

Test HYUNDAI H 100



Jeseni se je med gobarji razširil glas, da jurčki rastejo kot prismuknjeni. Vsi so namerili korake v gozd, da se prepričajo o tem. Že malo natančnejše opazovanje na naših cestah pa je dovolj, da vsak voznik ugotovi, da se Hyundaievi kombiji prav tako množijo. In cena ni prvi vzrok za nakup gospodarskega vozila, je pa seveda zelo pomembna.

KOREJSKA K

Hyundai kombi H 100 izdelujejo v treh karoserijskih različicah, kot kombinacijo zadnjega tovornega dela in šestih sedežev spredaj - kakršen je bil testni - in popolnoma zaprtega s tremi sedeži

spredaj. Izbirati je moč tudi med dvema medosnima razdaljama, pri nas pa je na voljo le krajša.

Je oblikovno simpatičen, oblika prednjih in zadnjih luči pa že navzven govori o

korejsko-japonskem poreklu. Skozi dvojna prednja in desna bočna drsna vrata zleze lahko v ta kombi šest Korejcev. Dva (obakrat na sredini) se morata odpovedati zglavnikom, polovica se jih lahko prične

V ZIMO Z VEČJO VARNOSTJO - POGON NA VSA 4 KOLESA



stikala na njej pa so dobro pregledni in zasenčeni. Naklon volanskega obroča je pravšnji, obroč je tudi dovolj velik, s tremi prečkami. Volanskega serva v H 100 ni bilo (s spiska doplačil), delo z volanom pa pri neobremenjenem vozilu nikakor ni bilo težaško.

Med tovornim in potniškim prostorom je nameščena popolnoma ravna šipa in večsah utegnejo biti svetlobni odsevi z nje moteči v vzvratnem ogledalu. Če kaj prevažate, vam seveda preostaneta le zunanji vzvratni ogledali, ki pa sta vzorno veliki in tako je tudi slika v njih šolsko pregledna. Na desnem zunanjem vzvratnem ogledalu je tudi majhno, nekoliko čudno nameščeno izrazito konveksno ogledalo. S pomočjo tega ogledala pa voznik vidi do centimetra natančno, koliko je z "nevidnim" nosom kombija oddaljen od ovire. Res praktično in uporabno.

Motor je nameščen vzdolžno nad prednjo premo, natančneje pod zadnjico tiste-

Sodobna in simpatična armaturna plošča

OMBINACIJA

s tritočkovnimi varnostnimi pasovi, preostali pa se morajo zadovoljiti z dvotočkovnimi. Najbolje sedita voznik in skrajni desni sovoznik, slabše pa je na zadnji klopi, ki je nameščena zelo nizko, ima

kratko sedalno površino, o telesnem oprijemu pa sploh ni govora.

Armaturna plošča je limuzinska, sodobno in praktično zasnovana, izdelana iz vsečne plastike, merilniki in



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirtaktni - vrstni - dizel - nameščen spredaj vzdolžno nad prednja premo - vrtna in gib 91,1 x 95 mm - gibna prostornina 2476 kubikov - kompresija 21:1 - največja moč 57,4 kW (78 KM) pri 4200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,3 m/s - specifična moč 23,2 kW (31,5 KM)/liter - največji navor 160 Nm pri 1890/min - ročni gred v 5 ležajih - ena odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna črpalka (Lucas) - vodno hlajenje 8 litrov - motorno olje 5,4 litra - akumulator 12 V, 88 Ah - alternator 56 A

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolosi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 4,330; II. 2,355; III. 1,509; IV. 1,000; V. 0,897; vzvratno 4,142, diferencial 4,222 - platišča 5x14 - gume 185 R 14 (kumha steel belted radial 852), kotalni obseg 2,2 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 35,5 km/h

Voz in obese: kombi - 4 vrata, 6 sedežev - samonosna karoserija - prednji kolosi na posamičnih obesah, teleskopski blažilniki, vzvojne vzmeti - zadaj toga premo, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolosi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, 4,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4740 mm - širina 1690 mm - višina 1965 mm - medosna razdalja 2440 mm - kolotek spredaj 1445 mm, zadaj 1380 mm - rajdni krog 10 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 2010 mm - širina (kolokolci) spredaj 1480 mm, zadaj 1530 mm - višina nad sedežem spredaj 1010 mm, zadaj 1020 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1030 mm, zadnja klopa 800 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normna) 342 litrov - posada za gorivo 55 l

Teže: prazno vozilo 1515 kg - dovoljena skupna teža 2665 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 800 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 125 km/h - poraba goriva (ECE): 8,1 litra plinskega olja na 100 km pri 90 km/h



Naše meritve

Največja hitrost:

124 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 40 km/h 4,2 s

0 - 60 km/h 8,8 s

0 - 80 km/h 14,1 s

0 - 100 km/h 22,9 s

1000 m z mesta

42,3 s (119 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)

40,6 s (120 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.)

43,1 s (116 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 58,9 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

40 35,8 km/h

60 55,2 km/h

80 75,3 km/h

100 94,1 km/h

120 113,7 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje

10,4 l dizelskega goriva na

100 km

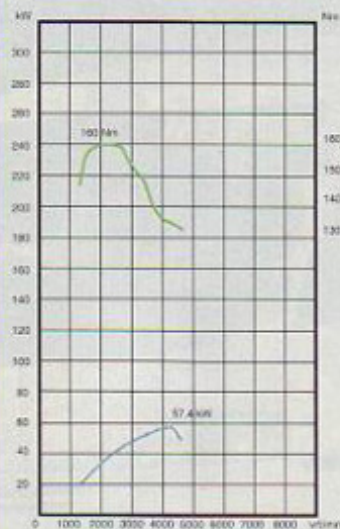


DIAGRAM MOTORJA

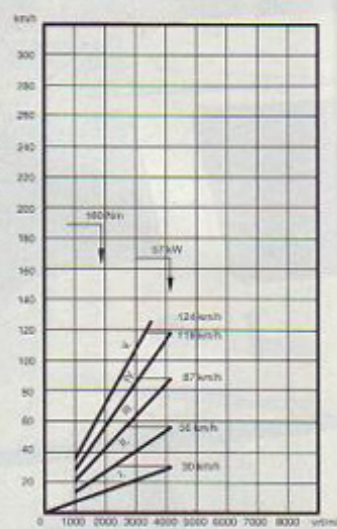


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- razmerje cena : dobljena vrednost
- zunanja ogledala
- armaturna plošča
- poraba goriva
- lega vozila
- rajdni krog

Grajamo

- zadnja klopa
- ni ročaja na notranji strani zadnjih vrat
- hrupen motor
- neenakomerno delovanje zavor

Cena DEM 30.200
(Hyundai Trade d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Hyundai H 100 dokazuje, da je moč tudi za zmerno ceno narediti solidno in čvrsto lahko gospodarsko vozilo z dovolj močnim motorjem za predvidene napore, hkrati vsestransko drugače uporabno vozilo, tudi za družine (zagotovo vas je že kdaj prijelo, da bi imeli samo kombi) in kot sposobno vlečno vozilo.



bitelj motorjev.

Agregat je povzet, prav tako kot drugi deli H 100, po Mitsubishijevem vzoru, prikupi pa se s prožnostjo, spontano odzivnostjo, srednje dobrimi (kombijevskimi) voznimi zmogljivostmi in ne pretirano porabo goriva, saj le-ta težko preseže trenutno porabo 12 litrov na sto kilometrov. Vtis o pogonskem sklopu dopolnjuje tudi natančen menjalnik, katerega prestavna ročica je nameščena vozniku dobro ob roki in je primerno visoka. Moč se prenaša k zadnjemu kolesnemu paru, diferencialu so namenili tudi viskozno zaporo (LSD - limited slip diferencial), ki prepreči zdrse enega ali drugega gnana kolesa, kar znatno pripomore k varnejši in zabavnejši vožnji. Lega in vodljivost hyundaia H 100 je po zaslugi diferencialne zapore in navkljub dokaj preprostemu, a zelo čvrstemu podvozju presenetljivo dobra. Pri ostrih zaviranjih je bilo moč opaziti tudi delno neenakomeren zavorni učinek, kar je morda lahko

tudi stvar nastavitve, učinek spredaj kolutnih, prisilno hlajenih in zadaj bobnastih zavor pa je zelo dober.

Nakladalni prostor deli od potniškega le montažna stena, ki jo je seveda moč odstraniti, kasneje pa lahko odstranite še zadnje klopi in tako pridobite znaten prostor. Pri zadnjih vratih vozila manjka kljuka na notranji strani, vrata sama pa se odpirajo precej visoko, tako da je pri zapiranju včasih treba celo stopiti na prste. Vozilo je obdelano in izdelano solidno, ni pa na zavidljivi ravni.

Hyundai H 100 je torej kombinacija precej dobrih in nekaj povprečnih stvari. Glede na podvozje in motor deluje zelo čvrsto in vzdržljivo in tako je uporaben za obrtnike, delovne skupine, mestno dostavo in še za cel kup stvari. Korejska kombinacija je torej ponovno uspela.

ANDREJ SUPÉ

Foto: MATEJ DRUŽNIK



Dizel pod prednjimi sedeži

Potniški in tovorni del tega kombija



ga, ki sedi spredaj v sredini. Je klasičen štirivaljni vrstni dizel z odmično gredjo v glavi, ki jo krmili zobati jermen, ventila na vsak valj sta dva, glava je lahkokovinska, blok pa iz sive litine. V bloku sta nameščeni tudi dve gredi zoper pretirano tresenje, polnjenje valjev pa poteka preko

predkomor. Že pri 1890 vrtljajih v minuti doseže največji navor 160 Nm, iz 2476 kubičnih centimetrov prostornine pa potegne 57 kW (78 KM) pri 4200 vrtljajih. Je glasen, še posebej ob zagonu hladnega motorja. Toda trušč, ki ga zganja, je zdrav dizelski poltovornjaški ropot, ki lahko ušesom tudi prija, sploh če ste lju-

