

TEST HYUNDAI ATOS URBAN 1.0 GLS TOP-K



Streha se na vrhu zaključí s simpatičnim spojlerčkom, ki je bolj okrasne narave, luči so ozke in pokončne, mednje pa so vse do odbijača vrezana prtljažna vrata. Urban v nasprotju z Atosom tudi nima strešnih no-



Merilniki so dobro pregledni, manjka tisti za vrtljaje, sicer pa je počutje za odrasle utesnjeno.

Urban se od Atosa razlikuje predvsem v zadnjem delu in ima za 45 litrov manjši prtljažnik.

Vzmetenje je premehko za resne voznike podvige.

Urbani fant

FOTO: UROŠ POTOČNIK

Glej, glej, popolnoma nov avtomobil na naših cestah. Iz Koreje prihaja, pa še slovensko ime ima. Urban. Hmm, toda zdi se, kot da so njegove poteze že nekam znane.

No ja, avtomobil vendarle ni tako nov, kot se zdi. Mehaniko, torej podvozje, motor in tudi notranje poteze deli z Atosom, precej spremenjena pa je zunanost. Škatlaste

poteze so se uklonile nežnejšemu okusu, Atos je dobil k imenu še dodatek Urban in nastal je novi model. Urban se imenuje samo v Sloveniji, v tujini je Prime, kar pa seveda nič ne vpliva na njegovo nalogo: k Hyundaiu privabiti tiste kupce, ki potrebujejo majhen in pripraven avtomobil čim privlačnejših potez. Atosov glavni tekmeč je seveda Daewoo Matiz, ki bo zdaj z Urbanom imel precej več dela. Navsezadnje je prav Matiz v prodajnih številkah močno prekašal Hyundaijevega malčka.

Spredaj Urban še vedno spominja na

Atos. Nos je s kromano motorno masko in širokimi režami v njej precej agresivnejši, kot se izkaže motor, ki avtomobil poganja. Vrata in stekla v njih ostajajo dovolj pokončna, da je notranja prostorska izkoriščenost kar najboljša, streha pa je nižja kot pri Atosu, tako da odrasli zadaj že zadevajo z glavo ob strop. Nasploh je Urban zaradi drugačne karoserije manj pripraven avtomobil. Lepotni davek je pač treba plačati.

Deloma drži, da spredaj in z boka Urban ne more skriti svoje podobnosti z Atosom, vendar to nikakor ne velja za zadek.

silcev za prtljažnik, in se zato zdi bolj »šik« mestni avtomobilček v primerjavi s skoraj že dostavniško vlogo starejšega brata.

Toda ni vse, kar je novo, vedno tudi dobro. Urban je za tri centimetre nižji od Atosa, kar se pri sedenju pozna, še bolj očitno pa je pri prevažanju velikih predmetov v prtljažniku. Pri Urbanu streha pada proti zadku, nasprotno je pri Atosu skoraj ravna, odprtina v prtljažnik pa zato dokaj velika. Ker Urban v osnovi ni namenjen prevažanju hladilnikov, to niti ne moti toliko kot 45 litrov manj prtljažnega prostora. 265 litrov v Atosu je bilo pravo razkošje v razredu mini avtomobilov, še posebej ker je avtomobil ob prevrnjeni zadnji klopi pogoltnil več kot kubični meter tovara! Urban jih zmore 890 litrov.

V notranjosti med avtomobiloma ni razlik. Armaturna plošča iz precej razgibane, vendar trde plastike ostaja, skupaj z njo pa prednosti in pomanjkljivosti. Pohvalno je, da je dokaj veliko odlagalnih površin, tudi žepi na vratih, in pripravi držali za plošče

vinki pred prestavno ročico. Dosti manj razveseljivo je to, da okroglih zračnikov, ki se vrtijo in nagibajo, ni mogoče posamično zapreti, temveč je treba dotok zraka uravnava-ti z drsnikom. Ponoči nekatera stikala in ročice niso osvetljeni in jih je težko najti.

Že povprečno velike bo motil prekratek pomik prednjega sedeža, ki tudi v povsem nazaj pomaknjenem položaju zahteva se-denje s skrčenimi nogami, visoki pa bodo s koleni objemali volanski obroč. Omejenemu



Prtljažnik je 45 litrov manjši kot pri Atosu, vendar je ravno tako povečljiv. Zadnjo klop je moč enostavno prekuc-niti.

pomiku navkljub odrasli, ki sedijo zadaj, vr-tajo s koleni v sedeže, zato se bodo tam dob-ro počutili predvsem otroci. Sedeži niso nič posebnega, premajhni za evropski okus in premalo bočno oprijemljivi, toda dovolj udobni, da skupaj s podvozjem zgladijo kakšno neravnino. Odraslim bo avtomobil tesen tudi v širino, saj se ramena kaj hitro dotaknejo.

Naj ibkej i del Urbana je njegovo podvozje.

Toda najšibkejši del Urbana je njegovo podvozje. Vzmetenje sicer zmore ublažiti neravnine, tako da ne suvajo potnikov, ven-dar je vožnja malce podobna jahanju valov. V ovinkih se Urban precej nagiba, med pos-peševanju in zaviranju tudi, samo v vzdolžni

osi, vse skupaj pa vodi k slabi legi na cesti. Čez večje neravnine avtomobil kar nekoliko zaplava, zato se jih ne lotevajte z največjo hitrostjo, ker tudi gib blažilnikov kmalu do-seže svojo skrajno mejo.

Zaradi kratke medosne razdalje, nagi-banja in še vedno dokaj visokega težišča je Urban občutljiv za hitro menjavanje smeri. Prednja kolesa zgodaj izgubijo stik s podla-go, nato pa ob zaviranju ali odvzemanju pli-na zdrsne še zadek. V ovinkih se prednje



notranje kolo dokaj hitro začne vrteti v praz-no. Iz vsega naštetega torej izhaja, da Urban ne bo zadovoljil zahtevnih voznikov.

Zavore ustavijo avtomobil s hitrosti 100 km/h po dobrih 48 metrih, kar nikakor ni dober rezultat, še vedno pa dovolj soliden, da se je nanje mogoče zanesti. Tudi mo-torček opravlja svoje delo dovolj prepričlji-vo. Je iz serije epsilon, ki so jo razvili Korej-ci sami, dovolj uglajen in mirnega teka, da ni naporen pri visokih vrtljajih, kjer se poču-ti najboljše. Jasno, z menjalnikom boste pri povsem naloženem avtomobilu morali biti kar v dobrih odnosih, ampak mestne vožnje obvlada Urban dovolj dobro. Na testu je povprečno porabil 6,9 litra goriva na sto ki-lometrov, to je dovolj solidno, toda z majh-no posodo za gorivo (35 litrov) domet ni ra-vno velik.

Cenovno je Urban privlačen avtomobil, tudi z bogato opremo, ki jo je imel testni model. Varnostne blazine za sovoznika sicer ni, zato pa sta na voljo ABS in klimatska na-prava. Ugoden nakup, če pot-rebujete drugi ali tretji avto-mobil pri hiši, namenjen mestnim vožnjam.

Boštjan Jevšek



Iz litra delovne prostorni-ne iztisne motor 55 KM, kar zadostuje za mestno vožnjo. Za hitrejšje premi-kanje je treba motor vrte-ti.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spre-daj prečno - vrtna in gib 66,0 × 73,0 mm - gibna prostorni-na 999 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 40 kW (55 KM) pri 5500/min - največji navor 82,4 Nm pri 3100/min - rolična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jer-men) - po 3 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 4,5 l - motorno olje 3,1 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,540; II. 1,950; III. 1,310; IV. 0,920; V. 0,780; vzvratna 4,000 - dife-rencial 4,530 - gume 155/70 R 13

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoğa prema, prečna in vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, te-leskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, za-daj bobnaste, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3495 mm - širina 1495 mm - višina 1580 mm - medosna razdalja 2380 mm - kolotek spredaj 1300 mm, zadaj 1315 mm - rajdni krog 9,1 m - **notranje:** dolžina 1580 mm - širina 1250/1240 mm - višina 1000/930 mm - vzdolžnica 820-980/780-590 mm - prt-ljažnik (normno) 220-890 l - posoda za gorivo 35 l

Mase: prazno vozilo 992 kg - dovoljena skupna masa 1220 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 142 km/h - pos-pešek 0-100 km/h 15,1 s - poraba goriva (ECE) 8,0/5,4/6,4 l na 100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	6,8 s	hitrosti:
0-80 km/h:	11,3 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	16,8 s	60 56,2 km/h
0-120 km/h:	31,8 s	80 76,9 km/h
1000 m z mesta:	39,0 s	100 97,2 km/h
	(126 km/h)	120 117,5 km/h

Največja hitrost:

140 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 40,3 s (124 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 44,7 s (114 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 48,5 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 6,9 l/100km

Najmanjše povprečje 6,3 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščne meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 12 °C
50 km/h	60 59 58	p = 1013 mbar
100 km/h	70 58 67	rel. vl. = 56 %
Prosti tek	42	

KONČNA OCENA

Atos Urban je mlajši in lepši brat sicer zelo pripravnega Atosa. Je pa zato bolj všeč damskim očem. Motor zado-volji, podvozje ne, cena je ugodna. Daewoo Matiz ima zdaj v Urbanu vsekakor zelo resnega tekmeča.

oblika	slaba lega na cesti
mirno tekoč motor	občutljivost za
dovolj udobno	spreminjanje smeri
vzmetenje	premajhen pomik
veliko odlagalnih	prednjih sedežev
predalov v notranjosti	prednje notranje kolo
	v ovinkih hitro izgubi
	oprijem s podlago

CENA: 1.796.000 SIT (Hyundai Avto Trade)