

**Test:**

## **HYUNDAI SCOUPE 1,5 GT**

Za letošnje prodajno leto je Hyundai svoj športni kupe temeljito prenovil in ga, za avstralski in nekatere evropske trge, ponudil tudi z novim motorjem s turbinskim polnilnikom in oznako GT, za katero se skriva več športnosti in svežine.



**Zadek: plemenitita ga napis GT in trobljasto oblikovana dvojna izpušna cev.**



# **IZZIVALEC**

Južnokorejski avtomobilski gigant je lani temeljito prenovil svojo paletu modelov, ki bodo letos poskušali konkurentom odvzeti čim več kupcev. Korenitih sprememb je bil deležen model scoupe: na zunaj je pridobil nova prednja žarometa in utripalke, drugačna prednji in zadnji spojler z odbijačema, nove zadnje luči in spojler na prtljažnem pokrovu, novi logo, ter – v različici GT – tudi megljenki, plastične bočne obrobe v barvi karoserije in aluminija-sta športna platišča.

Znotraj je scoupe bogatejši za nove obloge v vratih, na novo oblikovan ročaj s kljukico za zapiranje in odpiranje vrat, nova stikala za odpiranje stekel in nova ročaja na ročici ročne zavore ter na prestavni ročici.

Preoblikovali so mu tudi armaturno ploščo in stikala na sredinski konzoli, za model GT pa so vstavili še merilnik za nadzor delovanja turbinskega polnilnika (sestavljen iz šestih v vrsti nameščenih lučk). Vozniku je vseč po višini nastavljen usnjen

športni volanski obroč, ki ponuja dober oprijem in zadovoljiv občutek za vodenje avtomobila, vendar ima pre nizko nameščeni gornji prečki, hkrati pa je za športno naravnane voznika dosti prevelik. Kot dodatek k udobju pa so scoupeju tehniki namenili še volanski servoojačevalnik, električno za stekla v vratih in za zunanji ogledali ter ročno dvizžno streho. Žal scoupe GT nima osrednje ključavnice, zato pa je moč vratca posode za gorivo in prtljažnik odpirati od znotraj.



Sedenje spredaj je v tem avtomobilu zelo športno. Voznik sedi nizko pri tleh, sedež je (ročno) pripravno nastavljen (nastaviti je moč tudi prednji del sedalne površine), ne ponuja pa zanesljivega bočnega oprijema telesa. Vsa stikala so pregledno nameščena in pre-

**Podatki o motorju vas lahko kaj hitro zavedejo.**

prosta za uporabo. Prednja varnostna pasova sta nameščena predaleč za sedeža, pač na račun kupejevske karoserijske zasnove, višerašeni pa bodo najbolj nezadovoljni z dvizno

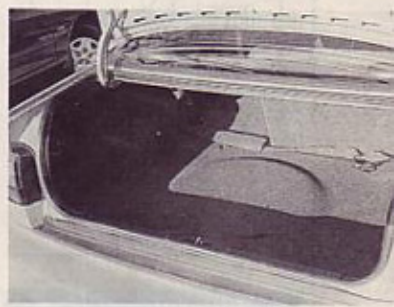


**Kokpit: v različni GT bogat in všečen**

streho, zaradi katere je strop nižji in tako bliže glavi, kot bi si človek želel. Na zadnji klopi je prostora za dva ne prevelika potnika, ob tem pa je klop tudi po tretjini deljiva na račun delno povečljivega prtljažnega prostora.

Različica GT je po novem zastavonoša športnosti pri svoji znamki, predvsem na račun zmogljivega motorja. Motor alpha je nov, saj ga je Hyundai zasnoval skladno z zahtevami sodobnih motorjev. Podatki o motorju vas lahko kaj hitro

zavedejo: 1,5-litrski vrstni štiri-valjnik z eno odmično grečjo v lahki glavi s po tremi ventili na valj, sicer opremljen s turbinskim polnilnikom, zmora največji navor 170 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti in največjo moč (na prvi pogled) skromnih 85 kW/115 KM pri 5500 vrtljajih v minuti. Motorju so zaradi turbinskega polnilnika in s tem za okoli 30-odstotnega povečanja zmogljivosti priredili tudi zgovalne komore, alpha motor pa ima vstavljena tudi sistem multi-point za elektronsko vbrizgavanje goriva in sistem za časovni nadzor vžiga. Motor so opremili tudi z novim petstopenjskim ročnim menjalnikom, ki je zelo kratko izračunan, saj se motor tudi v peti prestavi zavrti čez 6000 vrtljajev v minuti in med testom se mi je pri vožnji po klancu navzdol kar nekajkrat zgodilo, da mi je elektronika v peti prestavi prekinila vžig, saj so se motorni vrtljaji



**Prtljažnik: dovolj velik in povečljiv na račun zadnje klopi**

V skladu s športno kratkimi prestavami je mogoča ostra vožnja, hitro pospeševanje in skoraj dirkaška hitrostna povprečja, na račun tega pa je seveda precej večja tudi poraba goriva.

Motor se v praksi izkaže za presenetljivo zmogljiv izdelek, saj mu človek kaj takega – le glede na podatek o največji moči – ne bi pripisal. Malce teže sicer vžiga, nato pa se takoj živahno in glasno odzove na ukaze s pedala za plin. V nasprotju z večino motorjev s turbinskim polnilnikom pri tem skoraj ni čutiti značilne »luknje« v spodnjem območju motornih vrtljajev, nekako od 3000 vrtljajev naprej pa se začne moč motorja sunkovito kazati na vseh glavnih merilnikih, kar je v veselje voznika mogoče zaz-



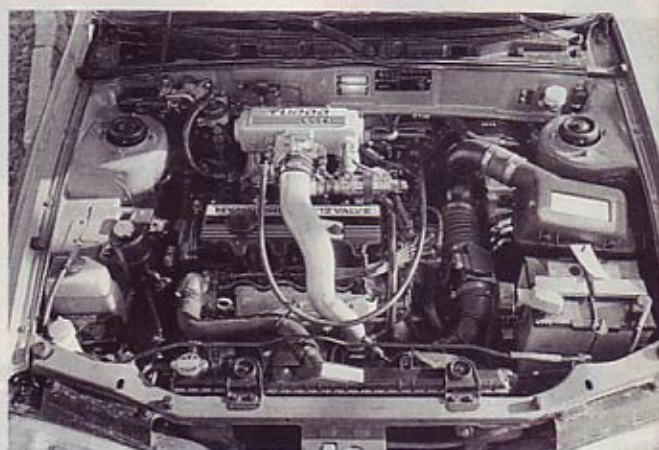
nati tudi izza volanskega obroča. Scoupe GT žal nima vstavljene zapore diferenciala, kar je nevarno zlasti na mokrem cestišču in ob nevajenem vozniku, saj se lahko pospeševanje kaj hitro konča ob cesti. V prvi in drugi prestavi je treba brz-

### Dršenje zadka ima tudi svoje dobre strani.

dati nogo na pedal za plin, saj se v nasprotnem primeru pogonski kolesi zavrtita v prazno ne glede na vrsto cestišča. Najbolj mi je ugajalo nenehno naraščanje motorne moči v celotnem obsegu med 3000 in 6000 vrtljaji v minuti, kazalec na me-

rilniku hitrosti pa se ob tem zlahka povzpne vse do številke 6200 in včasih tudi nekaj malega čez.

Slabša stran tega kupeja je podvozje. Čeprav so ga v tovarni »otrdili« v skladu z zahtevami motorja, bi bila lahko lega avtomobila v hitro voženih vinkih odločno boljša. Avtomobilu namreč hitro in brez pravočasnega opozorila odnese zadek, tedaj pa zahteva od voznika resnično spretnost, da ga obdrži v želeni smeri. In bog ne daj, da bi voznik podcenil ovinek, ki je pred njim! Vsako popuščenje plina med hitrim vijuganjem bo sprožilo dršenje zadka, prečnost vozila pa bo seveda odvisna od hitrosti in zavivosti ovinka. Scoupe GT zahteva dobrega voznika, ki med pretiravanjem zna ohraniti mirno kri in pravilno sukati volan. Dršenje zadka ima tudi



Motor: nova generacija in zmogljivosti

svoje dobre strani, saj je moč avtomobil v začetku ovinka postaviti skoraj poprek in ga nato z dodajanjem plina voditi v ravnino. Tovrstna vožnja, ki pa nikoli ne jamči srečnega konca, dirkaču po srcu ponuja neizmerljive užitke, rezultat tega pa bodo potne roke in povečana mera adrenalina v krvi.

Scoupe GT je pridobil tudi boljše zavore, spredaj kolutne in posebej hlajene, zadaj pa žal le bobnaste. Zavore zadovoljivo opravljajo svoje delo tudi po večkratnem sprotnem zaviranju, ob večjih obremenitvah avtomobila s potniki in prtljago,

pa se njihov učinek seveda zmanjša in voznik mora predvideti rahlo daljšo zavorno pot.

Če izvzamem še občutljivost na bočni veter, rosenje stekel in glasen piš vetra, ki ga je ob večjih hitrostih moč slišati v kabini, ter nasproti temu postavitim vse njegove dobre strani vključno z dokaj ugodno nakupno ceno, potem je Scoupe GT pravi izziv vse zahtevnejše voznike in tudi za dražje in močnejše avtomobilске tekmece.

BORIS SAMBOLEC  
Foto: IGOR MODIC

Čudovit avto za mularijo! No, seveda za tako mularijo, ki ima bogate očije. Pozneje, ko postane človek bolj praktičen, ugotovi, da je v ta avto neznansko težko namestiti na primer otroški sedež. Ampak za »machote« je tale Scoupe vseeno prava priložnost, da z njim ujamejo kakšno mačkico. Za te reči otroški sedeži niso potrebni.



Sara

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 75,5 x 83,5 mm - gibna prostornina 1495 kubikov - kompresija 7,5 : 1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,3 m/s - specifična moč 56,6 kW (76,6 KM)/liter - največji navor 170 Nm pri 4500/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 3 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (MPI) - turbinski polnilnik na izpušne pline - vodna hlajenje 5,3 litra - motorno olje 3,3 litra - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 75 A - uravnani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,462; II. 2,053; III. 1,370; IV. 1,031; V. 0,878; vzvratna 3,250; diferencial 3,650 - platišča 5 J x 14 - gume 185/60 R 14 (Michelin MW 2), katalni obseg 1,81 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 31,2 km/h

**Voz in obese:** kupe - 2 vrata, 4/5 sedežev - samonosa karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora za zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levitjo, servo, 2,8 zavrtilja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4213 mm - širina 1626 mm - višina 1328 mm - medosna razdalja 2383 mm - kolotek spredaj 1390 mm, zadaj 1340 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 4,83 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1500 mm - širina (kolokci) spredaj 1390 mm, zadaj 1390 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870 mm, zadaj 830 mm - vzdolžnica prednji sedež 910 - 1110 mm, zadnja klopa 790-550 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik nomna 262 litrov - pasoda za gorivo 45 litrov

**Teže:** prazno vozilo okoli 990 kg - dovoljena skupna teža 1360 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 55 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km/h - pospešek 0 - 100 km/h: 9,2 s - poraba goriva (ECE): 6,5/8,0/9,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

## Največja hitrost:

197 km/h (V. prestava)

## Pospeški:

0 - 60 km/h	4,5 s
0 - 80 km/h	6,4 s
0 - 100 km/h	9,5 s
0 - 120 km/h	12,9 s
0 - 140 km/h	18,3 s
0 - 160 km/h	25,8 s
0 - 180 km/h	43,4 s
1000 m z mesta:	
31,0 s (169 km/h)	

## Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	32,5 s (166 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	36,2 s (157 km/h)

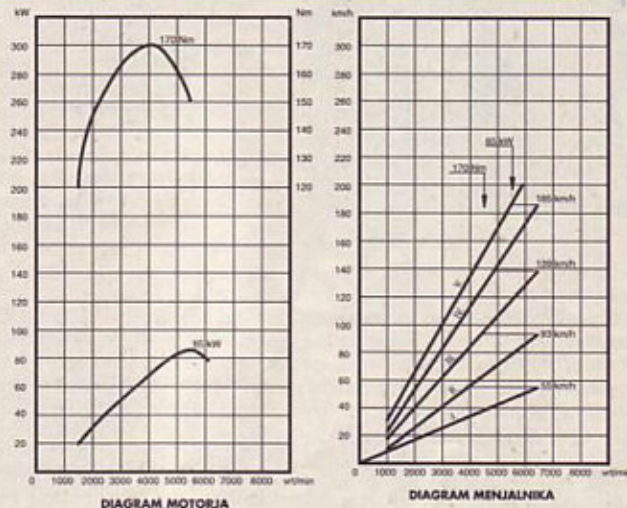
## Zavorna pot:

od 100 km/h 51,4 m

## Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
40	39,6
60	59,5
80	79,4
100	97,7
120	118,5
140	138,2

## Poraba goriva:

Testno povprečje:  
13,1 litra/100 km

## Hvalimo

- oblika
- bogata serijska oprema
- počutje voznika
- zmogljiv motor
- splošni vtis

## Grajamo

- poraba goriva
- ni osrednje ključavnice
- slabo tesnjenje stekel in vrat
- lega na cesti
- nima diferencialne zapore

## Cena

11.739 USD + 43 odstotkov tolaarskih dajatev  
(Hyundai Trade d.o.o., Ljubljana)

## Končna ocena

Hyundai scoupe GT ponuja zaradi privlačne oblike, bogate serijske opreme in predvsem novega, sodobnega motorja s turbinskim polnilnikom, presenetljivo veliko. V njegovem cenovnem razredu bi mu zato težko našli ustreznega tekmeča.