



**Vozili smo:
1,3 LS HATCHBACK
HYUNDAI PONY**

PRODAJNI ADUT

Mogoče se še spominjate, kako neslavno je po bučnem začetku propadel »posel stoletja« kragujevske Crvene zastave v ZDA, ko jo je porazil tekmeč iz Južne Koreje, Hyundai Motor Company. Pri Hyundaiju so vedeli, kako narediti dobro kupčijo. V povezavi z italijanskim stilistom Giugiarom in japonskim avtomobilskim gigantom Mitsubishijem jim je na račun cenene delovne sile in moderne proizvodnje uspelo narediti avtomobile, ki z nizko ceno in vsem, kar ponujajo, privabljajo kupce s plitkejšimi žepi.

Pri Hyundaiju so stavili predvsem na model pony, ki je najmanjši avtomobil v njihovi ponudbi. Z njim so najprej osvojili zahtevno ameriško tržišče, po tem velikem uspehu in ob izdatni reklamni predstavitvi pa zlagoma še ostali del sveta. Hyundai je uspešen predvsem v državah z manjšo kupno močjo, saj je tam privlačen zaradi nizke cene svojih avtomobilov.

V Evropi ponuja Hyundai svoj model pony v treh različicah: kot klasično limuzino s štirimi vrati, kot kupe in kot kombi-limuzino s tremi ali petimi vrati.

Tokrat smo preskusili pony 1,3 LS hatchback s petimi vrati.

Hyundai pony ne prinaša ničesar novega v tehnološkem smislu, saj je mešanica italijanskega oblikovnega sloga in japonske mehanike, na njem pa ni nobene posebnosti, da bi se človek ozrl za njim. Je sicer ves skladno zaobljen, nizki elipsoidni žarometi pa mu dajejo vzhodnjaški videz, sicer tako značilen za japonska vozila tega razreda. Zadaj ga označujejo velike zadnje luči in poševno padajoča zadnja vrata ter tretje trikotno stransko steklo, ki, gledano z boka, popestri njegov videz.

Testni avtomobil je nosil oznako LS, kar je druga od možnosti, to pa pomeni slabšo opremljenost v celem. Tako nima nastavljivega volana, sedeži so le preprosto nastavljivi, ni ogledala za sopotnico, armaturna plošča pa je osiromašena za merilnik vrtljajev in za digitalno uro. Zunanji ogledali, ki sta dovolj veliki, sta od znotraj ročno nastavljivi, vsa stranska stekla se pomikajo ročno. Voznik pa bo zadovoljen z razporeditvijo stikal na sredin-

ski konzoli, ta so velika in zlahka prepoznavna, navdušil ga bo tudi štiristopenjski ventilator in učinkovito gretje, manj pohval pa si zasluži volanski obroč s tremi prečkami, ki je precej težaški pri parkiranju in bi potreboval servo ojačevalnik. Ročice ob volanu imajo vsekakor predolge gibe, na njih pa so stikala za luči, utripalke, brisalnice stekla s časovnim prekinjevalnikom in dve ma stopnjama hitrosti ter brizgalka za prednje steklo. Prestav-



Zadek: dovolj velik, a nerodno oblikovan.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in glib 71,0 x 82,0 mm – gibna prostornina 1298 kubikov – kompresija 9,7:1 – največja moč 53 kW (72 KM) pri 5500/min – največji navor 113 Nm pri 3700/min – ročica gred v 5 ležajih – po dva ventila na valj – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – registrski padatočni vplinjač z ročnim čokom – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 45/65 A – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokoltna suha sklopka

– petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh – prestavno razmerja: I, 3,363; II, 1,947; III, 1,285; IV, 0,939; V, 0,777; vzvratna 3,083; diferencial 4,021 – platišča 4,5 J x 13 – gume 155/70 R 13 (Michelin MXL)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa posamično obsejena – spredaj vzmetni nogi, trikatna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijajne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrožne zavore, servo, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste; mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica na fleh med sedeži – volan z zobato

letvijo, 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,100 m – širina 1,607 m – višina 1,385 m – medosna razdalja 2,385 m – kolotek spredaj 1,390 m, zadaj 1,340 m – rojni krog 9,8 m – teža praznega vozila 924 kg – dovoljena skupna teža 1450 kg – dovoljena teža priklovice z zavoro 1000 kg – prtljažnik (normino) 324/1081 litrov – posoda za gorivo 45 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 171 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 12,5 s – poraba goriva (ECE): 5,6/7,5/9,0 litra bencina super na 100 km

na ročica je športno kratka in dovolj natančna, vendar ovira dostop do pepelnika, ki je nerodno nameščen. Tudi ročica ročne zavore med sedežema je pripravna za prijem. Predal pred sopotnikom je dovolj globok in lično narejen, tako kot notranjost avtomobila v celem, saj ima izdatno obložena tla in vrata, vsi sedeži so udobni in name-njeni daljšim potovanjem, prostora za noge pa je tudi zadaj dovolj. V serijsko opremo sodijo še varnostni pasovi na zadnji klopi, zadnja meglenka, gretje zadnje šipe in zaprt sistem zračenja zoper smog. Vidljivost iz avtomobila je dobra. Za zadnjo klopjo je prtljažni prostor s prostornino 324 litrov, ki ga je moč, če zložimo zadnjo klop, povečati na 1081 litrov, kar zadošča tudi za prevažanje večjega tovora, vendar je natovarjanje oteženo zaradi visokega in nerodno oblikovane zadka avtomobila.

Mitsubishijev vrstni 1,3-litrski štirivaljni, ki ga vstavljajo v model pony, je sicer že dokaj zastarel in za naše tržišče opremljen le s padatočnim mehanskim upljinjačem, vendar zmore 54 kW/72 KM, čeprav ima le po dva ventila na valj. Motor gladko vžiga, se rad zavrti, voznik pa mora preslišati bučnost in zanemari čas, ki ga ta motor potrebuje, da zadaha s polno močjo. Po drugi strani pa se oddolži z zadovoljivo prožnostjo v nižjem območju, tako da ustreza potrebam nezah-tevnega voznika, pri takšnem



Notranjost: lično izdelana, vendar osiromašena.



delovanju pa je tudi dovolj kar in v prostem teku že skoraj neslišen. Ob priganjanju pa se poleg pretiranega hrupa pojavi tudi povečana poraba goriva. Na naši preizkušnji je povprečna žeza kar 12,6 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov, seveda pa je treba ob tem poudariti, da smo motor stalno priganjali in ga temeljito obremenjevali. V skladu z vsemi značilnostmi avtomobila je naravnan tudi menjalnik, ki je sicer dovolj natančen, vendar ni namenjen športnim pretikanjem, temveč rajši uglajeni in mirni vožnji, pri čemer tudi

»varčna« peta prestava omogoča največje hitrosti brez priganjanja motorja.

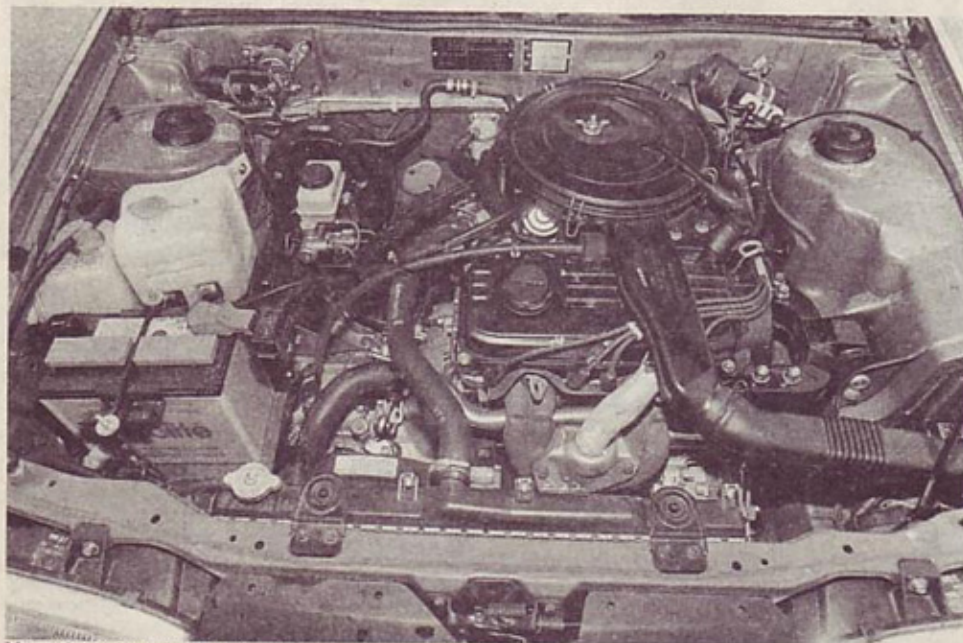
Legla ponija na cesti je naravnana na potovalno udobje, kar se izkaže z mehkim vzmetenjem.

Testni avtomobil je bil obut v gume michelin MXL, ki so se dobro oprijemale ceste, vendar je hyundai pony v hitro voženih zavojih kazal svoj odpor najprej z nosom, nato pa z zdrsavanjem zadka in nagibanjem karoserije, kar je posledica prenežnih stabilizatorjev. To velja seveda za zahtevnejšo vožnjo v zavojih,

drugače pa je pony dobro vodljiv avtomobil, ki svoje pomanjkljivosti pokaže le ob pretiravanju ali ob polni obremenitvi s potniki, ko je potrebno na gubasti cesti nekaj več previdnosti – zaradi vzdolžnega zibanja karoserije.

Hyundai pony HB se izkaže tudi pri zaviranju, saj ima spredaj dodatno hlajene kolutne zavore, zadaj pa sicer le bobnaste, ki pa vseeno zadovoljivo opravljajo svojo nalogo, zavore v cellem pa so zanesljive tudi pri zahtevnejši vožnji.

Hyundai pony 1,3 LS hatchback je torej avtomobil, ki sicer ne ponuja nič novega in ne izstopa zaradi kakšnih tehničnih posebnosti, je pa privlačen zaradi nizke cene, ki ga postavlja pred konkurenco, ter zaradi vsega, kar ponuja. Hkrati je to zanesljiv avtomobil nizkega srednjega razreda, ki se spogleduje z japonsko kvaliteto in lastniku ponuja veliko za malo denarja. Ob nekaterih pomanjkljivostih, ki pa vseeno ne skazijo ugodnega vtisa, je to všečen avtomobil za nezahtevnega voznika in ne smemo pozabiti, da je z njim Hyundai osvojil tudi nekatera tradicionalno zahtevna tržišča.



Motor: japonska mehanika, ki ponuja povprečne zmogljivosti.

Tekst: Boris Sambolec
Foto: Srđan Živulović