

HYUNDAI LANTRA 1.8 GT

V LUČI RAZVOJA

Pred nekaj časa je bila lantra deležna več kot štirideset izpopolnitev, ki so to sicer že prej uspešno limuzino srednjega razreda naredile bolj zrelo, predvsem pa konkurenčnejšo in tako še zanimivejšo za kupce.



Solidna in pregledna armaturna plošča

Hyundai lantra oblikovno nikakor noče skrivati svojega daljnovzhodnega porekla, ampak ga celo rahlo poudarja. Značilen za lantra je dokaj nizek nos vozila, precej ozka in nekoliko poševno nameščena prednja žarometna, bočna linija vozila pa se skladno dviguje k nekoliko višjemu zadku. Nekaj privajanja zahteva oblika zadnjih luči, prav ta pa daje tej simpatično in nežno zaobljeni limuzini svojevrsten razpoznavni znak, ki jo tako loči od neposredne konkurence.

Testna lantra je imela tudi zadnji spojler, ki je dajal vozilu športni predznak, svoje dodatno poslanstvo, kot pripomoček pri parkiranju, pa je opravljal dobro. Spojler spada ob zračni blazini za voznika na spisek dodatkov sicer serijsko bogato opremljene lantre. Avtomobil tako premore ABS (štirikanalni), po višini nastavljiv servovolan, radiokasetofon s štirimirimi zvočniki, električni pomik šip spredaj in zadaj, osrednjo ključavnico, po višini nastavljiv voznikov sedež, klimatsko



Test

napravo, zatemnjena stekla, električno nastavljivi zunanji ogledali, usnje na volanu in še cel kup dodatkov, ki razveseljujejo voznika in potnike.

Sedenje v lantri je vsaj na prednjih sedežih dokaj nizko, za voznika zadovoljivo nastavljivo, sedalne površine so sicer nekoliko mehke, zato pa je telesni oprijem soliden. Za kolena na zadnji klopi lahko postane nekoliko tesno, če so vsi potniki v vozilu višji.

Sicer deluje notranjost te lantre prostorno, precej je uporabnih odlagalnih polic, ki so tudi dobro osvetljene. Obdelava notranjosti je japonsko natančna, dober vtis je nekoliko pokvaril čriček, ki se je tu in



Povprečno velik prtljažnik: solidno obdelan in povečljiv

tam oglašal iz armaturne plošče. Merilniki so dobro pregledni, stikala so ergonomsko dobro razporejena, levi rob sredinske konzole bi bil lahko za moj okus pomaknjen nekoliko bolj desno, obvolnjeni ročici pa nekoliko bolj kompaktni. Navdušuje tudi volanski obroč s štirimi prečkami, predvsem z ustrežno debelino, nekoliko manj pa s stikaloma za trobljo, ki bi lahko bili večji. V celoti je vtis o notranjosti in armaturni plošči vsekakor dober.

V nosu te lantre je bil prečno nameščen močnejši od obeh možnih motorjev. Vrstni štirivaljni z dvema odličnima gredema v glavi motorja in s po štirimi ventili na valj zmore pri prostornini 1836 kubičnih centimetrov 92 KW (126 KM). Gibna prostornina ga žal uvršča v višji davčni razred. Največji navor 165 Nm doseže pri relativno visokih 4400 vrtljajih. Motor rad vžiga, odlikujeta ga živahnost in spontana odzivnost na ukaze s pedala za plin. Z veseljem se zavrti do številke 7000, čeprav je bolj učinkovit v srednjem območju vrtljajev kot pa v visokem. Oglašča se z zdravim zvokom, hrup, ki ga



Zelo samosvoja oblika zadnjih luči

zganja pa ostaja v mejah normale. Ob priganjanju postane nekoliko pretirana le poraba goriva, ki kaj hitro doseže 12 litrov na 100 kilometrov.

Menjalnik je solidno izračunan, vendar deluje nekoliko prenežno in vsaj pri pretikanju med drugo in tretjo prestavo je pri testnem vozilu zahteval vmesni plin, da sem se izognil

nezaželenim škrtanjem.

Podvozje lantre je doživelo prav tako nekaj sprememb, avto je sedaj nekoliko trši, vendar še vedno dovolj udoben. V ostreje voženih ovinkih zahteva dodajanje volana, ob zaviranju v ovinku hoče zadek razmeroma hitro voziti svojo pot, vendar pa je popolnoma obvladljiv tudi na račun le 2,9 zavrtljaja



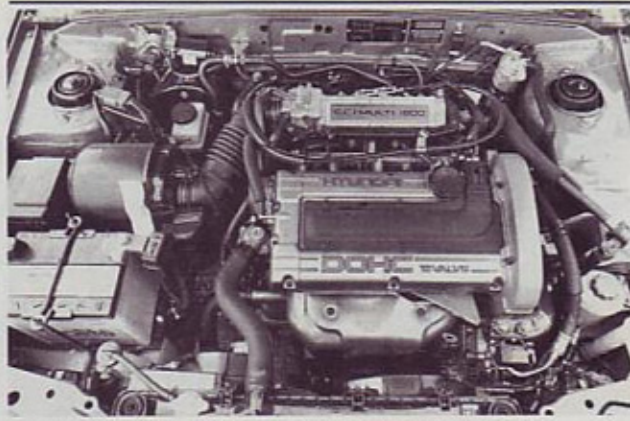
Prednje luči po japonskem vzoru

volanskega obroča od ene do druge skrajne točke, solidnega servoojačevalnika in plinskih blažilnikov, ki so pri lantri 1.8 GT serijski.

Zavore so štirikrat kolutne in spredaj prisilno hlajene. Zavorni učinek je zadovoljiv, pri skrajnih obremenitvah je moč opaziti tudi rahlo pregrevanje zavor, vendar ne tako, da bi to vplivalo na varnost vožnje. Nekaj privajanja zahtevajo tudi tipala naprave ABS, ki jo včasih nekoliko prehitro aktivirajo, kar pa v hipu za nekaj metrov podaljša recimo blago zaviranje pred križiščem.

Lantro odlikujejo tudi natančna izdelava, ojačana karoserija, solidna zvočna izolacija. Vsak plastičen del na tem avtomobilu ima že vtisnjeno kodo za kasnejšo reciklažo. Če je za vas ali vašo družino dovolj 352 litrov (normne) prostornine prtljažnika (povečljivega s pomočjo po tretjini deljive zadnje klopi), potem si lahko kot športno družinsko limuzino mirno omislite lantro 1.8 GT.

Lantro odlikujejo tudi natančna izdelava, ojačana karoserija, solidna zvočna izolacija.



Motor: dober, kultiviran in včasih malo požrešen

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - širitaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,5x88,0 mm - gibna prostornina 1836 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 93 kW (126 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,6 m/s - specifična moč 50,6 kW (68,2 KM)/liter - največji navor 161 Nm pri 4400/min - ročnična gred v 5 ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 6 litrov - motorno olje 4,4 litra - akumulator 12 V, 65 Ah - alternator 75 A - uravnjavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,080; II. 1,950; III. 1,290; IV. 0,940; V. 0,760; vzvratna 3,080, diferencial 4,590 - platišča: 6J - gume: 185/60 R14 (michelin MXV 2), - kotalni obseg 1,84 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 30,5 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, plinski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prislilno hlajene), zadaj kolturne, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zavrtljajša od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4358 mm - širina 1675 mm - višina 1385 mm - medosna razdalja 2500 mm - kolotek spredaj 1445 mm, zadaj 1430 mm - rajdni krog 11 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1720 mm - širina (komolci) spredaj 1410 mm, zadaj 1410 mm - višina nad sedežem spredaj 830-840 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 1090-880 mm, zadnja klop 860-630 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normno) 352 l - posoda za gorivo 52 l

Teža: prazno vozilo 1150 kg - dovoljena skupna teža 1620 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 850 kg, brez zavoro 500 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,8 s - poraba goriva (ECE): 6,4/8,1/10,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
193 km/h (V. prestava)

Pospeški:
0 - 60 km/h 4,8 s
0 - 80 km/h 7,5 s
0 - 100 km/h 10,4 s
0 - 120 km/h 16,1 s
0 - 140 km/h 22,8 s
1000 m z mesta
34,9 s (145 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.)
40,9 s (150 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
42,5 s (136 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h 98,3 m
od 100 km/h 42,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na resnično

40	37,1 km/h
60	58,5 km/h
80	77,5 km/h
100	97,2 km/h
120	116,1 km/h
140	135,8 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje
10,4 l na 100 km

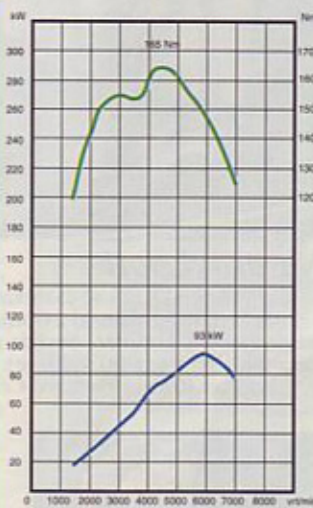


DIAGRAM MOTORJA

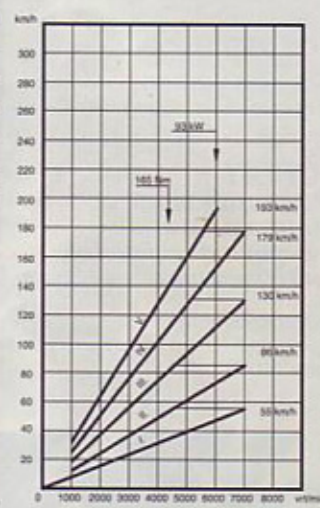


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor
- serijska oprema
- prostornost
- cena
- dobra osvetljenost odlagalnih polic
- dobra pasivna varnost

Grajamo

- menjalnik
- poraba goriva
- stikali troblje
- tresenje zunanjih vzvratnih ogledal pri hitrostih nad 180 km/h

Cena DEM 33.700
(Hyundai Avto Trade d.o.o. Ljubljana)

Končna ocena

Hyundai lantra 1.8 GT je solidno izdelana limuzina s športnim predznakom, ki ji je težko kaj očitati. Premore vse pridobitve avtomobila, ki velja trenutno za sodobnega: visoko pasivno varnost, konstrukcijsko sodoben motor, dobre zmogljivosti in ekološko naravnost. Napredek pri Hyundaiu kar žari in marsikateri kupec bo kupil lantra zaradi njenih prednosti in ne bo le tehtal razmerja "najmanj denarja za čim več avtomobila".