



Hyundai H-1 fungerar som verktyglåda för en byggare men är törstig och har låg släpvagnsvikt med automat. Ömtåligt yttre.

Hyundai H-1 2,5 HRDi Skåp 170 hk automat

Unik hantverkarbil med

Hyundai H-1 är ett unikt hantverkaralternativ i den medelstora klassen. Den gör samma jobb som exempelvis populära VW Transporter men skillnaden är att koreanen enbart finns i ett karossutförande. Tyvärr är den inte bränslesnål.

Bakhjulsdrivna Hyundai H-1, i utrustningsnivåerna Select och Business, är i grunden en åttasitsig storbilskombi i skåpversion där en stel bakaxel med långsgående bladfjädrar ersätter personbilens multilink med skruvfjädrar.

Dieseln på 2,5 liter har två effektuttag, 100 kilowatt (136 hästkrafter) och och 125 kilowatt (170 hästkrafter). Den svagare har sexväxlad manuell låda och den starkare femstegad automat. Vår testbil, 170-hästarn, drog 11,2 liter per 100 kilometer med maxlasten 945 kilo. Vi skyller den höga förbrukningen på automatlådan. Serviceintervallen är 2 000 mil. Flera konkurrenter har 4 000 mil. Med automat får den dra 1 500 kilo släp mot

2 300 kilo med manuell växellåda och den svagare motorn.

H-1 finns i en version, den har ett ömtåligt yttre med lackerad stötfångare fram, den saknar avbärarlistor längs sidorna och strålkastarna saknar spolning. Taklasten är rekordlåga 80 kilo.

En sluttande vindruta stör insteget som dock underlättas av handtag på vindrutestolparna. Mattsvart inredning med apelsinskalsyta för att minimera speglingar. Vi sitter bra i en hård och lagom skålad förarstol med behaglig tygklädsel. Stolen är justerbar i höjdlid bakifrån-uppåt men skjutmånen räcker inte för storvuxna. Ryggstödslutningen är inte steglös. Ratten justeras enbart i höjdlid.

Soffan för "en-och-en halv" passagerare har bra skålning i säte och ryggstöd på

ytterplatsen och kan justeras i längsled. Ytterryggstödet är justerbart. Mittplatsen fungerar inte ens som reservsäte.

Instrumenten är stora, tydliga, reflexfritt nedsänkta och synliga genom ratten. Digital väg- och trippmätare. Reglage och manövertangenter är belysta och välplacerade. Värme, AC, återcirkulation samt den bullriga fläkten manövreras med tre rattar. Värmen är tillfredsställande tack vare tillsatsvärme. Automatlådan kan även växlas manuellt.

Två kartfack i varje dörr, med flaskhållare, två ej läsbara handskfack, två pytt små fack vid växelspaken och en utdragbar muggställare. Nedvikt ger ryggstödet på mittstolen ett förvaringsutrymme och två muggställare. Det borde även ha ett lock så att det kan användas som arbetsbord. Den sluttande vindrutan förhindrar en hylla i taket.

Sikten är bra framåt men vindrutestolparna skymmer i nederkant. Backspeglarna borde haft panoramaspeglar i botten. Innerspeglarna ger en måttlig genomsikt via rutan i mellanväggen. Tor-karna missar cirka tre centimeter i vänsterkant. Solskydden klarar sin uppgift



CHRISTER ANDERSSON

CHRISTER ANDERSSON

Bakdörrarna spärrar inte i 180 grader. Skjuddörrar på båda sidor är ett arv från personbilversionen. Inklätt skåp och belysning är tillval. Hantverkarinredningen kommer från Edströms.

Den sluttande vindrutan försvårar insteg till en enkel men god förarmiljö. Acceptabel komfort för en passagerare. Enbart förarkrockkudde.

plus & minus

Riktigt bra!

- + Antisladd standard
- + Låg ljudnivå
- + Dragvillig motor
- + Automatlåda
- + God förarmiljö
- + Skjuddörrar på båda sidor

Riktigt dåligt!

- Ej passagerarkrockkudde
- Klent modellutbud
- Få tillval
- Ömtåligt yttre
- Hög bränsleförbrukning
- Få förvaringsutrymmen i hytten
- Ej strålkastarspolning
- Låg taklast
- Låg släpvagnsvikt med automat
- Bakdörrarna låser ej i 180 grader
- Korta serviceintervaller

törstig automat

även vid sidoljus. Innerbelysningen över backspegeln saknar kartläsningslampor.

Säkerheten är eftersatt. Krockkudde på förarplatsen, men tillval på passagerarsidan. Trepunktsbälten på ytterplatserna, midjebälte på reservsätet. Tre huvudskydd. Ingen akustisk bältesvarnare.

Motorhuvens öppning är liten, men runt den längsmonterade motorn är det åtkomligt och väl markerat för påfyllningar och kontroller. Det är svårt att komma åt för lampbyten. En kort stänkplåt under motorn.

Skjuddörrar på båda sidor av det 4,3 kubikmeter stora skåpet är ett arv från personbilversionen, men mellanväggen stjälp mycket utrymme. Bakdörrarna låser vid öppning i 90 grader men inte i 180. Skåpet var i vår testbil tillvalsklätt med plyfa på väggar, i tak och nederdelen av dörrarna. Mellanvägg och hjulhus är plåtrena. Golvet har en 8 millimeter plywoodskiva. Sex lastsäkringsögler i golvet.

Utan last är H-1 stötig. Med maxlast ökar komforten och den sväljer ojämnheter bättre. Den blir dock sen i reaktioner-

na och känns inte helt trygg i undanmanövrer varför vi tackar för antisladd som standard.

Motorn har utmärkt segdragning. 0–100 tog cirka 12,5 sekunder tom och cirka 15,5 med maxlast. Våra bullermätningar gav låga 68 decibel vid 110 km/tim på femmans växel och cirka 2 100 varv. Vid 70 kilometer i timmen på fyrans och femmans växlar låg bullret vid 65 decibel.

Christer Andersson

Hyundai H-1 2,5 HRDi Skåp 170 hk aut

Pris, inkl. moms: 170 hk aut, 282 375 kr. (Med 100 kW/136 hk-motorn, från 237 375 kr).

Garantier: Nybil, 5 år, obegränsad körsträcka. Rost, 10 år. Lack, 5 år. Vägassistans, 5 år. Serviceassistance, 5 år.

Motor: Turbodiesel med common rail-insprutning. Rak 4 cyl. 2 497 cm³.

16 ventiler. Två överliggande kamaxlar och kamkedja. Max effekt 125 kW/170 hk vid 3 800 v/min. Max vridmoment 440 Nm vid 2 000–2 500 v/min. Partikelfilter. Miljö: Euro 5. Koldioxidutsläpp, 231 g/km

Bränsleförbrukning: Blandad körning 8,8 l/100 km. Landsvägskörning 7,2 l/100 km. Stadskörning 11,5 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med maxlast ca 11,2 l/100 km. Något lägre förbrukning med tom bil. Bränsletank, 75 l.

Prestanda: 0–100 km/tim, anges till 14,5 sek. Byggarens ex ca 12,5 sek. Med maxlast, ca 15,5 sek. Toppfart 180 km/tim.

Längd/bredd/höjd/axelavstånd: 512,5/192,0/193,5/ 320,0 cm.

Tjänstevikt/maxlast/släp B-BE-kort: 2 215/945/750-1 500 kg.