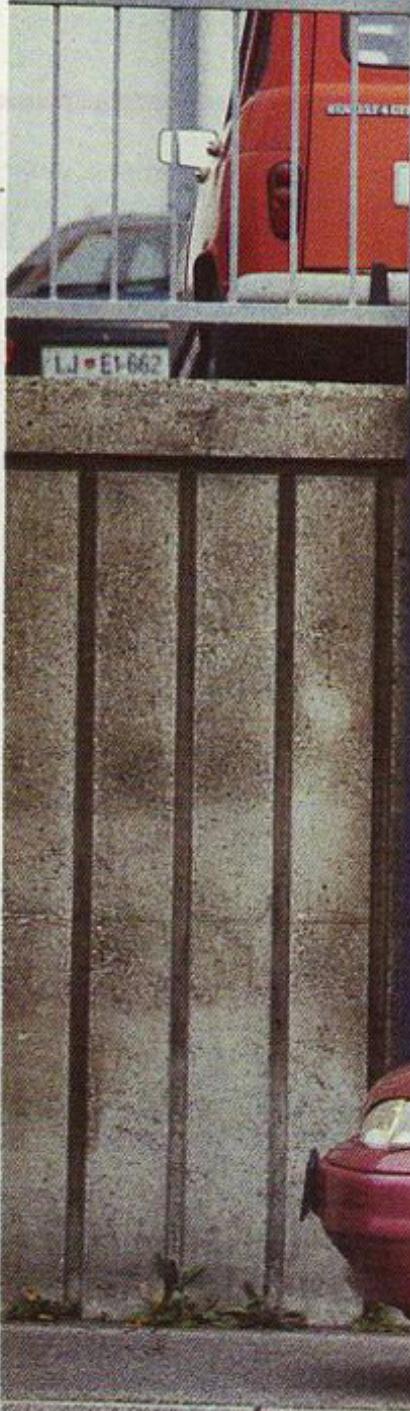


**Test**

## **HYUNDAI ACCENT 1.5 GLSi TOP S SEDAN**

Accent je dokončen dokaz, da avtomobili te znamke niso več senca japonskih vzornikov, temveč si gradijo svojo identiteto. To je predvsem pogodu vse bolj izbirčnemu evropskemu kupcu, ki želi z avtomobilom kupiti tudi del njegove zgodovine.

*Slog oblikovanja ne pušča dvomov, da gre za daljnovenzhodni izdelek.*



**KOMU  
ZNA**

# **MENJAVA**

Accent, ki je v Hyundaiev prodajni paleti zamenjal model pony, je v primerjavi z njim zrasel zunaj in znotraj, le v dolžino je izgubil dober poldrugi decimeter. Od predhodnika je oblejši, skladnejši in tako bolj prijeten na pogled. Seveda slog oblikovanja ne pušča dvomov, da gre za daljnovenzhodni

izdelek, ampak tako je tudi prav. Klasična limuzina (pozneje pride na vrsto tudi kombilimuzina) z nizkimi prednjimi lučmi in motornim pokrovom, ki sega mednje, z veliko in položno prednjo šipo, z rahlo dvigajočima se bokoma, na prvi pogled prekratkim zadkom ter s solzasto oblikovanimi

MAR MOČ BREZ  
AJA!



WANTA

# GENERACIJ

plastičnimi kolesnimi pokrovi je z dobrimi širimi metri dolžine še dovolj majhna, da zmore biti uporabna v mestu, hkrati pa dovolj velika, da uspešno kljubuje daljšim vožnjam, pa naj gre za počutje potnikov ali pa za njihovo prtljago.

Prtljažni prostor je pravzaprav razmeroma skromen, a

njegovih (normnih) 363 litrov in po tretjini deljiva zadnja klop zadostijo najosnovnejšim zahtevam. Veliko več prostora je namenjenega živi vsebine na prednjih sedežih in le nekoliko manj na zadnji klopi, ki je dovolj široka za dva, trije pa so že malo na tesnem. Prednja sedeža nikakor nista športne oblike, sta pa dovolj udobna,

**Armatura plošča: plastična, zaobljena, pregledna**



# HYUNDAI ACCENT 1.5 GLSi TOP S SEDAN

**AVTO**  
MAGAZIN

## Tehnični podatki

**Motor:** Štrivaljni - štritaktini - vrtni - nameščen spredaj, prečno - vrtina in gib 75,5 x 83,5 mm - gibna prostornina 1495 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,0:1 - največja moč 68 kW (91 KM) pri 5600/min - maksimalna hitrost bata pri največji moči 15,6 m/s - specifična moč 45,5 kW/liter (60,9 KM/liter) - največji navor 130,6 Nm pri 3050/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 3 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtečkovni vibrizig in elektronski vžig (bosch) - vodno hlajenje 5,1 liter - motorno olje 5,3 liter - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 75 A - učinkoviti katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - enakolutna suha sklopka - 5-stopenjski synchronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,462; II: 2,053; III: 1,370; IV: 1,031; V: 0,838; vzvratna 3,250, diferencial 3,842 - plastična 4,5 x 13 - gume 175/70 R 13 T (Michelin MXT), kotačni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,7 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzemni nogi, trkalna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzemni nogi, dvojna prečna vodila, spredaj kolutne (notranje hlajenje), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zebasto letevijo, servo, 2,9 zavrtljajoča odene do druge skrajne točke

**Mere, zunanj:** dolžina 4117 mm - širina 1620 mm - višina 1394 mm - medosna razdalja 2400 mm - kolotek spredaj 1420 mm, zadaj 1410 mm - najmanjša razdalja od tel: 160 mm - rajdni krog 9,3 m -

**notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1630 mm - širina (komolci) spredaj 1360 mm, zadaj 1360 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1090 mm, zadnja klop 860-640 mm - premer volanskega obrta 380 mm - prtičnik (nominal) 363 litrov - posoda za gorivo 45 litrov

**Teža:** prazno vozilo 935 kg - dovoljena skupna teža 1440 kg - dovoljena teža pribolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena otežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,4 s - poraba goriva (ECE): 4,4/6,2/7,7 litera neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
177 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	4,8 s
0 - 80 km/h	7,5 s
0-100 km/h	11,9 s
0-120 km/h	16,9 s
0-140 km/h	25,7 s
1000 m z mesta	33,6 s (153 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,3 s (144 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	41,1 s (127 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h	116,7 m
od 100 km/h	57,6 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	55,9 km/h
80	79,9 km/h
100	96,5 km/h
120	117,1 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje  
9,2 litra/100 km

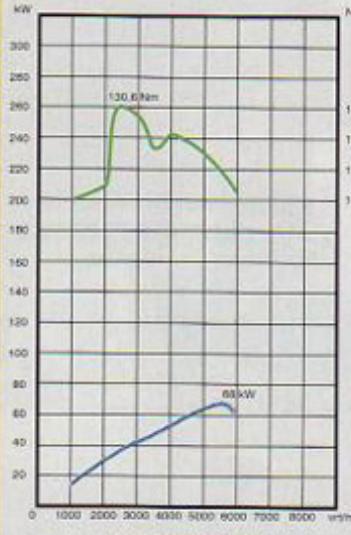


DIAGRAM MOTORJA

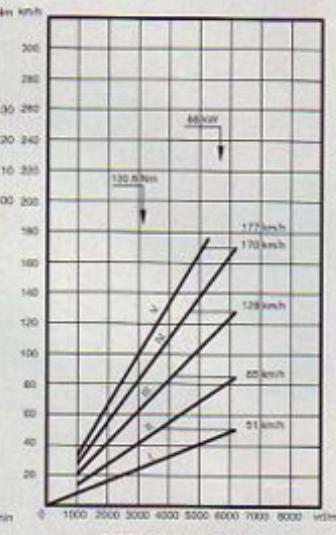


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- učinkovita brisačnica
- živahen motor
- menjalnik
- majhen rajdni krog
- poraba goriva

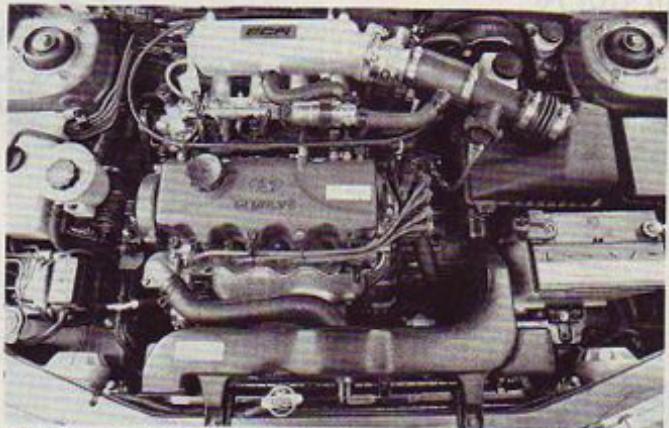
## Grajamo

- odpiranje pokrova prtljažnika (samo s ključem)
- odprtina in slabo vidna nekatere stikala
- luščenje barve z odbijačem
- skromen prtljažnik
- rosenje zadnjih šip

**Cena** DEM 25.500 •  
(Hyundai Trade, Ljubljana)

## Končna ocena

Hyundai accent 1.5 je s svojimi zunanjimi in notranjimi merami, pa tudi z opremo (GLSi top s) in s svojo okretnostjo tudi za slovenske razmere prijetno družinska limuzina. Kljub temu, da cena ni več tako ugodna, kot pri modelu pony, je še vedno zelo konkurenčen v svojem razredu. Zanj se bo odločil tisti, ki mu je poleg navedenega všeč daljnjevhodni pristop k oblikovanju avtomobilov.



**Motor: zmogljiv, varčen, glasen**

neutrjajoča in za običajne vožnje povsem zadovoljivo bočno oprijemljiva. Voznik je seveda na boljšem, saj lahko nastavlja še nagib sedalnega dela ter usločenost naslonjalna v lumbalnem delu. Tudi položaj za volanskim obročem je dober, še posebej po zaslugu obroča,

ki je po višini nastavljiv, in zelo dobre opore za levo nogo, moti le preveč nazaj pomaknjena prestavna ročica s (pre)dolgimi gibi. Tuk za njo sta nameščeni tudi stikali za pomik prednjih šip, ki sta med prestavno ročico in ročico ročne zavore včasih težko dosegljivi, še posebej,

#### **Prtljažnik: majhen, lično obdelan, povečljiv**



ko je ročica v drugi ali četrti prestavi.

Vsa stikala na tudi sicer lični, zaobljeni armaturni plošči v sivo-črni kombinaciji niso enako dobro vidna in dosegljiva. Povsem levo spodaj sta zelo od rok in (ponočil) neosvetljeni stikali za zadnjo melenko ter nastavitev jakosti osvetlitve merilnikov. Na sredinskem delu je pod digitalno uro in stikalom varnostnih utripalk preprost in zelo kakovosten (serijski) radijski sprejemnik, pod njim pa tudi ponoči odlično vidne komande za nastavitev zelo učinkovitega gretja in zračenja. Slednje je zares učinkovito le v prednjem delu, saj se v vlažnem, še posebej pa v deževnem vremenu v zadnjem delu avtomobila šipe rosojo, nenavadno pa je tudi to, da zračnih rež na armaturni plošči ni moč posamično odprati in zapirati.

Merilniki, ki jih volanski obroč v povsem spuščenem položaju delno zakriva, so preprosti in zelo dobro pregledni. Prijetnejši in varnejši vožnji na ljubo je accent opremljen z ročno dvižno (in snemljivo!) sončno streho, volanskim servovojačevalnikom ter zavornim ABS (oprema top S). In v primerjavi z dosedanjimi hyundai je menjalnik v accentu prijetno tekoč in mehak, le vklop vzvratne prestave včasih zahteva nekaj več potrpljenja.

Motor je gotovo accentov najboljši del. Trije ventili nad vsakim batom zagotavljajo dober preprih v zgorevalnih komorah, kar se pozna tudi pri motornih zmogljivostih. Njegova litrska moč že "diši" po športnem značaju, saj doseže s 1495 kubičnimi centimetri delovne prostornine kar 68 kW ali 91 KM že pri 5600 zasukih ročične gredi v minutni. Pri vsem tem je prav zavidljiva tudi njegova prožnost, saj se zvezno odziva že od znarke 2000 na merilni-

ku vrtlajev, potem pa je vedno bolj živahan vse do 6200 vrtlajev, ko v delovanje poseže prekinjevalnik vžiga. V prostem teku je tudi zunaj skoraj neslišen, v drugi polovici delovnega območja pa postane tudi v notranjost precej glasen in z naraščajočimi vrtlajaji vse bolj moteč. To pa je pravzaprav edina zamera, saj je bila njevemu športnemu značaju in naši ostri vožnji navkljub poraba goriva presenetljivo majhna; nikoli ni presegla 12 litrov na 100 kilometrov, precejšen del dobre dvatisočkilometrske preskušnje pa je bila manj kot devet litrov za normno razdaljo.

Podvozje accentu je kljub motornim zmogljivostim in njegovemu značaju naravnano na udobje. To pomeni, da so vzmeti razmeroma mehke, da neravnine s tal, pa naj bodo kratke ali dolge, mehko "požira", pomeni pa tudi to, da se v ovinku avtomobil dokaj močno nagiba, ko s hitrostjo pretiravate. Ne glede na nagibanje karoserije je lega zelo zanesljiva, k čemur svoj delež prispevajo tudi dobre gume. Čisto na mejah se pojavi značilno siljenje nosu iz ovinka, pri zaviranju pa prehitavanje zadka, ampak oboje je zlahka nadzirljivo. Zavore sicer niso najučinkovitejše, so pa dovolj zmogljive, da avtomobil vedno, tudi pri poslabšanem stiku gum s cestiščem, varno ustavijo.

Mali pony je torej prerasel zrela leta in se postaral. No, Hyundai pony pravzaprav nikoli ni bil majhen, ampak leta so le prinesla svoje. Generacija se menja. Zdaj je na vrsti accent. S poudarkom na tistem, kar vsak hyundai hoče biti. Uporaben družinski avtomobil.

**VINKO KERN**  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

