

# Facelifting

besedilo: Mitja Reven foto: Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič



Hyundaijev Coupe bo po prenovah kmalu ujel slavnejšo Cher, a v primerjavi s pevko in igralko, ki lahko z lepimi popravki staranje le prelaga, je korejec vsako leto mlajši. In lepši.

| Hyundai Coupe 2.0 CVT FX Premium



pomeni precej pretikanja, če nočete, da bi bili na avtocesti ali od križišča do križišča ovira voznikom turbodizlov. Takšne bele zastave se sicer dogajajo ... Več užitek, ki jih nudi priganjanje motorja v višje vrtljaje, je povezano tudi z zmerno do krepko žejo štirivaljnika, ki je na testu na 100 prevoženih kilometrov v povprečju popil najmanj 10,5 litra in največ 11,6 litra. Če radi potujete hitro, računajte na hrupnost motorja pri 4.500 vrtljajih in 160 kilometrih na uro (podatek merilnika).

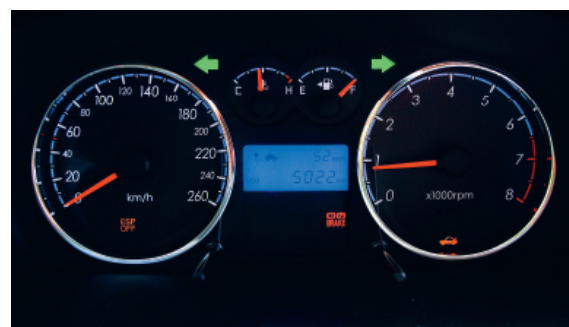
“Če bo lastnik premium kupeja za prenovljenega Hyundaija rekel, da je lep, bo tako tudi mislil.”

» Če pogledate s tehničnega vidika, boste nad prenovo Hyundaijevega Coupeja le zamahnili z roko. A kupcem včasih sploh ni preveč mar, kaj je pod motornim pokrovom, blatniki, pod sedežem ..., in je viden tisto, kar najprej opazijo pri avtomobilu. Čeprav pri Hyundaiju radi poudarjajo, da je Coupe nov, resnica ne seže dlje od prenove. Ta je prinesla nov prednji odbijač z drugačnimi režami za zajemanje zraka z 'vgrajenimi' meglenkami, luči za čistejšim 'steklom', stranske okrasne reže z integriranim smernikom, nov zadnji odbijač, ki objema dva ovalna zaključka izpušnega sistema, in nove zadnje luči. Coupe je z oblikovnimi dodelavami še bolj všečen, v vzratnih ogledalcih pred njim vozečih agresivnejši, z 'novim' zadkom pa še opaznejši. V notranjosti je manj sprememb. Osvetlitev je prijetno modra, avtoradio je še vedno 'aftermarket' in ima za dobro oceno pri predmetu ergonomija odlično premajhne gumbe. Nekaj gumbov ni osvetljenih, gumb dokaj skopega potovalnega računalnika (povprečna hitrost, čas potovanja, domet) je na odročnem mestu (med merilniki), plastičen notranji ročaj voznikovih vrat je pri sicer zgledno izdelanem testnem modelu včasih nežlahtno

zaškripal, volan je še vedno nastavljen le po višini, pri vstopanju na zadnja sedeža pa se ustrezno umaknejo le sovoznikova vrata. A to so malenkosti, ki odtehtajo kupejevske občutke (nizko sedenje brez odvečnega prostora, stranski šipi brez okvirjev ...) v prečiščenih in všečni notranjosti, v kateri izstopata dobro oprijemljiva prednja sedeža (oprijemljivost bi bila sicer še boljše, če ne bi bila usnjena). Zadnjima sedežema, ki sta za odrasle le zasilna, za otroke pa uporabna

tudi zaradi isofixov, se podreta naslonjali, s tem pa se poveča že v osnovi dokaj prostoren prtljažnik z velikim steklenim pokrovom ter brisalnikom (!). Tako kar naenkrat ni potrebe, da bi bil Coupe komaj drugi avtomobil pri hiši. Lahko je prvi. V notranjosti so zanimivi še dodatni trije merilniki, ki merijo volte, nujonmetre in litre, oblikovalci niso pozabili niti na aluminijaste stopalke, samodejno klimatsko napravo in zadostno količino odlagalnih mest.

“Zadnja šipa ima brisalnik. Ni najlepše, je pa učinkovito.”



Prednja sedeža sta kljub usnjeni prevleki dovolj

oprijemljiva tudi zaradi tega, ker pod motornim pokrovom in pri podvozju ni novosti. Na testu že preizkušeni 143-kojski dvolitrski bencinski motor je treba pri dinamični vožnji priganjati čim bližje rdečemu polju merilnika vrtljajev, kar v potniško kabino prinaša hrup in vse pogostejše poglede na merilnik stanja količine goriva v posodi. Menjalnik je še naprej le petstopenjski, kar ob motorju, ki se najraje vrti v zgornjem območju vrtljajev,

Coupe daje občutek,

da je tudi v najnovější različici predvsem kupe, ki ga gledaš, v katerem se pelješ relativno udobno (trdota podvozja je dober kompromis, da te že po odpeljanih 20 kilometrih na malce slabši podlagi ne prime, da bi šel rajši na avtobus) in s katerim se skozi ovinke ne podiš za hitrostnimi rekordi. Podvozje zmore tisto, kar je že prej, torej zadovoljivo stopnjo dinamike, več pa ne. Očitno tako razmišljajo tudi pri uvozniku, ki ni namestil gum za dinamično vožnjo. ESP je (za nedeljske dirkače) izklopljiv. ◀

## Hyundai Coupe 2.0 CVT FX Premium

Cena osnovnega modela: 20.460 EUR  
Cena testnega vozila: 20.681 EUR

### NAŠE MERITVE

(T=20 °C / p=999 mbar / ml, vL: 51 % / Stanje stavce: 13.780 km)

### POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,8 s  
402 m z mesta: 17,2 s (131 km/h)  
1.000 m z mesta: 31,4 s (168 km/h)

### PROŽNOST

50-90 km/h (IV.): 12,1  
80-120 km/h (V.): 17,7

### NAJVEČJA HITROST

208 km/h (V, prestava)

### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,1 m (AM meja 41 m)

### PORABA GORIVA

skupna testna povprečje 11,1 l/100 km

### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.975 cm<sup>3</sup> - največja moč 105 kW (143 KM) pri 6.000/min - največji navor 186 Nm pri 4.500/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/45 R 17 H (Continental SportContact2).  
Masa: prazno vozilo 1.310 kg - dovoljena skupna masa 1.740 kg.  
Mere: dolžina 4.395 mm - širina 1.760 mm - višina 1.330 mm - prtljažnik 420 l - posoda za gorivo 55 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 208 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,1 s - poraba goriva [ECE] 10,9/6,4/8,0 l/100 km.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ lega na cesti
- ▲ izklopljiv ESP

- ▼ radijski sprejemnik
- ▼ smiselnost merilnika navora
- ▼ poraba pri priganjanju

### Končna ocena

Coupe (p)ostaja cenovno ugoden avtomobil, ki si ga kupiš zaradi zabave, da se (v dvojci ali sam) od točke A do B pelješ nasmejan in zaradi ne preveč športne narave kupeja nikoli preznoven. Dirkaške rokavice pustite doma. To je avtomobil, ki ga lahko parkirate tako, da ga vidijo sosede.