

Počasi na bolje

Hyundaia nikoli nismo imeli za športno znamko. Toda z majhnimi koraki njihovi avtomobili postajajo vedno boljši, njihov kupe pa pravi športnik. Skupaj s kakovostjo in zmogljivostjo pa raste tudi drobnoprodajna cena!

Besedilo Aljoša Mrak Foto Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič



Ko so predstavili novi kupe, smo se skoraj vsi strinjali, da je veliko boljši, bolj evropsko usmerjen in zato všečen v primerjavi s starim. Če se spomnimo, se je stara oblika razmeroma dobro prodajala, zato smo Coupéju napovedovali še svetlejše čase. Toda všečna oblika (še posebej zadnji del, z velikim spojlerjem in dvema izpušnima cevema, kaj pravite?) ni dovolj, pravza-

prav je z višjo ceno vstopil v segment, v katerem je poleg oblike pomemben še imidž. S tem pa Hyundai le težko tekmuje s prestižnejšimi znamkami z dolgoletnimi športnimi uspehi. Škoda, pravimo tisti, ki smo v njem sedeli, saj je iz generacije v generacijo bolj odrasel in s tem bolj uživaški.

Tega, da sedite v kupeju, ne boste mogli spregledati. Ko sediš v avtomobil, se skoraj ule-

žeš na sedež, z zadnjico čisto blizu asfaltni podlagi. Pogled na dolg motorni pokrov, ki zakriva skrajne robove prednjega odbijača (malce zoprna zadeva na začetku, a se voznik navadi), in na skromno odmerjen prostor na zadnjih sedežih te znova prepriča, da je kupe avtomobil za posebne voznike. Za tiste, ki jim udobje potnikov na zadnji klopi ni pomembno, ki nimajo težav s hrbtom (sicer je vstop prava

muka) in ki jih ne moti, da so sednjim avtomobilom zaradi skromno odmerjene višine gledajo v zadnji odbijač. Toda presenetljivo, Coupé ima kljub športnim oblinam razmeroma velik prtljažnik, saj smo vanj brez težav spravili recimo kar štiri gume.

Toda prava novost se skriva pod motornim pokrovom, saj smo imeli na testu dvolitrsko različico z oznako CVVT-i. Atmo-

sferski štirivaljnik je nadomestil starejši agregat, dvolitrski DOHC, saj z novejšo tehnologijo spremenljivega odpiranja ventilov poskrbi za manjšo porabo ob večji moči. Ob isti prostornini so namreč izvlekli 105,1 kW (prej 101,5), iztisnili 186 Nm največjega navora (prej 181) in s tem povečali končno hitrost za dva kilometra na uro in izboljšali pospešek od 0 do 100 km/h za dve desetinki sekunde. Se



Coupé je poln drobnih malenkosti, ki pritegnejo pozornost. Poglejte le armaturno ploščo: dobrodošli v kraljestvu merilnikov!



strinjam, da napredek ni v nebo vpijoč, a majhen korak naprej je vseeno. Najbolj veseli so bili zaradi zmanjšanja porabe, saj je povprečje v mestu manjše za pol litra na 100 kilometrov, zunaj mesta za dva decilitra in pri kombinirani porabi za štiri decilitre. No, to so tovarniške številke, v resnici pa smo na testu povprečno porabili 11,2 litra na 100 prevoženih kilometrov, kar je veliko, a hkrati priznamo, da je bilo ob zmernejši desni nogi najmanjše povprečje 9,7. OK, si rečemo, saj deset litrov za 140 KM niti ni tako veliko. Toda motil nas je le podatek na potovalnem računalniku (ki je mimogrede zelo nedostopen, saj morate za iskano informacijo pritiskati majhno tipko na instrumentalni plošči, medtem ko ima večina avtomobilov to tipko na priročnejši obvolanski ročici), saj se je predvideni domet ustavil na številki 340 kilometrov. Ne vem sicer, zakaj tako, saj ima Coupé 55-litrsko posodo za gorivo, vendar podatek v nobenem primeru ni bil razveseljiv.

Vešč in dinamičen voznik po zagonu motorja takoj izklopi sistem proti zdrsanju prednjih pogon-

skih koles TCS, da mu elektronika ne omejuje svobode gibanja. Zato si lahko predstavljate, da se je ob vsakem pospeševanju iz ovinka z zimskimi gumami razbremenjeno notranje kolo zavrtelo v prazno. Ta problem ima dandanes večina športnih avtomobilov, tudi bolj priznanih, zato mu tega nismo šteli kot (pre)veliko slabost. Podvozje je športno z vsemi pozitivnimi in negativnimi lastnostmi, ki jih ta pridevnik izraža: s tršimi vzmetmi in z bolj odzivnimi stabilizatorji so zagotovili boljšo lego na cesti, a s tem tudi žrtvovali nekaj udobja. Čeprav se Coupé presenetljivo lepo pelje tudi pri manjših hitrostih - recimo v mestu. Takrat postane tih in krotek, kot bi gledal cirkus Moire Orfei, ko dresser umiri divje živali. Vendar to ponavadi ne traja dolgo, saj zver za vedno ostane divja, kajne? Servovolan je športno trd, vsaj ko se voziš počasi po mestu, kar ni nič slabega za športni avtomobil. Motilo pa nas je, da je med dinamično vožnjo postal nerazumno mehak, prav takrat, ko si krvavo potreboval informacije, kaj se dogaja s prednjima guma-



ma, je izgubil svojo športno noto!?! Mogoče bi bilo bolje z letnimi gumami?

Najlepši dodatek pa so bili po mojem mnenju trije merilniki, nameščeni na sredino armaturne plošče. Ko si pohodil plin, sta se dva kazalnika nemudoma odzvala s skokom (trenutna poraba in trenutni navor), le tretji (napetost baterije) je umirjeno sporočal zdravje anod in katod. Mogoče bo kdo dejal, da so to neuporabni dodatki, toda verjemite, v kupe nedvomno sodijo in lepo jih je pogledati. In ko pohodiš plin, ko kazalnika na sredinski konzoli poskočita, ko se zraven zbudita večja dva merilnika vrtljajev in hitrosti, potem se veselje začne. Motor je treba priganjati v višje vrtljaje, da pokaže vso svojo voljo do delovanja, zato pa enakomerno in razmeroma za-

dovoljivo vleče že iz nizkih vrtljajev. In ko se zasačiš, da preganjaš kupe s 140 konjskimi močmi po zavitih cestah ter vsem drugim udeležencem v prometu pokažeš svoj dvojni izpušni sistem, potem se dobro počutiš. Z menjalnikom so pri Hyundaiu naredili ogromne korake naprej v primerjavi s prvimi modeli, saj je natančen in razmeroma hiter, vendar mi še sedaj ni jasno, ali je po globini nastavljiv volanski sistem res tako drag, da je treba varčevati prav pri njem. In če smo odkriti, bi večina voznikov raje bolje sedela (beri: imela volanski obroč bližje telesu), kot pa da nas razvajajo z dodatnimi merilniki. Čeprav bi človek v svoji nečimrnosti imel kar oboje ...

Ko sem ga opazoval z zadnje strani, sem si kar predstavljal: dva izpušna si-

stema in velik zadnji spojler so kot naročeni za kakšno predelavo, čeprav je tovarniški že zelo temeljit. In če še 16-palčna kolesa (testni avtomobil) zamenjaš z dovoljenimi 17-palčnimi, postane kupe v obliki morskega psa pravi cestni bolid. Mogoče je za voznike z adrenalinskimi težnjami boljša izbira le različica z motorjem V6, toda z vsakim prostorninskim centimetrom več je tudi cena bolj zasoljena. In prav cena je tista, ki bo Hyundajev kupe ožigosala kot eksota na naših cestah, čeprav pogled na Avtomagazinov cenik razkriva, da med podobno velikimi kupeji Hyundai nima konkurence. Za ta denar lahko dobite le več moči v manjših avtomobilih, toda pri tem morate pozabiti na kupejevsko uživaštvo! Kar pa bi bilo škoda, kajne? ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 4.453.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 4.640.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeski
0-100 km/h: 9,4 s
402 m z mesta: 16,8 s (137 km/h)
1000 m z mesta: 30,5 s (171 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV.): 10,0 s
80-120 km/h (V.): 14,5 s

Največja hitrost
206 km/h
(V. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 44,1 m (AM meja 39 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 11,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1975 cm³ - največja moč 105 kW (143 KM) pri 6000/min - največji navor 186 Nm pri 4500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Avon CR85 M+S).
Mase: prazno vozilo 1250 kg - dovoljena skupna masa 1740 kg.
Mere: dolžina 4395 mm - širina 1760 mm - višina 1330 mm - prtljažnik 312 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 206 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,4/8,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- zunanji videz, predvsem zadka
- velik prtljažnik za kupe
- menjalnik
- bogata oprema

- domet
- težko dosegljiva tipka za potovalni računalnik
- odpiranje prtljažnika le iz notranjosti ali s ključem
- volanski obroč je nastavljiv le po nagibu

Končna ocena

Kaj naj rečem, prikupen kupe z dokaj zmogljivim motorjem, dobrim menjalnikom in razmeroma velikim prtljažnikom. Moti slabši položaj za volanom, predvsem pa je s 340 kilometri zelo skromen domet!

Dodatčne meritve: T = 0 °C / p = 1010 mbar / rel. vl. = 46 % / Stanje kilometrskega števca: 6166 km