

# PREPOROD

Korejski Hyundai je sonato predstavil jeseni leta 1988 in z njo posegel v višji srednji avtomobilski razred. Sprva so jo poganjali 1,8-, 2,0- in 2,4-litrski štirivaljnik, leta 1989 pa so ji pritaknili še Mitsubishijev 3,0-litrski motor V6 z močjo 146 KM.

Za leto 1992 so motorno ponudbo obogatili še z novim 2,0-litrskim štirivaljnikom generacije alfa s po štirimi ventili za vsak valj in elektronskim sistemom vbrizgavanja, ki naj bi na domestil obstoječi 2,4-litrski štirivaljnik z dvoventilsko tehniko.

Testna sonata je bila opremljena s slednjim motorjem, ki zmora največjo moč 131 KM pri 6000 vrtljajih v minutah in največji navor 166 Nm pri visokih 4000 vrtljajih v minutah. Motor sam po sebi ni nov, saj gre v zasnovi še vedno za preskušen Mitsubishijev štirivaljnik, ki so ga pri Hyundaju prenovili, mu dodali še po dva ventila na valj, ter dve gredi za zmanjševanje vibracij, ki jih 1,6-litrski 16V motor nima, ter mu na novo preračunali prestavna razmerja v skladu z večjimi zmogljivostmi. Novi motor tako ponuja več, čeprav zahteva priganjanje na račun štiriventilske tehnike, da pokaže, kaj v resnici zmora. V nižjem območju vrtljajev je motor precej len, vendar dovolj tih, da sodi v takšen avtomobil. Ko si voznik začeli odločnejšega motornega učinka, mora motor priganjati nad 4500 vrtljaji v minutah in tedaj le-ta pokaže svojo pravo »šestnajstventilsko« naročno. Zaradi teže sonate in na dolgo preračunanih prestavnih razmerjih motor sicer mehko pospešuje brez grobih sunkov, tako da šele pogled na merilnik hitrosti pokaže, da je zaloga moči pravščina, voznika pa ob tem vsekakor moti precejšen hrup v kabini. Posledica priganjanja pa je tudi večja poraba goriva, saj je na primer povprečna poraba goriva na testu znašala 16,8 litra na sto

prevoženih kilometrov, seveda pa smo avtomobil vozili večinoma s polno močjo in na krajsih razdaljah. Motor je torej dovolj zmogljiv zlasti ob priganjanju, v nižjem območju vrtljajev pa se izkaže za premalo prožnega in zahteva sprotro pretikanje v nižje prestave.

Hkrati z motorno pomladitvijo pa so pri Hyundaju delno spremenili sonato v celiem, pri čemer so največ poudarka dali podvozuju, celotni obliki in kakovosti končne obdelave, ki je opazna že takoj, ko človek sede v avtomobil. Tako ima letosnjaja sonata prenovljen prednji del, pri čemer so nove prednje luči, maska hladilnika je na novo oblikovana, novi so odbijači in motorni pokrov, ki je bolj zaobljen, novi so tudi kolesni pokrovi, zadnje luči, zunanjji ogledali in volanski obroč. Vse te spremembje dajejo sonati elegantnejši videz prave limuzine, ki se po zunanjosti spogleduje z višjim avtomobilskim razredom.

Testna sonata je nosila oznako GLS, kar pomeni bogatejšo serijsko opremo, ki pa jo je mogoče ob doplačilu tudi obogatiti, na primer z usnjem na sedežih. Že brez tega je v tem avtomobilu moč najti veliko. Vozniku so tako na voljo po višini nastavljivi volanski obroč, stranske šipe na elektriko, po višini nastavljivi varnostni pasovi, voznikov sedež in zunanjji ogledali, klimatska naprava, radijski sprejemnik z električno vodenim anteno, vsi pokrovni se odpirajo iz kabine, osrednja ključavnica in obilo predalnikov za shranjevanje stvari tako pred sovoznikovim sedežem kot tudi v vratih in med prednjima sedeži.

Žema. Armaturna plošča je bogata z merilniki, saj vključuje merilnike vrtljajev, hitrosti, količine goriva, temperature motorja in olja ter električne napetosti, na vrhu sredinske konzole pa je nameščena še digitalna ura. Vsa stikala so dovolj pregledno nameščena in pripravno velika, da ne odvračajo predolgo voznikove pozornosti s ceste, malce manjše pa bi bile lahko obvolanske ročice in številčnice. Celotna armaturna plošča torej na pogled deluje zelo urejeno in pregledno, vendar je še vedno tipično »hyundaijevska« in sonata bi si zaslužila nekaj sprememb tudi pri tem.

Notranjost sonate je velika, potniki tudi zadaj zelo udobno sedijo, zadnja klop je deljiva v treh delih, kar pride prav pri prevozu smuči ali daljših predmetov, pohvalno velik pa je tudi

## Technični podatki

**Motor:** štirivaljni – vrstni – vrtina in gib 85,0 x 88,0 mm – gibal prostornina 1997 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 96 kW (131 KM) pri 6000/min – največji navor 166 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – elektronska vbrizgavanje goriva in vzgl – vodno hlajenje – izpušni katalizator.

**Prenos moći:** motor spredaj pogonja prednji kolesi – petstopenjski menjalnik – platična 6J x 14 – gume 195/70 R 14 (Michelin MXV).

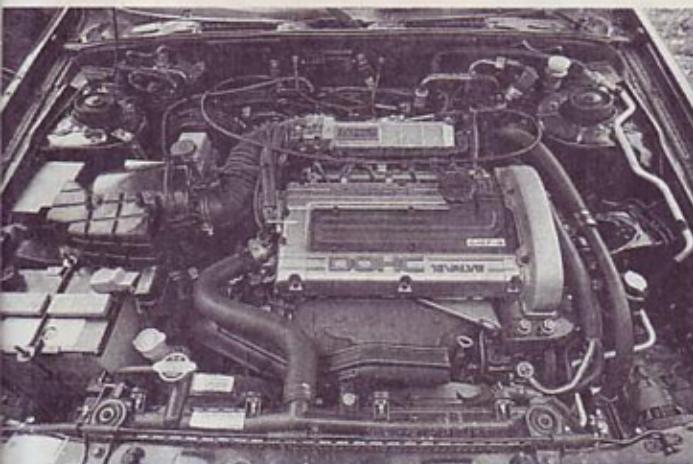
**Voz in obseg:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonošna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetni nogi, predna vodila, stabilizator – zadaj polhog – prema, vijačne vzmeti, teleskopski blazilniki, stabilizator, Panhardov drog – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolutne, servo, ABS – volan z zoboto letvijo, servo.

**Mere in teže:** dolžina 4680 mm – širina 1750 mm – višina 1410 mm – medosna razdalja 2650 mm – teža praznega vozila 1265 kg – dovoljena skupna teža okoli 1700 kg – posoda za gorivo 60 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 192 km/h – pospešek 0-100 km/h: 10,3 s – poraba goriva (ECE): 6,6/8,4/10,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

**Kokpit:** urejen, bogato opremljen, vendar še vedno premalo »oddelen«.





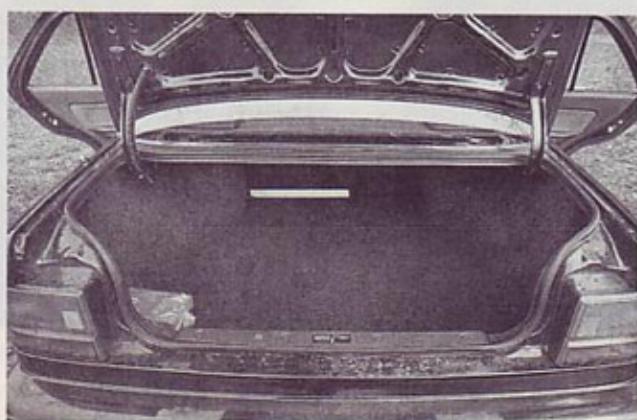
*Motor: šestnajst ventilov, dvojna odmična gred, katalizator in 131 KM.*



prtljažni prostor, ki ga malce kazi le to, da se prtljažna vrata odpirajo nekoliko nad odbijačem in je s tem otežkočeno nalaganje tovora.

Sonata se izkaže tudi z lego na cesti, saj ima za letošnje leto širši kolotek in trše podvozje, ki ne kazi udobja med vožnjo, vendar bistveno pripomore k boljši legi. Sonata se tudi med ostro vožnjo izkaže za dokaj nevtralen avtomobil, voznik pa mora pri tem upoštevati zasnovno »vse spredaj« in značilnosti limuzine. Nova sta pri tej sonati še volanski servo-jočevalnik in pa štirikanalni zavori dodatek ABS firme Bendix, ki deluje na vsa štiri kolesa, opremljena s kolutnimi zavorami.

*Prtljažnik: velik in delno povečljiv.*



ABS je posebej koristen na mokri ali sploški cesti, ko so zavorne poti daljše in ko zaviranje zahteva veliko vozniškega znanja. Zavore so zanesljive tudi pri zahtevnnejši vožnji, vendar pa se pri daljšem zaviranju kmalu pregrejejo in zahtevajo predah.

Hyundai je preporod je torej uspel. Dovolj zmogljiv motor, limuzinska prostornost in obilica opreme vsekakor govorijo v prid novi sonati GLS 16V, kar utegne kupce drugih avtomobilov ugodno (ali neugodno) zmesti.

*Tekst: Boris Sambolec  
Foto: Srđan Živulović*