

Test

## HYUNDAI COUPE 2.0 FX



# BODY BUILDING

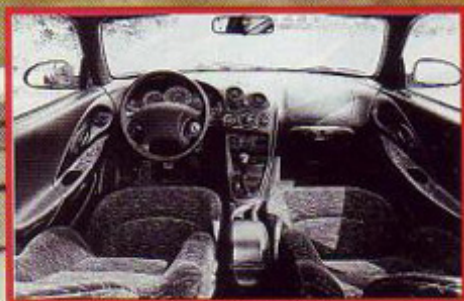
Eden izmed ciljev tega športa je postati močnejši. Tudi paleta vozil Hyundai je z nastankom coupeja močnejša. V razredu športnih vozil pa je ta korejski športnik napel kar precej mišic, tako da ga dobršen del konkurence gleda že kar nekoliko postrani.

Videz športnosti je ena bistvenih lastnosti takšnih avtomobilov in je znatno pomembnejši od velikosti avtomobila in prostornosti v njem. Kdor vozi takšen avto, hoče biti viden in ta stvar mu s hyundaiem coupejem zelo dobro uspeva. Ta avto nikakor ne ostane neopažen, njegova oblika jasno

izraža, da ima tudi pod pločvino precej mišic. Najuspešnejši del zunanosti je gotovo gornji del avtomobila, ki ga odlikujejo

oble izbočene linije z izrazito mačističnim športnim predznakom. Ta del coupeja je oblikovno zelo posrečen, tako da morda spodnji

*Hyundai coupe je avto, ki ga pogledate enkrat, pa še enkrat in še ...*



**Notranjost: dobra  
armaturna plošča in nekaj  
slabša sedeža**



del (če je meja zgornji rob koles) deluje nekoliko bolj pusto. Opazna je predvsem ravna in ne preveč izrazita površina za vrati na vsaki strani. Vendar se ta nekoliko povprečen vtis hitro razblini ob agresivno športnem nosu vozila in nekoliko elegantnejšem zadku. Hyundai coupe je avto, ki ga pogledate enkrat, pa še enkrat in še ... Na splošno pa vam vzbuja zmeraj zelo pozitivne občutke.

Prav toliko dela kot z zunanjo obliko so si naredili tudi z armaturno ploščo. Je odlično oblikovana, stikala za prezračevanje so

vrtljiva, osvetlitev je zadovoljiva, preglednost velikih ovalnih instrumentov pa je več kot vzorna. Nekatera stikala so domiselno in estetsko oblikovana, kot na primer tisti za gretje zadnje šipe in za zadnji brisalnik. Pri snovanju armaturne plošče je bilo delo nedvomno dobro opravljeno. Predznak armature je športnejši, prav takšen, kot mora biti, žal pa to ne velja v celoti za prednja sedeža. Sedalna dela sta sicer povprečno zadovoljiva, zgornji hrbtni del pa ne daje toliko opore in udobnosti, kot bi ob prvih dobrih vtisih pri tem avtomobilu pričakovali. Ko temu dodamo še manj spretno zastavljeno oporo za levo nogo ter za (športno) vožnjo precej razmika med stopalkami, ugotovimo, da se voznik v tem avtomobilu ne počuti zmeraj tako, kot bi si želel.



**Zadovoljivo velik prtljažnik in pravo rezervno kolo v dnu**



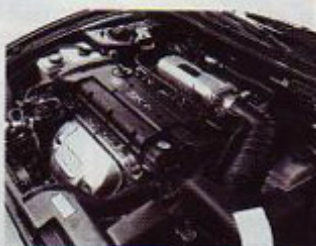
K zadnji klopi se leze po vzhodnjaški navadi mimo desnega sedea, zadaj se sicer ne sedi le zasilno, vendar dosti boljše tudi ne, potniki, visoki do sto sedemdeset centimetrov, pa zadaj lahko držijo tudi več kot sto kilometrov. Višji bodo z glavo zadevali v strop, natančneje v šipo zadnjih, tretjih vrat, kar ob trčenju ne bo najbolj prijetno. Vozne lastnosti coupeja so prav takšne, kot jih od takšnega avtomobila pričakujemo, torej zadovoljujejo rekreacijsko-športne zahteve po ostrejši vožnji. Čvrsta karoserija in trdnije podvozje sta namenjena prav temu, čvrstejše podvozje pa tudi zmerne vožnje po slabih cestah ne naredi neudobne. Vsa štiri kolesa so posamično obešena, podvozje je zelo dobro uglajeno, vredno zaupanja, v ostreje voženih ovinkih se avtošolsko odziva na trenutne pojeme hitrosti, pri

tem je spodnašanje zadka (ki pri športnem avtu mora biti) lahko nadzirljivo in za obvladanje ne prezahtevno, lega na cesti pa je pri tem avtomobilu kar za nekaj kakovostnih stopenj boljša kot pri njegovem predhodniku. Pri vožnji navzdol raje trikrat kot dvakrat preverite toplotno stanje sicer učinkovitih zavor, da vas pri ostrejši vožnji ne bodo same opozorile na to z zmanjšano učinkovitostjo. K dobri vodljivosti prispeva tudi natančen volanski servomehanizem, občutek na volanu pa zelo dobro pove, kaj se dogaja s prednjima kolesoma.

Da pa ni vse najboljšje, poskrbi prestavna ročica in z njo menjalnik. Ni kaj, glede na nekatere druge avtomobile iz te hiše je ta menjalnik dodelan, vendar za športni avto in pri tem zaželen športnejši način pretikanja še zmeraj prepočasen in nekoliko nenatančen. Menjalniku se je treba bolj prilagoditi kot sedežu. Še najmanj moteča je prehrupna notranost, saj avto takšne vrste zahteva zmogljiv in hrupen motor. In to ne bo oviralo večine morebitnih kupcev tega kupeja. Neustavljivi Korejci so motor nove generacije Beta ponovno dodelali in izboljšali, predvsem glede vibracij, hlajenja in krmilne elektronike. V motornem prostoru vlada zgleden red, prečno nameščeni vrstni štirivaljnik z dvema odmičnima gredema v glavi in s po štirim ventilni na valj je zadovoljivo prožen, k temu pripomorejo precej tudi sorazmerno dolgi batni gib. Pa mu to kljub vsemu ne jemlje veselja do vrtenja, saj se zavrti vse tja do 6700 vrtljajev v minuti, ko ga prekine elektronika. Vsaj 170 Nm navora je zmeraj med 2800 in 5700 vrtljaji, največji navor pa doseže pri 4900 vrtljajih v minuti. Včasih je pri delovanju motorja mogoče zaznati nekaj vibracij več, vendar te niso moteče in nikakor ne moremo reči, da

motor ne bi kultivirano deloval. Kot pri športnih avtomobilih ne računamo pretirano na prostornost zadnje klopi, prav tako ne pričakujemo veliko prostora v prtljažniku. Pa ga ima Hyundai Coupe kar precej in bilo bi ga še več, če ne bi bilo v dnu prtljažnika pravo rezervno kolo, ki je zelo dobrodošla stvar. Prtljažni pokrov se je pri testnem avtomobilu zapiral z nekoliko večjo silo, kot bi pričakovali, in to je pravzaprav edina stvar, ki bi jo lahko očitali coupeju glede izdelave, če ne upoštevamo nekoliko preveč ropota in škripanja iz ventilatorja, če je ta v prvi stopnji. Drugače je avto izdelan solidno, upošteva solidne materiale, iz katerih so izdelani sedeži in armaturna plošča.

Velika prednost tega coupeja je poleg njegove atraktivne in dodelane zunanosti, skupaj s po-



**Pod motornim pokrovom vlada red**

drobnostmi, kot so kljuge in megljenke, tudi cena, o kateri bi lahko rekli, da je več kot ugodna, sploh če upoštevamo še cel kup dodatne opreme, avtu kljub manjka samo usnje na sedežih. Morda pa bi se našel tudi kdo, ki bi želel napravo zoper zdrs koles, ki pa je ni na seznamu dodatne opreme. Vendar to nikakor ne pokvari dobrega občutka in športnih užitkov, ki jih je sposoben dati ta Hyundai.

**ANDREJ SUPÉ**  
**Foto: UROŠ POTOČNIK**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štirintaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,0x93,5 mm - gibna prostornina 1975 kubikov - kompresija 10,3:1 - največja moč 102 kW (139 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,7 m/s - specifična moč 51,6kW (70,4 KM)/liter - največji navor 182 Nm pri 4900/min - ročni gred v 5 ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (siemens fenix) - vodno hlajenje 6 litrov - motorno olje 4 litre - akumulator 12 V, 68 Ah - alternator 1032 W - uravnani izpušni katalizator.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,308; II. 1,950; III. 1,393; IV. 1,061; V. 0,837; vzvratna 3,250, diferencial 3,842 - platišča: 6,5x15 - gume: 205/50 VR15 (Michelin pilot SX 6T) - kotalni obseg 1,77 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 33,2 km/h.

**Voz in obese:** kupe - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj prečna in vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, hlajene, zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,75 zovrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 4340 mm - širina 1730 mm - višina 1303 mm - medosna razdalja 2475 mm - kolotek spredaj 1465 mm, zadaj 1450 mm - rajdni krog 10,38 m - notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1650 mm - širina (kolokolci) spredaj 1400 mm, zadaj 1270 mm - višina nad sedežem spredaj 940 mm, zadaj 840 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1090 mm, zadnja klopi 610-840 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 362 l - posoda za gorivo 55 l.

**Teže:** prazno vozilo 1205 kg - dovoljena skupna teža 1600 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 1400 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obtežba strehe: ni podatka.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 209 km/h - pospešek 0 - 100 km/h 8,6 s - poraba goriva (ECE): 7,3/8,8/10,6 litra neosv. inčnega bencina super na 100 km.



## Naše meritve

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

### Pospeški:

0-60 km/h: 4,5 s  
0-80 km/h: 6,6 s  
0-100 km/h: 9,6 s  
0-120 km/h: 14,2 s  
0-140 km/h: 20,0 s  
1000 m z mesta:  
31,4 s (145 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)  
34,1 s (163 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.)  
38,4 s (137 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h: 96,8 m  
od 100 km/h: 39,2 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**  
**kazalec na: resnično:**

40	36,2 km/h
60	54,4 km/h
80	74,6 km/h
100	94,5 km/h
120	113,5 km/h

### Trušč v notranjosti (dB):

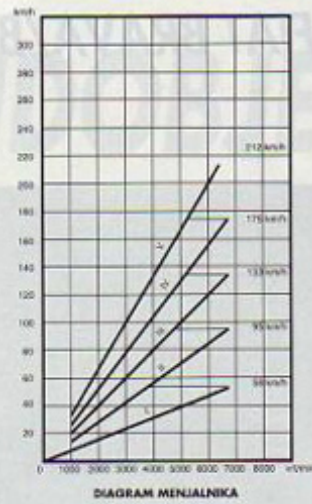
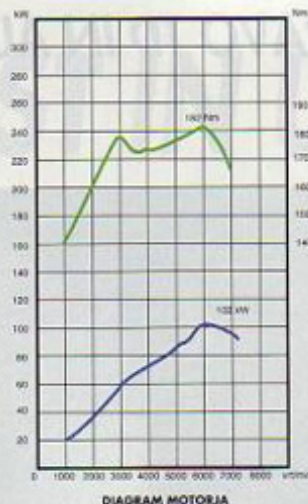
Prestava	III.	IV.	V.
<b>Hitrost</b>			
50 km/h	58	58	58
100 km/h	70	67	66
150 km/h	-	72	71
200 km/h	-	-	78
Prosti tek	-	-	43

### Poraba goriva:

Testno povprečje  
11,2 litra/100 km

## Cena

37.900 DEM  
(Hyundai Avto Trade,  
Ljubljana)



## Hvalimo

- oblika
- zmogljivosti
- armaturna plošča
- vodljivost
- pravo rezervno kolo
- cena
- zavora

## Grajamo

- sedeži
- menjalnik
- hrup v notranjosti
- dostop do zadnje klopi
- malo prostora za glave zadaj

## Iz oči v oči

Novi coupe iz Južne Koreje ima vse tisto, kar imajo japonski avtomobili: dovršeno tehniko in natančno izdelavo. In pa še nekaj več: izrazito, močno opazno zunanost. Če vam je všeč ali ne, priznati je treba, da je originalen.

Vinko Kernc

Tako kot vsaka priznana tovarna so lahko tudi Hyundai pohvali z novim coupejem. Pohvali? No, če je bil njegov predhodnik (scoupe) med najbršimi v svojem razredu, tega za novince zagotovo ne bi mogli tritati.

Matevž Korošec

Nizek, obliki oblik, temne barve, z glasnim motorjem, kot se za športnika spodobi, notranjost pa dovolj samosvoja, da naredi dober vtis. Ona je rekla, da je »cool«.

Igor Pucihar

Predvsem oblika z dobršnim pečatom športnosti in motor, ki je prav tako naravnani v smeri večjih hitrosti in hitrih pospeškov, sta glavni privlačnosti tega res lepo oblikovanega in skladnega avtomobila za dva. Tretji je tu popolnoma odveč, saj je na zadnjih sedežih zanj bolj malo prostora.

Tjaša Smrekar