

Hyundai sonata 2.0 16V GLS top K

TRETJI STAVEK

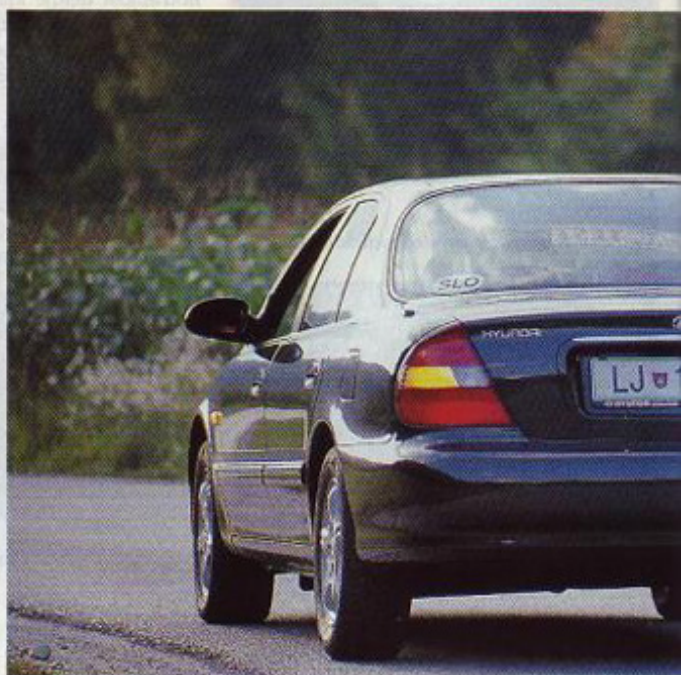
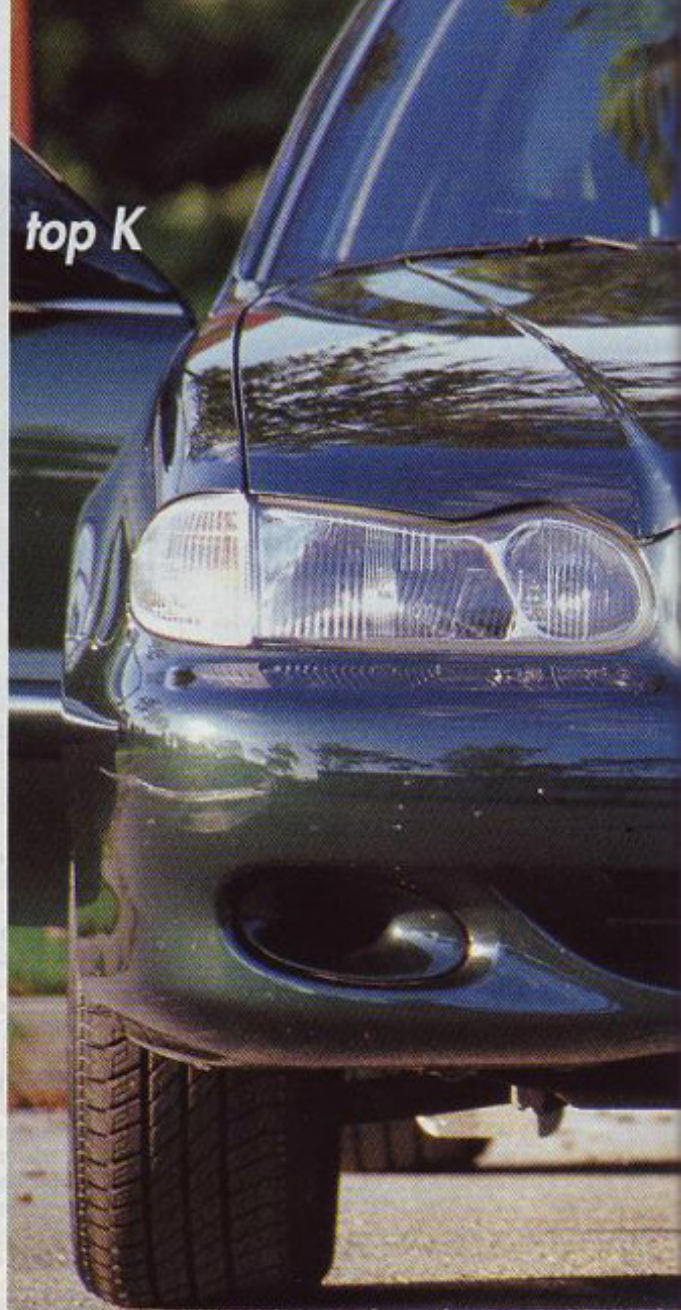
Sonato prvič zasledimo v prvih desetletjih 17. stoletja. V različnih časovnih obdobjih so poznali različne oblike sonat, s Haydnom, Mozartom in Beethovnom pa se je razvila do najvišjega, v kombinaciji vsebine in oblike doslej še nepreseženega vrhunca. Vas zanima, o čem blebetam? Potem berite naprej. Oblikovno najpogosteje zasledimo tritavčno sonato, gledano časovno pa sonate, četudi imajo isto ime, niso vselej razvojno povezane.

In to bo kar držalo, kajti Hyundai-eva sonata z Mozartovo zagotovo nima veliko skupnega. Predvsem ni povezana z glasbo, temveč z avtomobilskim svetom. Zato pa mimo dejstva, da je sonata

najpogosteje pisana v tritavčni obliki in da so pri Hyundaiu tokrat predstavili že tretjo sonato, ne moremo. Meni osebno je pri Hyundai-evi sonati zadnji stavek najbolj všeč.

Spremenjena oblika izraža odraslost in resnost, kot bi hotela dokazovati, da so njena otroška leta mimo. Prednja maska, o kateri bi morda lahko kdo trdil, da je podobno že videl pri Chryslerju (vision, neon), skupaj z novimi žarometi, ki so opremljeni z žarometi gladkih oblik in tako še izboljšajo osvetlitev cestišča, dajejo videz odrasle limuzine, ki jo na cesti gre spoštovati. Tudi bočna linija izraža kompaktnost in zrelost, skupaj s kromiranimi obrobi stekel in okrasnimi letvami pa morda nehote spominja na audijske poteze. Vendar v tem sploh ni nič slabega, tudi v zadku ne, o katerem lahko marsikdo trdi, da je popolnoma enak roverjevemu.

Toda! Tudi materi naravi kdaj nehote »uspe« narediti dvojnike, in če sta lepi ali pa lepa, jima navdušencev zagotovo ne manjka, kajne? Testna sonata je priva-





Pozor! Prtljažna vrata je mogoče s stikalom na voznikovih vratih odpreti tudi med vožnjo



Armaturna plošča: že znana, a kljub temu solidna

bljala še s petkrakimi 15-colskimi platišči, ki so izražala bolj dinamičen videz, za resnost limuzine pa je skrbela umirjena kovinsko zelena barva.

Nekoliko manj sprememb je glede na zunanjo obliko nove sonate opaziti v notranjosti, vendar – pozor. Prostora v potniški kabini je toliko, da bodo v njej, tudi na zadnji klopi, našli svoj prostor za kolena in glave pravi velikani, voznikov in sovoznikov sedež pa sta resnično izdatno nastavljiva. In ne samo to, nastavljiva sta po evropskih in ne korejskih merah. Resda ponujata pred-

vsem udobno sedenje z obilico sedalne in naslonjalne površine in morda zato z nekoliko manj bočnega oprijema (sonata je limuzina in ne dirkalnik), toda tisti najbolj petični si jih lahko omislijo oblečene tudi v usnje. Takrat vam pri Hyundaiu v usnje oblečejo še prestavno ročico in volanski obroč, ki je za resnično dober nadzor nad vozilom nekoliko prevelik. Toda tu se udobje še ne konča. Že za manj denarja si lahko omislite

zložljivo zadnjo klop, servovolan, nastavljiv po višini, obe zračni vreči, ABS, električno odpiranje in zapiranje oken, lahka platišča, klimatsko napravo, temna stekla in kakovosten avtoradio s CD-grafofonom, ki ga je mogoče upravljati s stikali, vgrajenimi na volanskem obroču, vse skupaj pa je združeno v opremi top K. Pa tudi

Četudi imajo isto ime, niso vselej razvojno povezane.



tu se seznam dodatne opreme še ne konča!

Sonata v notranjosti hkrati ponuja dovolj prostora in predalov za različne drobnarije, saj je poleg dovolj velikega predala pred sovoznikovim sedežem in tistih



žih kot tistim na zadnji klopi. Res je, da zato ponuja nekoliko manj veselja tistim, ki se želijo peljati agresivneje; toda sonata je limuzina in tisti, ki se ne znajo voziti »limuzinsko«, naj si raje kupijo kak drug avto.



Prtljažnik: ne največji, vendar povečljiv

vanja zadnjega stekla, ki sta ponoči žal preslabo osvetljeni. Pravzaprav si največjo grajo v sonati zaslužijo prav stikala, saj so tista, ki niso na sredinski konzoli, razporejena pod armaturno ploščo, tam pa se jih mora

dveh v vratih tu še predal med voznikovim in sovoznikovim sedežem, njegov pokrov pa lahko med vožnjo služi tudi kot opora za desno roko. Prav tako bogata je tudi sredinska konzola, na kateri najdemo vsa potrebna stikala za uravnavanje klimatske naprave. Večji del konzole zavzema avtoradio, ki vključuje kasetofon in CD-gramofon, na njej pa so še ura, držalo za pločevinke, pepelnik skupaj z vžigalnikom ter stikali varnostnih utripalk in ogre-

voznik navaditi, kajti predvsem ponoči so prav zaradi slabe osvetlitve težko vidna. Manjšo grajo zasluži tudi armaturna plošča, ki je sicer opremljena z vsemi potrebnimi merilniki, zato pa za ta razred s premalo opozorilnimi lučkami. Tudi s tisto ne, na primer, ki opozarja na premajhno količino bencina v rezervoarju.

Prav ta pa bi bila zelo potrebna,

saj zna biti motor pravi požrešnež. Prostorninsko in po zasnovi je podoben, po moči pa celo enak tistemu, ki ga vgrajujejo v coupéje, vendar ni plod najnovejših dosežkov korejske tovarne, temveč ga poznamo že iz prejšnjih sonat. Čeprav ponuja zelo solidne zmogljivosti, pa voznik kljub temu včasih podvomi o moči, ki je zapisana na papirju (102 kW/139 KM), saj se vedno ne odzove tako, kot bi od njega pričakoval. Moteč je tudi menjalnik, ki se v avtomobilih tega avtomobilskega razreda zagotovo ne bi smel zatikati, ob dovolj natančni končni izdelavi sonate pa tega od njega tudi nisem pričakoval.

Zato pa se odkupi podvozeje z udobno nastavljenim vzmetenjem, ki lepo požira neravnine na cesti in zagotavlja lagodno vožnjo tako potnikoma na prednjih sede-



Motor: solidne zmogljivosti, velika poraba

To lahko razberete tudi iz imena Hyundaiavega prestižnika. Če bi bi namenjen dirkanju in podobnim vragolijam, bi ga morali pomenovati nekoliko drugače, heavy metal na primer. Pa šalo na stran. »Tretji stavek« Hyundaiave sonate je še lepši in boljši od prvih dveh. Res je, da v glasbi sonato najpogosteje zasledimo v tristavčni obliki. Toda! Tudi štiristavčna ni redkost.

Tudi štiristavčna sonata ni redkost.

MATEVŽ KOROŠEČ
Foto: SAŠA PRELESNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - širitaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 1997 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 102 kW (139 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,01 m/s - specifična moč 51 kW/liter (69,5 KM/liter) - največji navor 180 Nm pri 4000/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (jermen) - po 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - večtočkovni vbrizg in vžig - vodno hlajenje 6,0 litra - motorno olje 4,4 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 70 A - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,090; II. 1,833; III. 1,217; IV. 0,888; V. 0,731; vzvratna 3,166, diferencial 4,672 - platišča 6J x 15 - gume 205/60 R 15 (Michelin MXV-3) - kotalni obseg 1,90 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,8 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, Panhardov drog, stabilizator - dvakratne zavore, kolutne (spredaj hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, 3,1 zasuka od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4700 mm - širina 1770 mm - višina 1405 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1515 mm - zadaj 1500 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje** - dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1660 mm - širina (kololci) spredaj 1470 mm, zadaj 1450 mm - višina nad sedežem spredaj 880-920 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1080 mm, zadnja klopa 690-950 mm, premer volanskega obroča 390 mm - prtljajnik (normno) 373 l - posoda za gorivo 65 l.

Teže: prazno vozilo 1381 kg - dovoljena skupna teža 1860 kg - dovoljena teža priklopa z zavore 1500 kg, brez zavore 730 kg - dovoljena obtežba strehe (ni podatka)

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,0 s - poraba goriva (DIN) 7,3/9,3/12,7 neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

195 km/h [V. prestava]

Pospeški:

0-40 km/h: 2,6 s

0-60 km/h: 5,8 s

0-80 km/h: 7,5 s

0-100 km/h: 11,3 s

0-120 km/h: 16,4 s

1000 m z mesta:

33,1 s (157 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40km/h (IV.):

36,1 s (151 km/h)

1000 m od 40km/h (V.):

41,5 s (130 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 39,6 m

od 150 km/h: 93,7 m

Natančnost merilnika

hitrosti:

kazalec na: resnično:

40 37,9 km/h

60 58,9 km/h

80 79,2 km/h

100 97,9 km/h

120 120,5 km/h

Truš v notranjosti (dB):

Prestava II. III. IV.

Hitrost

50 km/h 59 59 58

100 km/h 70 68 68

150 km/h - 73 63

Prosti tek 41

Poraba goriva:

Testno povprečje

12,1 litra/100 km

Cena

42.790 DEM

(Hyundai Auto Trade, Ljubljana)

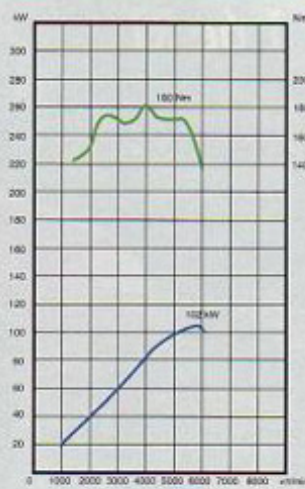


DIAGRAM MOTORJA

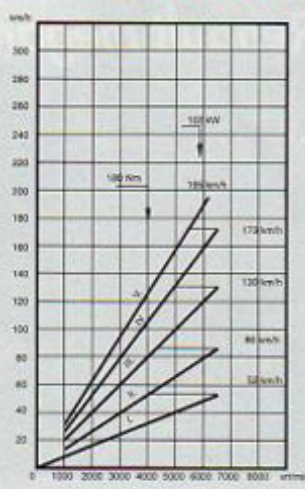


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- prostornost
- bogata oprema
- zavore
- natančnost izdelave
- cena

Grajam

- menjalnik
- glasen motor
- poraba goriva
- namestitve in osvetlitev nekaterih stikal
- premalo opozorilnih lučk

Iz oči v oči

Korejskega čudeža se noče biti konec. Nova, pravzaprav prenovljena sonata je spet tiste vrste avtomobil, ki ima tako rekoč vse. In če ni vse čisto zares brezhibno, kaže pri sebi nositi cenik. Številka v njem, ki pripada sonati, vas bo vselej pomirila: sonata je zares veliko avtomobila za njegov denar.

Martin Česenj

Sonata ponovno zelo izraža glavni adut vozil hyundai: veliko avtomobila za spodobno malo denarja.

Andrej Supe

Pohvalim: ličen (predvsem spredaj), prostoren, dobro opremljen in cenovno ugoden avtomobil. In čisto solidno izdelan. Če koga moti korejsko poreklo, naj kupi drug avtomobil. Kdor pa s tem ni obremenjen - izvolite: hyundai sonata!

Vinko Kernc

Ne vem, kaj naj grajam, ker je vse solidno dobro. Iz povprečja, se mi zdi, izstopa le prostor na zadnjih sedežih, ki ga je neverjetno veliko. Mogoče pa je ta limuzina namenjena ljudem z lastnim toferjem.

Igor Pucihar