

Več drznosti!

Zadnje čase pri Hyundaiu izdelujejo presenetljivo dobre avtomobile. Le pomislite na Tucsona ali model i30 pa tudi na najnovejšega i10.

Prenovili so tudi Sonato, a bili pri tem premalo drzni. Žal njihova 4,8-metrška limuzina še vedno ostaja najslabši Hyundai.

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

▶ Na zunanosti kljub temeljiti prevetritvi ne boste našli revolucije. Zamenjali so masko avtomobila, dodelali oba odbijača, drugačni so žarometi, zadnje luči in ne nazadnje platišča. Premalo, a očitno korejski strategji mislijo, da bo za kakšno leto dni dovolj, ko bo na trg prišla povsem nova Sonata.

Malce pogumnejši so bili v notranjosti, saj je Hyundaiava limuzina dobila nekaj družinskih potez. Nova je armaturna plošča s preglednimi merilniki, drugačni so materiali, veliko boljši je avdiosistem in prijaznejša so stikala ter ročice. Na armaturni plošči, ki je sicer zelo pospravljena, čeprav založena z mnogo gumbi za upravljanje bogate opreme (beri: izklopljiv ESP, potovalni računalnik, gretje prednjih sedežev ...), nas je zmotilo nekaj malenkosti. Modra svetloba pri digitalnih zapisih, torej v sredini merilnika hitrosti in pri radiu, ki jo je Sonata podedovala od novejših (manjših) bratov, je sicer na prvi pogled lepa, vendar premalo vidna tako ponoči kot na sončni svetlobi. Potovalni računalnik je zelo težko dosegljiv, saj so gumb za njegovo upravljanje skrili levo od instrumentne plošče, kar vsekakor ne pripomore k varnosti med vožnjo. In ko smo že pri vožnji: volanski obroč, ki je mešanica usnja in imitacije lesa, je le pogojno uporaben. Dokler se voznikovi roki oklepata usnjenege dela, je prijeten, ko pa v ovinku primeta za 'les', postaja

ne zaradi znoja in spolzkega premaza neprijetno. In če smo pošteni, je taka kombinacija že davno preživeta. A vse to bi spregledali, če ne bi namesto udobnih sedežev v Sonato namestili visoke usnjene klopce s prekratim sedalnim delom, ki je zaradi usnja tudi spolzko. Sedi se visoko, kar bodo cenili predvsem manjši vozniki (oziroma večina voznic), vendar pa je zelo moteče za moške, ki so povprečno ali nadpovprečno visoki. Visoko težišče v kombinaciji s prekratim sedalnim delom, ki je zaradi usnja še drseče, je nočna mora na ovinkasti cesti. A da ne boste mislili, da govorimo o dinamični vožnji. Ne, ne, v mislih imamo družinsko križarjenje ...

Prav tako boste z različnimi občutki zaprli vrata po prvi vožnji. Dvolitrski motor CRDi z neposrednim vbrizgom, s skupnim vodom, turbopuhalom in hladilnikom polnilnega zraka je pravi stroj za ta avtomobil, čeprav je močnejši od predhodnika le za tri kilovate (štiri 'konje'). Zdaj ima pod motornim pokrovom 110 kilovatov oziroma 150 'konjev'. Turbodizel je uglajen, ko križarite po avtocestah, poskočen, ko lovite dinamične mestne prometne tokove, in zmerno žejen, saj je bilo testno povprečje le okoli osem litrov na 100 prevoženih kilometrov. Njegovo uglajenost še povečuje izvrstna zvočna izolacija, saj je v potniški kabini enako hrupno, kadar potujete umirjeno s 130 km/h in poslušate najljubšo glasbo (volan-



Kratek test

ske tipke!) ali kadar prehitete s 180 km/h. Tudi menjalnik je veliko boljši, kot smo bili (nekoč) vajeni pri vozilih Hyundai. Občutek je sicer malce nenavaden, lahko bi rekli kar umeten, vendar pa je šeststopenjski menjalnik natančen in prijeten za upravljanje. In če že želite vedeti – lahko je tudi hiter, kar pa potencialne kupce tega avtomobila verjetno bolj malo zanima. Slabši vtis po prvi vožnji (poleg slabih sedežev) je naredilo podvozje, ki je naravnano na zelo udobno. Zelo? Hmm, mislili smo preveč. Čeprav so se na domači predstavitvi prenovljene Sonate pohvalili, da so podvozje prilagodili



I Hyundai Sonata 2.0 CRDi Premium

Hyundai Sonata 2.0 CRDi Premium

Cena osnovnega modela: 23.790 EUR
Cena testnega vozila: 24.190 EUR

NAŠE MERITVE

T = 11 °C / p = 1.005 mbar / rel. vl. = 53 % / Stanje kilometrskega števca: 3.553 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 11,1 s
402 m z mesta: 17,9 s (129 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV.): 8,8 s
50–90 km/h (V.): 13,2 s
80–120 km/h (V.): 10,8 s
80–120 km/h (VI.): 12,0 s

NAJVEČJA HITROST

203 km/h
(VL, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.991 cm³
– največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.800/min – največji navor 305 Nm pri 1.800–2.500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/50 R 17 V (Dunlop SP Sport 270).

Masa: prazno vozilo 1.660 kg – dovoljena skupna masa 2.150 kg.

Mere: dolžina 4.800 mm – širina 1.832 mm – višina 1.475 mm – prtljažnik 520 l – posoda za gorivo 70 l.

Zmogljivost: največja hitrost 203 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,1 s – poraba goriva (ECE) 8,2/5,0/6,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ mehka in preprostost upravljanja
- ▲ opremljenost
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ natančen menjalnik
- ▲ cena

- ▼ premeško podvozje
- ▼ nekomunikativen volan
- ▼ prednji sedeži
- ▼ slabo vidni digitalni zapisi na instrumentni plošči
- ▼ težko dosegljiv potovalni računalnik

Končna ocena

Očitno bomo morali počakati na nov model, da se bo Hyundai tudi pri limuzinah postavil ob bok najboljšim. Tako pa Sonata ostaja (le) zanesljiv avtomobil, primeren za manjše voznike, ki obožujejo udobno vožnjo.



evropskim voznikom in malce dodelali vzmeti, blažilnike in stabilizatorja, se zdi, da so domačo nalogo naredili le na pol. Kdor se bo počasi vozil, ne bo pogrešal odzivnejšega volana ali podvozja, ko pa boste lovili prometne tokove na zavitih magistralah, si boste želeli nekaj več komunikativnosti mehanike. Zdi se namreč, da podvozje deluje dobro pri počasi vožnji čez luknje, kakor hitro pa se pod kolesi pojavijo neravnine pri večjih hitrostih, postane vožnja neprijetna. Verjetno se s trditvami voznikov ne bi strinjali potniki na zadnjih sedežih, saj so pohvalili prostornost in udobje, prav tako so otroci v otroških sedežih spali kot angelčki. Verjemite, že to je vredno zlata. Prav tako ima Sonata dovolj prostora v prtljažniku, saj bo 523-litrski prostor za zadnjimi sedeži zlahka pogotnil vse potovalke, ki jih boste vzeli na pot na morje.

Sonata pa ostaja v vrhu, ko govorimo o malce 'prežvečenem', a vedno bolj aktualnem razmerju med ceno in opremo. Toliko karoserijskih centimetrov, elektronskih pripomočkov in električnih pomagal, kolikor jih lahko dobite v tem avtomobilu za zmeren denar, verjetno ne dobite v nobenem drugem avtomobilu. No, mogoče v Škodi, Chevroletu ali Kii, ki pa je tako v lasti

Hyundaia. Za okroglih 24 tisočakov dobite veliko prostora, usnje, samodejno klimatsko napravo, štiri varnostne blazine in varnostni zavesi, ESP, pritrdišča Isofix, usnje, električni pomik stekel, odmrzovalnik prednjih brisalnikov, tonirana stekla, samodejno zatemnitev vzratnega ogledala, grejnice prednjih sedežev, 17-palčna aluminijasta platišča, da o radiu s CD-predvajalnikom (upravljanje prek volanskih tipk!) in zelo modernih priključkih iPod in USB sploh ne govorimo! Nedvomno je cenik in serijsko opremo pri Hyundaiu vedno lepo pogledati, kaj šele primerjati s skromnejše opremljenimi, a dražjimi tekmeci. Če smo povsem odkriti, imajo tekmeci srečo, da ljudje na avtomobile gledamo tudi čustveno, ne le razumsko.

Prav zaradi čustev (in občutkov) pa trdimo, da so bili pri prenovi pre malo odločni. Če bo Sonata želela ujeti korak s Tucsonom, novimi modeli z oznako i (i30 in i10) ali celo navdušujočim H1, bo treba drznejše poseči v njeno drobno. Zgolj lepote popravki niso več dovolj. Verjetno bo treba počakati še kakšno leto, da predstavijo novo (sedmo) generacijo, ko bomo v Sonati uživali tudi Evropejci višje rasti, ki mehke podvozja ne znamo (nočemo) ceniti tako kot Američani ali Azijci. ❄