

Vozili smo

**HYUNDAI
SCABRIOLET LS**

MADE IN SLOVENIA

Črka S pred kabrioletom pomeni v tem primeru zelo tesno povezavo s hyundaijem scoupejem. Vendar ta kabriolet ne prihaja iz daljne Koreje, ampak je nastal doma, v Sloveniji, ob sodelovanju Hyundaia in podjetja Stupar Tuning.





Podjetja Stupar Tuning iz Orehove vasi se nekateri zagotovo spomnite po predelavi Fiatovega una v simpatični kabriolet valore cabrio (Vozili smo, AM 10/1993). Valore je prav tako kot zdaj scabriolet nosil serijsko številko 0001, v obeh primerih pa to pomeni, da je šlo za prototip. Ob predelavi scoupeja sta se že na začetku posrečili vsaj dve zelo bistveni stvari: kabriolet je lep, njegova cena pa naj ne bi bila, kljub maloserijski proizvodnji, previsoka. Gleda na valutna nihanja bi se gibala okrog 35 tisočakov nemških mark.

Da ima ta avto še nekaj otroških bolezni, dokazujejo tudi nekateri še nedognani detajli pri obdelavi platenne strehe in predvsem njenega tesnjenja. S tem seveda ne mislim, da morate ob dežju pri zaprti strehi odpirati dežnik v avtomobilu, ampak na odpornost strehe zoper veter, saj zvok, ki nastaja takrat, ko igla na merilniku hitrosti pokaže številko 160, ni nič kaj nežen, pa tudi streha sama hoče zajemati preveč zraka. Vendar so to stvari, ki jih prototipnemu izdelku ne moremo zameriti, saj nekateri deli te strehe še niso bili popolnoma končani.

Drugače je z naklonom prednje šipe, ki je kupejvsko položna. Ker pa ima voznik pri sedanju v kabriolet drugačen občutek prostornosti kot pri sedanju v kupe, se utegne glava kaj hitro srečati z zgornjim robom šipe. Še bolj pa sta nevarni kljuki za vpenjanje

strehe, ki sta nameščeni tik pred voznikovo in sovozničko glavo in bi ju bilo treba še dodatno zavarovati. Varnosti na ljubo, pa tudi čvrstosti vozila v prid je pri tem hyundaiu nameščen tudi lok za zaščito ob morebitnem prevračanju.

Vzvojna čvrstost karoserije je ob ostreje voženih ovinkih na meji zadovoljivosti, nikakor pa ni premajhna. Na račun prostora za streho ima ta hyundai nekoliko manjši in temu ustrezno predelan prtljažnik, katerega obdelava je solidna in zadovoljiva. V tem kabrioletu se lahko peljejo štirje, vendar zadaj sedeča potnika nista najbolj navdušena nad nekoliko spremenjenim naklonom hrbtnje opore na zadnji klopi.

Ceprav šibkejši od obeh motorjev, ki sta na voljo v hyundaiu scoupeju, je temu kabrioletu še dovolj po meri. Motorna moč 67 kW (92 KM) je dovolj velika, da pride približno ena konjska moč na 11 kg teže vozila, kar zagotavlja solidne vozne zmogljivosti in predvsem dober kompromis med porabo goriva in voznimi lastnostmi. (Test hyundai scoupe LS: AM 9/92, in scoupe GT: AM 5/93).

Hyundai scabriolet je uspel prototip. Nekaj pik na i, ki jih v podjetju Stupar Tuning zagotovo obvladajo, ga lahko v zelo kratkem času pripravi do serijske proizvodnje. Z dovolj optimizma in srečo scabriolet ne bo vozil samo po slovenskih, temveč tudi po drugih cestah. Projekt, kakršnega sta se lotila slovenski Hyundai in Stupar Tuning, pa je povhale vreden, saj dviguje tehnično kulturo, pa tudi naš ugled v svetu in upam, da bo z leti pri nas takšnih lastovk še več. In da bo "Made in Slovenia" s tem tudi na avtomobilih pogosteji pripis.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: TOMI LOMBAR