



Hyundai i10

Dossier de Prensa

1. Introducción

2.- Motores

3.- Bastidor, suspensiones y frenos

4.- Seguridad y ecología

5.- Ficha técnica

6.- Equipamiento y opciones

Infoautomovil.es

1. Introducción: El benjamín se renueva

Sustituto del **Hyundai Atos** como representante de la marca en el Segmento A, el **Hyundai i10** se convierte en el segundo miembro de la saga i, nomenclatura seguida de un número bajo la que irán apareciendo el resto de automóviles HYUNDAI en el futuro.

Y el nuevo **Hyundai i10** llega cargado de interesantes novedades que le permiten marcar un claro salto cualitativo con respecto a su predecesor. Un coche en el que no se ha efectuado un simple lavado de cara, sino que se ha trabajado a fondo para brindar un automóvil totalmente nuevo.



Reminiscencias estéticas del aclamado i30 en esta nueva propuesta de Hyundai para el segmento A

Manteniendo la longitud total y la batalla del **Atos Prime**, al **Hyundai i10** le ha bastado “engordar” levemente –es 7 centímetros más ancho-, para ofrecer un habitáculo aún más amplio de lo que era el de su antecesor.

Estéticamente también le ha venido bien ese ligero ensanchamiento. Su apariencia es mucho más robusta ahora, brindando una sensación a primera vista de vehículo más firme y seguro.



En el frontal es donde más se aprecian esas reminiscencias de familia con el **i30**. Tanto el corte de las ópticas carenadas como el de la parrilla delantera son calcadas a las líneas marcadas en su hermano mayor, confiriéndoles un rasgo inconfundible de familia.

El paragolpes integrado a la carrocería es de corte muy elevado, siguiendo las tendencias más avanzadas.

A ambos lados del paragolpes se han incorporado unos protectores, muy útiles para evitar tener constantemente arañada la pintura. Bajo los mismos encontramos los faros antiniebla. La parte central del paragolpes está ocupada por una amplia toma de aire que garantiza una correcta refrigeración para la mecánica.

La anchura aumentada en 7 centímetros en el conjunto, aporta al i10 un aspecto más agresivo, de mayor estabilidad.



Uno de los aspectos en los que ha mejorado notablemente con respecto a **Atos Prime** es en su perfil. El parabrisas, más inclinado, aporta al conjunto un aspecto mucho más atractivo y aerodinámico. La elevada línea de la cintura, las nuevas llantas de aleación y el discreto y atractivo spoiler posterior completan una estampa deportiva y muy actual.

Esta vista de perfil sirve también para comprobar el estilo de diseño *cab forward* o de cabina adelantada, en el que las ruedas se llevan al máximo hacia los extremos del coche para conseguir un habitáculo espectacular (no en vano el i10 cuenta con la batalla más larga entre los vehículos de la clase A).



En la zaga lo más llamativo son las voluminosas ópticas, destinadas a garantizar que siempre seamos vistos. El paragolpes posterior es también integrado y en el mismo color que la carrocería, aunque en este caso se protege longitudinalmente con una ancha banda plástica en tono negro para evitar los desperfectos provocados en la pintura por los golpes de aparcamiento.

La tercera luz de freno se aloja bajo el discreto *spoiler* posterior.

Pero es su interior lo que cautivará a los amantes de los coches urbanos. Y es que el Hyundai i10 ofrece una capacidad más propia de un vehículo de un o incluso dos segmentos por encima.



Su interior ofrece espacio más que suficiente para albergar con total confort a cinco adultos. Además, se han ganado nada menos que cinco centímetros para las piernas de los ocupantes de las plazas delanteras y hasta 8 centímetros para los hombros tanto en las delanteras como en las traseras. Además, gracias al estudio efectuado ya a la hora de diseñar a su antecesor, el tránsito de entrada o salida del automóvil se hace con un esfuerzo mínimo,

gracias a la amplitud de las puertas y de la estudiada altura al suelo del automóvil.

Tanto las tapicerías como los acabados distan mucho de ser los habituales en un coche de su categoría y su completísimo equipamiento de serie incluye, entre otros muchos pequeños detalles, el equipo de sonido con CD y conexión para i-Pod.



El maletero, con los cinco asientos en uso, ofrece una capacidad de 220 litros, viéndose esta espectacularmente aumentada en caso de abatir el asiento posterior (que puede ser abatido por secciones 60/40).

Mecánicamente, el **Hyundai i10** aporta importantes novedades con respecto a su antecesor. Nada menos que 3 motores diferentes estarán a disposición de los clientes, dos de ellos de gasolina, a los que se suma un avanzado y eficaz propulsor turbodiesel CRDi.

La gama arranca con un ligero y económico tetracilíndrico de gasolina, cuya capacidad es de 1.1 litros. Dotado de culata de 2 válvulas con un árbol de levas en culata, su potencia asciende a 48,5 Kw (66 CV) a 5.500 rpm, con un par máximo de 99 Nm (10,10 kg.m) a 2.800 rpm.

Más picante aporta el propulsor, también de gasolina, de 1.2 litros dotado de culata de cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas en culata. Su potencia se eleva hasta los 55 kW (75 CV) a 6.000 rpm, con un par máximo de 115 Nm (11,73 mkg) a 4.000 rpm.

La caja de cambios es manual, de cinco velocidades para ambos propulsores de gasolina, aunque opcionalmente, se ofrece una caja de cambios automática de 4 relaciones que no estará disponible en la versión diesel.



La novedad más destacada es la aparición de un motor diesel para este **Hyundai i10**, algo no disponible en su antecesor. Para ello se ha desarrollado un avanzado cuatro cilindros construido enteramente en aluminio de 1.1 litros. Dotado de culata de cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas, inyección directa *Common Rail* y turbocompresor dotado del sistema VGT (de geometría variable). Con este motor la potencia asciende a 55 kW (75 CV) a 4.000 rpm, con un par máximo de 153 Nm (15,6 kg.m) entre las 1.900 y las 2.750 rpm. Y lo que es aún más importante, en combinación con la caja de cambios de 5 relaciones, este motor ofrece un consumo combinado de 4,3 litros/100 km, con unas emisiones de tan sólo 114 g/km.

La dirección eléctrica hace sumamente cómoda la conducción urbana, endureciéndose progresivamente a medida que la velocidad del automóvil aumenta.

La suspensión delantera es de tipo MacPherson, con resortes helicoidales y amortiguadores de gas, en tanto que en las ruedas traseras es de tipo eje torsional, con resortes helicoidales y amortiguadores de gas.

Para ofrecer una respuesta excepcional bajo cualquier circunstancia, los frenos son de disco en las cuatro ruedas, contándose con ABS de última generación de serie. Y aquellos clientes que así lo deseen, el **i10** puede montar opcionalmente el sistema de control de la estabilidad, ESP+TCS.

En cuanto a bastidor, el nuevo **Hyundai i10** brinda más de rigidez que su antecesor, el **Atos**, gracias al empleo de aceros de última generación y a los más avanzados sistemas de sellado y soldadura ofrece una célula de supervivencia preparada para afrontar con éxito las exigentes pruebas EuroNCAP, tanto de impacto frontal como lateral.



Y es que el **i10** es un coche que ofrece unas excepcionales medidas de seguridad, entre las que cabe destacar los cinturones de las plazas delanteras con pretensores, los *airbags* frontales y laterales de serie o el sistema de apertura automático de las puertas en caso de accidente.

El nuevo Hyundai i10 está ya disponible en toda la red de concesionarios de HYUNDAI ESPAÑA DISTRIBUCIÓN AUTOMÓVILES, S.A.

2.-Motores: Para todos los gustos

El nuevo **Hyundai i10** se ofrece hasta con tres mecánicas diferentes, dos de ellas de gasolina y, lo que es más destacado por inexistente en su antecesor, una versión diesel de reducidísimos consumos y emisiones.

La gama de propulsores arranca en el 1.1 litros de cuatro cilindros y dotado de culata de dos válvulas por cilindro y árbol de levas en culata. Con un diámetro x carrera de 67 x 77 mm, alcanza un cubicaje total de 1.086 cc. Su potencia se sitúa en 48,5 kw (66 CV) a 5.500 rpm, con un par máximo de 99 Nm (10,10 mkg) a 2.800 rpm.

Los que busquen un motor más alegre y una respuesta más ágil en todo momento, HYUNDAI ofrece una segunda opción en gasolina. En este caso se trata de un cuatro cilindros de 1.2 litros, dotado de culata de cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas en culata. Con un diámetro por carrera de 71 x 78,8 mm, ofrece una cilindrada total de 1.248 cc. Con este motor, la potencia se eleva hasta los 55 kW (75 CV) a 6.000 rpm, con un par máximo de 115 Nm (11,73 mkg) a 4.000 rpm.

Pero la auténtica estrella de la gama está llamado a ser el propulsor diesel de 1.1 litros. Se trata de un coqueto y superavanzado propulsor diesel en el que se han incorporado absolutamente todos los últimos avances tecnológicos. Se trata de un tricilíndrico de 1.120 cc, dotado de culata de cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas, inyección directa *Common Rail*, y un eficaz turbocompresor equipado con el sistema VGT (turbocompresor de geometría variable). Un motor que rinde una potencia máxima de 55 kW (75 CV) a 4.000 rpm, con un par máximo de 153 Nm (15,6 mkg) entre las 1.900 y las 2.750 rpm.

3. Bastidor, suspensiones y frenos.

Quizá el punto en el que más se ha trabajado en este nuevo **Hyundai i10** es el que se refiere a su bastidor. Se ha aumentado la rigidez del conjunto mediante el empleo de nuevos aceros de mayor resistencia, el refuerzo de los puntos críticos de la estructura y la incorporación de nuevas barras de protección lateral en las cuatro puertas de mayor grosor.

Las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas, ofreciendo el máximo confort, una magnífica estabilidad y un comportamiento ejemplar.

La suspensión delantera es de tipo MacPherson, con resortes helicoidales y amortiguadores de gas, en tanto que la trasera es de tipo eje torsional con resortes helicoidales y amortiguadores de gas.

La columna de la dirección es colapsable para evitar posibles lesiones al conductor en caso de colisión frontal. Por otra parte, la dirección es eléctrica asistida. En este **Hyundai i10** se ha reducido notablemente el radio de giro (4,6 m), lo que aumenta sensiblemente la maniobrabilidad.

El sistema de frenado del **i10** asegura una eficaz frenada en todo momento. Se trata de un doble circuito hidráulico con servofreno, dotado de discos ventilados en las cuatro ruedas y sistema antibloqueo de los frenos, ABS. Aquellos que lo deseen, podrán contar con el sistema de control de la estabilidad, ESP, como parte del equipamiento opcional.

4. Seguridad y ecología

Pese a tratarse del “hermano pequeño” dentro de la gama HYUNDAI, el **Hyundai i10** ofrece la máxima seguridad a sus ocupantes. No en vano, se han efectuado infinidad de *crash test*, que han permitido a los ingenieros de la compañía desarrollar nuevas soluciones en aras de preservar la integridad de los ocupantes.

La primera medida ha sido la de remodelar la estructura, creando nuevas áreas de deformación programada y reforzando el chasis en sus puntos más críticos. Unas sólidas barras de protección lateral en el interior de las puertas aportan una superior rigidez al conjunto y mejoran la protección de los ocupantes en caso de accidente.

Tanto el asiento del conductor como el del pasajero disponen de airbags de última generación frontales y laterales y los cinturones están provistos con pretensores. Además, la columna de la dirección es colapsable, evitando así que el volante lesione al conductor en caso de colisión frontal.

Y en lo referente a seguridad activa, es mucho lo que se ha trabajado también en el nuevo **Hyundai i10**. Los neumáticos -de ancho mayor al empleado en su antecesor-, el revisado sistema de suspensión, la mayor rigidez torsional del conjunto y la respuesta más rápida de la dirección, permiten al conductor mantener al vehículo bajo su control en todo momento. Por otra parte, el poderoso equipo de frenos –dotado de discos en las cuatro ruedas y el sistema antibloqueo de los frenos, ABS- permite parar el vehículo con gran rapidez. Los clientes que lo deseen tienen como opción un avanzado dispositivo de control de la estabilidad, ESP.

Y el nuevo **i10** es, además, un vehículo respetuoso con el medio ambiente. En Hyundai Motor Company existe un firme compromiso por la conservación del medio ambiente. De ahí que la planta de Chennai cuente con el certificado ISO14001 y cumpla todas las normativas internacionales sobre emisiones contaminantes.

5.- Ficha Técnica

HYUNDAI i10

Motor 1.1 SOHC

Tipo:	ε de cuatro cilindros en línea, delantero transversal.
Construcción:	Bloque de acero y culata de aluminio.
Cilindrada:	1.086 cc.
Diámetro x Carrera:	67 x 77 mm.
Relación de compresión:	10:1.
Distribución:	Dos válvulas por cilindro, accionadas por un árbol de levas en culata, mandado por correa dentada.
Alimentación:	Inyección electrónica multipunto.
Potencia máxima:	48,5 kW (66 CV a 5.500 rpm.
Par máximo:	99 Nm (10,10 mkg a 2.800 rpm.
Alternador:	70 A

Motor 1.2 DOHC

Tipo:	ε de cuatro cilindros en línea, delantero transversal.
Construcción:	Bloque de acero y culata de aluminio.
Cilindrada:	1.248 cc.
Diámetro x Carrera:	71 x 78,8 mm.
Relación de compresión:	10:5.
Distribución:	Cuatro válvulas por cilindro, accionadas por dos árboles de levas en culata, mandado por correa dentada.
Alimentación:	Inyección electrónica multipunto.
Potencia máxima:	55 kW (75 CV) a 6.000 rpm.
Par máximo:	115 Nm (11,73 mkg) a 4.000 rpm.
Alternador:	70 A

Motor 1.1 CRDi

Tipo:	De tres cilindros en línea, delantero transversal.
Construcción:	Bloque y culata de aluminio.
Cilindrada:	1.120 cc.
Diámetro x Carrera:	75 x 84,5 mm.
Relación de compresión:	17:8.
Distribución:	Cuatro válvulas por cilindro, accionadas por dos árboles de levas en culata, mandado por correa dentada.
Alimentación:	Inyección directa <i>Common Rail</i> .
Potencia máxima:	55 kW (75 CV) a 4.000 rpm.
Par máximo:	153 Nm (15,6 mkg) entre 1.900 y 2.750 rpm.
Alternador:	90 A

Transmisión

Tracción:	Delantera.
Embrague:	Monodisco en seco (convertidor hidráulico de par en la versión equipada con caja de cambios automática)
Caja de cambios:	Manual, de cinco velocidades (4 relaciones en la versión automática).

Relaciones de cambio:

Caja de cambios manual :

<u>1.1 SOHC y 1.2 DOHC</u>	<u>1.1 CRDi</u>
1 ^a .- 3,545:1	1 ^a .- 3,615:1
2 ^a .- 1,894:1	2 ^a .- 1,950:1
3 ^a .- 1,192:1	3 ^a .- 1,233:1
4 ^a .- 0,853:1	4 ^a .- 0,886:1
5 ^a .- 0,719:1	5 ^a .- 0,689:1

Reducción del Grupo: 4,600:1 (1.1 SOHC); 4,056:1 (1.2 DOHC);
3.650:1 (1.1 CRDi).

Bastidor

Dirección:	De cremallera, asistida.
Radio de giro:	4,6 m.
Vueltas de volante:	2,97.
Suspensión delantera:	Independiente, de tipo MacPherson, con resortes helicoidales, amortiguadores de gas.
Suspensión trasera:	Semiindependiente con eje torsional, con resortes helicoidales y amortiguadores de gas.
Sistema de frenado:	Doble circuito hidráulico con servofreno. Discos en las cuatro ruedas. Sistema antibloqueo de los frenos ABS.
Llantas:	De 4" x 13"; 5"x14" , ó 5,5" x 15"
Neumáticos:	De 155/70 R13 ; 165/60 R14, ó 175/50 R15.

Cotas

Largo/ancho/alto:	3.565/1.595/1.540 mm
Batalla:	2.380 mm
Vías (del./tras.)	1.400/ 1385 mm
Distancia banqueta/techo:	1.017 mm plazas delanteras y 975 las traseras

Espacio para las piernas: 1.040 mm plazas del. y 880 mm las traseras

Espacio para hombros: 1.290 mm plazas del. y 1.295 en las traseras

Depósito de combustible: 35 litros.

Peso mínimo: 925 kg (1.1 SOHCManual); 955 kg (1.1 SOHC Automático); 920 kg (1.2 DOHC Manual); 955 kg (1.2 DOHC Auto); 1.040 kg (1.1 CRDi).

Prestaciones:

Consumos

	1.1	1.1 (Aut)	1.1 CRDi
Urbano:	6,1	7,2	5,3
Extraurbano:	4,4	5,1	3,8
Mixto:	5	5,9	4,3
Emisiones CO2:	119	139	114