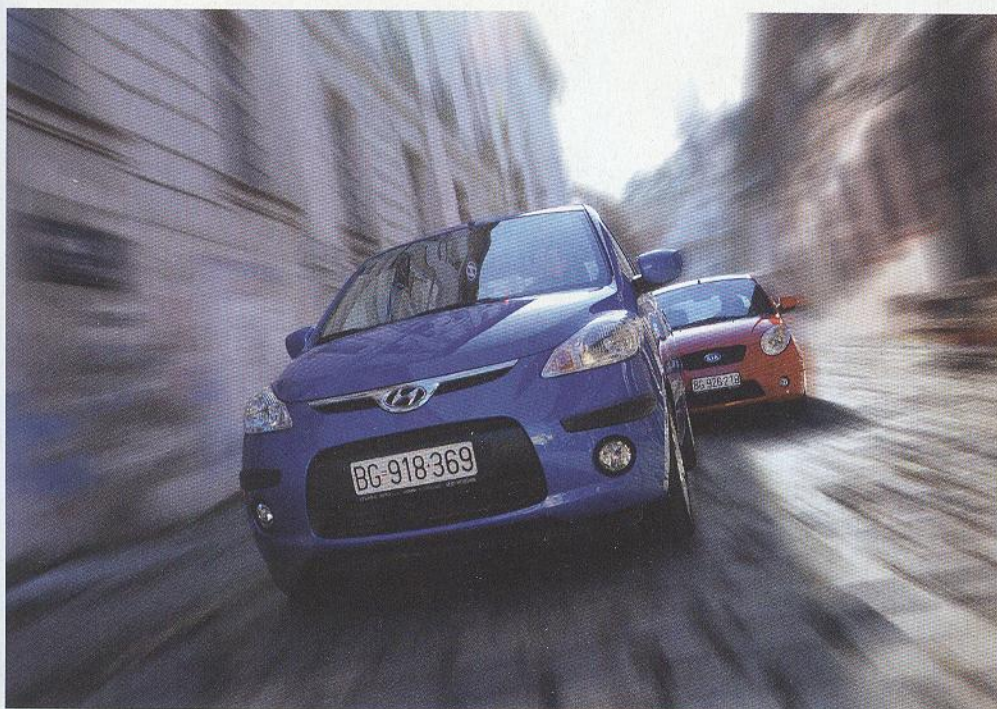


kuhinja



■ piše: **Miljan Terzić** ■ foto: **Predrag Rakić, Vrele Gume**

►► Monovolumenska forma dominira izgledom modela i10 ◀◀



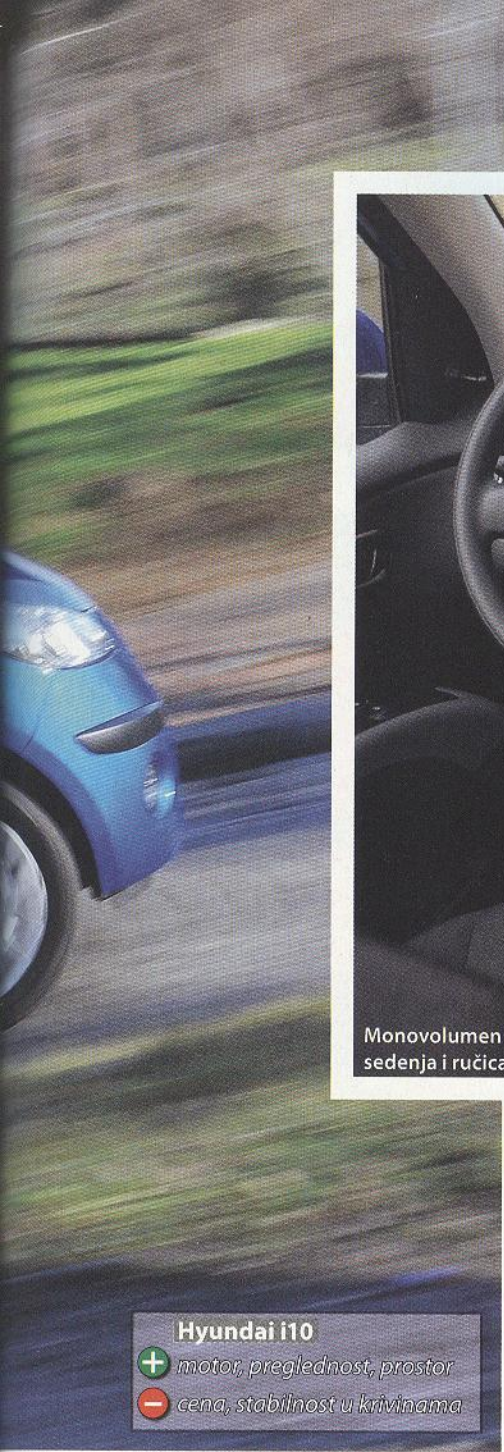
čuda. Cenu uštede prostora platio je prtljažnik, čija je minimalna zapremina ograničena na 225 litara. Međutim, kada se sedišta obore, i10 postaje pravo malo čudo jer količina prostora raste na 910 litara.

Isto, ali drugačije

Kia Picanto je model koji se već jedno vreme nalazi na tržištu, tačnije od proleća 2004. godine, tako da je krajem 2007. pretrpeo blažu restilizaciju. Ruku na srce, Picanto tokom godina nije izgubio na atraktivnosti, ali ako je Kia rešila da ga "podmladi", mi se zbog tog čina nećemo buniti.

Dakle, iako su "posađeni" na istu platformu, sa vrlo malim razlikama po pitanju dužine i širine, Kia je za Picanto usvojila malo drugačiji koncept. Ovde se radi o klasičnom malom gradskom automobilu, koji je od modela i10 niži za 6 centimetara, ali sa staklenim površinama solidnih dimenzija i sa visokom vozačkom pozicijom, naravno, u okviru svojih gabarita. Instrument tabla je postavljena nisko, sa preglednom i jednostavnom instrumentacijom. Naime, Kia se odlučila da u ovaj model ugradi samo dva instrumenta - brzinomer i pokazivač goriva. Kao za rent-a-car.

Verzije sa većim motorima imaju veći broj poka-



Monovolumen iznutra: povišena pozicija sedenja i ručica menjača na centralnoj konzoli

Hyundai i10

- + motor, preglednost, prostor
- cena, stabilnost u krivinama



Jednostavno, pregledno i čitljivo



Ručica menjača traži odlučnu ruku



Iako skromnih dimenzija, sedišta nude solidan komfor



Pozadi ima više mesta nego što se moglo očekivati



Prtljažnik kod i10, nešto je veći nego kod Picanta: 225 litara, odnosno 910 l kada se obore sedišta



Trocilindarski motor sa 75 KS i 153 Nm, najmanji je dizel na tržištu

zivača i merača. Prostora pozadi ima u skladu sa dimenzijama, a prtljažnik sa zapreminom od 145 litara je upotrebljiv, ali prilikom kupovine novog TV-a, zadnje sedište mora se oboriti.

Haubica pod haubom

S obzirom da se ovde ne radi o klasičnom uporednom testu, već o komparaciji dve ideje koje potiču iz istog koncerna, bilo bi bespredmetno da se u njima nalaze identični motori. Zbog toga je naš izbor pao na dve "krajnosti".

Osnovni benzinski motor od jedne litre zapremine pokreće model Kia Picanto, dok agregat i10, zapremine 1,1 litre, koristi dizel. Ovde je reč o novom trocilindarskom motoru sa 12 ventila, koji u pomoć poveće turbine, proizvodi 75 konjskih snaga i 153 Nm obrtnog momenta, koji se nalazi na raspolaganju u rasponu od 1900-2750 obrtaja. Bar tako tvrdi fabrika. Iako se ovaj turbodizel motor odlikuje pomalo grubim radom, realno, stvari u vožnji stoje još bolje! Deklarisano ubrzanje od 0 do 100 kilometara na čas iznosi 15,8 sekundi, ali je subjektivni utisak još bolji. Naš hronometar je to i potvrdio, ali tu priči nije kraj...

Iako model i10 sa dizel motorom nema klasi-



Enterijer Picanta: jednostavna instrument-tabla orijentisana ka vozaču



Pomalo spartanski: samo neophodni instrumenti. Obrtomer se dobija tek uz 1,1-litarski motor



Klik-klik-kil: Ručica 5-stepenog menjača ima prilično precizan i kratak hod



Sedišta imaju solidnu bočnu potporu, ali uprkos podešavanju po visini, sedi se relativno visoko



Pozadi će osobama višeg rasta zafaliti prostora za kolena



Prilično mali: Prtljažnik ima zapreminu od samo 157 litara, odnosno 882 l kada je klupa spuštena



Iako ima samo jednu litru zapremine, motor se rado "vrti" u više obrtaja



Kia Picanto
 + vozne karakteristike, živahan motor, menjač
 - prtljažnik, oprema

čan "napad" obrtnog momenta u srednjem režimu rada i sa odjavom snage na kraju, on poseduje vesco karakter elastičnog benzinskog motora, koji voli visoke obrtaje. Jedina, ali vrlo značajna razlika je u prosečnoj potrošnji goriva, koja iznosi svega 4,3 litre.

Vivo vivace

Sa druge strane, osnovni benzinac sa 62 KS pokazao se kao sasvim adekvatna motorizacija za automobil, mase manje od jedne tone. Stari recept vožnje malog gradskog automobila bio je takav da se stepen prenosa menjao tek kada ventili "zaigraju po haubi". Ovo je naročito važno za italijanske motore koji su postali poznati po tome, ali ta vremena odavno su prošla.

Iako se ovde radi o motoru od samo jedne litre zapremine, sa četiri cilindra, 12-ventilska tehnologija omogućila je vrlo solidan raspored snage. Ubrzanje od 0 do 100 km/h traje 15,8 sekundi, a maksimalni obrtni moment od 87 Nm dostupan je već pri 3000 obrtaja u minuti. To praktično znači da nema nikakve potrebe za visokim obrtajima, tj. da će i potrošnja goriva biti manja. Ona u realnim



►► Picanto karakterišu živahnost motora i okretnost u gradu ◀◀

uslovima iznosi nešto manje od 6 litara bezolovnog benzina.

Rezimiranjem, dolazi se do zaključka da su mali benzinski motori značajno napredovali po pitanju rasporeda snage i potrošnje.

Svaki dan

S obzirom da se radi o različitim karoserijskim verzijama, postavljenim na istu platformu, ova dva automobila razlikuju se i po pitanju voznih osobina. Visoka pozicija za upravljačem u modelu i10 odlikuje se odličnom preglednošću kako napred tako i pozadi. To je u gradu velika prednost, pogotovo ako se u obzir uzme sve veći broj SUV modela koji popunjavaju gradski pejzaž.

Okretan i brz, Hyundai i10 odlično se snalazi u gradu, a njegov servo-upravljač podešen je upravo za ovakvu vožnju. Dobro se ponaša u krivinama, ali zbog veće visine, pri većoj brzini može doći do izraženijeg naginjanja karoserije, ali svakako u bezbednim granicama. Ručica menjača je precizna i zbog svoje pozicije, ima kratak hod, ali iziskuje odlučnu ruku. Kia sa druge strane ima nešto "lakši" menjač, a zbog manje visine, više se vozi kao karting. ➤



Zaključak

Picanto pravi je primer dobrog gradskog automobila. Lak za manevrisanje na tesnom, pregledan i hitar. Model i10 je u prednosti po pitanju količine prostora za glave i preglednosti. Zbog razlike u visini Kia ostavlja bolji utisak u krivinama od Hyundai-a.

Oba automobila svoj zadatak obavljaju više nego korektno, a koji automobil odabrati, najviše zavisi od toga ko će ga voziti. Dakle, "plavi" za dečake i "crveni" za devojčice. Ne tako, već obrnuto - ili se bar nama tako čini. Naravno, to niko ne može da važi kao pravilo.

Najbitnije je da su oba modela vrlo sigurna i da je ABS u svakom paketu deo standardne opreme. Kvalitet materijala je kod oba modela na sasvim zadovoljavajućem nivou, uz napomenu da su oba test-vozila bila opremljena najvišim paketom opreme, koji obuhvata podesiva sedišta po visini i manuelni klima-uređaj. Kada se na to doda vrlo solidan kvalitet automobila obe fabrike, dolazi se do zaključka da je korejski proizvođač odlično savladao i italijanski i engleski, a po svemu sudeći i srpski.

miljan.terzic@vregume.rs

Iz drugog ugla

Slični po izgledu, nameni i koncepciji (ali ne i isti), i Hyundai i Kia, vlasnicima će pružiti sličan nivo udobnosti, prostora i luksuza (naravno, srazmerno segmentu kojem pripadaju). Prosečan vozač možda čak neće primetiti ni razliku u vožnji između i10 i Picanta, iako se ispod haube jednog krije reski benzinac, dok drugog pogoni "crno zlato". Ipak, razlike su osetne, i pravim ljubiteljima vožnje, prirediće dva potpuno različita osećaja i doživljaja.

Dok sam vozio Hyundai ulicama grada, bilo je prosto komično posmatrati lica izbezumljenih vlasnika Astri, Golfova ili Punta, koje je i10 CRDi sa lakoćom ostavljao posramljene, jer je relativno velik obrtni moment dizela u odnosu na masu vozila, ispaljivao Hyundai "kao iz pračke" (naravno, do zakonom dozvoljenih brzina, ali može on i preko, sve do 170 km/h!).

S obzirom na solidnu elastičnost motora, odlučan pritisak na "gas" pratio je uzbudljiv nalet obrtnog momenta, karakterističan za turbodizele, ali ne toliko izražen, a jedino je nešto više težište odvrćalo od oštrijih prolazaka kroz krivine, čak i uz Hankook 175/60 R14 pneumatike. Sve u svemu, prava mini-haubica, kako reče kolega, sposobna da posrami

i topove većeg kalibra.

S druge strane, Picanto se isprva činio tromim i nedovoljno snažnim za bilo kakvu avanturu, veću od pukog gradskog prevoza. Odlučio sam da ga vratim u redakciju i uzmem drugi automobil na testu, igrom slučaja, još jednu Kiju - Procee'd. No, ostajući sam u vozilu, bez fotografa, kolega iz redakcije i foto-opreme, Picanto je bukvalno oživeo. Odlučan pritisak na pedalu gasa, prodrmao je malog "korejca" i uz fenomenalan zvuk malolitražnog benzina u visokim obrtajima, ostavio je na mene neizbrisiv trag. Odsečnim potezom, ručica izuzetno preciznog menjača već je bila u višem stepenu prenosa, a Kia je jurila čas levom, čas desnom trakom, poput Minija u "Italijanskom poslu". Čak i relativno skromni pneumatici Hankook 155/70 R13 nisu omeli Kiju da i u krivinama ostavi više nego impresivan utisak. Ako ste ikad poželili da saznate kako je voziti se po gradu u automobilu od kojeg vam srca kuca brže, a osmeš ne skida s lica, trk kod najbližeg Kia diler i rezervišite Picanto za probnu vožnju. Verujte, doživljaj ćete pamtit, jako, jako dugo!

djordje.pavicevic@vregume.rs



►► Sličnih koncepcija, i10 i Picanto imaju "različit pogled na svet" ◀◀



Hyundai i10 1,1 CRDi

Motor	
Tip/broj cilindara	turbo-dizel, redni/4
Radna zapremina ccm	1120
Broj ventila/tip ubrizgavanja	16/common-rail
maks. snaga kW/KS/o/min	55/75/4000
obrtni moment Nm/o/min	153/1900-2750
Karoserijski	
tip/broj sedišta/vrata	monovolumen/5/5
D x Š x V mm	3565x1595x1540
međuosovinski razmak mm	2380
masa vozila/nosivost kg	1115/405
zapremina prtljagnika l	225-910
Ogibljenje	
napred	McPherson, poprečno rame, spir. opruge, gasni amortizeri
pozadi	torziona osovina, spiralne opruge, gasni amortizeri
Kočnice	
napred/pozadi	samovent, diskovi/diskovi
Pneumatici	
dimenzije	175/60 R14
Prenos snage	
pogon	na prednje točkove
tip menjača/stepeni prenosa	manuelni/5
Performanse	
ubrzanje 0-100 km/h, s	15,8
maksimalna brzina km/h	165
prosečna potrošnja l/100 km	4,3
Cena (sa PDV-om) €	11.126

Jednim pogledom

Hyundai i10		Kia Picanto	
Izgled	7	Izgled	7
Funkcionalnost	8	Funkcionalnost	7
Dizajn enterijera	7	Dizajn enterijera	7
Kvalitet materijala	7	Kvalitet materijala	7
Udobnost	7	Udobnost	7
Preglednost	7	Preglednost	7
Vozne osobine	8	Vozne osobine	8
Performanse	8	Performanse	7
Kočnice	7	Kočnice	7
Motor	8	Motor	7
Menjač	7	Menjač	8
Cena	7	Cena	8

Prosečna ocena: 7,33

Prosečna ocena: 7,25

Kia Picanto 1,0

Motor	
Tip/broj cilindara	benzinski, redni/4
Radna zapremina ccm	1120
Broj ventila/tip ubrizgavanja	12/direktno
maks. snaga kW/KS/o/min	48/65/5500
obrtni moment Nm/o/min	97/2800
Karoserijski	
tip/broj sedišta/vrata	monovolumen/5/5
D x Š x V mm	3535x1595x1480
međuosovinski razmak mm	2370
masa vozila/nosivost kg	929/421
zapremina prtljagnika l	157-882
Ogibljenje	
napred	McPherson, spiralne opruge, amortizeri
pozadi	dvostruka torziona osovina, spiralne opruge, amortizeri
Kočnice	
napred/pozadi	samovent, diskovi/dobos
Pneumatici	
dimenzije	155/70 R13
Prenos snage	
pogon	na prednje točkove
tip menjača/stepeni prenosa	manuelni/5
Performanse	
ubrzanje 0-100 km/h, s	15,8
maksimalna brzina km/h	153
prosečna potrošnja l/100 km	4,9
Cena (sa PDV-om) €	8.990