

Predali, predalčki...

Korejci so trdno prepričani vase. Čeprav živijo v modernem času, jim je še vedno ostalo nekaj železne discipline iz preteklosti. Mogoče se nam zdijo na trenutke nenavadni, toda s svojimi rezultati dokazujejo, da se hitro učijo in prilagajajo. Dober primer korejske uspešnost je recimo Hyundai.



Končno obliko Matrixa je ustvaril oblikovalski studio Pininfarina. Prevladuje uporabnost, vendar je tudi oblika vredna pozornosti.

Kljub težavam, v katerih se je znašla korejska avtomobilska industrija, Hyundai občasno preseneti z novim modelom avtomobila. Zanimanje zbudi s sodobno obliko, dobro mehaniko, uporabnostjo in bogato opremo. Presenečajo tudi z dokaj široko ponudbo. In še z dovolj prepoznavno obliko. Hyundai ima namreč lepo pokrito paletu, od najmanjšega Atosa do največjega Trajeta ali celo H1. Ponudijo lahko družinski Accent ali ugledno limuzino, športni kupe ali obrtniški H1, mestnega malčka ali terenskega robustneža, vse do velikega ali malega enoprostorca ... Skratka, za nam še vedno tujo avtomobilsko znamko kar veliko modelov. Če smo iskreni, v tem prekašajo celo nekaj veliko bolj priljubljenih in

znanih evropskih avtomobilskih znamk.

Čeprav pričakovani, a vseeno kot strela z neba, je kar naenkrat na naše ceste zapeljal Hyundai Matrix. Pravzaprav ga je težko uvrstiti v že obstoječe avtomobilске razrede; še najlažje bi ga označili kot kompaktni enoprostorec. Ampak takoj s pripombo, da je za 14 centimetrov krajši od Scenica (če vzamemo za primer vodilni avtomobil v hitro rastočem avtomobilskem razredu). Čeprav je toliko krajši, pa ima le za dva centimetra krajšo medosno razdaljo in je za centimeter višji. Kam naj torej z njim! Matrix je še najbolj podoben Mitsubishiju Spacestaru. Če ne bi na karoseriji jasno napisali, da so ga zrisali v italijanskem oblikovalskem studiu Pininfarina, bi mirno

lahko trdili, da je kopija Mitsubishija. Tudi po merah mu je zelo podoben. Sedaj pa, ko smo Matrixa vsaj približno opredelili, se lahko posvetimo samo njemu.

Avtomobili, kot so Matrix, čedalje bolj rastejo v višino, so čeda-

Predale so namestili povsod, kjer je mogoče, in tudi tam, kjer jih sploh ne bi pričakovali.

lje krajši in imajo kljub majhnosti ogromno uporabnega prostora. Notranjo prostornost med drugimi omogoča čedalje daljša medosna razdalja, ki pri komaj štiri metre dolgem Matrixu znaša kar 2600 mm. V tem razredu je to veliko. Pri prostorski stiski pa se seveda pozna vsak milimeter! Matrixa so torej oblikovali po sodobni filozofiji, ki začenja graditi avtomobil iz notranjosti navzven.

Imeti mora dovolj prostora za pet potnikov, nekaj prtljage, navzven pa mora biti čim manjši. Eden izmed trikov, kako se izogniti utesnjenosti, je povišana streha. Tega so nedvomno uporabili. Podatek, da se človek v Matrixu ne zadeva

z glavo v strop, je mogoče za katere smešen, vendar imajo lahko že povprečno veliki ljudje v sodobnih avtomobilih prav ta problem. Pa naj gre za male ali velike avtomobile. S tem so tudi sedeže lahko namestili višje in spet pridobili nekaj prostora. Tokrat za noge. Noge so v pokončnem in ne v ležečem položaju. Poleg tega so pod sedeži prostorčki za odlaganje. Pod voznikovim sedežem

je veliko praznega prostora, pod sopotnikovim precej velik predal, pod zadnjimi sedeži pa še dva skrita zaprta predala. Sedeži niso med najdaljšimi in pomik prednjega je tudi v skrajnem položaju za velike ljudi lahko kratek, pa vendar se v Matrixu zelo spodobno sedi. Sedeži so enostavni, prilagojeni velikokratnemu vstopanju in izstopanju. Z obliko niso nikakršno čudo, vendar pa se tudi na daljši vožnji (verjetno zaradi pravšnje trdote) človek dokaj dobro počuti. Tudi kakšnega posebnega bočnega oprijema (v ovinčkih) ne pričakujte. Je pa voznikov sedež lepo nastavljen: po višini skupaj z naklonom sedalnega dela in v ledvenem delu. S komolčno oporo bi bil lahko še boljši. Sedenje je med višjimi, s čimer bodo bolj zadovoljni pristaši kombijev. S tem pa je boljša tudi preglednost nad dogajanjem v okolici.

Oblika armaturne plošče je še vedno nekaj posebnega, čeprav ima podobno namestitev vse več avtomobilov. Merilniki so premaknjeni na sredino armaturne plošče, pred voznikovimi očmi ostane le delček z opozorilnimi lučkami. Lučke so dobro vidne, za merilnike na sredini pa je treba vložiti malce več truda. Pohvalna je vidljivost digitalnega dela, saj je viden tudi podnevi ob največji svetlobi. Matrix je opremljen še s potovalnim računalnikom, pri katerem pa so glede na do sedaj znane možnosti varčevali. Ponuja le tri najosnovnejše podatke: razdaljo do polnjenja goriva, povprečno hitrost in čas vožnje.

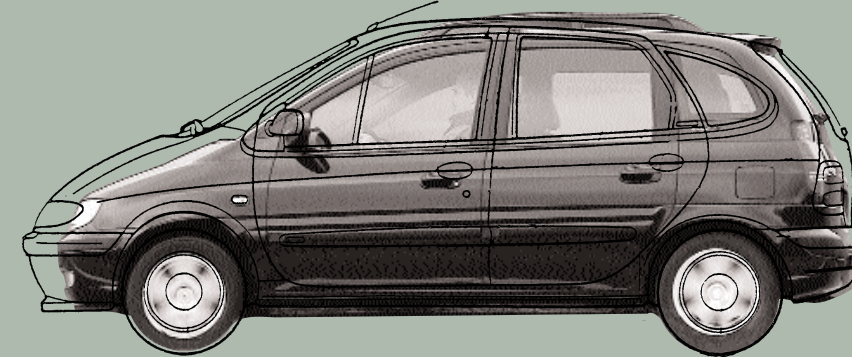
Voznikov delovni prostor je ergonomsko in prostorsko skoraj brez večjih pripomb, le utesnjenost voznikovih kolen med ročajem na vratih in konzolo prestavne ročice bi lahko bila za koga moteča. Mogoče za tiste s krajšimi nogami, ki morajo sedeti pomaknjeni bolj naprej.

Zadnja klop je poglavje zase. S prilagodljivostjo niso skoparili. Začne se z deljivostjo v razmerju 40 : 60. Vsak del posebej ima v več stopnjah nastavljen naslon. Vsak del je tudi vzdolžno pomičen. Za dvajset

Vodljivost avtomobila je zelo dobra.



Obris Scenica na Matrixu



Matrix bi najlažje označili kot kompaktni enoprostorec. V primerjavi s Scenicom, vodilnim avtomobilom v razredu, je za 14 centimetrov krajši in je za centimeter višji.



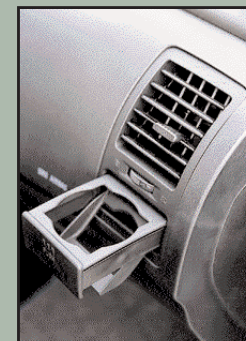
Največji prtljažnik : 1284 litrov, predali v dnu in mreža. Skromna je širina med kolotekoma (960 mm).



Vzdolžni pomik, večstopenjski naklon naslona zadnje klopi in tretjinska deljivost so vrhunec prilagodljivosti. Kombinacij prtljage in števila potnikov je dovolj. Sedeži pa niso odstranljivi.



S predalčki niso skoparili: pod prednjim sedežem, v armaturni plošči, pod zadnjimi sedeži, na sredinski konzoli, v stropu, pod volanom ...





Všečna, razgibana in tudi uporabna armaturna plošča; za voznika je moteč le občutek utesnjenosti med vrati in sredinsko konzolo.

centimetrov naprej ali nazaj. Res da potem zmanjka prostora za noge, ga ima pa prtljaga toliko več. Pohvalno je, da lahko to storimo z vsakim delom sedeža posebej in se tako lahko prilagajamo potrebam. Na koncu ostane še zlaganje naslonov naprej. In še vsakega posebej navzgor. Tako se elegantno izognemo problemu, kam z odvečnimi sedeži, mogoče pa bi lahko kljub temu razmišljali



Trd, enostaven prednji sedež z višinsko in ledveno nastavljivostjo. Kljub majhnim meram je sedenje solidno. Pod njim pa ogromno praznega prostora.



Mešanica slabe in dobre preglednosti (majhni in veliki merilniki), skromen potovalni računalnik in v vseh pogojih dobro vidni digitalni zapisi. Kontrolne lučke, ločene od merilnikov, so dobro vidne.



Kljub relativno veliki višini in s tem višjim težiščem avtomobila je podvozje tudi v hitrih ovinkih dobro vodljivo in zanesljivo sledi ukazom natančnega servovolana. Pretiranega nagibanja ni občutiti, pa tudi neravnine dobro ublaži. Vodljivost je več kot zadovoljiva. Dobro vodljiv ostaja tudi pri višjih hitrostih. Zadovoljivo majhen je tudi obračalni krog. Če k temu prištejemo še zanesljiv zavorni sistem, je Matrix v tem pogledu že skoraj popoln.

Skeptiki bodo sicer spet iskali napake in jih seveda tudi našli. Tudi Matrix jih ima, imajo pa jih tudi večji in uglednejši avtomobili od njega. Ampak to še ni razlog, da ne bi razmišljali o Matrixu. Samo zato ker je Hyundai, se še ne spleča odnehati. Ima namreč toliko življenjsko uporabnih rešitev, da je prav gotovo zanimiv. S svojo majhnostjo in obenem prostornostjo ter prilagodljivostjo bi prav lahko ustrezal načinu življenja marsikaterega Slovenca.

Igor Pucihar

Iz oči v oči



Čisto zadovoljen sem izstopil iz Matrixa. Avtomobil se lepo pelje, je znotraj prostoren ter prikupne oblike in simpatičnega (zunanjega) videza. Tudi zaradi Matrixa je moje prepričanje vedno močnejše: Hyundai so v tem trenutku - gledano skozi vse odlike izdelka - najboljši korejski avtomobili.

Vinko Kerne



Matrix je zelo evropski. Ni pa le zelo evropski, pač pa zna biti tudi vsaj tako uporaben. No, tokrat me ni presnetila le njegova uporabnost, ampak tudi materiali, ki jih ponuja v notranjosti, in nasploh počutje med vožnjo. Ni kaj, upal bi si celo trditi, da je Matrix v tem trenutku najboljši Hyundai.

Matevž Korošec



Ja, že prvi hip mi je bil zaradi skladnosti linij všeč. Ne deluje ceneno in kilometri z njim so bili v zadovoljstvo. Če bi le lahko voznikov sedež pomaknil dovolj daleč nazaj. Merilnikov na sredini armaturne plošče pa ne maram, ker so me policisti pri ležernih 77 km na uro ogloabili sredi mesta!

Mitja Gustinčič

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,0
0-80 km/h:	7,8
0-100 km/h:	11,8
0-120 km/h:	17,7
0-140 km/h:	28,3
1000 m z mesta:	35,1 (149 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	36,2 (144 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	43,0 (125 km/h)

Največja hitrost	180 km/h (V. prestava)
------------------	---------------------------

Poraba goriva

I/100 km	
najmanjše povprečje	9,7
največje povprečje	12,4
skupno testno povprečje	10,9

Truš v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	59 58 58
100 km/h	68 66 65
150 km/h	72 71
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	54,5
80	74,1
100	91,4
120	108,7
140	128,4
160	145,9

Zavorna pot

m	
od 100 km/h:	42,3
od 150 km/h:	94,7

Okoliščine meritev

T = 21 °C
p = 1007 mbar
rel. vl. = 68 %

Napake med testom

- brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

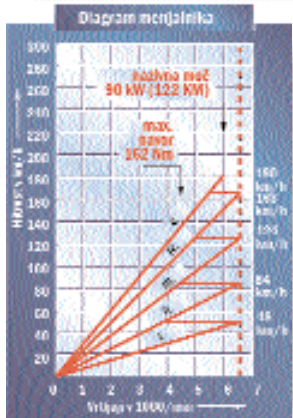
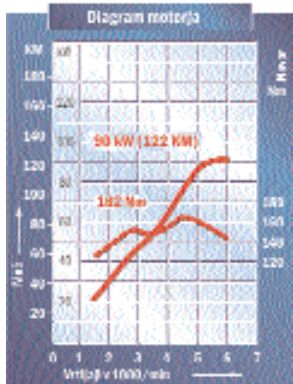
3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 6 let garancije na pre-rjavenje

Obvezno zavarovanje:

98.771 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

53.978 SIT



CENE

Testirani model

3.395.350 (Hyundai Avto Trade)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	3.293.000
Kovinska barva	35.000
Mineralna barva	53.000
Alarmna naprava	49.350
Lahka platišča	59.900

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	33.534
Prednja meglenka	13.376
Prednji odbijač	38.582
Prednja maska	11.175
Vetrobransko steklo	46.825
Znak	2.079
Prednji blatnik	21.855
Zadnji odbijač	35.124
Zunanje ogledalo	25.994
Kolesni pokrov	5.566

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,0 × 85,0 mm - gibna prostornina 1795 cm³ - kompresija 10,1 : 1 - največja moč (ECE) 90 kW (122 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,0 m/s - specifična moč 50,1 kW/l (68,2 KM/l) - največji navor (ECE) 162 Nm pri 4500/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventilov na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,0 l - akumulator 12V, 60 Ah - alternator 80 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,615; II. 2,053; III. 1,393; IV. 1,061; V. 0,837; vzvratna 3,250 - prestava v diferencialu 4,052 - platišča 6,5J × 15 - gume 185/55 R 15 V (Kumho Powermax 769), kotalni obseg 1,80 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,8 km/h

Voz in obese:

limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisižno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4025 mm - širina 1740 mm - višina 1685 mm - medosna razdalja 2600 mm - kolotek spredaj 1485 mm - zadaj 1485 mm - najmanjša razdalja od tal 160 mm - rajdni krog 11,3 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1420-1620 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1445 mm - višina nad sedežem spredaj 980-1000 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1050 mm, zadnja klop 970-550 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 354 - 1284 l - posoda za gorivo 55 l

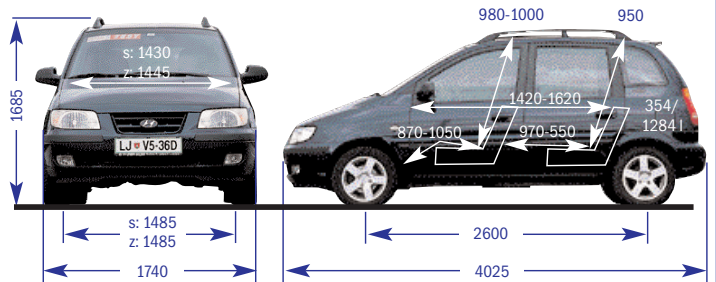
Mase:

prazno vozilo 1358 kg - dovoljena skupna masa 1820 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obremenitev strehe 70 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 184 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 11,5/6,9/8,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Hyundai so v tem trenutku - gledano skozi vse odlike izdelka - najboljše korejski avtomobili. Enostavno uporaben, prostoren, dobro prilagodljiv, solidne kakovosti, dovolj zmogljiv, mogoče za malenkost preveč pošten, a vreden svojega denarja. Ocena, kot bi si jo nekateri samo želeli.

- prilagodljivost
- oblika
- zmogljivosti
- solidna izdelava
- vodljivost

- vidljivost nazaj vstran
- utesnjenost voznika
- poraba