

KRATEK TEST - HYUNDAI MATRIX 1.5 CRDi



Za prepoznavno obliko je poskrbel Pininfarina, za veliko dodatne opreme tako zunaj kot znotraj pa Hyundai.



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ

Otroci gledajo na avtomobil z drugačnega zornega kota kot odrasli. Najbolj jim je všeč prostornost in mizica, na kateri lahko rišejo.



Trivaljnik je nastal tako, da so znane-mu štirivaljnemu dizlu CRDi »odrezali« valj in dodali gred za dušenje vibracij. Dobili so varčen in še dovolj zmogljiv dizelski mlincek nenavadnega zvoka.



Prijetno popoldne smo združili z izletom na Kras, v lovu za sončnimi žarki. Spredaj dva možaka, zadaj ženički, v otroškem sedežu pa Zala, dobre tri leta stara deklica. Nekje na pol poti smo malo podrezali najmlajšo potnico: »Zala, kaj ti je najbolj všeč v tem avtomobilu?« »Da je velik ...«. »In kaj še?« »Da ima mizico, na kateri lahko rišem.«

Odrasli smo se samo spogledali in se presenečeni zasmejali nad njenim odgovorom. Kako otroci čisto drugače ocenjujejo avtomobile. Kaj jim mar, da je v nosu avtomobila sodobni trivaljnik z neposrednim vbrizgom goriva, ki nosi oznako CRDi in da ima avtomobil cel kup opreme, vsite varnosti in kovinsko barvo? Ne, oni tega ne vedo! Jih tudi ne zanima. Oni ga ocenjujejo s svojimi očmi, z očmi uporabnika, ki vedno sedi na zadnjem sedežu. Ker je Hyundai Matrix predvsem družinski avtomobil, njihovega mnenja ne gre spregledati. Torej, če začne-

mo za spremembo od zadaj. Prtljažnik je velik. Dovolj, da vanj spravite vse, kar potrebujete povprečna slovenska družina za izlet ali krajši dopust. Posebno navduši zadnja klop, deljiva po tretjini z zlojživimi naslonjali in pomična v vzdolžni smeri (s tem se poveča tudi prtljažnik). Prostora je v osnovnem položaju na zadnji klopi veliko, tudi za odrasle potnike, ki se ne bodo pritoževali nad utesenjenostjo. Na sprednjih sedežih je zgodba podobna, le da bi si želeli nekaj več oprijema na naslonjalu sedežev. Morda je preprosta rešitev že v zamenjavi blaga za oblazinje-

nje, saj školjkaste oblike sedežev v takem avtu ne moremo pričakovati in, roko na srce, vanj tudi ne sodijo. Matrix 1.5 CRDi je namreč ličen družinski avtomobil italijanskega oblikovanja (Pininfarina) z novim dizelskim trivaljnikom, ki noče biti dirkaški, ampak predvsem varčen, s (predvideno) nizkimi

čico menjalnika in pretikanjem med drugo in tretjo prestavo. Sitnost nastane takrat, ko so v drugi prestavi vrtljaji visoki, ko pretaknete v tretjo, pa motor izgubi ves zagon. Podobno, kot se to dogaja bencinskim motorjem z 1,1 ali 1,2 litra prostornine. Je pa zato poraba nizka, saj se giblje okrog 6 litrov na

Preizkušenemu motorju (štirivaljniku), ki poganja Hyundai Santa Fe in Elantro, so »odrezali« valj in s tem dobili 1,5 litra delovne prostornine.

stroški vzdrževanja. Preizkušenemu motorju (štirivaljniku), ki poganja Hyundai Santa Fe in Elantro, so namreč »odrezali« valj in s tem dobili 1,5 litra delovne prostornine. Čeprav je trivaljnik, vibracij ni čutiti (vgradili so mu gred za dušenje vibracij). Motor se v vožnji izkaže kot uporaben, dokler do nje ga niste prezahtevni. Ko opeša (naložen s štiričlansko družino na poti v srednje strm klanec), pa je nekaj več dela s prestavno ro-

100 prevoženih kilometrov. Tistim, ki se nameravajo vsakodnevno voziti s polno naloženim avtomobilom, z odraslimi potniki in povrh vsega še po klancih, svetujemo, da razmislijo o močnejšem motorju. Sicer pa Matrix 1.5 CRDi izpolnjuje svoje osnovno poslanstvo, zagotavlja veliko udobja, prostora, je vsestransko uporaben in varčen. Pa še otrokom je všeč.

Peter Kavčič

Tehnični podatki

Motor: 3-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in glib 83,0 × 92,0 mm - gibna prostornina 1493 cm³ - kompresija 17,7 : 1 - največja moč 60 kW (82 KM) pri 4000/min - največji navor 184 Nm pri 1900-2600/min - ročična gred v 4 ležajih - 1 odmična gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 6,3 l - motorno olje 4,8 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,615; II. 2,053; III. 1,370; IV. 0,971; V. 0,733; vzvratna 3,250 - diferencial 3,842 - gume 185/65 R 14 T

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4025 mm - širina 1740 mm - višina 1685 mm - medosna razdalja 2600 mm - kolotek spredaj 1485 mm - zadaj 1485 mm - rajdni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina 1420-1620 mm - širina 1430/1445 mm - višina 980-1000/950 mm - vzdolžnica 870-1050/970-550 mm - prtljažnik (normno) 350-1284 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1370 kg - dovoljena skupna masa 1840 kg - dovoljena masa prikloice z zavoro 1300 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obremenitev strehe 70 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 157 km/h - pospešek 0-100 km/h 17,9 s - poraba goriva (ECE) 7,6/5,0/6,0 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE			
Pospeschi:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	6,8 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	11,0 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	17,5 s	70	62,6 km/h
0-120 km/h:	27,0 s	90	80,6 km/h
1000 m z mesta:	37,3 s	100	89,8 km/h
	(134 km/h)	130	114,7 km/h

Največja hitrost:

158 km/h (V. prestava)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.): 9,8 s

80-120 km/h (V.): 16,5 s

Zavorna pot:

od 100 km/h: 43,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 6,2 l/100 km

Najmanjše povprečje 5,7 l/100 km

Truš v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev	
Prestava:	III. IV. V.	T = 2 °C	
50 km/h	58 58 58	p = 1000 mbar	
90 km/h	66 62 62	rel. vl. = 78 %	
130 km/h	70 68		
Prosti tek	44		

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Matrix z dizelskim motorjem je zaenkrat najdražji izmed tistih, ki jih ponujajo na našem trgu. Pa mu to morda še lahko oprostimo na račun bogate opreme in varčnega motorja. Trivaljnik se sicer oglašja z nenavadnim zvokom, a ko se enkrat privadite, ne bo težav. Skupaj z zanimivo obliko, ki se spogleduje z italijansko šolo oblikovanja, in uporabno notranjostjo je to avtomobil za družinske potrebe in zmerno življenje.

- uporabna in prilagodljiva notranjost, prostornost - mizice za prednji sedeži - visoko sedenje - varčen motor - cena glede na konkurenco	- zapiranje prtljažnih vrat - zvok motorja pri zaganjanju in v višjih vrtljajih
---	--

CENE (Hyundai Avto Trade)	SIT
OSNOVNI MODEL:	3.489.888
TESTNO VOZILO:	3.610.838