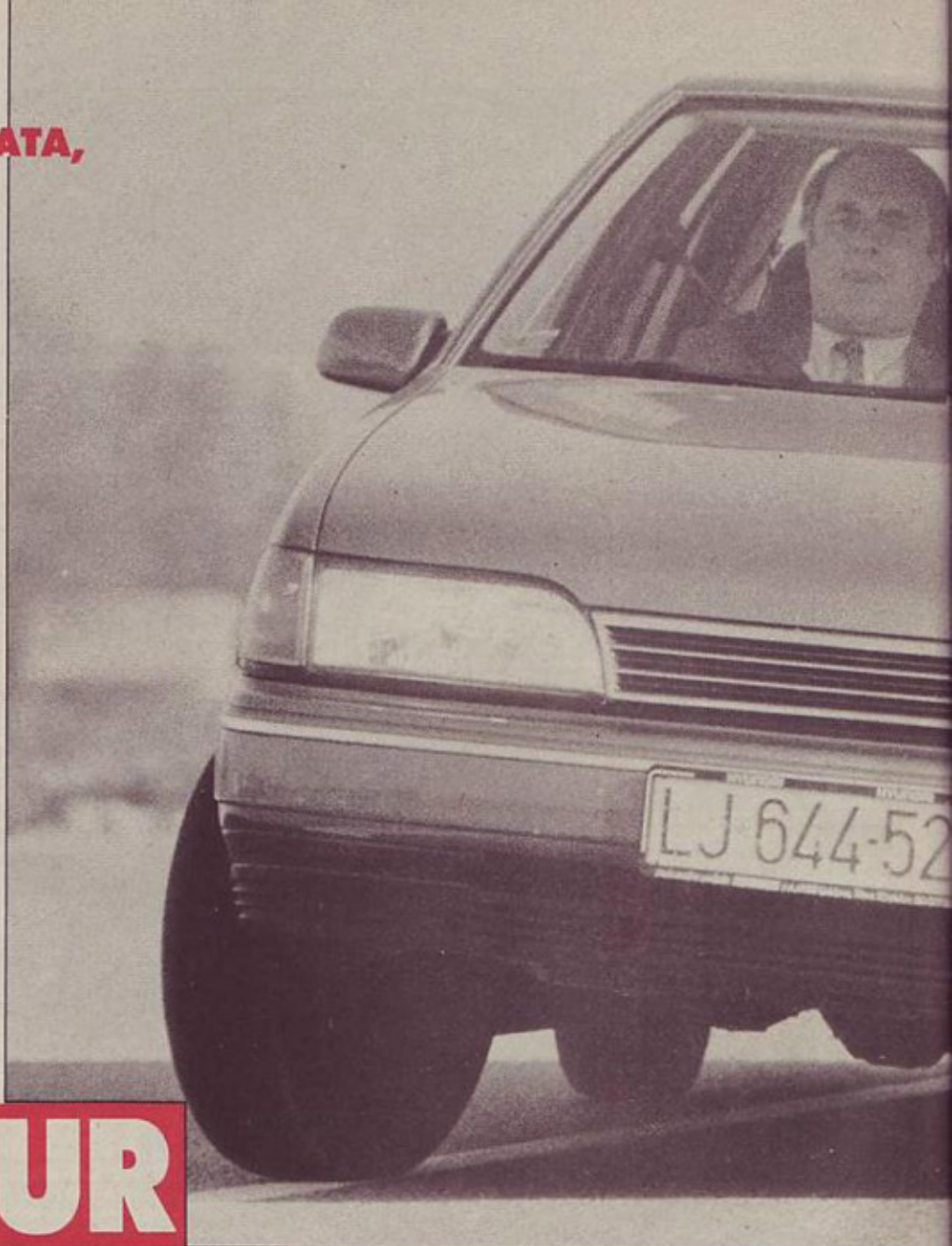


Vozili smo: HYUNDAI SONATA, 2,4i GLS

Sonata je lepo zveneče ime. Spominja na lahkotnost, na uglasenost, na prijetno sozvočje. Je avtomobil tudi lahko takšen? Pri Hyundaiju hočejo, da bi bil.

Torej sonata v obliki limuzine. Srednji razred. Štiri vrata. In skladne poteze, dovolj podobne ponyjevim, da sorodstva ni mogoče prezreti. Ker so karoserijske mere večje kot pri ponyju, so posamični detajli lahko prestižnejši: nos je bolj sploščen, letvasta maska na njem se sveti, zaobljeno trapezasta žarometna stena »udobneje« razmaknjena. Motorni pokrov sega med blatnika, ampak tokrat so puščobnost pločevine na obeh straneh razgibali z gubama, ki se vzdolž avta prelevita v stopničasti zgornji obrobi obeh bokov. Zrelejša se zdita tudi ravna in pod zadnji odbijač podaljšana izreza nad zadnjima kolesoma. Zadek za položno šipo je oglat, z velikimi lučmi, ki se na vsaki strani razpolovijo, kadar je pokrov, ki sega med njimi skoraj tik do odbijača, odprt. Pod njim je potovalno velik, skrbno obdelan, zaradi zadnjih blatnikov precej zožen prtljažnik. Na račun po tretjini deljivega zadnjega naslonjala ga lahko tudi povečamo. Rezervno kolo je v njegovem dnu.

Južna Koreja je dovolj blizu Japonske, da je sonatina notranjost značilno japonska zmes plastike in



D-DUR

pliša. To ni nič slabega, saj so robovi natančno obdelani, tesnila v streho segajočih vrat so dvojnja, zglavniki so štirje. Avtomatskim varnostnim pasovom zamerimo le to, da ob prednjih sedežih in pri zgornjih oprijemalščih niso nastavljivi.

Prednja sedeža sta nekaj srednjega: še dovolj udobna, da zdržimo dolgotrajnejše sedenje, in še dovolj čvrsta, da zmorete na ostrih ovinkih oprijeti telo: še dovolj vzdolžno pomična, da je moč dovolj sproščeno sedeti, a vendarle toliko skopa, da udobnost potnikov na zadnji klopi ni ogrožena.

Sonata je vseeno udoben avtomobil: zaradi izdatnih kromolnih vdolbin na vratih, zaradi številnih prikladnih (zaprtih in odprtih) predalov in zaradi dovolj temeljite opreme nasploh. Voznikov sedež

je nastavljen po višini in oplemeniten s prilagodljivo hrbtenično oporo v naslonjalu; sproščeni legi telesa je moč prilagajati tudi volanski obroč; prednja zglavnika sta vzmetno nastavljiva; ključavnica v vratih in zunanjima ogledaloma ukazuje elektrika; električni sta tudi sprožili za zadnji pokrov (na ročaju voznikovih vrat) in za poklopec goriva (na armaturni plošči). In armaturna plošča premore vse, kar je potrebno: merilnike motornih vrtiljavov, hitrosti, temperature hladilne tekočine in olja, električne voltaže in bencinske zaloge v posodi. Stikala so pregledno razvrščena, večina jih je v ročajih ob volanskem drotu, sredinski konzoli pa so namenili digitalno uro, zajetne zračne reže, klimatsko napravo in radijski sprejemnik.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirifaktni – vrtni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 86,5 x 100,0 mm – gibna prostornina 1351 kubikov – kompresija 8,6:1 – največja moč 86 kW (117 KM) pri 4500/min – največji navor 193 Nm pri 3500/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – 2 dodatni gredi zoper tresljaje – elektronsko vbrzganje goriva – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 900 W

Prenos moči: motor spredaj pogojajo prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na leh – platišča 5/12 J x 15 – gume 185/70 SR 14

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah,

vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prečna, vijačno vzmeti, vzdolžna vodila, Panhardov drog, teleskopski bložniki, stabilizator – dvokratne zavore, zavore, spredaj kolturne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan: zabata levijsko, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,680 m – širina 1,750 m – višina 1,410 m – medosna razdalja 2,650 m – kolotek spredaj 1,455 m – zadaj 1,440 m – rojčni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1240 kg – dovoljena skupna teža 1710 kg – prtljažnik (normno) 515 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km na uro – poraba goriva [ECE]: 6,3/8,4/12,0 litra bencina super na 100 km



Prestavna ročica je športno kratka in gibka, manj prikladen (čeprav za oči lep) pa je volanski obroč s tremi prezajetnimi in dobremu prijemu nenaklonjenimi prečkami. Opora za levo nogo je pravšnja, razmik med zavornim pedalom in pedalom plina pa prevelik. Voznikovo sedenje v tem avtu (pri tem mislim na iskanje najugodnejših razdalj med volanom, pedali ter prestavno ročico in hkratno prilagojevanje ogledal) zahteva v sonati malce več časa in zmerno dozo potrpljenja. Nazadnje ostane le še tale motnja: ročica za ročno zavoro je preblizu prestavne ročice, še posebej, če je ta v drugi prestavi.

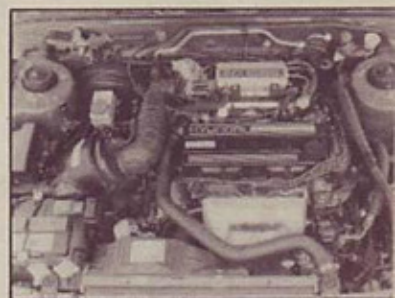
Sonatine različice, samo glede motorja, so tri: z oznakami 1,8, 2,0 in 2,4. Slovenijales ponuja močnejši dve. Preškusili pa smo najmoč-

nejšo, 2,4i GLS.

Hyundai ne prikriva poslovnega odnosa z Mitsubishijem, zato je Mitsubishijev tudi ta, 2,35-litrski motor z oznako 4G 64. Njegove značilnosti so: štirje veliki bati s 100-milimetrskimi gibi, lahka glava z odmično gredjo in dodatni gredi zoper tresljaje, ki bi jih bilo ob tolikšnih notranjih masah in ob samo štirih valjih sicer težko zatreti. Gorivo priteka skozi elektronsko napravo za vbrizgavanje, prav tako elektronski je seveda vžig. Rezultata sta ugodna: največja moč 86 kW/117 KM pri samo 4500 vrtljajih v minuti ter prožnosti naklonjen največji navor 193 Nm pri 3500 vrtljajih v minuti. Motorna prožnost omogoča prizanesljivo dolgi četrto in peto prestavo, ne da bi moral voznik zaradi tega pogosteje pretikati. Natančneje zmo-

ljivosti tega vozila bomo zapisali kdaj pozneje, po morebitnem temeljitejšem testu, za zdaj pa ostajamo pri tovarniškoobljubljeni največji hitrosti 195 km na uro ter ob razmeroma visoki porabi goriva med mestno vožnjo (normno 12,0 litra na 100 km).

Podvozje je takšno kot motor; ne vrhunsko, a primerno za avtomobil te vrste. Prednjima kolesoma strežeta vzmetni nogi s temeljitimi prečnimi vodili, zadnja prema pa je poltoga in s Panhardovim drogom. Tudi zaradi razmeroma preproste konstrukcije te preme je sonatin zadek večasih presenetljiv: spodnese ga bolj, kot si želimo, in prej, kot pričakujemo. To pomeni, da je potrebno dodajanje volana – med ostro vožnjo – urno spreveči v odzemanje, drugih težav pa pri tem ni.



Navsezadnje gre za sonato v D-duru. Dur zato, ker je v njem zajeta ambicioznost tega vozila. D naj pomeni družinskost! Saj je sonata 2,4 iGLS dovolj prostorna, dovolj temeljita in dovolj zmogljiva družinska limuzina. In da je avtu ime prav sonata, ni naključje: korejski koncern Hyundai izdeluje skoraj vse. Tudi klavirje.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*