



Vozili smo:
HYUNDAI
SCOUBE 1,5 LS

ŠPORTNA NOTA

Hyundai je po začetnih prodajnih uspehih konec osemdesetih let lani prišel do točke, ko je bilo treba temeljito spremeniti ne samo paleto obstoječih modelov, temveč tudi politiko matične tovarne. Sprva je bil njihov moto, ponuditi čim boljši avto za malo denarja, in to je bila za kupce stimulacija, ki se ji niso mogli upreti.

Vendar pa nekatere komponente v teh avtomobilih niso dosegale zelene kvalitete, kritik so bili deležni predvsem podvozje, delno motorji, ki so bili sicer že preskušeni, pa vendar nekoliko zastareli po zasnovi, ter kvaliteta končne izdelave avtomobilov. Hyundai pa se je želel uveljaviti tudi na drugem tržnem področju, kjer odločata kvaliteta in sodobnost, cena pa je šele na drugem mestu. Pri izboljšavah so si pomagali tudi zunaj matične tovarne, saj so za obdelavo premekega podvozja zaprosili angleško tovarno športnih avtomobilov Lotus, da so jim naredili novo zadnjo premo, za 30 do 40 odstotkov tršo od prejšnje, obenem pa še vedno naravnano na mehko požiranje cestnih grb.

Uspeh ni izostal, saj se novi modeli ponašajo z dobro lego na cesti, in to omogoča tudi šport-

nejšo vožnjo. In ker se je Hyundai odločil ponuditi kupcem svežino in športnost v enem, je nastal hyundai scoupe, ki smo ga imeli priložnost preizkusiti. Da ta kupe privlači radovednost moidočih, je jasno že na prvi pogled. Povsem zaobljenih linij, všečno nizek in z dvema izpušnicama cevema pod zadkom obljublja veliko več, kot je v resnici sposoben ponuditi, vendar je Hyundai ta problem že rešil s tem, da bo konec leta kupcem na voljo tudi različica, opremljena z motorjem s turbinskim polnilnikom in z močjo okoli 150 KM, to pa bo omogočalo prave »dirkaške« užitke. Za sedaj ima scoupe v nosu vstavljen na trenutke nepričljivi, vsekakor pa občutno prešibak 1,5-litrski Mitsubishijev štirivaljni, znan že iz modela pony, z največjo močjo 84 KM pri 5.500 vrtljajih v minu-

ti. Opremljen je tudi s sistemom za vbrizgavanje goriva in katalizatorjem. Motor vsekakor ni povsem pravišnji za ta avtomobil. Za hitrejšo vožnjo ga je treba priganjati v višje območje vrtljajev, kjer hitro postane preglasen, močno pa se poveča tudi poraba goriva. Nezadostna zaloga moči ne dovoljuje vozniku, da bi v celoti izkoristil vse, kar scoupe s svojo obliko in značajem obljublja. To se čuti tudi pri prehitovanju, ko je treba dosledno pretikati v nižje prestave, da avtomobil hitreje doseže zeleno hitrost, ki je za to potrebna, enako nepričljivi pa je ta motor tudi pri polni obtežbi avtomobila. Najbolj ustreza, če v njem sedita le voznik in največ en sopotnik, kajti tako je pomanjkanje v zalogi moči manj opazno.

Motor prenaša moč na prednji kolesi prek petstopenjskega me-



Kokpit: bogata opremljenost in dovolj udobja.

njalnika z malce predolgo preračunano peto prestavo, zaradi česar scoupe le počasi doseže obljubljeni največji hitrost. Prestavna ročica je všečno kratka z ne predolgimi gibi, vendar moti njeno zatikanje pri hitrem pretikanju, kar zahteva natančno roko pri izbiri zelene prestave.

Voznika bo vsekakor navdušil njegov delovni prostor s sedežem, ki je nizko pri tleh in ponuja dober bočni oprijem telesa, obenem pa je dvojno nastavljivo tudi naslonjalo, tako da ne trpi ledveni del hrbtenice. Testni scoupe je bil dodatno opremljen, s sončno streho, ki se odpira ročno, preseneča pa to, da ni opremljen z osrednjo ključavnico vrat. Vendar že serijski scoupe

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirintaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,5 x 82,0 mm – gibna prostornina 1468 kubikov – kompresija 9,4:1 – največja moč 62 kW (84 KM) pri 5500/min – največji navor 124 Nm pri 3000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmični gred v glavi iz lahke kovine (zobati jermen) – po dva ventila na valj – elektronsko vbrizgavanje goriva (MPI) invizija – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 45/65 A – izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja I, 3,363; II, 1,947; III, 1,285; IV, 0,939; V, 0,777; vzvratna 3,083; diferencial 4,322 – platišča 5J x 14 – gume 185/60 R 14 (michelin MXV2)

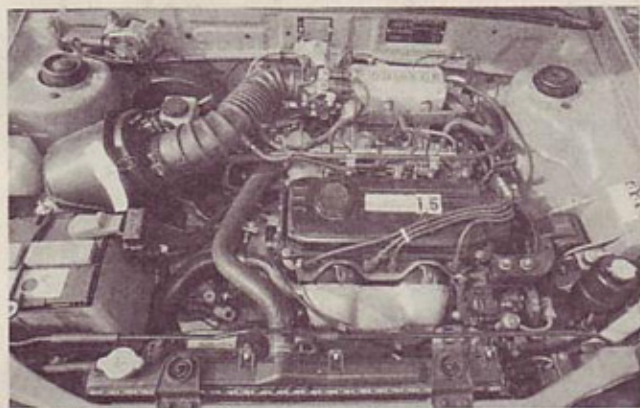
Voz in obesa: kupe – 2 vrata, 4/5 sedežev – samonosna karoserija – vsa

štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijčne vzmeti, teleskopski blažilniki, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, servo, spredaj kolturne (posebej hlajene), zadaj bobnaste; mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica na tleh med sedeži – volan z zobato levitvo, servo, 2,5 zovrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,213 m – širina 1,626 m – višina 1,330 m – medosna razdalja 2,383 m – kolotek spredaj 1,390 m, zadaj 1,340 m – rajdni krog 4,83 m – teža praznega vozila 960 kg – dovoljena skupna teža 1360 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg – priložnik (normno) 262 litrov – posoda za gorivo 45 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 173 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 13,8 s – poraba goriva [ECE]: 6,4/7,6/11,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

ponuja dovolj opreme, ki lajša vozniku življenje v njem, saj ima po višini nastavljen volanski obroč, ki je za športno vožnjo sicer nekoliko prevelik, zato pa je opremljen s servo ojačevalnikom, kar olajšuje parkiranje in obračanje volana med počasno vožnjo. Šipe v vratih so na električno, stikali za dviganje in spuščanje šip pa sta pripravna nameščeni na vratih, tako da jih voznik med vožnjo zlahka doseže. Na električno sta tudi zunanji ogledali, stikalo zanju pa je nameščeno levo ob volanu. Voznik lahko od znotraj odpira tudi vrata prtljažnega prostora in vrata, ki zapirajo dostop do pokrova bencinskega rezervoarja. Voznikov delovni prostor dopolnjuje še armaturna plošča, kjer so merilnik vrtljajev, merilnik hitrosti z dnevnim številcem kilometrov, merilnik temperature motorja in količine goriva v posodi, ter kontrolne lučke. Moti to, da so vsa vili enake številčnice kot pri drugih modelih, to pa pomeni, da so številke prevelike, s tem pa učinkuje armaturna plošča precej puščobno. Prostor na sredinski konzoli izpolnjujejo digitalna ura in stikalo za vse štiri utripalke, pod njima sta odprtini za zračne potniškega prostora, nato pa je sklop stikal za štiristopenjski ventilator, nastavev greja ter usmerjanje zraka po avtomobilu, stikalo za gretje zadnjega stekla in za zadnjo meglenco. Pod njimi so nameščeni serijsko vdelani radijski sprejemnik, predalnik za odlaganje pločevink s pijačo, pepelnik, čisto spodaj, pred prestavno ročico, pa je odprtina za drobnjarije. Na desni strani se kokpit konča z lepo oblikovanim in še dovolj velikim predalom za odlaganje stvari, drobnjarijam pa sta namenjeni tudi odprtini



Motor: Mitsubishijev 1,5-litrski štirivaljni G 15 B je neprepričljiv.

v vratih, ki se izredno lepo zapirajo, kar do sedaj ni bilo značilno za Hyundaijeve avtomobile tega razreda. Scoupe se ponaša tudi z zatemnjenimi stekli in velikimi steklenimi površinami, ki omogočajo preglednost na vse strani. Nevešč voznik bo pomankanje vzratne preglednosti lahko nadoknadil s kuponom zavarovalne police, kajti preglednost pri parkiranju ovira spojler, nameščen na prtljažnem pokrovu.

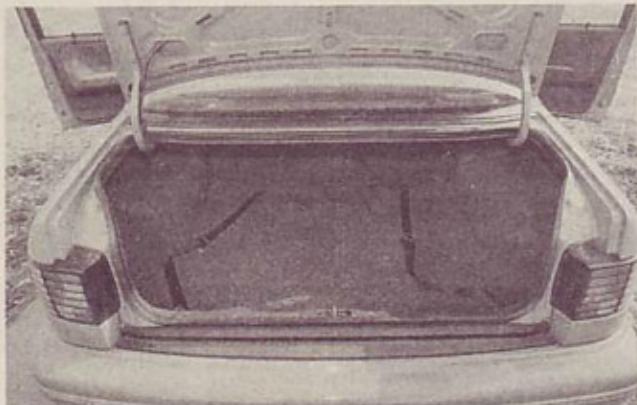
Scoupe navdušuje z dolžino potniškega prostora, saj je tudi zadaj dovolj prostora za glave in noge potnikov, pa tudi prtljažni prostor je dovolj velik in celo opremljen s pasovi za pritrditev tovora. Skratka, znotraj ta avto upraviči svoj športno kupejevski videz, obenem pa ponuja že skoraj limuzinsko prostornost in dobršno mero udobja. Vse skupaj kazijo le malenkosti in ponekod nezadostna kakovost končne izdelave.

Testni scoupe je bil obut v nizkopresečne gume michelin MXV 2, velikosti 185/60 R 14, ki omogočajo dober oprijem s cestiščem in prave športne užitke. Zavoljo gum in dobrega podvozja je testni avtomobil dolgo vztrajal v že-

leni smeri tudi pri večjih hitrostih v ovinkih, potem pa je pričel z nosom siliti naravnost iz ovinka. Dovolj je bilo že popuščanje pedala za plin in rahlo dodajanje volana, da je šel avto znova v želeno smer. Tudi pri večjih hitrostih ostane scoupe ostane pri vožnji naravnost povsem nevtralen in neobčutljiv za bočne sunke vetra. Skratka, podvoze je naravnano na športnost, povsem do izraza pa bo prišlo ob močnejšem motorju, ki ga bodo gotovo ponudili tudi pri nas. Predvsem zaradi prešibkega motorja je znašala povprečna poraba neosvinčenega bencina na testu 11,7 litra, vendar je motor deloval s polno obremenitvijo, vozili pa smo ga na krajših razdaljah, kjer je poraba goriva že tako večja.

Hyundai scoupe ponuja s svojo športno noto v širokem izboru hyundaijev nekaj novega, saj z obliko gotovo vznemirja poglede mimoidočih, svojemu lastniku pa pri tem povzroča dodatno veselje, kajti biti viden v tem avtomobilu je le polovica užitka, drugo pa gre na račun tega, da ste tudi njegov lastnik.

*Tekst: Boris Sambolec
Foto: Srdan Živulović*



Prtljažnik: dovolj velik in opremljen s pasovi za pritrditev tovora.

Predstavljamo vam:

PORSCHE 928 GTS

Prototip prvega porscheja 356 je konstruktor Ferdinand Porsche zasnoval na predvojnem volkswagnu F 114 leta 1947. Ročno so izdelali 47 teh avtomobilov, potem pa je Porsche preselil svojo proizvodnjo v Zuffenhausen na obrobju Stuttgarta. Tu se je leta 1949 začela resnejša proizvodnja.

Leta 1950 se je firma preimenovala v Porsche KG in to je bil začetek slavne in uspešne poti Porscheja, ki pa jo je lahko njen ustanovitelj le slutil, saj je v januarju leta 1951 umrl za posledicami kapi. Porsche se je v naslednjih desetletjih širil, hkrati s tem pa je rasla tudi njegova

911. Poznamo ga pod imenom 928. Nastajal je v času, ko je tovarno od leta 1972 do 1982 vodil dr. Ernst Fuhrmann (pozneje profesor). Ta je od snovalcev zahteval avtomobil, ki bo obdržal vse prednosti modela 911, obenem pa bo narejen u skladu s strožjimi merili o čistosti okolja. Tako je nastal model 928, ki so ga javnosti predstavili v Ženevi marca leta 1977. Lahko rečemo, da je 928 tipičen predstavnik razreda GT (Gran Turismo), saj gre za kupe 2+2 z zmogljivim motorjem, zadovoljivim potovalnim udobjem in pogonom na zadnji kolesi.

Danes že lahko rečemo, da 928 ni zasenčil in zrinil z vrha



športna slava, sad uspešnega udejstvovanja na dirkalnih stezah.

Leta 1965 je bila naslednja prelomnica za tovarno Porsche, saj so takrat predstavili model 912, ki so ga pozneje poimenovali 911, ta številka pa je postala sinonim za športni avtomobil vrhunskih zmogljivosti in lepe oblike. Zaradi velikega prodajnega uspeha so pri Porscheju s sprotnim razvojem ohranili ta legendarni model v svojem programu vse do danes, saj je še vedno prodajni adut št. 1.

V sedemdesetih letih so odgovorni v Zuffenhausnu začeli razmišljati o zamenjavi za model

modela 911, vendar je bil do sedaj kljub vsemu uspešen. Za letos so pri Porscheju pripravili že peto izpeljanko osnovnega modela z imenom 928 GTS. Oblikovno je ostal enak predhodniku, zaznamujejo pa ga eleganten in dolg prednji del z dvema režama za dovod zraka v nosu, športna petkraka platišča in zaobljen zadek z ogromnim spojlerjem na pokrovu prtljažnika. Pokrov motorja, vrata in spojler na zadku so v celoti narejeni iz aluminija. Avto je dolg 4,520 metra, širok 1,890 metra, visok le 1,282 metra in tehta prazen 1620 kg.

V normalnih okoliščinah je tolikšna teža hudo breme za motor