

Hyundai Sonata CRDi GLS - tysk design "Made in Korea"



Elegant & muskuløs campingtrækker

Tekst og foto: Sven Petersen

Udbuddet af forskellige mærker på det danske bilmarked er i dag meget imponerende. Det betyder, at det nok aldrig har været lettere at finde det helt rigtige trækdyr til campingvognen - eller har det...? Skal det være tysk, japansk, svensk, fransk - eller måske koreansk?

Da vi i foråret 2007 valgte at skifte vores 5 år gamle Peugeot ud, var vi ikke længere i tvivl. Vi turde godt købe koreansk. Vi besluttede os ret hurtigt til en Hyundai Sonata. Netop den bil havde jeg gennem mere end et års tid haft meget kig på. Denne gang skulle det være med dieselmotor pga. dens økonomi, trækraft og ikke mindst, at den måtte trække 1700 kg. Mange argumenter talte således for en Hyundai diesel - nogle få imod. Da det bl.a. så ud til, at koreanerne - efter en revision af seneste udgave af bilen - havde fået styr på det med antallet af stjerner i den såkaldte EuroNCAP crashtest, forsvandt vores sidste forbehold.

Blandt de lidt mere irrationelle grunde til, at vi faldt for bilen var, at vi syntes, at Hyundai med den seneste generation havde skabt en forbasket flot bil, stilren, diskret. Væk var det udefinerbare, asiatiske look, som de tidligere generationer af Sonata'en var kendt for. I stedet præges bilen nu af store, glatte flader og rene linjer.

I flere tests af bilen, jeg har læst, beskrives dens formgivning som europæisk. Ikke så underligt, eftersom det er firmaets tyske designcenter, der har haft ansvaret for bilens udseende. Det samme gælder i øvrigt seneste udgave af Santa Fe'en og den helt nye i30.

Righoldigt udstyr

BT's journalist Hans Uffe Christensen skrev i sin anmeldelse, at Sonata'en med svensk eller tysk logo ville have kostet det dobbelte. Og det er nok rigtigt: Det er ikke nogen dyr bil, når man ser, hvor meget udstyr, den er født med. Listen over standardudstyr er lang, - specielt i den GLS-version, vi valgte at få leveret.

Særligt sætter vi stor pris på det fuldautomatiske klimaanlæg

og fartpiloten. Herudover er der som standard ESP, radioantenne indstøbt i bagruden, varme i forsæderne, justérbar lændestøtte i førersædet, aktive nakkestøtter, der skulle modvirke piskesmældsskader ved påkørsel bagfra, partikelfilter, 6 airbags, 3 års garanti uden kilometerbegrænsning, tågelygter, splitbagsæde, 16" alufælg, reservehjul i fuld størrelse (naturligvis på alufælg) osv., osv.

+ det ekstra

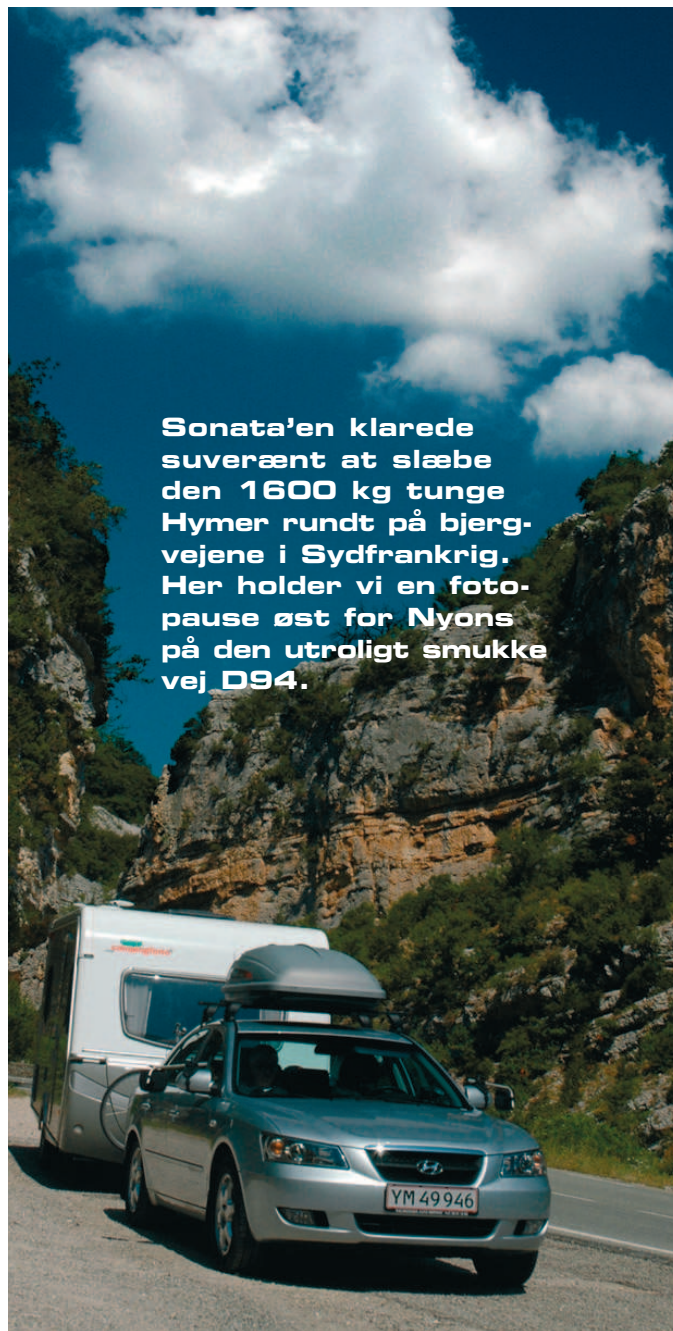
I vores research før købet af Hyundai'en var vi stødt på forskellige forhold, som vi var opmærksomme på, da vi handlede. I forskellige brugtvoanalyse havde jeg fx læst, at tidligere årgange af Sonata'en kunne døje med rust. Selv om fabrikken oplyser, at den seneste generation er galvaniseret på 75% af pladerne, valgte vi alligevel at få bilen leveret med en komplet Dinitrol-behandling - for en sikkerheds skyld.

Ligeledes har der bl.a. i debatforum på campingferie.dk og hos DCU været skrevet en del om Sonata'ens bløde bagende. Det betød, at vi fra starten fik monteret MAD hjælpefjedre ved baghjulene - hvilket vi i øvrigt også havde på vores to tidligere biler. De er bare geniale, de fjedre.

Da vi til daglig har under 10 km til og fra arbejde og dieselen derfor ikke når at blive rigtig varm - valgte vi at få den udstyret med Webasto motorvarmer. Ikke så meget for komfortens skyld, men mere for at reducere motorslidtagen. Vi skulle jo gerne have denne bil i mange år.

Endelig valgte vi at få monteret baksensor på bilen. Der er ikke noget mere træls end at bakke ind i en sten eller en lav pæl, man har overset. Jeg fik værkstedet til at montere en afbryder, så man kan slå alarmen fra, når man kører med påhæng. Det havde vi ikke på Peugeot'en, og det var smadder irriterende konstant at få at vide, at der var "genstand i blind vinkel", når man bakkede campingvognen på plads.

Alt i alt havde Kalundborg Autoservice fået skruet en bil sammen til os lige efter vore ønsker og behov. Så forudsætningerne for at have fået den perfekte campingtrækker skulle være i orden.



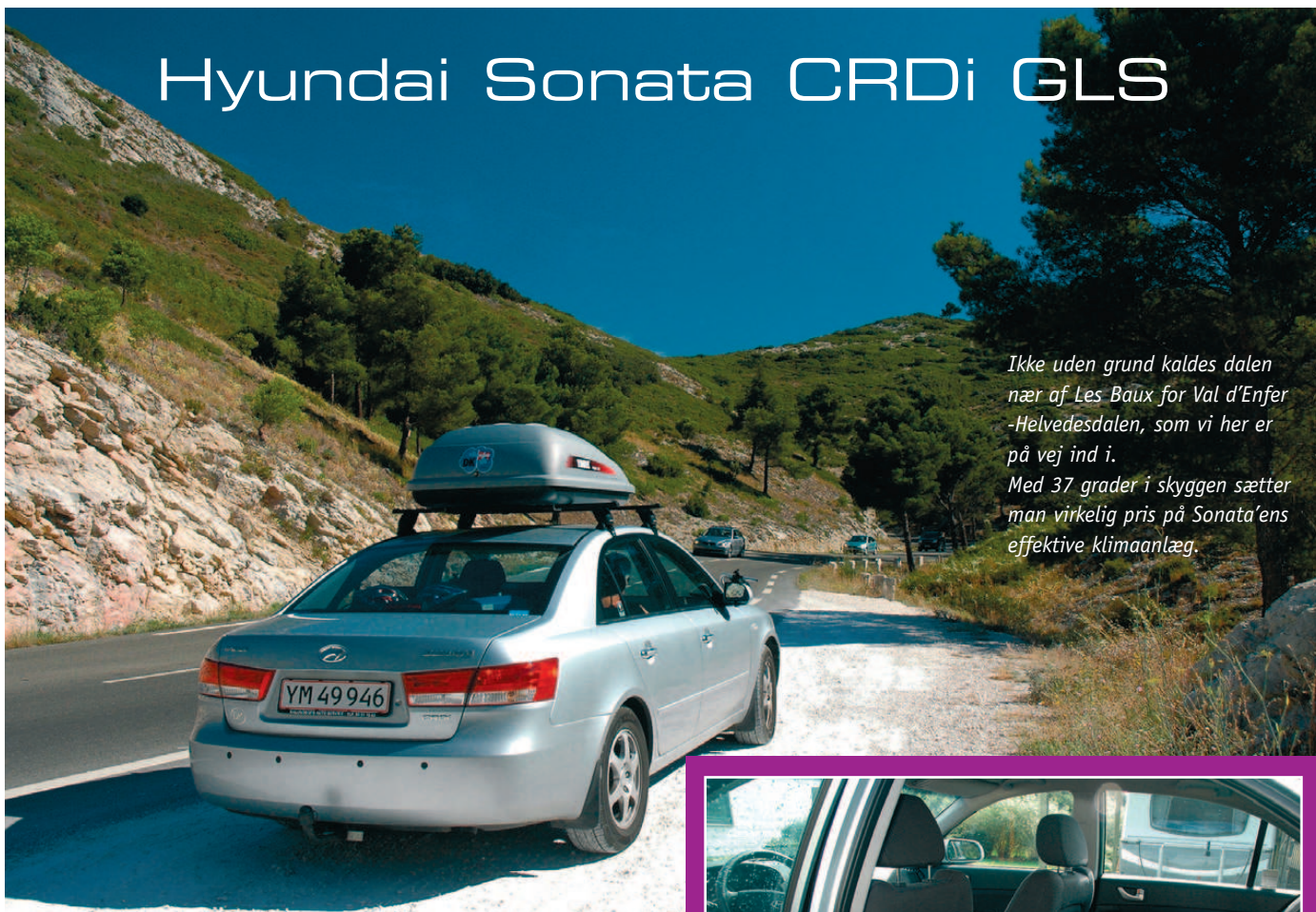
Sonata'en klarede suverænt at slæbe den 1600 kg tunge Hymer rundt på bjergvejene i Sydfrankrig. Her holder vi en foto-pause øst for Nyons på den utroligt smukke vej D94.

Et kultiveret kraftværk. Specielt på langture kommer man virkelig til at holde af den momentstærke og dejligt lydæmpede motor.

Først da jeg fik anskaffet et af de nye Repusel-spejle, fandt jeg et spejl, som passede til det lidt akavede spejlhus. Det ellers så elegante OPPI-spejl turde jeg slet ikke køre med. Det mindste vindpust fra en modkørende lastbil ville givet blæse det af.



Hyundai Sonata CRDi GLS



Ikke uden grund kaldes dalen nær af Les Baux for Val d'Enfer -Helvedesdalen, som vi her er på vej ind i. Med 37 grader i skyggen sætter man virkelig pris på Sonata'ens effektive klima anlæg.

Og hvordan er den så?

Sagt meget kort: Nærmest perfekt, en skøn bil, bomstærk, økonomisk, komfortabel, støjsvag, rummelig. Siden vi fik den leveret i marts '07 og til nu (sept. '07), har vi kørt omkring 14.000 km med den. Heraf var de 6.000 km en sommerferietur til og rundt i Sydfrankrig med campingvogn. Og det var en ren fornøjelse. Vi var meget spændt på, hvordan Sonata'en på premiereturen ville klare de nok så kendte Kasselbakker, som vi gennem årene er kørt over et utal af gange med campingvogn, trukket af vore tidligere SAAB'er og Peugeot.

Sonata'en klarede opgaven i fineste stil i 4. gear og 3. gear. Motoren er simpelthen suveræn. Når den først er varmet op, hører man ikke meget til den. Man ku' fristes til at kalde den for "den tavse trækker". To-liter versionen af CRDi-motoren er da også meget populær. Den er lagt i såvel Hyundai's egen Tucson, som i datterfirmaet Kia's Carens - og vist nok også i en række andre biler.

Én lille dråbe malurt må jeg desværre dryppe i bægeret. Jeg har haft svært ved at vænne mig til at sætte i gang i 1. gear med vores ret tunge Hymer på krogen. Det virker, som om bilen er lige lovlig højt gearet i 1. gear. I hvert fald skal den ved igangsætning godt op i omdrejninger, og der skal "files" noget på koblingen, synes jeg - specielt, hvis der er lidt stigning, fx i bjergene. Men er man først kommet i gang, går det bare derudaf.



"Tag plads i sofaen", skrev Politiken i sin anmeldelse af Sonata'en. I armlænet ved bagsædet er der en kopholder til 2 krus eller vandflasker gemt under et låg. Mellem forsæderne ses det store armlæn, som indeholder 2 lukkede rum, hvor man fx kan gemme navigatoren, når man forlader bilen.



Der er masser af plads til ferieoppakningen i "kuffertrummet". Der er en rigtig god dybde. Men, som DCU skrev i sin omtale af bilen, er indfyldningsåbningen ikke den største, der er set.

Afslappet, stressfri kørsel

Den momentstærke motor - kombineret med fartpilot - gør, at man får en meget afslappet kørestil. Klima anlægget har fungeret perfekt. Enkelte dage havde vi 36-38 grader i skyggen i Frankrig, men inden døre i bilen havde vi behagelige temperaturer. At bilen så ydermere er meget støjsvag, gør køreoplevelsen til en glæde i sig selv.

Bilens sæder har været kritiseret af motorskribenter. De var for bløde og konturløse, hævdede de. Det sjove er, at andre Sonata-ejere, vi har talt med, tværtimod har rost siddekomforten i bilen. Vi har også kun selv oplevet sæderne som meget behagelige og afslappende at sidde i. Flere gange på sommerturen har vi efter "en lang dag i sadlen" spontant talt om, hvor forbavsende godt man sidder i bilen. Den kan nemt måle sig med vore gamle SAAB'er, som havde fremragende "flystole".

Pladsforholdene

- både foran og bagi, er nærmest limousineagtige. Passagerer, vi har haft med i bilen, har helt spontant fremhævet den gode plads, de har haft bagi, såvel i bredden som mht. benplads. Kopholdere ved både for- og bagsæderne er standard, ligesom der er et bredt armlæn ved bagsædet, som kan klappes ned, når der kun er 2 passagerer bagi.

Den gode benplads ved bagsædet viste sig på sommerferieturen som den ideelle placering af de 2 store poser med forteltet. Vi bestræber os på, at mest muligt af feriebagagen befinder sig i bilen på vore ture. Derfor er det dejligt, at Sonata'en er udstyret med et meget stort bagagerum - 523 liter siger specifikationen. I bagagerummet er der et 12V stik, som kører "over tændingen" - altså ingen flade batterier her, når man har køleboksen kørende. Apropos bagagerum, så skal man lige vænne sig til, at det konstant er låst og kun kan åbnes med nøgle, fjernbetjening eller på en knap ved førerens dør. Det betyder samtidig, at man kan åbne bagagerummet og fylde varer i - uden at bilen i øvrigt er låst op. Så man skal ikke lige i distraktion lægge nøglerne fra sig i bagagerummet og så klappe i igen! Det er rigtig surt, sku' jeg hilse og sige. Tro mig - jeg ved, hvad jeg taler om...

Spejlproblem

Spejlhusene på Sonata'en har en lidt akavet facon. Det betød, at jeg havde svært ved at (gen)bruge de gamle campingspejle - vist nok Special Mirror, som ellers har fulgt os gennem flere bil-liv.

Jeg kontaktede Peter Outzen fra Nibe Caravan Center, da han jo er ret kyndig mht. OPPI-spejle, som jeg havde forelsket mig i. Trods flere helhjertede forsøg, kontakt til den tyske producent osv. lykkedes det ikke at finde et spejl, som passede vores bil. Desværre!



En rigtig god arbejdsplads med overskuelige, logisk placerede instrumenter. Det lille, ovale instrument foran gearstangen er betjeningspanelet til Webasto motorvarmeren.

Vores Hyundai Sonata CRDi GLS

Commonrail turbodiesel, 4 cylindre, 16 ventiler	
Slagvolumen:	1991 cm
Max ydelse:	140 HK v. 4000 omdr.
Max drejningsmoment:	305 Nm v. 1800-2500 omdr.
6-trins manuelt gear	
Tophastighed:	203 km/t
Tank:	70 liter diesel
Længde:	4,80 m
Akselafstand:	2,73 m
Afstand fra bagaksel til kuglekobling:	1,20 m
Bredde:	1,832 m
(bred nok til 2,50 m cv)	
Højde:	1,475 m
Kuglehøjde ubelastet	
(m. fast træk + MAD fjedre):	0,40 m
Vendediameter:	12 m
Egenvægt:	1562 kg
Køreklar vægt iflg. typegodkendelsen:	1702 kg
Totalvægt:	2150 kg
Påhængsvægt m. bremse:	1700 kg
(aut.gear 1100 kg!)	
Påhængsvægt u. bremses:	750 kg
Max taglast:	100 kg
Max kugletryk:	80 kg
Bagagerum:	523 liter

Løsningen blev et af de nye Repusel-spejle - og det har fungeret! Ikke en millimeter har spejlene rokket sig på vores Provence-ferie. Og så kan jeg i øvrigt genbruge dele af mine gamle spejle som reservedele, da de ligner Repusel virkelig meget.

Økonomien

Den væsentligste grund til, at vi valgte diesel, var hensynet til økonomien. Både fordi dieselmotoren kører længere på literen, samt at literprisen på diesel er lavere, end på benzin - så længe dét varer...

Vores gennemsnitlige forbrug ved blandet kørsel i dagligdagen har jeg udregnet til 15-16 km/l. På sommerferieturen klarede bilen at trække vores 1600 kg tunge Hymer med et forbrug på 10 km/l. Ganske godt klaret, synes jeg, når man tager i betragtning, at klimaanlægget kørte hele tiden, samt at bilens køreklare vægt iflg. typegodkendelsen er på 1702 kg. Oveni skal så lægges al ferieopkæbningen i bilen samt i tagboksen.

I foråret 2007 fik vi Hymer'en godkendt til Tempo 100 i Tyskland. På Frankrigsturen har vi næsten konstant benyttet os af "den nye frihed" og kørt med 95-97 km/t, hvor det var forsvarligt. Set i det lys, er de 10 km/l vist ikke så ringe endda - for at sige det på jysk.

I et enkelt tilfælde har vi på en tur uden campingvogn på små 100 km, hvor der var meget gunstige forhold, kunnet presse 18,85 km/l ud af bilen. Men forudsætningerne var også ideelle: Der var vindstille, vi var alene på landevejen, hastigheden havde jeg låst fast på 80 km/t sharp i 6. gear, der var kun 2 rundkørsler, hvor der skulle geares ned + en enkelt by med 50 km/t. Den årlige ejeravgift er 4.500 kr., hvilket kun er knap et par hundrede kr. mere, end vi var vant til med den gamle Peugeot TS4.

Annonce

En tur på grillbaren renser samvittigheden

Som nævnt er Sonata CRDi standardudrustet med partikelfilter, hvilket heldigvis er ved at være almindeligt på dieselbiler. Hyundai's system fungerer på den måde, at filtret opsamler røgpartiklerne fortløbende. Et par sensorer registrerer, hvornår filtret er blevet så fyldt, at partiklerne skal brændes af. Det sker ved høj temperatur, ca. 600 grader, mens der sprøjtes lidt dieselolie ind i filteret. Det sker for hver ca. 1.000 km. Da breder der sig en svag lugt af varm fritureolie eller grillbar omkring bilen.

En lille historie: Første gang vi oplevede det, havde bilen kørt godt 900 km. Mens vi holdt og ventede i et kryds, bredte der sig en tæt røg blandt de holdende biler. Først da krydset var ryddet, og vi var alene tilbage, opdagede vi, at det var vores bil, der åbenbart var "gået ild i". Men så galt var det nu ikke, viste det sig. Inde på den nærmeste p-plads fandt vi ud af, at den voldsomme røg kom nede fra katalysatoren, partikelfiltret eller deromkring. En febrilsk opringning til værkstedet løste mysteriet: Det var sikkert bare en partikelafbrænding, vi var vidne til. Røgdudviklingen skyldtes nok blot, at noget Dinitrol-olie under rustbeskyttelsen var havnet på partikelfiltret! Et kvalificeret gæt! Alle efterfølgende partikelafbrændinger er afviklet helt problem- og røgfrit!

Plusser:

Meget bil for pengene (303.988 kr. inkl. lev.)

Momentstærk motor

Lille taskekrog ved passagersædet - god til små affaldsposer

Partikelfilter

Fartpilot fungerer i alle gear

Gode sæder, afslappet kørsel

Godt klimaanlæg, selv i kvælende hede

Stor bil - bred nok til 2,50 m vogne

Lavt støjniveau - luksusflyder

Minusser:

Vi savner regnsensoren, som vi havde på Peugeot'en

Svær igangsætning i 1. gear

Her kan du se hvad andre skrev:

<http://politiken.dk/forbruger/biler/bilanmeldelser/article230010.ece>

<http://www.bilmagasinet.dk/biltest/default.asp?id=839>

<http://www.fyens.dk/article/691043>

<http://www.sondagsavisen.dk/Site/Arkiv/2006-11-4/Artikler/Motor/9881143.htm>

http://ekstrabladet.dk/biler/bil_nyheder/article218209.ece

http://www.bt.dk/article/20060621/BIL_OG_CAM-PING/106210004/1356

<http://autos.msn.com/research/vip/safety.aspx?year=2006&make=Hyundai&model=Sonata>

<http://www.nhtsa.dot.gov/ncap/cars/3754.html>