

HYUNDAI LANTRA 1.8 GLSi

HOČETE ŠE VEČ?

Veste, kaj je umetnost? Med drugim tudi to, kako prehiteti čas. Kako ga zavrteti hitreje, kot to počne sam. Korejska avtomobilska industrija je ena tistih, ki ji je to uspelo. Hyundai danes? Lastna podoba, prepoznavnost, izjemna tehnika. Dvomite? Poglejmo, denimo, motor. Nekdo mu očita glasnost in požrešnost. Toda: gotovo gre za enega boljših 1,8-litrskih štirivaljnikov, saj je nadpovprečno zmogljiv in prožen, športno poskočen ter odlično odziven pri srednjih in višjih vrtljajih. V glavi je seveda štiriventilska tehnika, ta pa je kriva tudi za nekoliko slabšo prožnost pri nižjih vrtljajih, kar je tipično za takšno motorno zasnovo; največji navor doseže pri razmeroma visokih vrtljajih (5000/min). No, čisto povsod Hyundayevim snovalcem vseeno ni uspelo prehiteti časa. Menjalnik! Njegova prestavna razmerja so pravšnja glede na motorni značaj, a njegova ročica je še vedno trda in nenatančna.

Pa lantra ni prepoznavna le po tem. Zaradi svoje sedaj že značilne oblike deluje na videz manjša od predhodnega modela, tako kot accent v primerjavi s ponjem. Podobnosti z accentom ni mogoče prezreti, tako kot ni mogoče

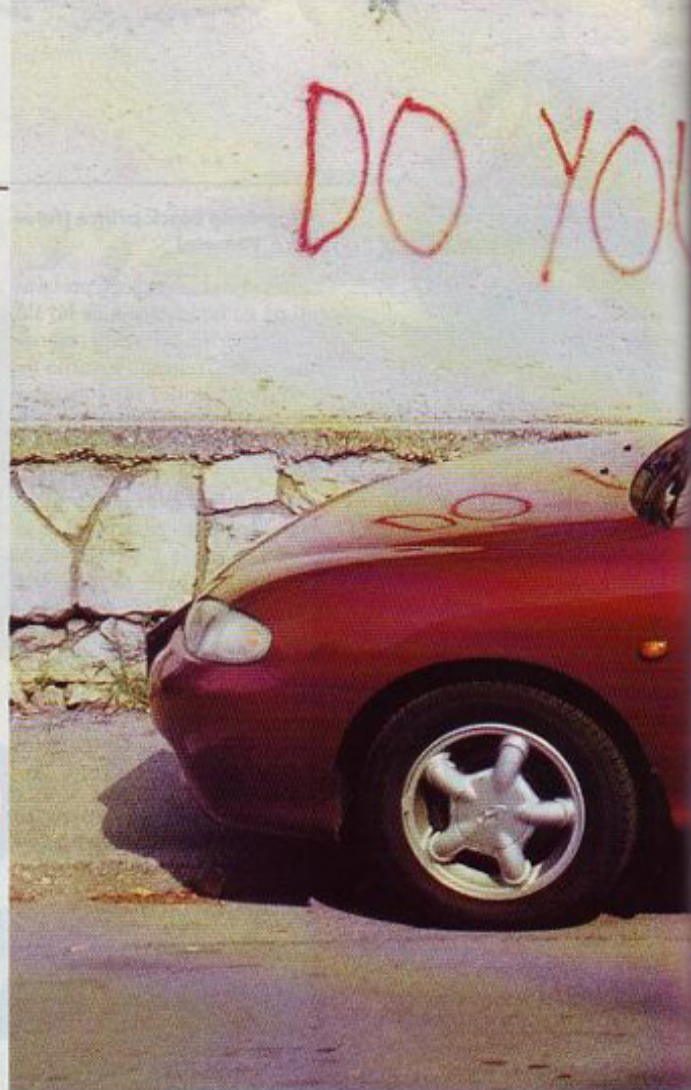
Nedavno mi je, čisto po službeni dolžnosti, v roke prišel več kot deset let star avtomobilski katalog. Potem sem, čisto iz lastnega firbca, malce brskal po njem. Uh, kako čas beži. V rokah držim zgodovino. Pazljivo listam po tistem, kar pritegne moje zanimanje. Pa to ni bil Hyundai.



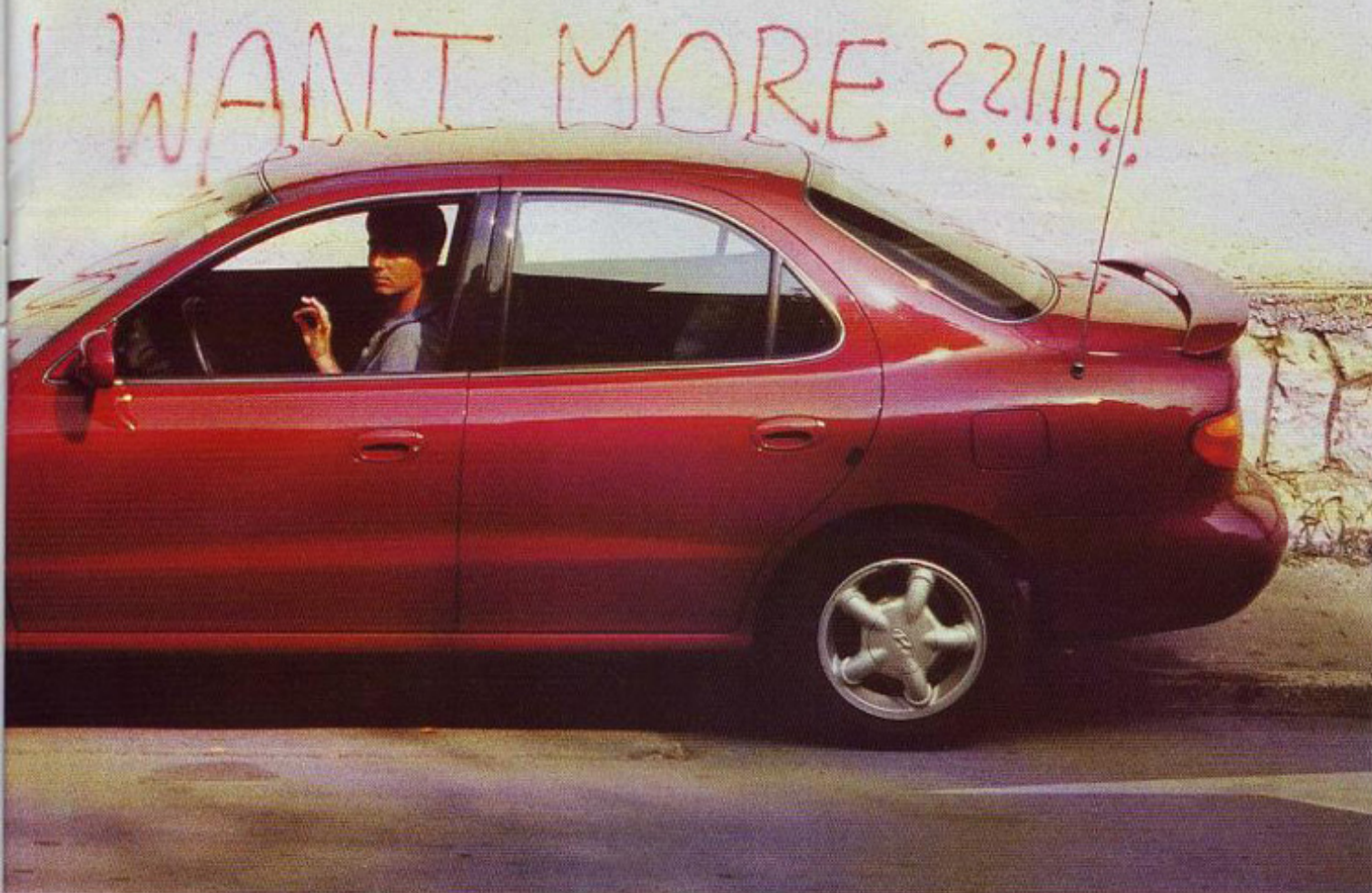
iti mimo lantre in ne opaziti ogromnih, futurističnih zračnih rež v prednjem odbijaču. Te pač tam morajo biti; motorni pokrov se spredaj

namreč konča čisto pri odbijaču in med njima je le par žalostnih očem podobnih žarometov. Klasične maske motorja torej ni. Tudi lantrina boka in njen zadek ponujajo kup detajlov, vrednih pozornosti. Je pa tudi res, da korejska avtomobilska industrija

ponovno dokazuje, da za snovanje oblike avtomobila, tako zunanosti kot notranosti, sploh ne potrebujejo ravnila, temveč le - krivuljnik. Če bi bila še nosilca prtljažnega pokrova okrogla in ne čisto preprosti, kvadratni cevi, bi bila slika popolna. V



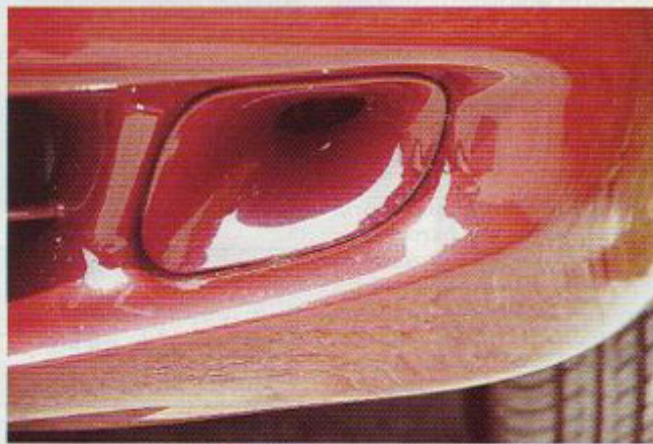
Hyundai danes? Lastna podoba, prepoznavnost, izjemna tehnika.



**Gotovo gre za enega boljših
1,8-litrskih štirivaljnikov.**

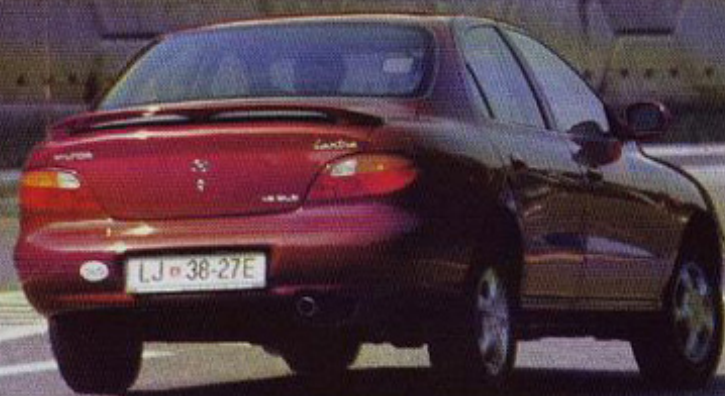
potniškem prostoru še vedno prevladuje cenena plastika, toda armaturni plošči kljub temu ne morem zanikati lične oblike. Skozi usnjen volanski obroč (usnje je tudi na prestavni ročici) s štirimi prečkami, z zračno vrečo in s tipkama za trobljo so štirje merilniki in kontrolne lučke prav dobro vidni (izjema je le digitalna ura, na katero dobro vidimo

le ponoči) in stikala na sredi armaturne plošče so ugodno priročna. Voznikov sedež je izdatno nastavljiv in njegov pomik izjemen (tudi v skrajni legi potnik na zadnji klopi ni utesnjen), a je kljub temu udoben položaj za volanskim obročem težko najti. Predvsem pa motijo lantrina nagnjenost k rosenju, ki ga prežene šele vklop klimatske naprave, in sredinski zračni reži na armaturni plošči, ki ju ni mogoče posamično zapreti. Toda lantra ponuja kup reči, ki razvesel-



Armaturna plošča: lično, serijska zračna vreča za voznika





jujejo: od tih in hitrih motorjev za pomik vseh štirih bočnih šip, preko gumba za nastavitev jakosti osvetlitve armaturne plošče, ki je zvezan tudi s sredinsko konzolo z radijskim sprejemnikom vred, pa do velikih, električno nastavljenih zunanjih ogledal in navsezadnje do brezhibnega vžiganja lantrinega novega motorja. Pa tudi tisti, ki verjame le žlahtnejšim znamkam radijskih sprejemnikov, bo ob serijskem radijskem sprejemniku in pripadajočem ozvočenju spoznal svojo zmo-

to. Nikakor ne želim pokvariti okusa ljubiteljem okroglin, pa vendar moram opozoriti na neljube posledice, ki jih takšna oblika karoserije (v lantrinem primeru) prinaša. Poglejte, lantrina boka sta kar opazno širša od njenega zastekljenega

dela in pri povsem odprtih zadnjih vratih njihov zgornji prednji vogal sili nekam v sredino odprtine, ki jo ta vrata pokrivajo. Prepričan sem, da lahko vsakdo ugane, kako neprijetno utegne biti srečanje glave in tega vogala, če je



Za snovanje oblike avtomobila sploh ne potrebujejo ravnila, temveč le - krivuljnik.

človek, ki seda na zadnjo klopo, le malce nepreviden. Tudi občutek majhnosti v primerjavi s staro lantra ne vara, saj širina in višina potniškega prostora nista primerljivi s ponujeno dolžino. No, prostora je za štiri odrasle dovolj in tudi prtljažnik je zadovoljivo velik. Tega je moč po zaslugi po tretjini zložljivega naslonjala zadnje klopi podaljšati za prevoz daljšega tovora, ne pa tudi povišati, saj je lantra, karoserijsko gledano, klasična, štirivratna limuzina.

Limuzinsko pa je tudi podvozje. To je naravnano na udobje, kar pomeni, da je vzmetenje mehko. Pri Hyundaiu so se odločili vgraditi mehkejša blažilnike, kar dejansko ponuja lagodno in udobno vožnjo, dokler hitrost v ovinku ni prevelika. Mehki blažilniki takrat povzročijo neprijetno

nihanje karoserije, kar je, če nič drugega, neprijetno za potnike v vozilu. Za zasnovano »vse spredaj« značilno siljenje preko prednjega kolesnega para in potreba po dodajanju volana pa sta pri takšnem podvozju še bolj izrazita. Hitra vožnja pristoji lantri le na avtomobilskih cestah, kjer se izkaže z visokimi hitrostnimi povprečji, dobro smerno stabilnostjo in, če je treba, tudi z zanesljivimi zavorami.

Kaj bi si povprečen uporabnik avtomobila od njega danes sploh še lahko želel? Vsekakor v tem velikostnem in cenovnem razredu ne več prav dosti. To pa je tisto, kar sem malo prej omenil. Zgodba o času in njegovem prehitevanju!

Tekst: Vinko Kernc
Foto: Saša Prelesnik

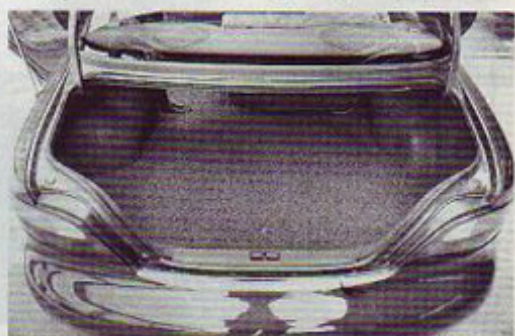
Voznikov sedež: temeljita nastavitev



Motor: poskočen, zmogljiv, glasen



Prtljažnik: kovinski zvok pri zapiranju pokrova



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrtni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 82,0 x 85,0 mm - globina prostornina 1795 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 94 kW (128 KM) pri 6100/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,3 m/s - specifična moč 52,4 kW/liter (71,3 KM/liter) - največji navor 162 Nm pri 5000/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrzgi in elektronski vžig (bosch) - vodno hlajenje 6,0 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 90 A - uravnnavni katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I, 3,462; II, 1,950; III, 1,393; IV, 1,061; V, 0,878; vzvratna 3,250; diferencial 3,650 - platišča 5,5 J x 14 - gume 195/60 R 14 V (hankook radial 866), kalatni obseg 1,78 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,3 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila, konične vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (znotraj hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaj od one do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4420 mm - širina 1700 mm - višina 1393 mm - medosna razdalja 2550 mm - kalatek spredaj 1465 mm, zadaj 1450 mm - najmanjša razdalja od kol 160 mm - rajdni krog 9,9 m

notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega naslanjala) 1740 mm - širina (kormaci) spredaj 1410 mm, zadaj 1400 mm - višina (nad sedežem) spredaj 910 - 950 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 900 - 1110 mm, zadnja klopi 910 - 690 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prilažnik (normna) 324 l - posoda za gorivo 55 l

Teže: prazno vozilo 1210 kg - dovoljena skupna teža 1685 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 196 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,4 s
poraba goriva (ECE): 7,2/8,2/10,8 l neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

196 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h:	4,8 s
0-80 km/h:	7,3 s
0-100 km/h:	10,3 s
0-120 km/h:	14,9 s
0-140 km/h:	20,5 s
0-160 km/h:	29,7 s

1000 m z mesta: 32,0 s (163 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV):	37,4 s (147 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):	40,6 s (132 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	98,8 m
od 100 km/h:	43,7 m

Natančnost merilnika hitrosti:

60	57,1 km/h
80	76,8 km/h
100	95,7 km/h
120	115,9 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
50 km/h	60	60	59
100 km/h	70	67	66
150 km/h	75	73	72
prosti tek		43	

Poraba goriva:

Testno povprečje 13,0 litra/100 km

Cena:

30.100,00 DEM
(Hyundai trade d.o.o)

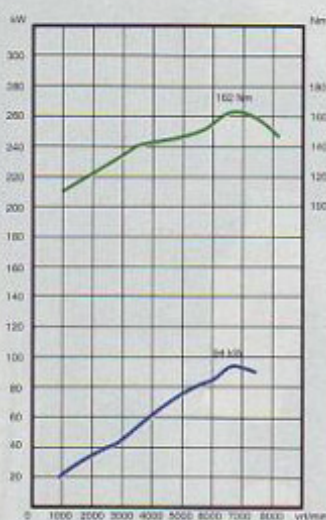


DIAGRAM MOTORJA

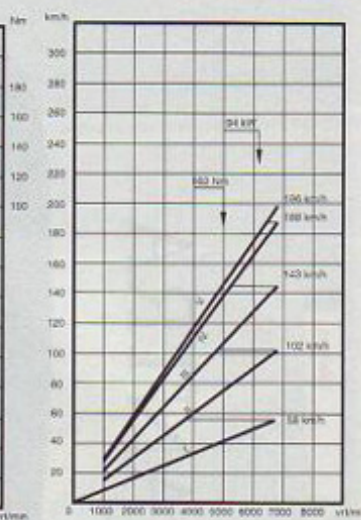


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- Motor, zmogljivosti
- Natančen volan
- Izdelava
- Oprema
- Veliki zunanji ogledali

Grajamo

- Trušč v notranjosti
- Poraba goriva pri priganjanju
- Menjalnik
- Rosenje
- Plastična notranjost

Iz oči v oči

Dejstvo je, da Korejci napredujejo z velikimi koraki. Njihovi avtomobili izpred dveh ali treh generacij so z današnjimi izdelki že težko primerljivi. Reklamno so prav tako zelo izzivalni, recimo: »Prodajte svojega japonsca, kupite korejca.«

Andrej Supé

Ce bi delili plakete za bistrost in urnost, bi morala vsaj ena priti tudi v roke korejskih avtomobilskih proizvajalcev. Njihovo lovljenje (ali pa že prehitovanje?) svetovnega časa in (ne samo evropskih) želja je na dani. Nova lantra je avtomobil, ob katerem je z vso gotovostjo moč več: razlika je očitna!

Martin Česenj