

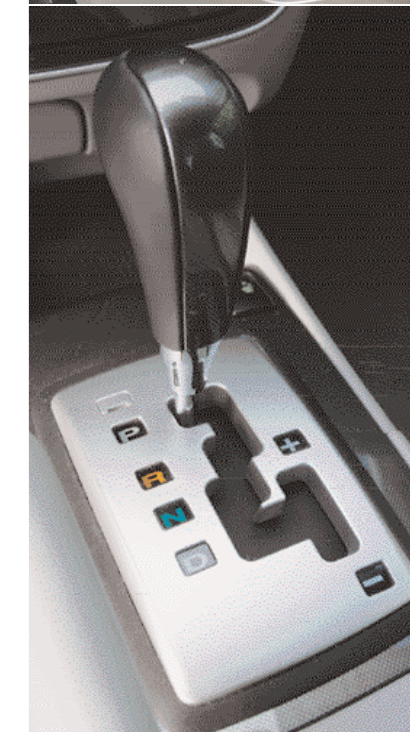
# Sonetni venec

Prešernov Sonetni venec ni le posvetilo Primičevi Juliji, ampak je lirski pesem s skrbno domišljeno zgradbo. En sam verz ne pomeni nič, saj je treba na venec sonetov gledati kot na celoto. In podobno je z avtomobili ...

**S**mo vas zmedli? Sonetni venec je sestavljen tako, da se predhodni sonet konča enako, kot se začne naslednji, in s tem združuje 14 sonetov v popolno celoto. Poleg tega pa seštevek vseh prvih črk namig na muzo, saj je Prešeren v besedilo prepletel še zapis 'Primicovi Julji'.

Zato je treba na Sonetni venec gledati kot na celoto, sicer zgubimo poanto, ki jo je hotel Prešeren poudariti. Pri avtomobilih - podobno kot pri vseh mehanskih strojih - je podobno: nanje je treba gledati kot na celoto, saj je stroj

'najmočnejši' tam, kjer je njegov najšibkejši člen. Nova generacija Hyundai Sonate je zelo napredovala, vsaj za Evropejce, ki smo bili v mislih oblikovalcev tega avtomobila. Iz nekoliko nerodne oblike je nastal pravi šarmantnež, ki mu oblikovalskih potez ni treba zavidati prav nobenemu tekmeču. Dokaz? Dobro se poda pred večstanovanjski blok in pred uspešno podjetje ali opero. A zopet je mehanika tista, ki vas bo popeljala žejne čez vodo. Za zunanost lahko torej rečemo, da je prav prijetna, notranjost luksuzna, prostorna in kakovostno nareje-



»Take your time, just relax, take it easy ... pravi besedilo znane pesmi, ki najlepše ponazarja novo Sonato.«

na, toda kombinacija motor-menjalnik-podvozje je še vedno šibka točka tega avtomobila. Dobro, lahko se pogovorimo o tem, da bi motor veliko bolje deloval z ročnim menjalnikom, a s štiristopenjsko avtomatiko ga je prav neprijetno poslušati, kako se napreza doseči hitrosti, ki so tekmečem mala šala. Naj pojasnimo. Pod motornim pokrovom je bil 2,4-litrski 119-kilovatten beninski motor serije Theta, ki nad aluminijastim blokom skriva celo spremenljivo odpiranje ventilov, saj mu razen večje porabe goriva (bera 13,3 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov) nismo zamerili nič večjega. Dokler nismo testirali štiristopenjskega samo-

dejnega menjalnika, ki ima možnost tudi ročne pretikanja (tako imenovani sekvenčni način, kar pomeni, da za prestavljanje v višje prestave potiskate prestavno ročico proti armaturni plošči, za prestavljanje v nižje pa morate ročico vleči proti sebi), in ugotovili, da se z motorjem le pogojno razumeta. Dokler vozite zelo umirjeno, deluje prenos moči uglajeno in tiho, torej tako, kot bi si želel vsak direktor, ki rad sede za volanski obroč. Če pa želite od kombinacije motor-menjalnik malce več poskočnosti, vas bo tehnika razočarala. Motor le počasi pridobiva vrtljaje (podobno, kot bi poslušali prestavljanje v sodobnih mestnih avtobusih, ko imate občutek,

da drsi sklopka), pri tem pa postane glasen in zato za potnike slišno neugoden. Nato smo seveda takoj prestavili v 'ročni' način pretikanja, da malce ublažimo mučenje motorja, pa ni nič pomagalo. Pri polnem plinu se pokaže, da bi Sonata krvavo potrebovala vsaj še peto stopnjo prenosa, čeprav se strinjamo z nekaterimi, da število prestav ni edino merilo dobrega menjalnika. No, že prenos nas je prisilil, da je desna noga postala veliko bolj lahka, umirjena in prav nič zahtevna, nato pa nas je prizemljilo še podvozje. Dokler boste vozili umirjeno, bo delovalo odlično. Mehko vas bo popeljalo tudi čez tiste luknje, ki so jih izoblikovali tovarnjaki, ali pa one, ki jih je cestar Jože pozabil zakrpati po zadnji zimi. In pri tem se bo izkazala tudi zvočna izolacija, ki hrup pusti zunaj potniške kabine. Pri malce zahtevnejši vožnji pa začne Sonata svoj ples, ki ni vedno po želji voznika, saj jo povsem zmedejo hitri zasuki volanskega obroča. Če do takrat niste vedeli, da se vozite v 1,5 tone pločevine, boste to zdaj zelo nazorno občutili. Če se spomnimo, kako se je odzivala prejšnja generacija Sonate, lahko mirno trdimo, da je nova veliko boljša, predvidljivejša in udobnejša, a kaj, ko so tekmeči

prav tako napredovali. In Hyundai z novo limuzino znova lovi rep družine.

A prav nič slabe volje ne bo voznik takrat, ko bo s Sonato povsem zapolnil parkirni prostor pred svojim podjetjem. Nova Sonata je za 55 milimetrov daljša od predhodnika, hkrati pa se je kar za 30 milimetrov povečala tudi medosna razdalja.

»Potniki bodo na zadnjih sedežih zaradi radodarno odmerjenega prostora in usnjenih prevlek kraljevali.«

Zato ni čudno, da je prostora v notranjosti ogromno (v primerjavi s prejšnjo generacijo je 10 milimetrov več prostora za noge spredaj in kar 30 zadaj!). Prav tako razvaja prtljažnik z 'vsepožirajočo' črno luknjo, saj lahko vanjo zatlačite kar 462 litrov prtljage. Vendar pa do prtljažnega pros-

tora pridete le z uporabo osrednje ključavnice (na obesku), kontaktnim ključem ali z vzvodom v voznikovih vratih, kajti pri Hyundaiju so pozabili na dobro staro - in še vedno uporabno - kljuko. Prav tako voznik ne bo zardeval ob bogati opremitvi. Testna Sonata nas je razvajala z usnjenimi sedeži, električnim paketom pri šipah in ogledalnih, samodejno klimatsko napravo, radiem s CD-jem in kasetnikom, tempomatom, potovalnim računalnikom, množico varnostnih blazin, izklopljivem ESP-jem itd. Da, v Sonati se bo umirjen voznik dobro počutil!

Za konec lahko rečemo, da pri Hyundaiju napredujejo z velikimi koraki (Tucson in Getz sta med boljšimi v svojih kategorijah), a pri Sonati se še vedno učijo. Recimo, kot bi Prešeren spisal odličen uvod, a slab zaključek svojega Sonetnega venca. Oziroma, če malce pošpekuliramo, mogoče pa pri Hyundaiju potrebujejo le tako motivacijo in inspiracijo, ki je Prešernu navdahnila Julija? Zato bodo morali predstaviti še kakšno generacijo Sonate, da bomo zahtevnejši evropski vozniki zadovoljni. A verjemite, takrat s tako opremo ne bo več stala le dobrih pet milijona tolarjev! ■



**Hyundai Sonata 2.4 Avt. GLS Top-KU**

**CENA:** (Hyundai Avto Trade)  
**Osnovni model:** 5.510.000 SIT  
**Testno vozilo:** 5.553.000 SIT

**Mere:** 890-960 960 vse mere so v mm  
 1475 1630 850-1080 970-730 523 1  
 2730 4800

**Moč:** 119 kW (162 KM)  
**Pospešek:** 11,0 s  
**Največja hitrost:** 200 km/h  
**Povpr. poraba:** 13,3 l/100 km

**NAŠE MERITVE**  
(T=13 °C / p=1010 mbar / rel. vl. 55 % / Stanje km števca: 6061 km)

**Vozne lastnosti**

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,0
402 m z mesta:	17,6 (131 km/h)
1000 m z mesta:	31,8 (168 km/h)

**Prožnost**

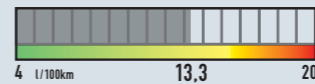
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	s
-------------------------------------------	---

**Največja hitrost**

200 km/h	s
(Izbirna ročica v položaju D)	

**Poraba goriva**

I/100 km	
najmanjše povprečje	12,6
največje povprečje	14,0
skupno testno povprečje	13,3

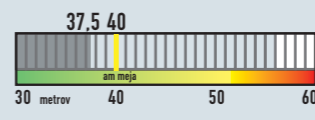


**Trušč v notranjosti**

	III.	IV.	V.
Prestava	54	53	52
50 km/h	63	62	61
90 km/h	65	64	64
130 km/h			36
Prosti tek			

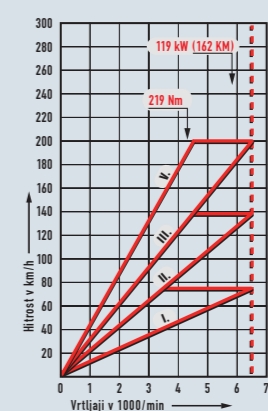
**Zavorna pot**

od 100 km/h:	m
	37,5
	(AM meja 40 m)

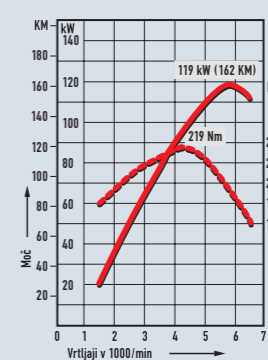


**Napake med testom**  
 - brez napak

**DIAGRAM MENJALNIKA:**



**DIAGRAM MOTORJA:**



**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 2359 cm<sup>3</sup> - največja moč 119 kW (162 KM) pri 5800/min - največji navor 219 Nm pri 4250/min.  
**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 4-stopenjski samodejni menjalnik - gume 215/60 R 16 V (Dunlop SP Sport 270).

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolotni (prisilno hlajeni), zadaj kolotni - rajdni krog 11,2 m - posoda za gorivo 70 l.

**Mase:** prazno vozilo 1538 kg - dovoljena skupna masa 2130 kg.  
**Zmogljivosti:** največja hitrost 202 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE) 12,3/7,0/8,8 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): xxxxxxxx



**UŽITEK V VOŽNJI:**

😊😊😊😊😊  
 Kadar način vožnje določa avtomobil, mu več kot dva smeška ne moremo prisoditi. Sonata se izkaže edino pri zelo počasni, umirjeni vožnji.

Ocena		
Zunanost (15)	14	Sonata je vedno bolj prikupna, predvsem pa dobro narejena.
Notranost (140)	110	Ogromno prostora, velik prtljažnik, ne najboljša ergonomija.
Motor, menjalnik (40)	20	Menjalnik je glavni krivec za slabše ocene. Hočemo ročnega!
Vozne lastnosti (95)	59	Mehko podvozje bo nekatere navdušilo, druge pa spravilo ob živce.
Zmogljivosti (35)	16	Ročni menjalnik in prihajajoči dvolitrski turbodizel bosta (verjetno) najboljša izbira.
Varnost (45)	31	Kup aktivne in pasivne varnosti, kratka zavorna pot.
Gospodarnost (50)	36	Dobra garancija, razmeroma nizka cena, malce prevelika poraba goriva.
<b>Skupaj</b>	<b>286</b>	Če ste dinamičen voznik, pogledajte k tekmečem. Če pa hočete Sonato, le namig: počakajte, da bodo začeli prodajati dvolitrskega turbodizla. Zelo verjetno bo to pravi motor za ta avtomobil!

**OCENA** avto magazini 1 2 3 4 5  
 Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ▲ oprema
- ▲ udobje
- ▲ ogromen prtljažnik
- ▲ veliko prostora na zadnjih sedežih
- ▼ le štiristopenjski menjalnik
- ▼ poraba goriva
- ▼ nima kljuge na vratih prtljažnika