

## Test

### HYUNDAI SONATA 2.0i GLS 16V



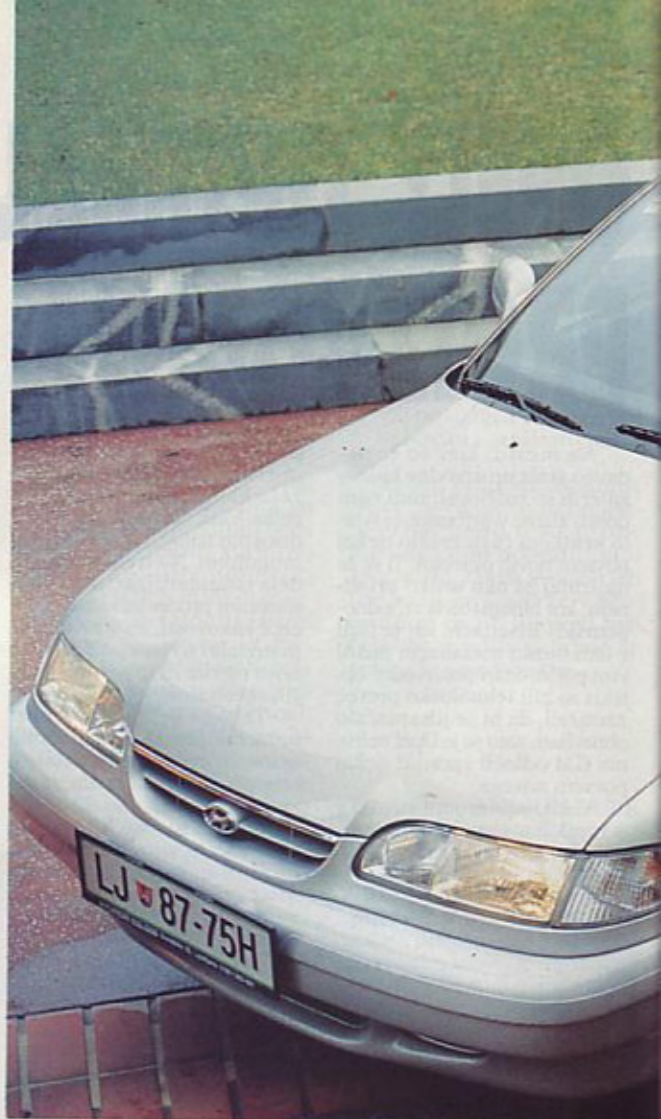
Že kratek pogled na novo Hyundaijevo sonato pove, da se tudi južnokorejskemu industrijskemu velikanu niso izognili japonski oblikovalski tokovi. Tako je dobrih pet let po svojem rojstvu sonata postala oblejša in opaznejša pripadnica višjega srednjega avtomobilskega razreda, spogledovanje z uglajeno limuzinsko zrelostjo pa ji je po novem že kar usojeno.



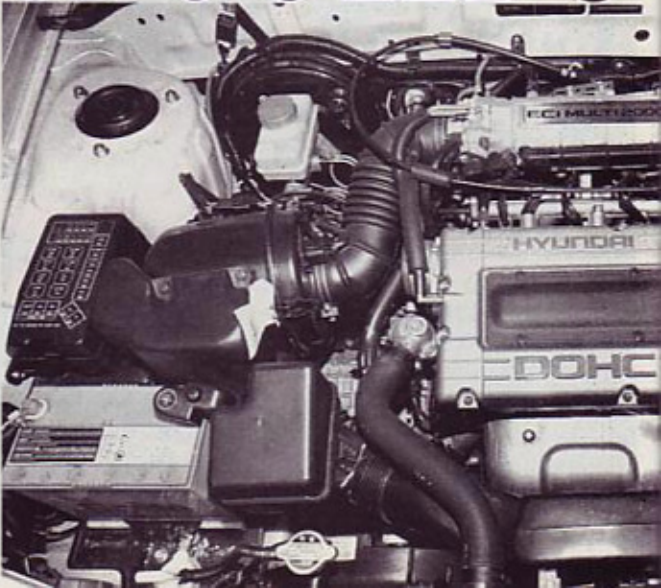
**Kokpit: na novo oblikovan in ergonomsko dovršen**

Hyundai je sonato oblikovno skoraj povsem približal tekmeccem iz dežele vzhajajočega sonca, saj sta nova tako nos kot tudi zadek avtomobila in le še bočne linije povzemajo nekakšne hyundaijevske oblikovne značilnosti. Prednji del je sedaj oblejši, široka žarometa, maska hladilnika z logom tovarne in odbijač, podaljšan v vsečen spojler s štirimi odprtini za dovod svežega zraka pod (v sredini privzdignjen) motorni pokrov pa naredijo novo sonato na pogled nižjo in širšo kot doslej. Precej položna in velika prednja šipa, ki ponuja dobro preglednost pred avtomobil, daje prednjemu delu končno uglednejšo, podobo. Zadek, sicer klasi-

čno limuzinsko oblikovan, je po novem bolj zaobljen, japonski oblikovalski vtis pa je tu najbolj opazen, zlasti pri širokih in oblih lučeh. Odbijač v barvi avtomobila z majhnim spojlerjem in dvojna izpušna cev ter napisa na prtljažnem pokrovu zaokrožujejo podobo zadka. Če gledamo z boka, sonata očitno kaže svojih 4,7 metra dolžine, saj je silhueta avtomobila prijetno nizka in dolga, z velikimi zastekljenimi površinami v vratih, avtomobilu pa se lepo podajo tudi 15-colska kolesa. Vsi deli, namenjeni kasnejši reciklaži so označeni z razpoznavnimi kodami, saj je nova sonata tudi v tem pogledu zasnovana v skladu s konceptom "zelenega trženja"



# SPOGLEDOD





**Stikala so nameščena tudi v vratih**

bočnega oprijema, a je po drugi strani udoben in prostoren ter temeljito izdelan, volanski obroč je po višini nastavljen, z vsem tem pa si voznik zlahka priredi sedenje in razdaljo do pedal in volanskega obroča. Prtljažnik in posodo za gorivo je moč odpirati iz kabine, merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, temperature motorja in količine goriva so pregledni in dovolj veliki, večina stikal pa je, razen tistih v obvolanskih ročicah, nameščena predvsem v sredinski konzoli. Tu so namreč stikala za vklop štiristopenjskega ventilatorja, klimatske naprave, ki je napolnjena z novim plinom (R134a), gretja zadnje šipe in kroženja zraka po kabini, snovalci notranjosti pa so sem namestili tudi dovolj kakovos-

*Na novo oblikovana armaturna plošča je povsem zaobljena.*

ten radiokasetofon, digitalno uro, predalnik za namestitve dveh pločevink s pijačo, nad katerim je še odprtina za shranjevanje kakih malenkosti in čisto spodaj (nerodno nameščen pred prestavno ročico) se skriva tudi pepelnik z vžigalnikom. Na sredinskem grebenu med prednjima sedežema so nameščeni malce predolga prestavna ročica, s katero je moč mehko in natančno pretikati vse dotlej, dokler si voznik ne zaželi hitrejših gibov, ročica ročne prestave in predalnik, ki je

# IANJE

za varstvo okolja.

Oblikovno je nova sonata prinesla v svoj avtomobilski razred dovolj svežine in ugleda, da lahko Hyundaijevi tržni analitiki z vedrino zro v prodajno prihodnost tega modela.

Tudi notranjost je bila deležna temeljite prenove, čeprav so nekateri deli, predvsem stikala in obvolanski ročici, znani že iz predhodnega modela. Na novo oblikovana armaturna plošča je povsem zaobljena, nikjer ni več škatlaste oblike, je dobro zasenčena, skoraj vsa stikalá pa so pregledno in ergonomsko nameščena. "Skoraj vsa" zato, ker sta na primer stikali za vklop gretja zunanjih ogledal in zadnje meglenske skriti levo pod volanskim obročem in ju mora voznik

vedno iskati z očmi, s tem pa odvrčati pogled s ceste. Nov je tudi malce prevelik volanski obroč s štirimi prečkami, ki je ob doplačilu lahko opremljen s 60-litrsko zračno vrečo, ponuja pa dober oprijem, saj voznik lahko palca zatakne za gornji prečki in tako lažje upravlja gnani kolesi, volan pa je ob tem opremljen tudi s servoojačevalnikom za lažje obračanje koles ob parkiranju in obračanju avtomobila. Stikala za odpiranje vseh šip v vratih in za nastavitev električno vodenih (ogrevanih) zunanjih ogledal ter za zaklepanje vrat (osrednja ključavnica) in šip so nameščena na volanskih vratih, odlikujeta pa jih velikost in lahkotnost upravljanja z njimi.

Voznikov delovni prostor je temeljit v vseh pogledih. To pomeni predvsem udoben in v vse smeri nastavljen sedež, ki sicer telesu ponuja manj



**Motor: sodobna tehnika in dobre zmogljivosti**



**Prtljažnik: limuzinske mere in temeljita obdelava**

obenem, če je zaprt, tudi naslonjalo za voznikovo ali sopotnikovo roko.

Armatura plošča pred sopotnikom ponuja sicer velik, a neosvetljen predalnik, nekaj drobnarij pa je moč spraviti tudi v predalnik v vratih. Zadnja klopa je udobna in opremljena z zložljivim naslonjalom v sredini, dovolj pros-

**Zadek je oblikovan po japonskem vzoru**



tora za noge potnikov pa ostane tudi v primeru, ko sta prednja sedeža potisnjena povsem proti zadnji legi.

V serijski opremljeni so vključeni še štirikanalni zavorni dodatek ABS, električna radijska antena in aluminijasta platišča, ob doplačilu pa si kupec sonate 2.0i GLS 16V lahko omisli še dvizžno streho, usnje na sedežih, štiristopenjski samodejni menjalnik, zračno blazino za voznika in alarmno napravo.

Tovarna za novo sonato ponuja štiri motorje, in sicer 1,8-litrski motor s po dvema ventiloma na valj in z močjo 98 KM, 2,0-litrski motor s po dvema ventiloma na valj in z močjo 105 KM, 3,0-litrski motor V6 s po dvema ventiloma na valj in z močjo 146 KM in 2,0-litrski motor z dvojno odmično gredjo v glavi, s po štirimi ventili na valj, opremljen z elektronskim večtočkovnim sistemom za vbrizgavanje goriva in katalizatorjem za izpušne pline, zmore pa največji navor 180 Nm pri 4000 vrtljajih ter največjo moč 102 kW (139 KM) pri 5800 vrtljajih v minuti. Takšen motor je poganjal tudi testno sonato. Za motor velja, da je med vožnjo sicer nekoliko glasen, vendar se vozniku oddolži z zmogljivostmi, kakšnih mu človek glede na velikost avtomobila in relativno skromno motorno moč ne bi pripisal, rad se dirkaško zavrti vse do 7500 vrtljajev v minuti, ko mu ele-

ktronika "vzame sapo", ter ponuja dovolj prožnosti, da lahko voznik v mestni gneči tudi malce polenari z menjalnikom. Motor je opremljen tudi z računalniško podprtim sistemom za samodijagnozo, kar omogoča zanesljivejše delovanje, rad in tekoče vžiga (ob obvezno stisnjenem pedalu sklopke!) ter se hitro ogreje do delovne temperature tudi v hladnih zimskih jutrih. In ker smo motor večidel testa priganjali v rdeče polje na merilniku motornih vrtljajev, je bila temu ustrežna tudi poraba goriva, saj je včasih pressegla 13 litrov na 100 prevoženih kilometrov. Ob zmernejši vožnji je poraba goriva močno upadla, motor pa je z nežnejšo ного na pedal za plin obetal na daljših relacijah porabo goriva pod 9,5 litra na 100 km, kar je za tako velik avtomobil kar zadovoljiv podatek.

Vzmetenje sonate je namenjeno udobju in tega ne gre prezreti. Avtomobilu namreč zavoljo velikih zunanjih mer ter zasnove "vse spredaj" ustrezajo predvsem daljši in blagi ovinki na hitrih cestah, saj pri hitro voženih ostrih ovinkih hitro pokaže vse svoje vozne slabosti. Z nosom namreč občutno sili iz ovinka, popušcanje plina in dodajanje volana pa avtomobil znova poravnata v želeni smeri, če hitrost ni bila prevelika in če voznik ni podcenjeval zavistosti ovinka. Lega v splošnem je zadovoljiva, saj

sonati udobnost ne kazi odzivanja podvožja na želje (tudi zahtevnejšega voznika). In morda še to: sonata je kar nekajkrat pokazala občutljivost na bočni veter, saj sem moral avtomobil dostikrat popravljati v želeni smeri, zlasti ob zgornji hitrostni meji. Zavore so me navdajale z mešanimi občutki, saj se je na primer večkrat vklopil zavorni dodatek ABS tudi tedaj, ko to razmere na cesti niso zahtevale, kar sem pripisal predvsem izdatni teži avtomobila ob hitrostnih pojemkih, obenem pa so se po večkratnem zaporednem zaviranju pri zahtevnejši vožnji kaj rade pregrele in zahtevale krajši delovni predah.

Hyundai sonata 2.0i GLS 16V je torej po novem zrelejši in uglednejši avtomobil kot kdaj prej. To potrjuje tako z obliko in bogato serijsko opremo kot tudi s športno naravnanim motorjem in neprikritim udobjem, ki ga ta avtomobil ponuja. Vse te lastnosti mu omogočajo spogledovanje z dosti dražjimi tekmeči. In ker je spogledovanje predvsem človeška lastnost, ga sonata dovoljuje tudi svojemu lastniku.

**Tekst: BORIS SAMBOLEC  
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - 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 - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - večtočkovni elektronski vbrizg in elektronski vžig - vodno hlajenje 6,0 litra - motorno olje 4,4 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 75 A - uravnani katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokoltna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,083; II. 1,947; III. 1,285; IV. 0,939; V. 0,756; vzvratna 3,083; diferencial 4,322 - platišča 6J x 15 - gume 205/60 R15 (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, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, gumasti ležaji, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, Panhardov drog, stabilizator - dvokrožne zavore, kalutne za vsa kolesa (spredaj hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaja 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) 1690 mm - širina (kolalci) spredaj 1500 mm, zadaj 1460 mm - višina (nad sedežem) spredaj 890-930 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1110 mm, zadnja klop 920-690 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljajnik (normno) 373 litrov - posoda za gorivo 65 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1280 kg - dovoljena skupna teža 1733 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 198 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,2 s - poraba goriva (ECE): 6,6/8,4/10,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

197 km/h (IV. prestava)

### Pospeški:

0- 60 km/h	4,7 s
0- 80 km/h	7,6 s
0-100 km/h	10,8 s
0-120 km/h	15,9 s
0-140 km/h	22,4 s

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	38,1 s (141 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	43,1 s (125 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h	38,9 m
od 150 km/h	90,8 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	58,9 km/h
80	77,4 km/h
100	96,3 km/h
120	114,1 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje	11,8 litra/100 km
------------------	-------------------

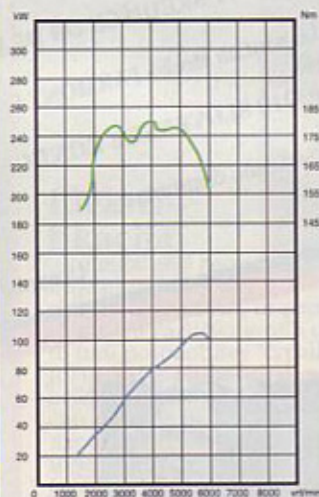


DIAGRAM MOTORJA

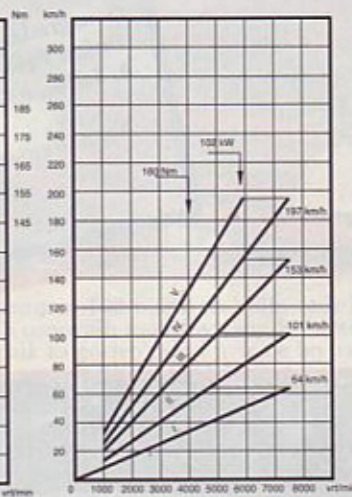


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- oblika
- prostornost
- zmogljiv motor
- opremljenost
- učinkovita klimatska naprava
- natančnost izdelave

## Grajamo

- glasen motor
- "počasen" menjalnik
- vidljivost nazaj (ob parkiranju)
- namestitvev nekaterih stikal

**Cena** USD 15.649 + 52,6 odstotka tolaarskih dajatev (Hyundai Avto Trade d.o.o., Ljubljana)

## Končna ocena

Hyundai sonata 2.0i GLS 16V je primeren za družinsko rabo, saj je dovolj prostoren in bogato opremljen, kot tudi za podjetja, ki potrebujejo udobno limuzino za daljša potovanja. Njegova prednost pa je glede na to, kar ponuja, tudi v privlačni in dostopni ceni. Vsekakor je to dovolj temeljit avtomobil, vreden nakupa.