

Teren in kankan



Ob poplavi polterenskih vozil (SUV) smo malodane že skoraj pozabili na tiste prave terence, ki smo jih poznali še pred nedavnim. Saj veste, na katere mislimo? Tiste s karoserijo, pritrjeno na šasijo, pogonom na zadnji kolesni par, priključnim štirikolesnim pogonom in nenazadnje reduktorjem, ki ga SUV-i po večini ne ponujajo.

Je Terracan eden teh? No, ne povsem. Če ga nekoliko natančneje pogledamo, ugotovimo, da želi biti s svojimi oblikovnimi detajli bližje polterenskim vozilom. Ampak ob tem ne smemo spregledati dokaj ravnih površin in ostrih robov

karoserije, ki svoje prednosti pokažejo predvsem na terenu. Tudi ko se zazremo v tehnične podatke, ugotovimo, da karoserija ni pritrjena na šasijo, tako kot je to navada pri pravih terenskih vozilih, ima pa zato dodatno ojačen okvir. Pod poglav-

jem podvozje piše, da so spredaj posamične obese s trikotnimi prečnimi vodili in zadaj večvodilska prema, kar ponovno namiguje na željo po cestnem udobju in tako precej manj po zahtevnem terenu. Toda ko sedete za volanski obroč, ugotovi-

te, da priklopu prenosa moči z zadnjih na vsa štiri kolesa ukazujete vi, prav tako tudi reduktorju, ki ga, kot smo že omenili, večina SUV-ov ne ponuja.

Notranjost se po drugi strani ne želi enačiti s terenci. V opremi Top-KU so v usnje oble-

čeni vsi sedeži, stene vrat, volanski obroč in prestavna ročica. Izrazito črno notranjost želi popestriti očem prijetna, toda kljub temu očitna imitacija lesa na volanskem obroču, ročajih vrat in sredinski konzoli. Za prijetno temperaturo v notranjosti skrbijo samodejna klimatska naprava, ki sicer v vlažnih jutrih ne uspe nemudoma odrositi stranskih stekel, ter ogrevana prednja sedeža. Stikala so končno razporejena tako, da so ves čas vidna. Tudi ponoči, pa če-

prav njihova razporeditev ni povsem logična. To velja predvsem za stikali meglenk, saj prednje vklopimo s pomočjo leve obvolanske ročice, za zadnje pa se stikalo nahaja na sredinski konzoli. Povsem solidno oceno si zasluži tudi tovarniško vgrajeno ozvočenje, ki iz naknadno vgrajenega Kenwoodovega radijskega sprejemnika pričara dovolj kakovosten zvok. Edino grajo lahko pripišemo volanskemu obroču, ki je nastavljen zgolj po naklonu.

Vendar z namestitvijo pravilnega »delovnega« položaja tudi višji vozniki ne bodo imeli težav. Sedež je namreč nastavljen v vse smeri, predvsem pa izdatno vz-

Bogato opremo zaokrožuje usnje.

dolžno pomičen, toda ne ponuja hvale vrednega bočnega oprijema. To velja tudi za sovoznikov sedež in zadnjo klop. No, kljub temu bodo potniki zadaj pohvalili nekoliko višje sedenje, ki omogoča stalen nadzor nad dogajanjem pred vozilom, obilico pros-

tora za noge in glave, sredinski naslon za roke, ki v svoji notranjosti skriva predal in držali za pločevinke, reže za dovod zraka, skrite pod prednjima sedežema,

digitalno uro z velikimi številkami, nameščeno na stropu, dve ločeni bralni lučki ter nenazadnje dvostopenjsko določanje naklona tretjinsko deljivega naslona zadnje klopi. Nerazumljivo je le, da ob vsej bogati opremljenosti dokaj novi zasnovi vozila tretji (srednji)



Dve bralni lučki in ura, nameščeni na stropu.



Ogrevanje sedežev, vtičnica za napajanje in priklopni štirikolesni pogon ter reduktor.

Polterensko-terenska silhueta. Ne spreglejte dodatno zatemnjenih zadnjih stekel, ki svoje prednosti pokažejo v soncu, slabosti pa ponoči.



Udobje in ergonomija si zaslužita zelo visoke ocene, nekoliko manj materiali.



Vzmetenje je premeško, kar Terracan oznanja z nihanjem karoserije po obeh oseh (prečni in vzdolžni), na spolzkih podlagah pa oživi tudi zadek.



Prilagodljivost potniškega in prtljažnega prostora ne predstavlja nikakršnih težav.

varnostni pas še vedno ni samodejni, ampak »letalski«, in da sta varnostni blazini zgolj dve, namenjeni vozniku in sovozniku.

Toda varnostnih pasov in vzglavnikov je vseeno pet, za var-

nost med vožnjo poleg priklopnega štirikolesnega pogona skrbita tudi vzvratno ogledalo s funkcijo samodejne zatemnitve in tipalo za dež, za varno ustavljanje pa ABS z dodatkom EBD.

In prav slednji nas je tokrat precej prijetno presenetil. Kljub Hankookovim polterenskim gumam se je Terracan s hitrosti 100 kilometrov na uro ustavil v dobrih 43 metrih. To pa je, za ta

Da je SUV, sporočata tudi podvozje in samonosna karoserija.

avtomobilski razred, zelo spodbuden podatek, čeprav se stopalka takšnim zaviranjem upira in zato zahteva zelo težko nogo. Pod poglavjem »Varnost« je treba omeniti še, da je dodatke s tega spiska mogoče najti tudi v prtljažniku. Tam sta na voljo tako rolo kot mreža za tovor. Manjka le pregradna mreža, toda ob pogledu v prtljažnik ugotovite, da je morda sploh ne boste potrebo-

vali. Brez kakršnihkoli težav smo namreč vanj pospravili vse testne kovčke, pa prostora še ni zmanjkalo. Če pa ga, še vedno ostane možnost zlaganja in vračanja zadnje klopi.

In ko takole odkrivате dobre in slabe lastnosti Terracana, ugotovite, da rezervno kolo očem ni vidno. Ne na zadnjih (dvižnih) vratih ne v prtljažniku. Kje se torej skriva? Pod dnom, seveda, kar je za terence precej nenavadno. To je še en dokaz, ki namiguje, da želi biti Terracan predvsem SUV in precej manj terenec. Pa vas o nasprotju te trditve zopet prepriča vzmetenje. Res je, da posamič-

Iz oči v oči



Navzven deluje agresivno, ogromno, malce mafijsko, takole s temnimi šipami, prava šminka! Bolj kot na terenu zablesti na mestnih ulicah, saj je nenazadnje temu tudi namenjen. Pogonski sklop sicer obljublja več, kot izkoristi večina lastnikov čistokrvnih terencev, a po blatu vseeno ne bi ril z njim. Pravzaprav mu ni všeč nikakršno pretiravanje. Dobro se pelje naravnost (prek grbinic na asfaltu sicer nenehno po malem niha), na ovinkih pa žal razočara. Kot da ne bi bil namenjen našim, ampak ameriškim cestam. Sicer pa za nekaj več kot šest milijonov ne najdem podobnega avtomobila. Cena in privlačna zunanost sta zagotovo glavna aduta.

Peter Kavčič



Presenečenje! V Galloperju sem izredno slabo sedel (premalo prostora!), menjalnik je mejil na obup, motor si je zaslužil oznako »ubogo«. Naslednik, Terracan, je pravo nasprotje: veliko prostora, udobno sedenje, zmogljiv motor. Pa še videz je všečen, vključno s krilcem Pariz-Dakar nad zadnjimi vrati. Glede na ugodno ceno resnično presenetljivo dober avtomobil!

Dušan Lukič



Prostorna notranjost se lahko prelevi tudi v kabino z dvema ležiščema. V zadek smo brez kakršnihkoli težav zložili vse testne kovčke Samsonite.

ne obese skupaj z dvojnimi trikotnimi prečnimi vodili spredaj ter večvodilsko premo zadaj poskrbi- jo za zelo prijetno vožnjo po as- faltiranih cestah, ampak vzmete- nje je za razred polterenskih vozil vseeno premehekko. Že samo po- puščanje stopalke za plin lahko precej zaniha karoserijo po vz- dolžni osi, kar postane še očitnej- še med pospeševanji in zaviranji. Nič manj pa na nagibe po prečni osi ne vpliva vožnja skozi ovinke. In če k temu prištejemo še slab bočni oprijem sedežev ter usnje

na njih, vam je najbrž že jasno, da od Terracana lahko pričakuje- te le zmerno udobno vožnjo in nič več. To pa še zdaleč ne velja za motor. Pravi tehnični biser (neposredni vbrizg, skupni vod, štirje ventili na valj, povratni ven- til za izpušne pline - ERG, zago- tavljanje standardov o emisijah izpušnih plinov Euro IV) se od- lično izkaže tudi v praksi. Za raz- liko od številnih tekmecev že med speljevanji pokaže svojo su- verenost, razvaja z zadostno koli- čino navora in odlično preraču-

nanim menjalnikom, ki omogoča za ta avtomobilski razred dovolj tekoče in natančno pretikanje. Da je vožnja s Terracanom bližja terenskim avtomobilom kot SUV-om, ugotovite tudi v mo- krem. Res je, da je to do hitrosti 80 kilometrov na uro mogoče učinkovito preprečiti s priklo- pom štirikolesnega pogona, in res je tudi, da je zadnji diferencial opremljen z delno zaporo, am- pak veselja, ki ga zadek pokaže na spolzkih podlagah, vseeno ne moremo spregledati. Če je hi-

trost v ovinku takrat prevelika, najprej zaniha karoserija, nato se zbudi še zadek. In kankan se lah- ko prične. Zato pa se takšna za- snova in uglasitev vzmetenja v primerjavi s številnimi SUV-i veli- ko bolje izkažeta na terenu. To se- veda obljubljata tudi priključni štirikolesni pogon in reduktor - in verjemite, Terracan zmore veliko več, kot si morda upate. Le pri prehodu grbin ne spreglejte nizko nameščenih pragov in rezervne- ga kolesa pod zadkom.

Matevž Korošec

CENE	SIT
Hyundai Terracan 2.9 CRDi Top-KU	
Dodatna oprema	
Kovinska barva	40.457
Daljinsko zaklepanje z alarmno napravo	
Radjski sprejemnik	59.200
Izmenjevalnik CD-jev	26.286
Tempomat	45.486
Vlečna kljuka	42.300
Strešno okno/električno	42.300
	135.400

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	56.800
Prednji smernik	12.600
Prednja meglenka	23.600
Prednji odbijač	52.000
Prednja maska	18.900
Prednja šipa	68.500
Znak	2.300
Prednji blatnik	37.100
Zadnji odbijač	57.800
Zunanje ogledalo	39.900
Lahko platišče	58.315

Občutljivost karoserije ali njenih delov (10)	7	Spodnje dele karoserije ščiti plastika, sta pa dokaj nizko nameščena dodatna pragova.
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	7	Priklopni štirikolesni pogon in reduktor ter delna zapora zadnjega diferenciala - Terracan ponuja veliko.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	7	Zmogljivosti, ki jih obljublja tovarna, presežejo potrebe marsikaterega morebitnega kupca Terracana.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	10	Na terenu, če le ni preveč spolzek ali blaten, se Terracan najprej ustavi zaradi nizko nameščenih pragov.
Cestna uporabnost (10)	6	Podvozje je naravnano na cestno udobje, to pa ne velja za vzmetenje, ki je premehek.
Terenski videz (5)	4	Ni SUV in ni terenec. Nekaterim je to všeč, drugim ne.
Skupna ocena (60)	41	Če iščete čisto pravi SUV, potem vam pri Hyundaiu ponujajo Santa Feja. SUV z izboljšanimi terenskimi zmogljivostmi pa je nedvomno Terracan. Z vsemi dobrimi in slabimi lastnostmi, ki so značilne za takšne avtomobile.

Kriterij ocenjevanja terencev (Št. točk = ocena) : 0-20 = 1, 21-30 = 2, 31-40 = 3, 41-50 = 4, 51-60 = 5

Model	Hyundai Terracan	Jeep Grand Cherokee	Mitsubishi Pajero LWB	Toyota Land Cruiser 95
	2.9 CRDi Top-K	2.7 CRD Laredo	3.2 Di-D	3.0 D-4D GX
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	5-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2902	2685	3200	2982
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 3800	120/163 pri 4000	118/160 pri 3800	120/163 pri 3400
največji navor (Nm pri 1/min)	333 pri 2000	400 pri 1800	373 pri 2000	343 pri 1600-3200
dolžina × širina × višina (mm)	4710 × 1860 × 1790	4611 × 1858 × 1805	4775 × 1845 × 1850	4755 × 1820 × 1875
največja hitrost (km/h)	166	182	170	170
pospešek 0-100 km/h (s)	14,4	11,2	13,8	12,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,5/7,5/8,6	12,5/8,1/9,7	14,0/8,8/10,7	12,8/9,0/10,4
cena osnovnega modela (SIT)	6.488.150	9.199.000	11.151.613	9.518.700

HYUNDAI TERRACAN 2.9 CRDI TOP-KU

110 kW (150 KM) ● 12,3 s ● 170 km/h ● 13,6 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,0
0-80 km/h:	8,3
0-100 km/h:	12,3
0-120 km/h:	18,5
0-140 km/h:	28,0
1000 m z mesta:	34,4 (149 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	9,1
80-120 km/h (V):	12,6

Največja hitrost	170 km/h (V. prestava)
------------------	---------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	12,1
največje povprečje	15,2
skupno testno povprečje	13,6

Trušč v notranjosti	dB
Prestava III.	IV. D
50 km/h	59 57 58
90 km/h	68 63 61
130 km/h	68 66
Prosti tek	54

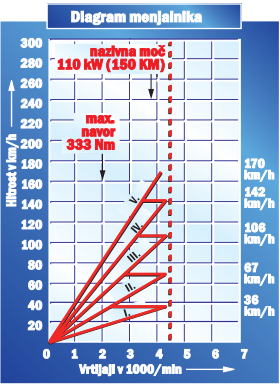
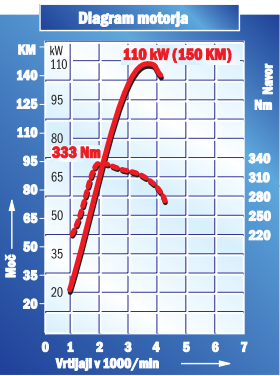
Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	26,6
50	47,5
70	67,2
90	85,4
100	95,3
130	124,1
150	142,5

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	74,7
od 100 km/h:	43,6

Okoliščine meritev	
T = 10 °C	
p = 1003 mbar	
rel. vl. = 73 %	
Stanje kilometrskega števca: 1708 km	
Gume: Hankook RA07	

Napake med testom	
- brez napak	

Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi Samsonite kovčki:	
1 × nahrbtnik, 1 × letalski kovček,	
2 × kovček 68,5 l, 1 × kovček 85,5 l	



CENE (Hyundai Avto Trade)	SIT
OSNOVNI MODEL:	6.966.090
TESTNO VOZILO:	6.966.090

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:	3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije
Obvezno zavarovanje:	134.200 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	249.000 SIT
---	-------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vz- dolžno - vrtna in gib 97,1 × 98,0 mm - gibna prostornina 2902 cm³ - kompresija 19,3 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,4 m/s - specifična moč 37,9 kW/l (51,6 KM/l) - največji navor 333 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline (Garreto) - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 9,3 l - motorno olje 10,5 l - akumulator 12V, 100 Ah - alternator 110 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

priklopljiv štirikolesni pogon - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjal- nik - prestavna razmerja I. 3,915; II. 2,126; III. 1,338; IV. 1,000; V. 0,801; vzvratna 4,270 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,480 - prestava v diferencialu 4,222 - platišča 7J × 16 - gume 255/65 R 16 T, kotalni obseg 2,23 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 39,5 km/h

Voz in obese:

terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, dvojna trikotna prečna vodila, vzdolžno nameščene vzvojne vzmetne palice, tele- skopski blažilniki, stabilizator - zadaj posamične obese, večvodilska prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisil- no hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnji ko- lesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,5 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4710 mm - širina 1860 mm - višina 1790 mm - medosna razdalja 2750 mm - kolotek spredaj 1530 mm - zadaj 1530 mm - najmanjša razdalja od tal 211 mm - rajdni krog 11,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1650 mm - širina (komolci) spredaj 1520 mm, zadaj 1490 mm - višina nad sedežem spredaj 1000-1020 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1040 mm, zadnja klop 930-750 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 1170-1955 l - posoda za gorivo 75

Mase:

prazno vozilo 2118 kg - dovoljena skupna masa 2590 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2800 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 166 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,4 s - poraba goriva (ECE) 10,5/7,5/8,6 l/100 km (plinsko olje)

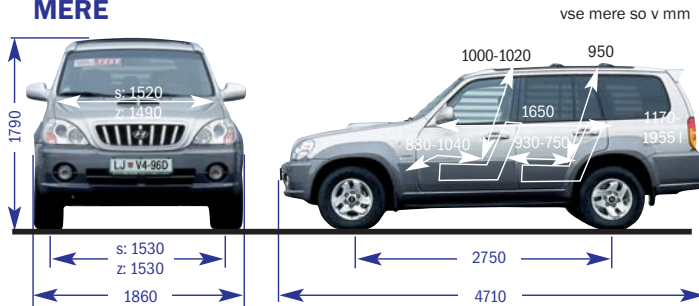
Terenske zmogljivosti (tovarna):

premažovanje vzpona 30 ° - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 30 °, pre- hodni kot 22 °, izstopni kot 25 ° - dovoljena globina vode ni podatka

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Dokaj terenska zasnova, možnost izbire pogona, dober motor in menjalnik omogočajo Terracanu, predvsem pa njegovemu vozniku široko »paleta« užitkov v vožnji.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ sodoben in zmogljiv motor
- ➕ menjalniški prenos skupaj z reduktorjem
- ➕ prostorna in prilagodljiva notranjost
- ➕ preglednost iz vozila
- ➕ bogata oprema
- ➕ zavorna pot
- ➕ sprejemljiva cena

- ➖ (pre)mehko vzmetenje
- ➖ delovanje volanskega servome- hanizma (trd - mehek)
- ➖ bočna oprijemljivost sedežev
- ➖ rezervno kolo pod dnom prtljažnika
- ➖ nelogična razporeditev nekaterih stikal