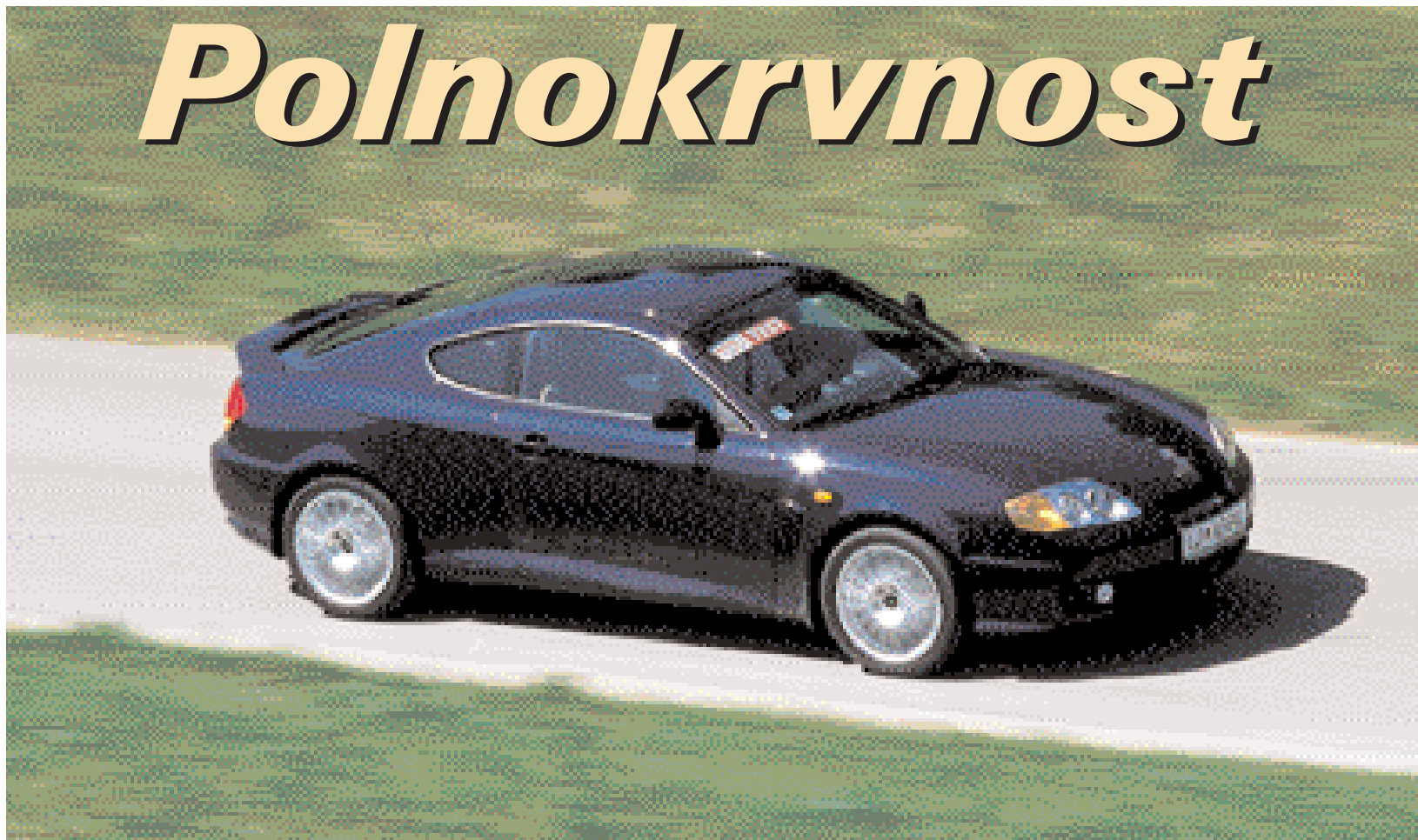


KRATEK TEST - HYUNDAI COUPE 2.7 V6 FX TOP-KU



Preveč črnine in cenena (trda) plastika.

Da je na zadnjih sedežih presneto malo prostora, priznavajo tudi Hyundaejci.



Kljub usnju je drža teles v prednjih sedežih dobra.

Dobro lego na cesti gre seveda delno pripisati tudi odličnim gumam, v katere je bil obut. Sproščujoče nezahtevno, a vendarle zelo športno, bi lahko označili vožnjo s tem šestvaljnim korejskim dirkalnikom.

Poleg šestih valjev se najmočnejša različica Hyundaevega kupeja pohvali s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, ki doda svoje k športnosti avtomobila in ki je v Hyundaevem kupeju prav tako nameščen prvič, odkar obstaja ta avtomobil. Pretikanje je dovolj natančno (vse do šeste prestave, ko se vam lahko primeri, tako kot avtorju besedila, da boste tudi zaradi prirojenega strahu pred tistim gibom »skrajno desno in nazaj«, kjer normalne avtomobile spravljamo v vzvratno vožnjo, namesto v šesti sprva ponovno pristali v četrti), a kratki gibi, zaradi katerih bo izguba vrtljajev majhna, vendarle zahtevajo nekaj malega privajanja. Skratka, O. K.

S tem »O. K., skratka« bi lahko na kratko opisali nov Hyundaeiv izdelek. Lep, hiter in moderen. Ali bo to zadostovalo, da bo postal prvi model tega avtomobilskega proizvajalca, pri katerem bomo čez kako leto ali dve opletali z dušo in podobnimi nesnovnimi oznakami, pa pri najboljši volji ne bi vedel.

Tadej Golob

Tehnični podatki

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-60 ° - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 86,7 × 75,0 mm - gibna prostornina 2656 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 123 kW (167 KM) pri 6000/min - največji navor 245 Nm pri 4000/min - ročična gred v 4 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrz in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,5 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,153; II. 1,944; III. 1,333; IV. 1,055; V. 0,857; VI. 0,704; vzvratna 3,002 - diferencial 4,428 - gume 215/45 R 17 Y

Voz in obese: 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4375 mm - širina 1760 mm - višina 1330 mm - medosna razdalja 2530 mm - kolotek spredaj 1490 mm - zadaj 1490 mm - rajdni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina 1540 mm - širina 1430/1370 mm - višina 930-960/800 mm - vzdolžnica 880-1100/790-550 mm - prtljažnik (normno) 312 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1484 kg - dovoljena skupna masa 1740 kg - dovoljena masa prikloice z zavoro 1400 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obremenitev strehe 40 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,2 s - poraba goriva (ECE) 15,0/7,9/10,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	3,9 s	hitrost:
0-80 km/h:	5,9 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	8,6 s	50 48,0 km/h
0-120 km/h:	12,6 s	70 68,1 km/h
0-140 km/h:	17,5 s	90 87,6 km/h
1000 m z mesta:	30,3 s	100 96,0 km/h
	(171 km/h)	130 122,1 km/h

Največja hitrost:

220 km/h (VI. prestava)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.):	7,7 s
50-90 km/h (V.):	9,6 s

Zavorna pot:

od 130 km/h:	64,7 m
od 100 km/h:	36,9 m

Poraba goriva:

Testno povprečje	15,3 l/100 km
Najmanjše povprečje	13,0 l/100 km

Truš v notranosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	58	58	57	57
90 km/h	65	64	63	63
130 km/h	68	68	67	67
Prosti tek	37			

Okolišne meritve

T = 23 °C
p = 1020 mbar
rel. vl. = 56 %
Stanje števca: 8206 km
Gume: Avon ZZ 3

Napake med testom:

- slabo naleganje (tesnjenje) šipe desnih vrat

KONČNA OCENA

Hyundaiu je uspel oblikovno zelo všečen avtomobil, ki je v povezavi s šestvaljnim agregatom in zelo dobro preračunanim šeststopenjskim menjalnikom namenjen predvsem preganjanju po zavitih podeželskih cestnicah. A pozor: priporočamo vam, da izberete cestice s čim »mlajšim« asfaltom, saj je cestno »nabijanje« v zadnjice resnično utrujajoče.

motor	poraba goriva
»razdrobljenost« prestavnih razmerij menjalnika	udobje
kratki gibi prestavne ročice	občasno zatikanje prestavne ročice
zavore	»štrleča« radijska antena

CENE (Hyundai Avto Trade)	SIT
OSNOVNI MODEL:	4.950.000
TESTNO VOZILO:	5.560.000

FOTO: ALÉŠ PAVLETIČ

Že dlje časa skušam razvozlati pomen tega izraza, avtomobilska »duša«, ki so ga polne avtomobilistične revije. Značaj avtomobila, bi mu lahko tudi rekli. Če nam je dovoljeno soditi avtomobile po ljudeh, ki jih izdelujejo, bi tako lahko upravičeno pričakovali, da bo karakter, recimo, nemškega avtomobila čvrst, dosleden, zanesljiv, tehnično dovršen in nekoliko dolgočasen, francoski avtomobili bodo bolj frivolentni, pleh bo malo tanjši, podvozje bolj pesniško mehko in vonjali bodo po Brigitte Bardot, italijanski bodo glasni, rdeči, vsiljivi, tu pa tam kaj tudi ne bo delalo, tako kot bi moralo, dišali pa bodo po pretirani uporabi utrjevalca za lase, eau d'toilette ter raznih mil ... In korejski?

Diši po usnju, to lahko rečem, ki v dveh zelo kontrastnih barvah, svetlo rjavi in modri, polni njegovo notranjost. Obstajali so ljudje, ki so z menoj potovali v tem avtomobilu in jim to ni bilo všeč, ampak jih ni treba poslušati. Zadeva je zelo lična in temu Hyundaiu ozi-

roma njegovemu značaju ali duši, kakor hočete, pisana na kožo. Nasploh je njegova koža taka, da pritegne poglede mimoidočih, s svojim agresivnim parom štiriokih luči, režami morskega psa takoj za sprednjimi kolesi, kupejevsko kompaktnostjo ter z zadkom, pri katerem, v nasprotju z mnogimi sorodnimi avtomobili, oblikovalcem ni pošla sapa. Z dvema velikima izpušnima cevema, ravno prav velikim spojlerjem, litimi platišči in športno široko

Druga, drugačna pesem.
167 »konjev« pač močnejše topota kot tistih 136, ki poganjajo štirivaljnega brata.

kimi gumami je novi Hyundaeiv kupe zelo, zelo strupeno lep.

Ampak kdor je prebiral aprilski Avtomagazin, vse to že ve. In ve tudi, da je štirivaljnik, ki je poganjel takratni preskusni model,

nekoliko švohcen za tole obliko, ne tako zelo, da bi tak paket hude zunanosti in motorne zmernosti zmerjali z optično prevaro, z očitki o podhranjenosti pa ne bi bili več daleč od resnice. No, ti nam ne bodo prišli na misel, ko bomo obrnili ključ tega »šestcilindraša«, ki prvič v zgodovini poganja Hyundaeiv kupe, se je pa v svojih različicah dokazal že v nekaterih drugih modelih te hiše. Druga, drugačna pesem. 167 »konjev« pač močnejše topota kot tistih 136, ki poganjajo štirivaljnega brata. V številkah to pomeni dobro sekundo boljši pospešek do stotih kilometrov na uro, se pravi opazno hitrejši in varnejše prehitevanje, deset kilometrov večjo končno hitrost, predvsem pa veliko dodatnega užitka pri izkoriščanju zmogljivosti lepo uravnoveženega in niti malo muhastega avtomobila. Nobenega odnašanja zadka več, ki je bilo kljub pogonu na sprednja kolesa značilnost Hyundaeivskih kupejevskih predhodnikov, in miren gobec našega morskega psa.