



2 x 3
+ PRTLJAGA

S prostorom je vedno križ, še zlasti če peljete veliko potnikov z veliko prtljage. A veliki dostavniški kombiji so okorni, enoprostorci pa preskromni s prostornino in sedeži. V tem primeru pridejo na svoj račun križanci med eno in drugo vrsto. Tak je tudi H1, ki je povsem nov zapeljaj na naše ceste.

besedilo: Peter Kavčič • foto: Aleš Pavletič

► Ime H1 je v avtomobilizmu po vseh letih, odkar poznamo Hyundai, že močno ukoreninjeno in je predvsem sinonim za cenovno dostopno, trpežno in uporabno vozilo.

Od prvih, ki so bili smešni na pogled in majhni po prostornini, pa so se z razvojem in leti izklesale nove oblike in nova pojmovanja. Najnovejši H1 je

vse prej kot smešen, pravzaprav gre za več kot odlično izpeljanko predhodnika, ki je že naznanjal, v katero smer gre razvoj pri Hyundaiu. Samo pogledajte ta markantni nos, ki že od daleč opozarja, da z njim ni več šale, in sporoča, da ni le evropskemu kupcu prilagojena različica izdelka za milijardni azijski trg, ki ima seveda zelo drugačne poglede tako na estetiko kot na avtomobile.

Hyundai je sicer (tradicionalno) obdržal mehko zaobljene robove in všečne mehke linije, tako da deluje skladno, iz kateregakoli zornega kota ga pogledate. Da so oblikovalci ustregli okusu Evropejcev, pa nam je postalo jasno tudi ob neverjetnem zanimanju za novina naključno mimoidočih ali vozečih se ljudi.

Evropskosti pa mu ne manjka tudi v notranjosti. Zaradi avtomobilskega polo-

“Evropskosti pa mu ne manjka niti v notranjosti.”

Če boste zapolnili vseh sedem sedežev, ki so postavljeni po sistemu 2, 3, 3, verjamemo, da se bodo vsi potniki na sedežih, ki so kot v avtomobilih opremljeni s tritočkovnimi varnostnimi pasovi, počutili dobro. Udobja je na pretek, saj so sedeži dovolj oblazinjeni in ergonomski. O tem, da je prostora za noge in glavo, kolikor želite, seveda ni dvoma. Po prostornosti in udobju, ki ga ponuja notranja oprema, se H1 lahko kosa s tekmeči, kot se sami pohvalijo, pa so se pri tem zgledovali predvsem po modernih enoprostorcih.

Morda jim je ušla le ena drobna malen-

žaja za volanom, preglednih merilnikov, ki prikažejo vse ključne informacije (ura, temperatura, poraba goriva, doseg ipd.), in odličnega pregleda nad prometom je vožnja po vsakodnevnih opravkih enostavno opravilo. Tudi skok v mestna središča ni težava, saj so robovi lepo pregledni, kaj se dogaja za hrbtom, pa zelo lepo prikazujejo tudi velika stranska ogledala.

Tako kot sicer ne v najboljše usnje oblečen volanski obroč dobro sede v roke in daje dober občutek vozniku, lahko rečemo, da številni odlagalni prostorčki in predalčki poskrbijo za dobro počutje sopotnika. Vsi v preostalih dveh vrstah sedežev pa se ne bodo pritoževali nad tem, da jim primanjkuje zraka, saj je prezračevanje odlično speljano po celotni potniški kabini. Med pozitivne lastnosti lahko nedvomno prištejemo tudi dobro zvočno izolacijo, saj hrup med vožnjo ni pretiran.

Notranjost je presenetljivo avtomobilistična in nič kaj dostavniška. Kljub vsemu že po tipično Hyundaijevo izbranih materialih vidimo, da gre za avto, ki so ga namenili predvsem pogosti uporabi in ne toliko 'sminiranju'. Kar je seveda povsem pozitivna lastnost, ki govori v prid dolgi življenjski dobi. Vsekakor pa H1 ni več le dostavnik za obrtnike, ampak je lahko tudi povsem zgleden in korektno opremljen družinski avtomobil ali službeno vozilo, če so potrebe v podjetju takšne, da je treba prepeljati večje število ljudi kam dlje. Tudi dama v kostimu in z visokimi petami ne bo vihala nosu, saj je notranjost lepo urejena in izdelana iz dovolj prijetnih in kakovostnih materialov ter dovolj oblazinjena, da ne daje občutka, da se namesto zabojev s krompirjem vozite vi in da je edina razlika med dostavniško in potniško izvedbo v gola tla privita klop za potnike. Tega občutka res ne boste dobili.

kost. Dostop do zadnje vrste sedežev je zelo oviran in tu bi se lahko bolj potrudili ter pri konkurenci poiskali boljšo rešitev. Idealna rešitev pa bi bila večja drsna vrata, ki se sicer lahko in tekoče ter za dostop do srednje vrste sedežev dobro odpirajo.



A dostop do zadnje vrste sedežev ni najbolj pereč problem. Glede na to, da ima H1 zadaj togo premo in pogon speljan le do zadnjega para koles (na srečo s samozapornim diferencialom), je v določenih trenutkih nekoliko manj udobna. Ker v svoji zasnovi ostaja kombi, spredaj z vzmetnima nogama McPherson in s togo premo zadaj (sicer z vijaknimi vzmetmi), ta čudežev, pa naj bo še tako dobro vzmetena, ne zmore narediti. To se zares občuti šele na podeželskih cestah, in še to na takih z veliko luknjami in zaporedjem ovinkov. To sicer ne pomeni, da boste na zadnjih sedežih poskakovali, le take uglajenosti, kot jo ponujajo limuzine in enoprostorci, ni, in to je treba vzeti v zakup.

Na avtocesti se seveda ta razlika zmanjša in potovanje postane udobnejše. Zato se ne bi ustrašili daljše poti, še zlasti pa ne velikega števila ljudi in gore prtljage.

Tudi polno naložen bo na avtocesti dosegel 180 km/h največje hitrosti, kar pomeni, da se brez težav vozite v ritmu prometa in je potovalna hitrost med 130 in 140 km/h. Pri tem pa poraba goriva ne bo trpela, saj kljub priganjanju ni preseгла 10 litrov, čeprav je čelna površina zelo velika. Povprečje okrog devet litrov dizelskega goriva je tako realnost tudi za tiste, ki radi nekoliko močnejše pritisnejo na plin ali vozijo s polno naloženim avtomobilom.

Sodoben 2,5-litrski turbodizel s skupnim vodom in spremenljivo geometrijo lopatic v

“Tudi polno naložen bo na avtocesti dosegel 180 km/h največje hitrosti.”

turbopuhalu z oznako CRDi nas je navdušil! Je dovolj tih, da med vožnjo ne pomislimo nanj, in neverjetno poskočen. Pospeški od 0 do 100 km/h v le 12,6 sekunde je rezultat, ki bi si ga želel marsikateri osebni avtomobil, kaj šele dostavnik. Za dober vtis se lahko zahvali tudi odlično preračunanemu 5-stopenjskemu menjalniku, ki sprejema ukaze prek spodobno natančne in dovolj hitre kratke prestavne ročice, nameščene na sredinski konzoli. Razveselilo nas je tudi, da nima moteče turboluknje in da moč in navor najdeta stičišče v lepo naraščajočih krivuljah. Zato lahko rečemo, da sta uglajenost agregata in menjalnika, predvsem pa neverjetna moč svetlejši točki novega H.



Tehnični podatki | Hyundai H1 Wagon 2.5 CRDi Comfort

CENA: (Hyundai Avto Trade, d. o. o.)
Osnovni model: 25.490 EUR
Testno vozilo: 25.953 EUR

Moč: 125 kW (170 KM)
Pospešek: 12,6 s
Največja hitrost: 180 km/h
Povpr. poraba: 9,0 l/100 km

Mere: širina vozila: 1.920, 940-1.000, 990, 990, vse mere so v mm

NAŠE MERITVE
 (T = 26 °C / p = 1.211 mbar / rel. vl. = 21 % / Stanje kilometrskega števca: 4.410 km)

Vozne lastnosti

0-100 km/h:	12,6 s
402 m z mesta:	18,6 s (121 km/h)
1.000 m z mesta:	34,0 s (152 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (V):	9,7 s
80-120 km/h (V):	13,9 s

Največja hitrost 180 km/h (V. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje	8,2
največje povprečje	10,5
skupno testno povprečje	9,0

DIAGRAM MENJALNIKA:

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 2.497 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 3.800/min - največji navor 392 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/70/R16 C (Hankook Radial RA08). **Voz in obesa:** kombi - 4 vrata, 8 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijakni vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 5,6 m - posoda za gorivo 75 l.

Mase: prazno vozilo 2.282 kg - dovoljena skupna masa 3.030 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,5 - poraba goriva (ECE) 11,2/7,2/8,5 l/100 km.

Prstornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l); 8 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (85,5 l); 2 x kovček (68,5 l)

DIAGRAM MOTORJA:

UŽITEK V VOŽNJI:

Močan motor je pravzaprav največji adut, H1 se presenetljivo dobro drži ceste, a mu visoko težišče in masa 2,3 tone ne dopuščata sportnih podvigov med ovinki. Žal, v katerem drugem avtomobilu pa ... hmmm!

Napake med testom
 brez napak

Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	58	56	55
90 km/h	66	64	62
130 km/h	66	66	66
Prosti tek			40

Zavorna pot m
 od 100 km/h: 41,4 (AM meja 42 m)

Ocena

Zunanost (15)	12	Spredaj je zelo atraktiven, sicer pa celotna silhueta deluje skladno in moderno. Izdelava je na solidni ravni.
Notranjost (140)	107	Premore veliko prostora tako za potnike kot za prtljago.
Motor, menjalnik (40)	36	Ena najsvetlejših plati je zares odlična motor.
Vozne lastnosti (95)	70	Zaradi zadnje toge preme ni tako udoben kot osebni avtomobili, zadnji pogon pa zahteva malce prilagajanja.
Zmogljivosti (35)	26	Odlični pospeški, izvrstna prožnost. Tudi končna hitrost je odlična.
Varnost (45)	34	Ima varnostne blazine in elektronska pomagala - kljub včasih podcenjevalnemu gledanju na ta avtomobilski razred ponuja veliko varnosti.
Gospodarnost (50)	40	Razumna cena in veliko opreme sta prava aduta, poraba goriva je solidna za ta razred, malenkost pa peša v ohranjanju vrednosti.
Skupaj	325	Udoben, velik in gospodaren, bi ga opisali v treh besedah. Izdelava in materiali so na spodobni ravni, upamo pa si tudi trditi, da je to eden lepeh oblikovanih kombijev, predvsem pa z enim najboljših motorjev v razredu.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
 Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ prostornost
- ▲ dvoje stranskih drsnih vrat
- ▲ simpatičen videz
- ▲ oprema
- ▲ motor
- ▲ poraba
- ▲ preglednost
- ▲ ogledala

- ▼ udobe na zadnji klopi
- ▼ nekakovostno usnje na volanskem obroču
- ▼ dostop do zadnje vrste sedežev
- ▼ pogon možen le na zadnji par koles
- ▼ za odstranitev zadnje klopi je potrebno orodje