



Test: HYUNDAI PONY GLS

RIŽEV N

Enciklopedija iz leta 1973, ki jo imamo po naključju pri roki, ob Južni Koreji še ne omenja avtomobilov. Na prvem mestu je zapisan riž. Ne preveč natančnemu radovednežu bi utegnil ta podatek celo zadoščati. Navsezadnje je Južna Koreja čisto na drugem koncu sveta.

Toda svet se lahko ob nekaterih priložnostih izredno skrči. Če

vam spomin povprečno dobro služi, se še spomnite ponosnih slovospevov kragujevškemu yugu, ki je pred leti prodiral v Ameriko. Potem je prispela slaba vest: o anti-yugu. To je bil hyundai pony, ki je po svoji prvi »izstrelitvi« okrog sveta najglasneje in precej uspešno pristal ravno v ZDA.

Že omenjena enciklopedija ni pretirano natančna. Hyundai Motor Company je v Južni Koreji nastala že leta 1967. Fordova licenca ji je omogočala izdelovanje osebnega avtomobila cortina pa tudi več različnih poltovornjaskih modelov. Po treh letih je firma zadihala na novo ter v sodelovanju z italijanskim stilistom

Giugiarom in japonsko tovarno Mitsubishi (skoraj sočasno je stekla tudi licenčna proizvodnja težkih vozil Daimler-Benz). In leta 1974, v Torinu, je svet prvič videl prototip ponyja.

Lani je Hyundai izdelal nekaj več kot pol milijona osebnih avtomobilov, v številu tudi večja stellar in sonato. To pa je približno enaka količina, s kakršno je v istem letu oskrbel kupce svetovno ugledni Mercedes-Benz.

Hyundajevi avtomobili niso leseni, čeprav jih k nam uvaža ljubljansko (mednarodno) podjetje Slovenijales. Tudi takšne vrste niso, da bi jih mogli ali smeli prezteti.

Pony je najmanjši model in je Evropejcem na voljo v treh podobah: kot klasična limuzina s štirimi vrati, kot kombi limuzina s tremi ali s petimi vrati in kot kupe. Motorni možnosti sta dve:

z 1,3 in 1,5 litra gibne prostornine. Testni hyundai pony GLS je bil kombinacija prve od pravkar naštetih karoserijskih različic in večjega od obeh omenjenih motorjev. Tehnološko pa je ta avtomobil prav ličen skupek italijanskega (Giugiariojevega) designa in japonske (Mitsubishijeve) mehanike. Strah pred neznanim je tako zelo hitro pregnan: pony je oblikovno skladen, v celoti pa japonskopovprečno kakovosten avtomobil. Nič tako slabega ni



Notranjost: zmes skoposti in obilja

ARASTEK

v njem ali na njem, da bi vam kvarilo veselje. Z marsičim, predvsem pa z opremo, pony prekaša nižji srednji avtomobilski razred, kateremu uradno pripada.

Njegova limuzinska oblika je dovolj univerzalna, da bi bila lahko tudi Oplove ali Fordove znamke, značilno vzhodnjaška sta le nizka elipsoidna žarometa, značilno Mitsubishijeve pa so soodno aerodinamično vrezana v streho. Izreza sta dvojno gumasto obrobljena – zoper vodo ali sneg v notranjosti in čeprav obrobe niso vstavljene ravno

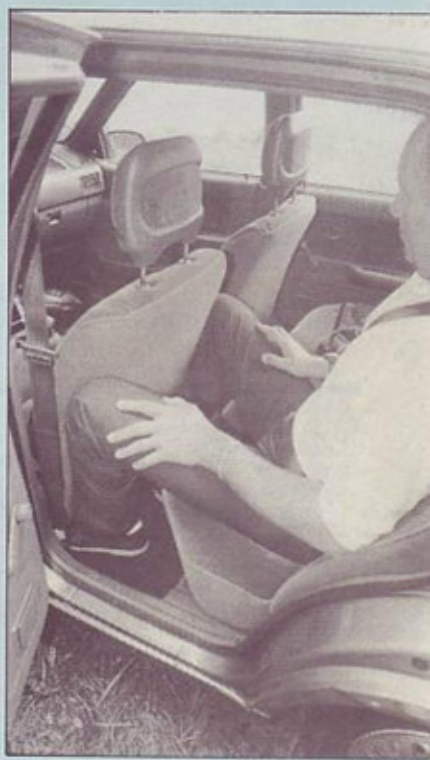
najnataneje, svojo nalogo dovolj dobro opravljajo (vsaj glede dežja, saj se s snegom sredi septembra nismo srečevali). Aerodinamika pa vseeno ni mikavna. Količnik zračnega upora za pony GLS znaša 0,35, kar dokazuje, da je Giugiaro izbral pripravnost pred rekordnim rezanjem zraka. Nos tega 4,3-metrskega avtomobila je sicer nežno zaobljen in preluknjan z dokaj pičlimi hladilnimi režami, toda udobni notranjosti na ljubo so pustili dovolj dolgo streho, brez pretirano nagnjenih šip. Zadek je visok in za k prtljažniku izrezan vse do odbijača. Pod njim je natančno obdelan prostor: z rezervnim kolesom in predalom za orodje či-

sto v dnu, ter s po tretjini zložljivim naslonjalom zadnje klopi – za občasno prilagajanje večjim tovorom.

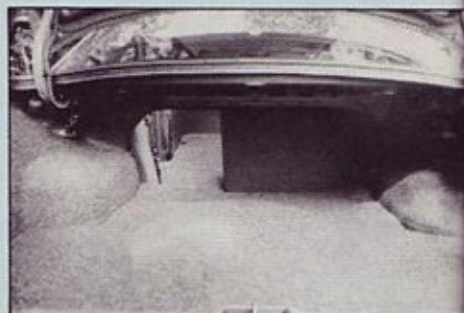
Kadar je prtljage za manj kot osnovnih 342 litrov, je v ponyju prostora za štiri oziroma pet oseb. Za štiri odrasle, za pet, če so vmes otroci. S prostorom za kolena na zadnji klopi ni težav, tudi zato ne, ker je pomik prednjih sedežev prepičel, bolj vpršljiva je seveda širina. Toda notranjost je v celoti uravnana na udobje in dobro počutje: dovolj natančno izdelana, z ličnimi zavihki in obrobami, s preprogami na tleh in z blagom na sedežih ter vratih. Zglavnika so vsadili le v prednji naslonjali, voznikov se-

dež pa je s svojim sedalom nastavljen tudi po višini, z naslonjalom pa prilagodljiv uporabnikovim hrbtničnim željam. Odlagališče za drobnjarije je načelno dovolj, vključno z vdolbino za pločevinko s pijačo, so pa po japonsko majhna. Izjema je le prostrana in uporabna polica, pogreznjena v ohišje armaturne plošče in oplemeniteniša s po celem avtu dobro vidno digitalno uro.

Počutje za volanom je prijetno, a z nekaj motnjami: volanski obroč je pripravno majhen in debelo obložen, a za pravnšno držo rok z napak postavljenimi prečkami; armaturna plošča je dobro vidna, a slabo zasenčena in osiromašena za »nakazani« meril-



Zadnja klopi: prostor tudi za dolgine



Prtljažnik: velik, da se povečati



Prijetna podrobnost: »košarica« v dnu prtljažnika

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni — štiritaktni — vrstni — nameščen spredaj prečno — vrtna in gib 75,5 x 82,0 mm — gibna prostornina 1468 kubikov — kompresija 9,4:1 — največja moč 57 kW (77 KM) pri 5300/min — največji navor 127 Nm pri 3500/min — ročna gred v 5 ležajih — admična gred v glavi (zobati jermen) — glava iz lahke kovine — padatočni registrski uplinjač, z ročnim čokom — vodno hlajenje — akumulator 12 V, 45 Ah — alternator 770 W — elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganjata prednji kolesi — enakolturna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh — prestavna razmerja: I. 3,363; II. 1,947; III. 1,285; IV. 0,939; V. 0,777; vzvratna 3,083; diferencial 4,021 — platišča 4,5 J x 13 gume 155 SR 13 (kumho)

Voz in obesa: limuzina — 4 vrata, 5 sedežev — samonosna karoserija — vsa štiri kolesa na posamičnih obesah — spredaj vzmetni nogi, frikatna prečna vodila, stabilizator — zadaj vijajne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator — dvokračne zavore, servo, spredaj kolturne (posebej hlajene), zadaj bobnaste; mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema — volan z zobalo letvijo, 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,275 m — širina 1,607 m — višina 1,385 m — medosna razdalja 2,383 m — kolotek 1,390 m, zadaj 1,340 m — rajdni krog 9,8 m — teža praznega vozila 980 kg — dovoljena skupna teža 1285 kg — prtljažnik (normno) 342/730 litrov — posoda za gorivo 45 litrov — dovoljena teža prikalice z zavoro 800 kg

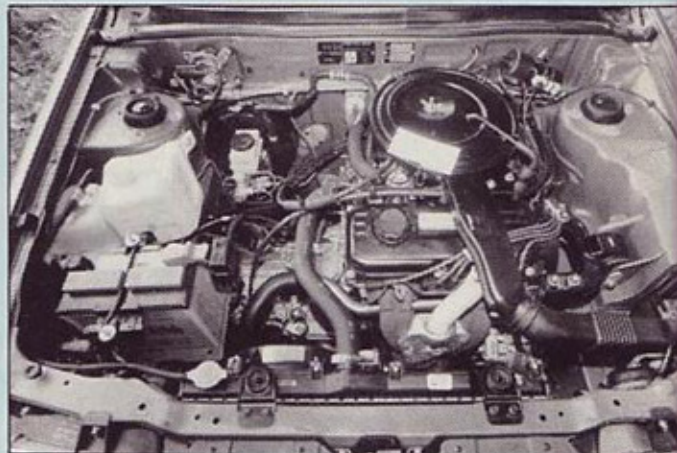
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km na uro — normna poraba goriva (ECE): 5,7/7,5/8,9 litra bencina super na 100 km

nik vrtljajev. Tako so pred voznikovimi očmi le kazalci hitrosti vozila (plus dva kilometrska števca), goriva in temperature hladilne tekočine. V vrsti pod njimi so kontrolne luči.

Lepo oblikovana in v celem dosegljiva je sredinska konzola: s premičnima zračnima režama na vrhu, s ploščatimi stikali, ki niso vsa porabljena, z okroglimi nastavljaljkami (ne pretirano učinkovitega) zračenja in hkrati gretja, z radijskim sprejemnikom oziroma prostorom zanj ter s pepelnikom in vžigalnikom ob njem.

Če bi bilo sedež moč odriniti dovolj daleč nazaj, bi bile razdalje volan-pedala-prestavna ročica za vsakršno voznikovo višino povsem ustrezna. Tudi zato, ker je ob pedalih dovolj prostora za počitek leve noge. Sicer pa je vse v avtu uglajeno in tekoče: zunanji ogledali z ročnim nastavljanjem od znotraj, ročici z osnovnimi stikali (luči, utripalke, brisalniki s prilagodljivim prekinjevalnikom teka in dvema hitrostima, brizgalka za šipo), prestavna ročica s športno kratkimi gibi in ročica ročne zavore dovolj blizu za njo. K serijski opremitvi sodijo tudi notranji zračni krog, zadnja meglenka in gretje zadnje šipe.

Vidljivost za volanom je dobra: predvsem zaradi nadpovprečnih ogledal in povprečnih brisalnikov, manj pa zaradi podpovprečnih žarometov. Hkrati pa je pri tem avtu moč zelo hitro »ugibati« tudi tiste njegove karoserijske izbokline, ki so z voznikovega sedeža nevidne. Torej bi



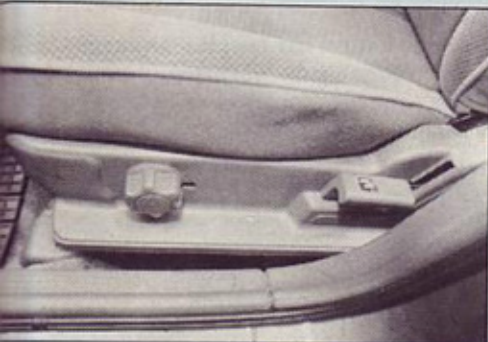
Motor: japonski povprečen

bilo tesno parkiranje lahko povsem enostavno, če bi volan — s 3,6 zavrtljaja od ene do druge točke (in brez servoojačevalnika) ne bil preveč težaški. Izkaže pa se, ko je treba ostro vjugati pri večjih hitrostih.

In s hitrostmi si pony GLS nasploh ni navzkriž. Motor v nosu je Mitsubishijev, z oznako G 15 B. Ponujajo ga v treh različicah: s padatočnim registrskim uplinjačem ter z ročnim čokom zanj (takšni motorji so na voljo v jugoslovanski ponudbi, takšen motor je bil tudi v testnem avtu), z elektronsko nadziranim uplinjačem ali z vbrizgavanjem goriva. K slednjima sodi tudi katalizator v izpušnem sistemu.

Sredinska konzola: po vzoru zrelih limuzin





Voznikov sedež: preprosto, a učinkovito nastavljanje

Sedežne prevleke: snemljive, na zadrge

Ne upošteva je polnilni in izpušni sistem je ta štirivaljni vsakič enak: z lahko glavo, z odlično gredjo v njej, z zobatim jermenom zanjo in s po dvema ventiloma nad vsakim valjem. Ob registrskem uplinjaču zmore največjo moč 57 kW/77 KM pri 5300 vrtljajih v minuti in največji navor 127 Nm pri 3500 vrtljajih v minuti. Motor gladko vžge in steče, se rad zavrti tudi čez območje največje moči, vendar pa to tudi glasno oznanja: z neuglajenim truščem, ki ga je moč slišati pri marsikaterem japonskem štirivaljniku podobne velikosti. Obenem zmore dovolj prožnosti, da so takšna priganjanja – za zmerno in tekočo vožnjo – odveč.

Tudi menjalnik je izračunan za vsakdanje sožitje z motorjem, ne pa za dirkaške rezultate. V zmnožku z diferencialom so nižje prestave prožnosti v prid kratke, peta pa ostaja varčeval-

no dolga. Namenjena je tudi vožnjam z največjo hitrostjo, ne da bi motor pretirano trpel.

Naše meritve smo opravili z dvema osebama v avtu in s polno 45-litrsko posodo. Pretikali smo pri 5800 vrtljajih v minuti, kar je v posamičnih prestavah pomenilo naslednje hitrosti: 45, 90, 130 in 168 kilometrov na uro.

Z mesta do hitrosti 60 km na uro je pony GLS pospešil v 6,4 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,7 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 15,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 23,0 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 35,6 sekunde. Največja izmerjena hitrost je znašala 178 kilometrov na uro, testno povprečje porabljenega goriva pa 9,4 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

Ta hyundai je zmožen dosega ti zelo uporabne potovalne pov-

prečne hitrosti, tudi v primeru, da je s potniki in prtljago polno obtežen. Se pa – skladno z obremenitvijo vozila – kvarijo značilnosti njegovega vodenja. Ob samem vozniku so štiri posamične obese, spredaj s prečnimi, zadaj pa z vzdolžnimi vodili skoraj z zglodno spretnostjo naklonjene kompromisnim občutkom: za dovolj ostro in hkrati dovolj udobno vožnjo. Stabilizatorja sicer dovoljujeta precejšnje nagnanje karoserije, ampak to se dogaja brez vsakršnih posledic za varnost vožnje. Na zelo hitrih in ostrih ovinkih se pony obnaša kot izrazit avtomobil s prednjim pogonom: nos mu sili iz ovinka, na odzemanje plina ali kratka zaviranja pa se odziva z rahlim zdrsavanjem zadka. Vzmetenje je dovolj dolgo kos kratkim cestnim robostim, zaniha pa vsakič, ko je asfalt pod kolesi preveč na dolgo valovit. Ob dodatni obremenitvi so vse te lastnosti

izrazitejše in bolj moteče. Karoserijsko počepanje zaradi valovitih tal je očitnejše, želja nosu, da bi na ovinkih ostajal v ravni smeri, pa močnejša. Spodnašanje zadka zahteva več voznikovega napora in več pazljivosti. Težko ga je namreč nadzirati.

Toda hyundai pony GLS štejemo, tudi po vsem pravkar naštem, med prijetne in lahko vodljive avtomobile. Ocenimo mu zvišujejo tudi zanesljive zavorne, spredaj s posebej hlajenima kolutama, in neposrednost volana, ki se tako oddolži za težave med počasnimi manevri.

Rižev narastek že od mladih let prištevam med okusno, toda skromno hrano. Takšen je – med avtomobilskimi tekmeci – tudi hyundai pony GLS: nepostavljajski, ampak z vsemi tistimi dobrimi lastnostmi, ki so potrebne za ne predrago limuzino te velikosti. Torrej ni čudno, da riž v njegovi domači deželi ni več tako zelo pomemben kot je bil nekoč.

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović