

VELIKI TEST - HYUNDAI COUPÉ 2.0 16V FX

Izvir mladosti



Novi Hyundai Coupé je postal pravi lepoteč, šarmer z vrtnico med zobmi! Njegovi največji aduti očem niso skriti, zato ni čudno, da privlačna športna oblika pritegne mnogo občudujočih pogledov. Prav tako kot postavna mladenka, ki ne skriva mladostne samozavesti. Lahko bi predrzno dejali, da sta kot ustvarjena drug za drugega. Mlada in zaljubljena!

Morda tudi zato ni tako ne-
navadno, da so veliko Hy-
undaievih Coupejev prejšnje ob-
like v veliki meri vozile ženske.
Ženske imajo pač radi lepe stva-
ri in zakaj ne bi imele lepega av-
tomobila? S prihodom Coupeja
druge generacije pa lahko reče-
mo, da bodo po njem bolj pose-

gali tudi moški. Postal je pravi
mačistični avtomobil, ki pomla-
juje moško dušo. Pri Hyundaiu
so s Coupejem nedvomno nare-
dili velik korak naprej. Ponudili
so novo obliko, ki ima s staro
skupnih le nekaj osnovnih po-
tez. Ni skrivnost, da prav šport-
na, že nekoliko agresivna zuna-

njost najbolj pritegne pogled.
Coupé na zunaj resnično obljub-
lja veliko športnosti, še posebno
zaradi nekoliko izbuljenih vseh
štirih blatnikov in položne stran-
ske linije. Za sladokusce so ta-
koj za kolesi namenili tudi zrač-
ne reže, ki zaradi oblike ribjih
škrj sprožijo asociacijo na mor-

skega psa. Dolg motorni pokrov
se nadaljuje v položno vetro-
bransko šipo, do nazaj potegnje-
ne strehe ter zadnje šipe, ki se
na koncu prtljažnega pokrova
konča z ličnim zračnim stabili-
zatorjem. Povsem po vzoru slav-
nih športnih avtomobilov. Na
zadku vsekakor ne moremo mi-

mo dvojne izpušne cevi zajetne-
ga premera, kar je le pika na »i«
pri ustvarjanju prvega vtisa o
dirkalniku (ops, Coupeju).

Ko enkrat zagrga dvolitrski
štirivaljnik, njegov pridušen zvok
prijetno poboža ušesa. Toda iz
zasanjanosti vas kaj hitro prebu-
di majhna nevšečnost. Pri ostrej-
šem pospeševanju in vkloplje-
nem nadzoru proti zdrsanju
pogonskih koles velja opozoriti,
da bo nepripravljenega voznika
Coupé presenetil z neposlušnim
volanom. Takrat je treba volan-

ski obroč prijeti bolj po »mo-
ško«, sicer bo nos avtomobila ne-
prijetno »zaplaval« levo-desno.
Posledica je, da hoče volan izpu-
liti iz rok. Tu so mnenja različna:
nekaterim je to neprijetno, dru-
gim je všeč, saj daje (varljiv) ob-
čutek, da voziš avtomobil z dve-
sto ali več konji. Coupé z dvolitrs-
kim štirivaljnikom pa jih (žal)
nima dvesto, ampak sto šestintri-
deset, kar sicer še vedno ponudi
dovolj športnih doživetij. »Pulje-
nje« volana iz rok pa lahko neko-
liko omilite z izklopom gumba

za TCS, ki je lahko dosegljiv in
dovolj velik na armaturi levo od
volana. Sicer pa, ko se enkrat
privadite temu, postane pospe-
ševanje prav zabavno. Verjetno
so pri Hyundaiu želeli s tem
nadomestiti rahlo pomanjkanje
moči motorja, čeprav je avtomob-
il na videz agresiven. Ni na-
mreč odveč poudariti, da je Co-
upé zelo primeren za vse tiste,
ki se z avtomobilom radi postav-
ljajo in jih ne moti, če avtomobil
zmore malo manj pospeškov,
kot jih obljublja navzven s svojo

športno obliko. Verjamemo, da
je pri najmočnejši različici z
zmogljivim motorjem V6 oboje-
ga dovolj in je občutek med vož-
njo resnično dirkaški, ne le kopi-
ja. Morda pa so izbrali preširoke
gume?!

Ko govorimo o legi na cesti,
si sicer Coupé zasluži samo po-
hvale (govorimo o splošnem vtis-
u med vožnjo in ne o pospeše-
vanju). Če pri motornih zmog-
ljivostih malce razočara zahtev-
nejše voznike, navduši z odlič-
no smerno stabilnostjo pri



Od zadaj je še lepši kot od spredaj. Skladne linije in pogled na dvojno izpušno cev pripomorejo k športni podobi.



Prestavna ročica dobro sede v dlan, lično obdelana kovina pa le še poudarja njen žlahten videz.



Prtljažnik je dovolj velik, da je tudi uporaben. Ker so zadnja vrata zelo velika, je velika tudi odprtina. To bo le še olajšalo nalaganje prtljage.



S 136 »konji« je še ravno dovolj močan, da zmore ponuditi nekaj športnih užitkov, dejstvo pa je, da ne izpolni pričakovanj, ki jih vzpodbudi zunanost avtomobila.

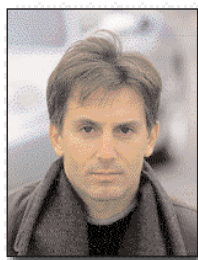
večjih hitrostih. Verjetno pa ni treba posebej poudarjati, da je najlepše na ovinkasti cesti. Pretikanje je natančno, gibi športne prestavne ročice so kratki z dobro izbranimi prestavnimi razmerji. Avtomobil je dobro uravnotežen, tako da ga ni težko loviti tudi, ko široke gume začno izgubljati oprijem. Pri novem Coupeju ne boste imeli težav ne z odnašanjem zadka ne s siljenjem nosu iz ovinka. Občutek, ko se z malce večjo hitrost-

jo pripelješ v ovinek in te športni sedeži trdno zadržijo na svojem mestu, je naravnost uživaški. Delovanje podvozja in posledično vodljivost avtomobila je ob pomoči odličnih Avonovih nizkopresečnih gum zato zelo blizu tistemu, kar zmorejo dirkalni avtomobili. Seveda morate vedeti, da ko zapeljete prek grbine na cesti in se sunek dokaj trdo prenese na karoserijo in potnike, to odvzame delček udobja. Vendar je vredno potr-

peti! Nekaj več muke bo le na zadnji klopi, ki je očitno namenjena le odlaganju vsakodnevne prtljage ali otrokom. Prostora je pač, kot je pri teh avtomobilih običajno, malo. Odrasel potnik bo na zadnji klopi nedvomno trpel. Edini položaj, ko se z glavo ne dotika zadnje šipe, zahteva že nekaj poznavanja veččin joge: s spodvitim vratom in z glavo med kolena ali napol iztegnjen prek cele zadnje klopi. Skratka, Coupé je bolj dvose-

dežnik kot kaj drugega. Na sprednjih sedežih se namreč sedi povsem udobno in predvsem športno, kar Coupeju tudi najbolj pristoji. Če odmislimo zadnjo klop, lahko dodamo, da v Coupeju ni malo prostora (prej omenjena višina strehe na zadnjih sedežih je pač posledica coupejevske oblike). Prtljažnik namreč pogoltne kar nekaj prtljage, posebno pa navdušijo zadnja dvizna vrata, ki olajšajo dostop do prtljažnega prostora.

Iz oči v oči



Uau. Spominjam se S-Coupeja; hm ... Potem prejšnji Coupé: no, ja, kar drzen, korekten in predvsem cenovno ugoden. In zdaj! Zunanost pritegne, ampak zares pritegne. In lepo se pe-lje. Motor je solidno močan, menjalnik je tudi precej boljši, kot smo bili še nedavno vajeni pri Hyundaiih, ampak oba ponujata nekaj manj športnih užitkov, kot jih obljublja karoserija. Ampak da ne zaidem: tale Coupé me je hudo presenetil. V dobrem smislu.

Vinko Kernc



Meni je všeč! No, morda bi mu prednje luči lahko izoblikovali nekoliko drugače, ampak dejstvo je, da novi Hyundai pre-kleto simpatičen avto. Presenetiti pa vas utegnejo tudi počutje v njegovi notranjo-sti, lega na cesti in menjalnik, ki je za Hy-undaieve avtomobile prav nerazumno natančen. Ne razumem pa, zakaj so mu nadeli tako veliki vzratni ogledali.

Matevž Korošec



Žarometi se lahko pohvalijo z dobro svetilno močjo, malce nenavadni sta le okrogli meglenki.



Coupé je poln drobnih detajlov, ki poudarjajo, da hoče biti športen avtomobil. Med temi je tudi zelo lično izdelan pokrov posode za gorivo in lepo zaključene zadnje luči.



Veliki športni merilniki so pregledni in dobro vidni tako podnevi kot ponoči.

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Ogrevanje prednjih sedežev	40.000
Kovinska barva	35.000
Radjski sprejemnik s CD-predv.	38.990
Dvižna streha/električna	80.000
Usnjeno oblažljenje	150.000
Lahka platišča 17"	336.000
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z utripalko	66.978
Prednja meglenka	23.072
Prednji odbijač	58.645
Prednja maska	1.621
Vetrobransko steklo	63.966
Znak	1.245
Prednji blatnik	32.136
Zadnji odbijač	63.246
Zunanje ogledalo	25.818
Lahko platišče	37.566



Skladnost linij in spogledovanje z legendarnimi avtomobili iz preteklosti privabi marsikateri pogled. V tem avtomobilu ne boste ostali neopaženi!

Potrudili so se tudi pri varnosti, kjer poleg varnostnih blazin, ABS-a in TCS-ja navdušijo učinkovite zavore. Te so povsem kos ustavljanju nekaj manj kot 1,3 tone težkega avtomobila. Lahko zapišemo, da so poleg oblike in lege na cesti eden izmed treh Coupejevih adutov.

Hyundai je s tem Coupejem ponudil športni avtomobil za dokaj zmerno ceno dobrih štirih milijonov tolarjev. Če lahko rečemo, da mu kaj manjka, bi malo za šalo malo za res citirali enega izmed članov uredništva, ki je s hudomušnim nasmeškom modro razmišljal: »Le šestvaljni motor z nekaj več konji in nimam mu kaj očitati.«

K žlahtnosti očitno pripomore tudi malenkost, kot je pokrovček posode za gorivo. Žal skladnost celotnega avtomobila nekoliko skazi le debela in visoko v zrak štrleča radijska antena. Veliko raje bi videli športno zaobljen »repek« na strehi ali vsaj manj opazno tanjšo anteno. Od daleč ali na sliki namreč ce-

loten avtomobil spominja na male daljinsko vodene modelčke avtomobilov, s kakšnimi se igrajo otroci. Toda ne bodimo preveč zamerljivi, saj Coupé ponuja še veliko drugih dobrot.

Pri Hyundaiu so s Coupejem nedvomno naredili velik korak naprej. Ponudili so novo obliko, ki ima s staro skupnih le nekaj osnovnih potez.

Že pogled od spredaj daje obetajoč občutek širine. Nos krasijo velike zračne reže za dotok svežega zraka in veliki ter lično izdelani žarometi, ki se vzdolž pokrova motorja (vsak na svoji strani) nadaljujejo z rahlo privzdignjeno izboklino. Izza volana je zato pogled na privzdignjena in široka prednja blatnika prijeten ter vliva veliko samozavesti. Zato lahko mirne vesti zatrdimo, da je novi Coupé balzam za dušo. Seveda, če se lahko voznik v njem sprosti in te drobne malenkosti tudi opazi.

Hyundai tudi v notranjosti ne razočara. Po višini nastavljev športni volan dobro sede v roke, zato je sukanje volana med hitrim vijuganjem po serpentinah pravi užitek. Športnosti v prid

sta dobro vidna velika merilnika vrtljajev in hitrosti. Nekaj dodatne očarljivosti in športnega vzdušja pa dodajo še trije manjši merilniki na sredini armaturne plošče, torej desno od volana. Če začnemo z leve proti desni: prvi kaže navor, drugi električno napetost, tretji trenutno porabo goriva. Resda so bolj lepotni dodatek, toda včasih so tudi uporabni.

In to se vseskozi prepleta v tem Coupeju. Športnost z malo šminke in z izredno začinjanimi detajli.

Peter Kavčič

Model	Hyundai Coupé 2.0 FX Top-K	Opel Astra Coupé 2.2 16V Bertone	Toyota Celica 1.8 VVT-i
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1975	2198	1794
največja moč (kW/KM pri 1/min)	102/139 pri 6000	108/147 pri 5800	105/143 pri 6400
največji navor (Nm pri 1/min)	181 pri 4500	203 pri 4000	170 pri 4200
dolžina × širina × višina (mm)	4375 × 1760 × 1330	4267 × 1709 × 1390	4335 × 1735 × 1315
največja hitrost (km/h)	206	218	205
pospešek 0-100 km/h (s)	9,2	8,8	8,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,2/6,6/8,4	12,0/6,3/8,4	10,3/6,2/7,7
cena osnovnega modela (SIT)	4.150.000	4.888.343	5.916.007

HYUNDAI COUPÉ 2.0 FX Top-K

102 kW (139 KM) ● 9,9 s ● 210 km/h ● 12 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	4,3
0-80 km/h:	6,5
0-100 km/h:	9,9
0-120 km/h:	13,9
0-140 km/h:	19,9
0-160 km/h:	28,3
1000 m z mesta:	31,5 (165 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	10,9
80-120 km/h (V):	16,2

Največja hitrost	210 km/h (V. prestava)
------------------	---------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,2
največje povprečje	15,3
skupno testno povprečje	12

Trušč v notranjosti			dB
Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	58	57	57
90 km/h	66	64	63
130 km/h	70	68	68
Prosti tek			37

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	29,0
50	47,0
70	67,7
90	85,7
100	95,3
130	122,4
150	140,9

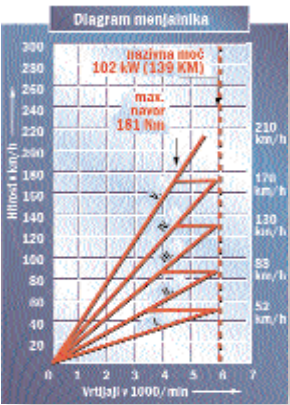
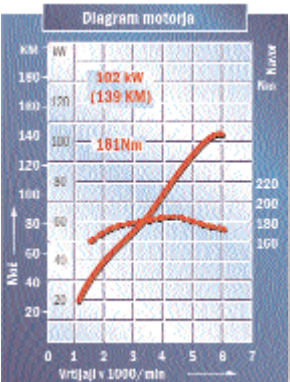
Zavorna pot	m
od 130 km/h:	63,9
od 100 km/h:	37,1

Okoliščine meritev

T = 5 °C
p = 1018 mbar
rel. vl. = 20 %
Stanje kilometrskega števca: 2484 km
Gume: Avon ZZ3

Napake med testom

- brez napak



CENE (Hyundai Avto Trade)	SIT
OSNOVNI MODEL:	4.150.000
TESTNO VOZILO:	4.713.990

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija: 100.000 kilometrov ali 3 leta splošne garancije, 6 let garancije za prerjavljenje
Obvezno zavarovanje: 111.800 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 61.136 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,0 × 93,5 mm - gibna prostornina 1975 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 102 kW (139 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,7 m/s - specifična moč 51,6 kW/l (70,2 KM/l) - največji navor 181 Nm pri 4500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,0 l - akumulator 12V, 68 Ah - alternator 80 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,462; II. 2,053; III. 1,393; IV. 1,061; V. 0,837; vzvratna 3,250 - prestava v diferencialu 4,056 - platišča 7J × 17 - gume 215/45 R 17 Y, kotalni obseg 1,89 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,3 km/h - rezervno kolo T125/70 R 16 L (Kumho), dovoljena hitrost 80 km/h - TCS

Voz in obese:

kombikupe - 3 vrata, 4 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,34 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4375 mm - širina 1760 mm - višina 1330 mm - medosna razdalja 2530 mm - kolotek spredaj 1490 mm - zadaj 1490 mm - najmanjša razdalja od tal 152 mm - rajdni krog 10,9 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1540 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1370 mm - višina nad sedežem spredaj 930-960 mm, zadaj 800 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1100 mm, zadnja klop 790-550 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 312 l - posoda za gorivo 55 l

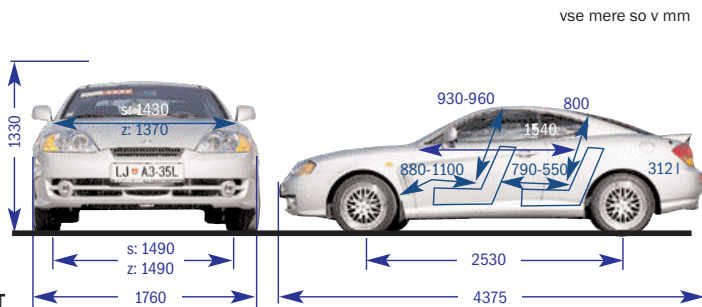
Mase:

prazno vozilo 1438 kg - dovoljena skupna masa 1740 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obremenitev strehe 40 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 206 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 11,2/6,6/8,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- podvozje
- privlačna zunanost
- prestavna ročica
- volan
- drobni detajli
- sprednji sedeži
- izklopljiv TCS
- preglednost (vzvratna ogledala)
- zmogljive zavore
- velik prtljažnik
- vrata, ki se odpirajo »na široko«

- nemirnost nosu pri pospeševanju
- poraba pri priganjanju
- motor je malce preslaboten za prave športne užitke
- dolgi hodi stopalk
- glasnost pri več kot 130 km na uro
- izpostavljenost sončni pripeki (skozi zadnjo šipo) na zadnji klopi