

# Evropejci delajo za nas



Nikakršna skrivnost ni, da Korejci avtomobilov ne delajo čisto sami. Pa saj jih tudi drugi ne. Moderno tehnologijo kupujejo. In to kar v Evropi. V Evropi narejeno za Evropo! Seveda glavino dela še vedno opravijo sami. Tehnologijo vbrizgavanja goriva za novi turbodizelski motor so tako kupili pri Boschu.

**R**ezultat velikih vlaganj v razvoj novega dizelskega motorja je dvolitrski turbodizel z oznako CRDi. Namenjen je vgradnji v več Hyundaiavih avtomobilov (Santa Fe, Elantra) in po novem tudi v enoprostorski kombi Trajet.

CRDi je kratica, ki označuje turbodizelski motor z neposrednim vbrizgom goriva po sistemu skupnega voda (Common Rail).

Največji tlak, ki ga doseže tak sistem, je 1350 barov. Danes težijo k še večjim tlakom in razvijajo že nove sisteme vbrizga, toda Hyundaiavi motor kljub temu sodi med sodobnejše izdelke. Kot pravijo sami, so želeli ponuditi motor, ki bo v vseh pogledih izpolnjeval stroge emisijske norme (euro 3 in 4) ter bo hkrati zanesljiv, nezahteven za vzdrževanje in ekonomičen.

Motor je zasnovan na osnovi litoželeznega bloka z aluminijasto glavo. V glavi se skrivajo po štirje ventili na valj, ki jih prek zobatega jermena krmili ena odmična gred. Seveda sta za dobre zmogljivosti potrebna turbinski polnilnik in vmesni hladilnik polnilnega zraka. Vgrajen je tudi ventil EGR, ki pomaga reciklirati nekaj nezgorelih plinov. Tako motoriziran Trajet doseže moč 112 ko-



Da je volanski obroč za nekaj milimetrov večji kot običajno, se zaradi prostornosti ne opazi.

njev. Res je, za tako velik avtomobil se ne sliši veliko, vendar je tako kot pri vseh dizlih (ali pa pri vseh motorjih) veliko pomembnejši navor. 255 Nm je na voljo že pri 2000 vrtljajih v minuti, ki zvezno vztrajajo tja nekam čez število 4000 na merilniku vrtljajev. Do 4500 (rdečega polja) ga nima smisla priganjati. S takim motorjem je mogoče precej

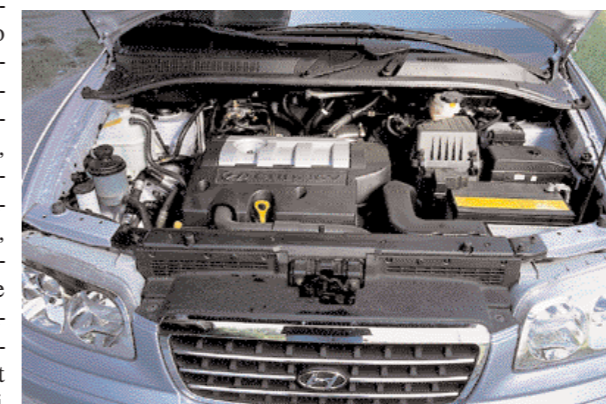
**V skupni oceni prevladajo uporabnost, prostornost, solidne vozne lastnosti, dobre motorne zmogljivosti, bogata oprema in nenazadnje relativno ugodna cena.**

lagodno voziti in za pospeševanje ni nujno takoj pretakniti v nižjo prestavo, gre tudi samo s pritiskom na plin. Vendar ima Trajet precej kratka menjalniška razmerja, kar pomeni več dela z menjalnikom, kakor bi ga bilo dejansko treba. Mogoče je prav zato peta prestava tudi še vedno dovolj poskočna. Ko pri zmerni hitrosti prestavite v peto, se še vedno nekaj dogaja. Kar dobro pospešuje še prek oznake 160, nato ga počasi zmanjkuje. Končna hitrost res ni astronomska, je pa dogajanje do nje dovolj intenzivno in odločno, zato motor lahko pohvalimo. Ni niti prevelik razgrajatelj niti zamorjena lenoba, ampak zelo uporabna zadeva. Poraba je pač poraba, odvisna ob teže noge na plinu, vendar se lahko tudi z varčevalnim programom povzpne prek desetih litrov. Ampak pri tako velikih avtomobilih in tolikšnem udobju, kot ga ponujajo, je to treba vzeti v zakup. Luksuz se pač nekje plača.

Mogoče se kdo ne bo strinjal, rekoč: "Saj je le Hyundai." Vendar je to treba vzeti z rezervo. Trajet je glede na razmerje kaj in za koliko nudi, presneto dober avtomobil. Toliko opreme, toliko udobja in ne nazadnje toliko prostora je za tak denar zelo težko dobiti! Mogoče manjkata tempomat in potovalni računalnik, toda tukaj se tudi konča. Trajet ima vse. Od sedmih sedežev, samodejne dvojne klimatske naprave, štirih varnostnih blazin pa do zelo bogate notranje razsvetljave, zatemnjenih šip, usnja na sedežih do ogromnega števila odlagalnih predalov. Seveda ima svoje slabosti, tako kot vsi. Prikazovalnik stanja klimatske naprave je v soncu slabo viden, sedeži so precej težki, zato jih je precej težavno odstraniti, gumb za zadnjo meglenko je točno na dosegu sopotnikovega kolena, vrtljivi prednji sedeži so nerodni za obračanje, v prtjažniku manjka kakšna zanka ...

Vendar pa v skupni oceni prevladajo uporabnost, prostornost, solidne vozne lastnosti, dobre motorne zmogljivosti, bogata oprema in ne nazadnje relativno ugodna cena. Hyundai gor ali dol, dokler ima vse to, kar smo našli zgoraj, se ga ne bi branil.

Igor Pucihar



Motor so dobro prilagodili avtomobilu. Ni najvarčnejši, je pa kultiviran in dovolj zmogljiv.

## Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 × 92,0 mm - gibna prostornina 1991 cm<sup>3</sup> - kompresija 18,4 : 1 - največja moč 82,5 kW (112 KM) pri 4000/min - največji navor 255 Nm pri 2000/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva po sistemu skupnega voda (Bosch) - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka od 0,65 do 1,37 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 9,4 l - motorno olje 5,9 l - oksidacijski katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,636; II. 2,056; III. 1,296; IV. 0,943; V. 0,756; vzvratna 3,455 - diferencial 4,333 - gume 215/65 R 15 H (Michelin Pilot Primacy)

**Voz in obesa:** 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4695 mm - širina 1840 mm - višina 1710 mm - medosna razdalja 2830 mm - kolotek spredaj 1565 mm - zadaj 1565 mm - najmanjša razdalja od tal 160 mm - rajdni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina (sredina/zadaj) 1520-1610/2420 mm - širina 1520/1540/1450 mm - višina 960-990/940/910 mm - vzdolžnica 850-980/1040-610/670-760 mm - prtjažnik (normno) 523-3237 l - posoda za gorivo 65 l

**Mase:** prazno vozilo 1840 kg - dovoljena skupna masa 2400 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1550 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 166 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,2 s - poraba goriva (ECE) 9,3/6,0/7,2 l/100 km (plinsko olje)

### NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost hitrosti:	merilnika
0-60 km/h: 6,5 s	0-80 km/h: 11,0 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h: 16,3 s	0-120 km/h: 23,1 s	60 59,8 km/h
1000 m z mesta: 35,9 s (140 km/h)		80 79,7 km/h
		100 98,9 km/h
		120 115,2 km/h
		140 134,4 km/h
		150 144,0 km/h

### Največja hitrost:

165 km/h (V. prestava)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,5 s (132 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 45,1 s (124 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h: 102,3 m

od 100 km/h: 45,7 m

### Poraba goriva:

Testno povprečje 11,9 l/100km

Najmanjše povprečje 10 l/100km

### Trušč v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. T = 25 °C

50 km/h 60 58 58 p = 1017 mbar

100 km/h 65 64 rel. vl. = 57 %

150 km/h 70

Prosti tek 48

Napake med testom: - brez napak-

### KONČNA OCENA

Za Hyundaiavi sem vedno trdil, da so najboljši korejski izdelki. No, obstaja kakšna manjša izjema, vendar tale Trajet zopet potrjuje pravilo. Mogoče ne maram usnja, ker se tako prilepi na golo kožo ali pa preveč ogreje na soncu. Na maram nekaterih nedoslednosti (glej: Grajam), kljub temu bi takle avtomobil lahko imel. Pa Hyundai gor ali dol ...

- prostornost, prilagodljivost
- oprema
- dovolj zmogljiv motor
- cena glede na vrednost
- veliko število odlagalnih predalov
- bogata notranja osvetljava
- slabo viden prikazovalnik klimatske naprave
- težki sedeži za odstranjevanje
- težko vrtljivi prednji sedeži
- gumb zadnje meglenke na nerodnem mestu
- manjkajo pritrilne zanke v prtjažniku

CENA: 5.374.088 SIT (Hyundai Avto Trade)



Zadnja stranska vrata so krilna, ne drsna. Nekateri mu zamerejo prav to.



Učinkovita klimatska naprava zahteva nekaj navajanja na gumbe, prikazovalnik pa bi bil podnevi lahko bolje viden.



Sedem sedežev brez doplačila! Prilagodljivost je dobra in vsestranska, za odstranjevanje pa boste potrebovali kakega silaka.