



Terenci (ali mestni terenci) se vsaj v Evropi najbolje prodajajo v kombinaciji z dizelskim motorjem. Zaradi navora, zaradi porabe, konec koncev tudi zaradi najboljšega ohranjanja vrednosti.

Zato se ne gre čuditi, da ima Hyundai v ponudbi Tucsonov dva modela z dizelskim in le enega z bencinskim motorjem. In da je močnejši dizel pravzaprav enako zmogljiv kot precej požrešnejši bencinar. No ja, skoraj enako zmogljiv.

V Tucsonu z oznako 2.0 CRDi VGT se skriva močnejša različica dvolitrskega dizla. VGT je namreč oznaka za variabilno geometrijo turbopuhala in tako zmoro ta dizel v različici, namenjeni našemu trgu, 136 'konjev'. Zakaj našemu trgu? Zato ker ta dizel pravzaprav obstaja z močjo 100 ali pa 103 kilovate (140 'konjev') in ta močnejši bi pri nas prav nerodno padel v višji zavarovalni razred - za nikakršno razliko pri zmogljivostih. Pri Hyundaiu so se na srečo spomnili na take trge in ponudili različico, ki je po tej plati finančno ugodnejša.

Štiri 'konje' gor ali dol, motor se izkaže z veseljem do vrtljajev, a zaradi skoraj tone in 800 kilo-

gramov mase vozila (ko je v njem voznik) ima kar težko delo, saj tudi čelna površina ni najmanjša. Zato ne čudi dejstvo, da se zdi (zlasti v višjih prestavah) v nizkih vrtljajih precej navdušen in ga je treba za doseganje večjih hitrosti kar pošteno priganjati, kar se na koncu pozna pri porabi - več kot 11 litrov je lahko povsem vsakdanja številka, je pa res, da lahko zelo umirjen voznik skozi pride tudi z le devetimi. Poleg tega prestavna razmerja niso najboljše izračunana, saj je kljub šeststopenjskemu menjalniku luknja med drugo in tretjo prestavo nekoliko prevelika.

Se pa Tucson oddolži z malo hrupa, udobnim podvozjem in zadostno prostornostjo (če odštejemo dejstvo, da za višje voznike zmanjka vzdolžnega pomika sedeža). In ko k temu prištejemo še dokaj ugodno ceno, postane jasno, da Tucson kot paket ponuja precej. Dovolj? Če glede motornih zmogljivostih niste prezahtevni, vsekakor. ■



Hyundai Tucson 2.0 CRDi (103 kW) GLS

Cena osnovnega modela:	6.102.000 SIT
Cena testnega vozila:	6.308.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=18 °C / p=1020 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števca: 10872 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	13,4 s
402 m z mesta:	18,9 s (119 km/h)
1000 m z mesta:	34,6 s (150 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V):	9,0/12,1 s
80-120 km/h (V/VI):	13,1/18,8 s

NAJVEČJA HITROST

175 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	42,2 m (AM meja 43 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	10,6 l/100 km
-------------------------	---------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1991 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 305 Nm pri 1800-2500/min. Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/60 R 16 H (Kumho Solus KH15).
Mase: prazno vozilo 1758 kg - dovoljena skupna masa 2190 kg. Mere: dolžina 4325 mm - širina 1795 mm - višina 1730 mm - prtljažnik 325-805 l - posoda za gorivo 58 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE) 8,9/6,2/7,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ izdelava
- ▲ oprema
- ▲ cena

- ▼ prekratek pomik prednjih sedežev
- ▼ preveč posreden volan
- ▼ prostornina prtljažnika

Končna ocena

Tucsonu lahko zamerimo le nekoliko len motor in neprijaznost do voznikov višje rasti. Vse drugo, vključno s kakovostjo materialov, je povsem zadovoljivo glede na to, koliko Tucson stane.