



## Test: HYUNDAI LANTRA GLS 16V

*Hyundai, to korejsko avtomobilsko znamko, ki je povzela ime vsestranskega orjaškega koncerna, smo spoznali najprej s ponyjem. Večjo in zmogljivejšo lantra so predstavili pozneje – oktobra lani. Ponekod ji pravijo tudi elantra, ne glede na to pa je na voljo z dvema različnima motorjema: z osemventilskim 1,5-litrskim in s šestnajstventilskim 1,6-litrskim štirivaljnikom. Preskusili smo slednjo možnost.*

Lantra je večja in zrelejša od ponyja, saj nosi pečat srednjega avtomobilskega razreda, nastopa pa s podobnimi aduti: s sodobnostjo z dobro opremo, s povsem spodobnimi zmogljivostmi, s (skoraj) japonsko končno obdelavo in – z ugodno ceno. Seštevek vsega pomeni razmeroma dober avtomobil za razmeroma malo denarja, ta zvižjača pa pri večini kupcev skoraj vedno vžge.

In zvižjača ni varljiva: nekaj več kot štiri metre dolga limuzina je

privlačna že na pogled: v principu klasična, v potankostih pa lepo zaobljena in skladna premore štiri vrata, ki omogočajo udobno vstopanje v avto, nizek nos s trapezoidnima žarometoma, zvišan zadek, natančne karoserijske spoje ter istobarvnost tudi pri ogledalih in spojlerjih.  $C_w=0,37$  sicer ni ravno podatek, zaradi katerega bi kazalo posebej omenjati delo v vetrovniku, ampak glede aerodinamike že nekaj časa vemo: če je prisiljena, se ponavadi tepe z uporabnostjo. No, sodobnemu oblikovanju se vse-

# NOMEN EST OMEN



eno niso odrekli: vrata se zajedajo v streho, kar pomeni, da imate med odpiranjem v dežju zadržano moker rokav (ampak takšni so pač zdaj avtomobilski časi), zunanji ogledali sicer nista na dvojnih, sta pa na opazno zoženih pecljih, le spojlera na zadku, ki sicer nekako sodi k športnemu napisu 16V, preprosto ni. Tako so zadnji rob prtljažnega pokrova nezapleteno in pravokotno prepognili, ga tik pod robom in po vsej širini olajšali z »mačjimi« vložkom ter napisom v njem, hkrati pa povlekli povsem do odbijača, zoper nakladalne tegobe. Prtljažnik ni orjaški, je pa dovolj velik in se da zaradi deljive zadnje klopi povečati v potniški prostor. Zadnjih luči zavoljo pokrova niso delili, le rdeči meglenki so namestili na obe strani prostora, namenjenega registrski tablici.

Skoraj snežno belemu (testnemu) avtu so namenili zatemnjene šipe, prav takšno »sončno« streho in zamoklo rdečo notranjost. Lantra je zaradi tega videti bolj limuzinska in imenitnejša, kot v resnici hoče biti. In potniški prostor ne ugaja le z barvo! Prednja sedeža sta prijetno nizka in dovolj oprijemljiva, zadnja

klop zadošča tudi za tri potnike vstrec (je pa skopa pri kolenih), prostora za glave je povsod dovolj, pokritih in odprtih predalov prav tako, na voljo je tudi drsnik z izrezi za pločevinke s pijačo, prednja varnostna pasova pa sta po višini nastavljiva. Po višini nastavljiv je tudi voznikov sedež in vozniku se v lantri nasploh

precej dobro godi: prtljažnik more odpreti tudi s stikalom na vratih, tam blizu so še stikala za vse štiri bočne šipe, z elektriko ukazuje večini ključavnic na avtu, le za premikanje zunanjih ogledal in zaradi posode za gorivo je potrebno ročno delo. Zglavniki so pravzaprav štirje: prednja dva sta običajna, po viši-

ni malce prenizko nastavljiva, zadnja pa vdelana v povišano naslonjalo klopi.

Morebiti si bo kdo zaželel daljši vzdolžni pomik vozniskega sedeža, a dvomim: razdalje volanski obroč – prestavna ročica – pedali so zelo ergonomično odmerjene, prestavna ročica je

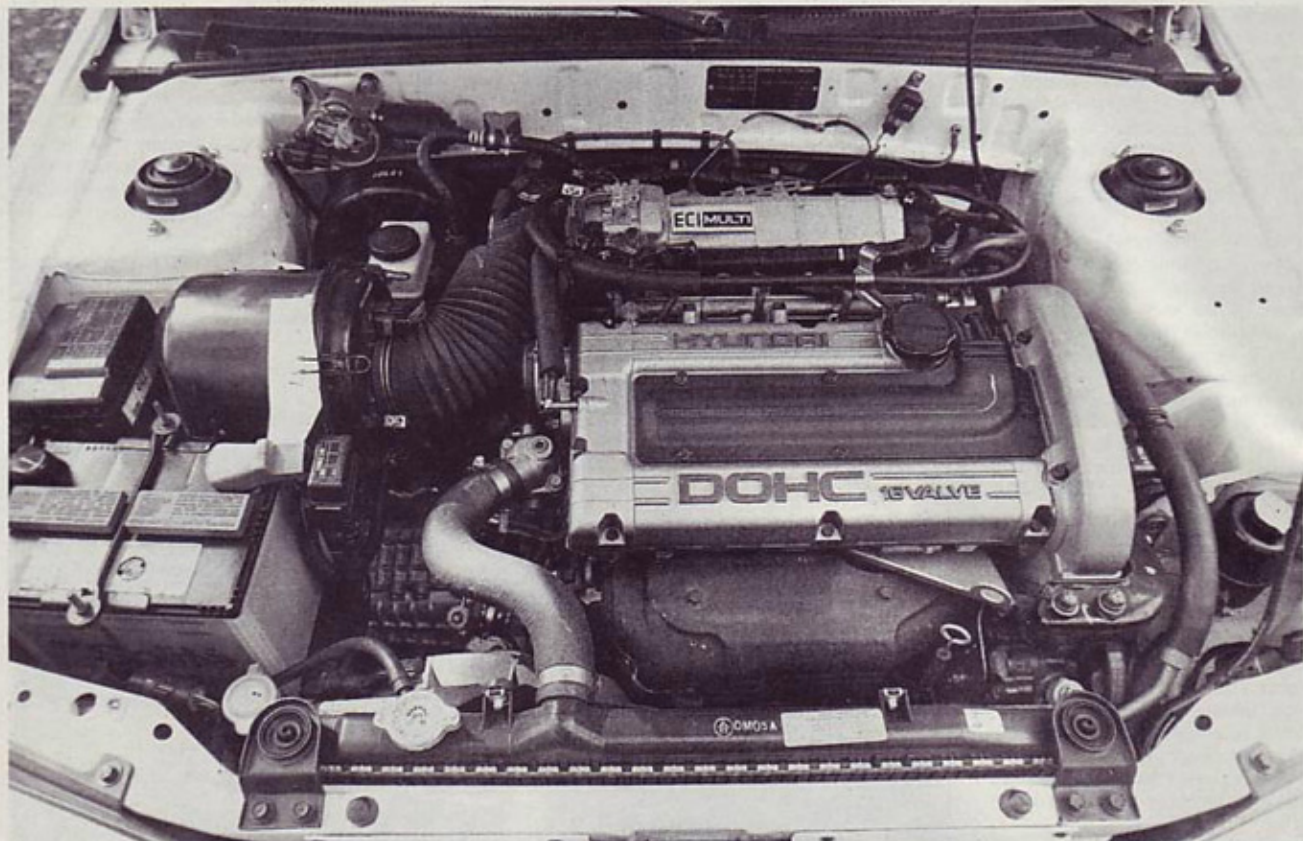


*Za potnike: limuzinski prestiž.*

*Za voznika: japonsko ozračje.*







Za pogon: Mitsubishijev motor.

hkrati kratka in lahkotna (pri testnem avtu je škrtala med pretikanjem v tretjo prestavo, ampak to ni bila stvar Hyundaija, ampak najverjetneje voznika pred menoj) in opora za levo nogo, kadar ta ni na pedalu sklopke, je odlična.

Armatura plošča z merilniki hitrosti, vrtljajev, temperatur hladilne tekočine in goriva je pregledna in dobro zasenčena, h kontrolnim lučem so namestili tudi takšno za odprta vrata, glavina stikal je ob volanu, njihov preostanek nad sredinsko konzolo, tam pa so tudi ne ravno natančni obračalniki za gretje in zračenje ter povprečno dober radijski sprejemnik. Vidljivost je in ni dobra: brisalnika in velika ogledala so ji v prid, žaromet pa bolj v škodo kot v korist. Običajna svetlobna tehnika in nizke parabole pač ne gredo skupaj in tega se Korejcem in Japoncem očitno ne da dopovedati.

Japonska pa ni le oblika žarometov, japonski je tudi lantrin motor. Tako kot pri drugih hyundajih je tudi tukaj pogonska mehanika Mitsubishijeva (enak motor, le da s turbinskim polnilnikom, najdete v coltu). Motor ima dve odmični gredi v lahki

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 82,3 x 75,0 mm – gibna prostornina 1596 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 84 kW (114 KM) pri 6200/min – največji navor 139 Nm pri 4500/min – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobali jermen) – glava iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (mando MPI) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 980 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka

– petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,363; II. 1,947; III. 1,285; IV. 0,939; V. 0,777; vzvratna 3,083; diferencial 4,592 – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/60 HR 14 (hankook)

**Voz in obse:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema (prečna cev, vzdolžna vodila), Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica

med sedežema) – volan z zobato letvijo 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, servo

**Mere in teže:** dolžina 4,358 m – širina 1,675 m – višina 1,385 m – medosna razdalja 2,500 m – kolotek spredaj in zadaj 1,430 m – rajdni krog 9,8 m – teža praznega vozila 1063 kg – dovoljena skupna teža 1620 kg – dovoljena teža priklovice z zavoro 1150 kg, brez zavore 600 kg – prtljajnik (normno) 352 litrov – posoda za gorivo 52 litrov

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 185 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 12,4 s – poraba goriva [ECE]: 6,9/8,6/12,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

glavi, po štiri ventile za vsak valj in 1596 kubikov gibne prostornine. Gorivo prihaja skozi elek-

tronsko napravo za vbrizgavanje, vse skupaj pa omogoča največjo moč 84 kW (114 KM) pri



Za prtljago: možnost povečanja, klasičen zadek.

6200 vrtljajih v minuti in največji navor 139 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti. Kdor hoče motor gnati do 7000 vrtljajev, kjer je na merilniku začetek prepovedanega rdečega polja, bo razočaran. Štirivaljni mitsubishi se ne vrtil tako zelo rad, kot bi mu čovek rad prisodil. Streže pa z dovolj prožnosti, da takšno pretiravanje ne sodi k voznikovim obveznostim. In ker je tej lastnosti dovolj spretno prilagojen tudi petstopenjski menjalnik (peta prestava je povrh tega prizanesljivo dolga), je moč dosegati dobra hitrostna povprečja, ne da bi trpeli zaradi motornih tresljajev in si zaradi trušča pod prednjim pokrovom mašili ušesa. Glede motorja je koristno vedeti še tole: da noče vžgati, če ob zasuku



ključa ne pritisnete na pedal sklopke (ne gre za napako, ampak za nalašč vgrajeno varovalko) in da pedal plina ob naglih odvzemih zoprnjo zamuja (reakcijske sekundne desetinke se tako podvojijo).

Med našimi meritvami je lantra 16V pospeševala takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,7 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,2 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 16,4 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 24,1 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 39,3 sekunde. In še: največja hitrost 189 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva 10,4 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Poraba je razmeroma visoka, toda upoštevati je treba, da je bila tokratna preskušnja kilometrsko krajša od običajnih in je obsegala izključno nadpovprečno ostre vožnje.

Ravno takšne pa lantrinemu podvozju niso najbolj všeč. Samo z voznikom je zaznati le zahtevo po za prednji pogon običajnem dodajanju volana na ovinčkih (servoojačevalnik je pri tem in med počasnejšimi vožnjami čisto ustrezna pomoč) in razmeroma močna nagibanja karoserije. Ob bolj obteženem vozniku pa se normalno sodelovanje med blaženjem in vzmetenjem vozila podre, karoserija se spusti prenizko k tlem, zadek pa močno okori. Okorelost je še najbolj zaznavna med odvzemanju plina ali zaviranju, ko začne zadek bežati, udarce izpod koles (če je vozišče kakorkoli neravno) pa je moč čutiti vsakega posebej. Tudi zavore se v takšnih primerih pregrejejo dosti prej, kot voznik pričakuje, vse to pa pomeni, da bo najbrž prav kmalu na voljo modificirana lantra z modificiranim podvozjem; čeprav to sploh ne pomeni, da lantra zdaj, kakršna je, ni dovolj sodoben avtomobil!

*Nomen est omen! Hyundai pomeni (v prevodu) napredek in lantri napredka – glede na pony – nikakor ni moč odrekati. Če pa bo kdaj še izboljšana, bo ime še ustrežnejše. Tudi zaradi elana, ki ga je čutiti v (e)lantri.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srđan Živulović*

# NOVICE

UREJA BORIS SAMBOLEC



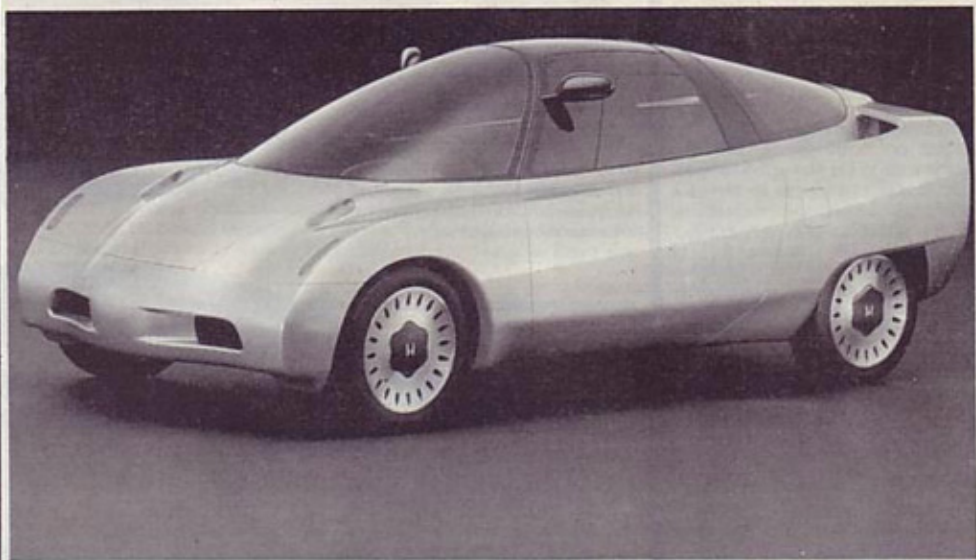
## Nova alfa

Alfa Romeo, ki od leta 1986 pripada združbi Fiat, bo v začetku prihodnjega leta predstavila naslednika alfe 75. Novinec z imenom alfa 155 povzema značilno obliko

alfe 75, vendar je obleži in predsem z boka in spredaj spominja na alfa 164. Bistvena novost novincea je, da ima pogon na prednji kolesi, prestižna različica pa celo na štiri kolesa. V začetku bodo ponudili štiri motorne različice, in sicer 1,8-litrski twin spark z močjo 130 KM, ki ga bodo vstavljali tudi v modela 75



in 164, dobro znani 2,0-litrski twin spark s 143 KM, še več moči bo ponujal 2,4 litrski V6, v prestižno različico pa bodo vstavili Lanciin 2,0-litrski motor 16V s turbinskim polnilnikom in močjo prek 190 KM. Alfa 155 16V turbo 4x4 bodo ponujali tudi v dirkaški varianti, saj ima Alfa Romeo s tem modelom tudi športne ambicije. Kljub novincu bo ostala alfa 75 še nekaj časa v programu. Naš novinar Gustinčič pa je v Italiji ujel v svoj objektiv prototip, po slikah sodeč gre za novo alfa 155.



## Honda EPX

Pod tem imenom se skriva prototip avtomobila prihodnosti, kakor ga vidijo Hondini strokovnjaki. Narejen je iz aluminija, po vzoru honda NSX. Izredno lahka nosilna konstrukcija in 1,0-litrski štirivaljni VTEC z močjo 70 KM so glavne odlike tega vozila. V njem se lahko peljeta dve osebi, in sicer po vzoru motociklov, saj potnik sedi na sedežu za voznikom, in ne poleg njega.