

HYUNDAI ix35: Made in Slova**KIA**

V sesterské továrně automobilky Hyundai, žilinské pobočce automobilky Kia Motors, byla v pátek 15. února 2010 slavnostně zahájena seriová výroba nového modelu Hyundai ix35.

Z výrobních linek by letos mělo sjet 70.000 těchto vozidel. Celkem chce letos firma na Slovensku vyrobit 210.000 vozů. "Takový je výrobní plán na tento rok. Je ale těžké odhadnout situaci na trhu, v loňském roce to bylo velmi dynamické, měnilo se to každý měsíc.", uvedl pro ČTK mluvčí slovenské továrny Dušan Dvořák.

Hyundai ix35 je nástupcem modelu Hyundai Tucson. Jeho slovenská produkce je určena pro evropský trh, pro ostatní trhy se automobil vyrábí v Koreji. K prvním zákazníkům by se měl nový vůz dostat koncem února.



V porovnání se svým předchůdcem disponuje Hyundai ix35 větším vnitřním prostorem a poskytuje několik úplně nových funkcí, které zvyšují praktičnost tohoto modelu a poskytují posádce při jízdě daleko větší míru komfortu, než tomu bylo doposud. Zlepšená aerodynamika v kombinaci s dokonalejší technologií pohonu zabezpečují modelu ix35 výrazně nižší spotřebu paliva a pokles hodnoty emisí CO2. Nastavení výrobních linek a instalace technologií na jeho výrobu probíhala v závodě Kia Motors Slovakia postupně během celého roku 2009.



Zatím jsou v nabídce dva vznětové a jeden zážehový motor. Podrobnější představení modelu Hyundai ix35 najdete uvnitř tohoto čísla.

Firma na Slovensku vyrábí rovněž modely Kia cee'd a Kia Sportage. Hlavními odběrateli automobilů ze slovenského závodu jsou Rusko, Británie, Německo, Itálie a Polsko.

2 - Novinky, tiskové zprávy

3 - Křtili jsme náš časopis

4 - Nový vzhled webových stránek HCCZ

5 - Představujeme: Hyundai ix35

8 - Auta našich členů: Nightmareova Lantra

10 - Zimní svezení s Hyundai

11 - Autobazar: Hyundai Matrix

12 - Recepty z korejské kuchyně, sudoku

Hyundai poprvé překonal 5% podíl na globálním trhu

(Soul, Korea) Společnost Hyundai Motor Company, největší výrobce automobilů v Jižní Koreji, zaznamenala za rok 2009 meziroční nárůst odbytu o 11,7 % na 3 106 178 vozů (korejské závody dodaly 1 611 991 vozů, zahraniční továrny vyrobily 1 494 187 vozů). Vzhledem k menšímu počtu vozidel vyvezených z korejských výrobních závodů došlo v roce 2009 k meziročnímu poklesu tržeb o 1,0 % na 31,859 bilionu wonů (518,35 miliardy Kč) navzdory 23% zvýšení prodeje na domácím trhu v Koreji (701 469 vozů) a zhodnocení korejského wonu vůči americkému dolaru (o 15 %) a euru (o 10,1 %).

Čistý zisk vzrostl o 104,5 % na 29,615 bilionu wonů (481,84 miliardy Kč) v porovnání s předchozím rokem, a to díky velké poptávce v Číně a Indii, kde prodej automobilů Hyundai vzrostl v meziročním srovnání o 93,6 %, resp. 14,4 %.

Výhodný vývoj směnného kurzu a intenzivní snaha o snižování nákladů přispěly také ke zvýšení provozního zisku o 19,1 % na 22,350 bilionu wonů (363,63 miliardy Kč) navzdory vyšším nákladům na marketing, rozvoj dealerské sítě a vývoj, což jsou nezbytné výdaje pro zajištění budoucí konkurenceschopnosti.

Úspěšné uvedení nových modelů na korejský trh (Equus, Tucson ix a Sonata) přineslo společně s daňovými pobídkami pro zákazníky, kteří si od května do prosince zakoupili nový automobil a na protiúčet poskytli vozidla stará deset a více let, nárůst prodeje na domácím trhu o 23 %. Export ze tří korejských výrobních závodů ovšem poklesl o 17,1 % na 910 522 vozů. Na tomto vývoji se podílel propad poptávky v Rusku a zvyšování výroby kompaktních hatchbacků i30 ve výrobním závodě v České republice.

Z hlediska regionů se společnosti Hyundai podařilo zvýšit tržní podíl ve vyspělých zemích (USA a EU), přestože v těchto regionech došlo v loňském roce k silnému propadu trhu. V Číně zaznamenal Hyundai vynikající nárůst odbytu o 94 % na 570 300 vozů, čímž se zařadil na čtvrté místo mezi značkami na tamním trhu.

zdroj: archiv Hyundai Motor Czech s.r.o.

Hyundai Grandeur facelift: omlazení prostorného sedanu

Jihokorejská automobilka Hyundai odhalila první fotografie omlazeného prostorného sedanu Grandeur, který se Evropě již několik let svým způsobem vyhýbá. Model si většinu svých zákazníků získal na domácím trhu, jeho působení je však patrné i v severní Americe, kde se prodává pod názvem Azera. Model, jehož roli zde v Evropě zastává více méně Sonata (od příštího roku i40), dostal novou masku a světlomety, čímž se vzhledově přiblížil k nejnovějším modelům. Vzadu se kosmetické změny omezily pouze na tvarově upravená LED světla a masivnější nárazník. Za určitou zajímavost lze považovat možnost použít v interiéru čalounění Alcantarou, a to u značky HYUNDAI vůbec poprvé. Vzhledové úpravy se prozatím týkají pouze domácího trhu a těžko říci, zda se jej dočkají i trhy v Americe, resp. Evropě.



zdroj: autorevue.cz; foto: Hyundai Motor Company

Křtili jsme náš časopis...

Pondělí 18. leden 2010. Pro někoho běžný den, začátek pracovního týdne. Ale ne pro náš časopis. Právě na tento den byl naplánován jeho slavnostní křest přímo v automobilce Hyundai v Nošovicích, kterého se za automobilku zúčastnili slečna Andrea Schönová, specialista PR a pan Petr Vaněk, generální manažer oddělení vnějších vztahů a tiskový mluvčí automobilky Hyundai Motor Manufacturing Czech. Za naše sdružení se křtu zúčastnili naši členové David Pleva, jako šéfredaktor časopisu, a Mariusz Mattes, kterého většina z vás zná pod přezdívkou Cypísek.

Začátek této pro nás nesmírně příjemné události byl naplánován na desátou hodinu ranní. Ihned po našem příjezdu se nás ujala slečna Andrea Schönová, které jsme předali celkem šest výtisků (jeden na tabuli a pět pro potřeby HMMC). Za krátký okamžik dorazil také pan Petr Vaněk a mohli jsme začít. Hned na úvod nám pan Petr Vaněk poblahopřál k prvnímu vydanému číslu a popřál nám mnoho dalších úspěchů s naším časopisem. Po té se slova ujal pan David Pleva, který poděkoval jménem celého klubu automobilce za tento sváteční okamžik, který pro nás připravila. Po té následoval připitek všech zúčastněných jak jinak, než nealkoholickým pivem Radegast Birell. Po připitku jsme přistoupili k focení pro potřeby HMMC a zároveň pro náš časopis, o které se postaral „dvorní“ fotograf, pan Lumír Hrabčák.

V rámci naší návštěvy nám byly předány tašky s upomínkovými předměty a naše redakce navíc získala velice pěknou kuchařskou knihy s pokrmů Jižní Koreje, se kterými se budete setkávat na zadních stránkách našeho časopisu. Nakonec jsme byli pozváni na korejský oběd do místní jídelny a za sebe mohu říci, že mi moc chutnal.

Po obědě jsme ještě chvíli diskutovali o možnostech další spolupráce s automobilkou a dealery, řeč přišla i na prázdninové dvojčíslo, celé věnované výrobě modelu Hyundai i30, padlo rovněž několik otázek ohledně nových internetových stránek HCCZ, my jsme se naopak zajímali o situaci v podniku, o které na konci roku psaly některé noviny.

Zhruba ve čtvrt na dvanáct jsme se rozloučili a rozjeli se do svých domovů. Tímto bych chtěl ještě jednou poděkovat všem nošovickým za krásně strávené dopoledne.



zleva: Andrea Schönová, David Pleva, Mariusz Mattes, Petr Vaněk; foto: Lumír Hrabčák

V následujících dnech byla oficiálně zahájena elektronická distribuce našeho časopisu všem našim členům, společnosti GMP MIX Ostrava, a.s., dovozci automobilů Hyundai - společnosti Hyundai Motor Czech, s.r.o. a ostravské pobočce autobazaru AAA AUTO.

Nový vzhled webových stránek HCCZ

Jistě již většina z vás stačila postřehnout, že naše občanské sdružení spustilo paralelní webové stránky www.hccz.cz, na které bude postupně přesunut veškerý obsah stránek www.hyundaiclub.cz. Stalo se tak proto, že nad doménou [hyundaiclub.cz](http://www.hyundaiclub.cz) nebyla stoprocentní kontrola a nevěděli jsme tudíž, kdy může nastat okamžik, že bychom tuto adresu museli opustit třeba ze dne na den.

Proto někteří z nás po konzultaci s odborníky na problematiku [www](http://www.hccz.cz) stránek, registraci domén či samotnou automobilkou, rozhodli, že zřídíme druhou adresu, kterou je právě www.hccz.cz. Bylo nám vysvětleno, že i v kontaktu s ostatními je kratší webová adresa či emailová adresa, která je součástí stránek, snadněji zapamatovatelná. Nakonec jsme se jako perličku dozvěděli, že v Nošovické automobilce nás nazývají pracovně HCCZ už od samého začátku naší vzájemné spolupráce.

8. únor 2010 byl datem, kdy náš tým připravující web spustil úvodní stránku s novinkami. Postupně se přidávali další spolupracovníci, kteří začali takzvaně nahazovat další a další podstránky a začala tak vznikat, dle mého názoru, velice zajímavá a graficky velmi vydařená, betaverze našich stránek..



úvodní stránka



náhled stránky s obrázkovými galeriemi

Zatím je, dle hrubých odhadů, připraveno 60 procent obsahu, který jsme chtěli mít při spuštění a další a další novinky přibývají tak, jak náročné je jejich zpracování, jelikož vše vzniká hlavně po nocích.

Součástí těchto stránek bude i seznam členů, kde si bude možné zřídit tzv. „Garáž“ a spravovat zde všechny údaje o vozech, které má, nebo měl, jednotlivý člen našeho sdružení, dále zde bude prostor pro fotogalerii jednotlivých vozidel členské základny. Rovněž je možno zřídit emailovou adresu s koncovkou hccz.cz, pokud o ní dotčený člen požádá.

Zároveň jsme se obrátili na pana Zlámálíka s prosbou, zda by se ujal technické poradny pro členy, která bude vedena formou otázek a odpovědí, které se budou shromažďovat na podstránce „Poradna“. Vzhled této podstránky bude připomínat chat a přístupný bude, stejně jako interní fórum našeho sdružení, pouze členům registrovaným v HCCZ, o.s.

Naše stránky hostují u firmy nitex.cz, jejímž ředitelem není nikdo jiný než vám všem dobře známý člen našeho občanského sdružení Daniel Tasáry, který je ale většinou z vás znám pod přezdívkou dantasik.

Ostrý start stránek byl naplánován na 1. března 2010, ale vzhledem k časové vytíženosti všech administrátorů fóra nejsme schopni říci přesné datum. Jakmile budou dokončeny všechny php soubory, sloučí se do jednoho tak, aby bylo možno pracovat dále s jedním indexem s databází odkazů na oddělené html soubory.

Se startem nových stránek dojde rovněž k některým změnám, z nichž jedna spočívá v odeslání emailové zprávy všem členům našeho sdružení v případě větší aktualizace nebo změny a s popisem těchto změn.

Na závěr mi proto dovolu,te, abych poděkoval všem, kteří pracují na nových stránkách a popřál jim mnoho elánu a úspěchu při „stavbě“ pro nás tak důležité záležitosti, kterou pro nás tyto webové stránky bezesporu jsou.

David Pleva

WEB PROSTOR PRO NAŠE SDRUŽENÍ POSKYTLA SPOLEČNOST

Nitex ISP s.r.o.

Sadová 663

Lom u Mostu 43511



Představujeme: Hyundai ix35 - první dojmy z nového Tucsonu

Populární SUV Hyundai Tucson má svého nástupce. Ve skutečnosti se ale jedná o zcela nové auto, které má se svým předchůdcem jen málo společného nejen díky novému designu.

Náš partner, ostravský autosalon GMP MIX Ostrava, nám zapůjčil k testu novinku v modelové řadě Hyundai, praktické SUV Hyundai ix35. K dispozici jsme měli dva vozy ve výbavě Premium, jeden se šestistupňovou ručně řazenou převodovkou a jeden se šestistupňovou automatickou převodovkou s možností sekvenční volby. Oba testované modely byly vybaveny nejsilnějším turbodieselem v nabídce tohoto vozu o výkonu 135kW (184 koňských sil).



Novinka působí jako exkluzivní vůz, daleko víc než Tucson, tradiční SUV, který se svým pojetím blíží k off-roadům. Nový ix35 chce být, a skutečně je, crossoverem s atraktivními tvary, jimiž budí pozornost. Současně chce oslovit i zákazníky s vyššími nároky než dosud. Ruku v ruce s tím jde i posun orientace od možnosti pohybu v terénu směrem k atraktivním vozům, jejichž doménou je jízda po silnici, ovšem bez ztráty nabídky pohonu všech kol. Jeho orientace je tedy podobná jako u Fordu Kuga, i když k hlavním konkurentům se budou nyní řadit rovněž Nissan Qashqai, BMW X1, a samozřejmě také Škoda Yeti.

Standardně je v nabídce 6 airbagů, aktivní opěrky hlav vpředu, senzory tlaku v pneumatikách, stabilizační program ESP včetně protiprokluzu TCS, asistent pro rozjezd v kopcích HAC i pro regulovaný sjezd kopců DBC, bezklíčový přístup atd... Za příplatek, či u vyšších specifikací ve standardu, bude výbava bohatší o prvky, jako je couvací kamera, panoramatické střešní okno či automatický parkovací asistent. Příplatková navigace dokonce využívá kamery v přední části a na 6,5 palcovém displeji tak vyznačuje trasu v naprosto reálném obraze. Jak se poslední dobou stává téměř pravidlem - u verzí s manuálním řazením nebude chybět ani ECO indicator, tedy ukazatel hospodárné jízdy. Na řidiče tak v závislosti na jeho jízdním stylu bude svítit zelená, bílá nebo červená dioda, chybět nebude ani ukazatel vhodného okamžiku k přeřazení.

Interiér vozu na mě působil velice útulně a nenašel jsem nic podstatného, co bych mu vytknul, až na jednu maličkost. Při jízdě se ze zadního prostoru ozývá při přeježdění nerovností zvuk připomínající nějaké škrábání. Dlouho jsme nemohli přijít na to, co je příčinou, až pomohla testovací jízda druhým vozem, kde jsem zcela náhodou zapomněl zatáhnout roletku zavazadlového prostoru. A příčina nepříjemného zvuku byla odhalena – konec roletky děl o výplň pátých dveří.



Sedadla v celém voze byla potažena příjemnou kůží, a i když nejsem zastáncem kožených interiérů, musím uznat, že se povedl. Rovněž tvaru a bočnímu vedení předních sedadel nemám, co bych vytknul. Též bych pochválil do ruky dobře padnoucí hlavici voliče automatické převodovky, s hlavicí u manuální převodovky jsem už tak spokojen nebyl, je podobná jako v mé Sonatě (koule) a vzhledem k tomu, že mám trochu větší ruce, mi připadá malá. Ale jelikož tento crossover budou řídit i ženy, může být zvolená velikost vzhledem k proporcím jejich rukou dostatečná.

Palubní deska je vyrobena z na omak příjemného materiálu, který znám už ze své Sonaty, a vzhledem ke své velikosti obsahuje velice malé procento neměkčených plastů, což tento vůz posouvá opět někam výš, než kam by měl podle některých názorů patřit. Kaplička na přístroje působí díky dvěma elipsovým tubusům téměř až sportovně a za její působivý design by se nemusela stydět žádná automobilka. Dvojice kruhových ukazatelů má vždy dva ukazatele ve dvou kruzích (nalevo rychloměr a ukazatel teploty, napravo otáčkoměr a palivoměr) a displej palubního počítače přináší informace o všem, co se s vozem děje. Velmi se mi líbila vychytávka v podobě rozsvícení nápisu Welcome Hyundai na displeji palubního počítače při otočení klíčku nebo prvním zmáčknutím tlačítka START/STOP. Co mě rovněž příjemně překvapilo, bylo ovládání dvouzónové automatické klimatizace s ionizérem, jejíž ovládací prvky byly přehledně rozmístěny a ovládání působilo intuitivně. V jednom z testovaných vozů byla zabudována navigace pracující s kamerou a prostorovým zobrazením blížící se křižovatky na displeji 6,5", s názorným vyznačením správné trasy na reálném zobrazení, u které bych ale ocenil možnost přehrávání disků DVD VIDEO.

Zavazadlový prostor má základní objem 591 litrů a po sklopení zadních sedadel se zvětší až na 1436 litrů, což mi u vozu této kategorie připadá dostačující. Víko zavazadlového prostoru se otevírá velice snadno a po otevření je dovnitř velice dobrý přístup, jak do zavazadlového prostoru, tak i k plnohodnotnému rezervnímu kolu pod podlahou zavazadlového prostoru. Já osobně

bych u nejvyšší výbavy ocenil elektrické otevírání/zavírání pátých dveří, ale to je asi to jediné, kromě již výše zmíněné vzrajičící roletky, co se zavazadlovému prostoru dá vyčíst.

Při zkušební jízdě mě velmi mile překvapilo zatlačení do sedadel při sešlápnutí plynového pedálu u obou testovaných automobilů. Obě převodovky v kombinaci s nejsilnějším turbodieselem působí jako vhodná kombinace ať už do města nebo na dálnici, kde jistě oceníte kombinaci automatické převodovky s tempomatem. Při cestě mimo rušné vozovky jsem využil rovněž možnost sekvenčního řazení, jež pracovalo spolehlivě a sametově bez jakýchkoliv problémů a číslo zařazeného rychlostního stupně se nám zobrazovalo na displeji místo ukazatele režimu automatické převodovky. Turbodiesel měl zátaž již od spodní hranice otáček a po dříve tak rozšířeném turboefektu nebylo nikde ani památky. Maximální zrychlení jsem ovšem vzhledem k tomu, že oba vozy neměly najeto ani 500 km nezkoušel, výrobcem uvedená kombinovaná spotřeba 7,1 l/100 km se mi ovšem nepodařila udržet, palubní počítač ukazoval zhruba o 0,4 l/100 km více, což ovšem přisuzuji ještě nezaběhnutému motoru.



Interiér je důkladně izolován od zdrojů rušivého hluku a vibrací. V porovnání s předchůdcem je ix35 znatelně tišší jak při jízdě po dálnici, tak při volnoběhu. Šíření nízkofrekvenčního hluku potlačuje dynamický tlumič pomocného rámu, zatímco oblast zavazadlového prostoru je dodatečně odhlučněna od výfukové soustavy. Přenosu hluku z podvozku do karoserie zamezuje vyšší tuhost předních a zadních pružicích vzpěr, zadních vlečených ramen a lůžek pružin.

Hyundai ix35 plní to, co slibuje. Je příjemným autem pro jízdu na dálnici i obratným vozidlem v městském provozu. V atraktivně vyhlížejícím interiéru jsou z hlediska řidiče všechny ovládací a informační prvky přesně tam, kde je očekává.

TECHNICKÉ ÚDAJE - HYUNDAI ix35

KAROSÉRIE							
Typ	5dveřová, 5místná						
MOTOR							
	2.0i DOHC D-CVVT VIS			2.0CRDi VGT			
Typ	zážehový			vztlékový řadový			
Zářivkový objem motoru (cm ³)	1998			1995			
Druh paliva	95 NAT			Diesel			
Počet válců	4			4			
Kompresní poměr	10,5:1			16,5:1		16,0:1	
Max. výkon (kW/ot/min)	120/163/6200			100/136/4000		135/184/4000	
Max. točivý moment (Nm/ot/min)	194/4800			320/1800-2500		383/1800-2500 (392/1800-2500)*	
Příprava směsi	vícebodové vstříkávání			Common Rail			
Objem palivové nádrže (l)	58						
PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ							
Typ převodovky	manuální		automatická	manuální		manuální	automatická
Počet převodových stupňů	5		6	6		6	6
Pohon	4x2	4x4	4x4	4x2	4x4	4x4	4x4
DYNAMIKA							
Max. rychlost (km/h)	184	182	180	182	181	194	195
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	10,4	10,7	11,3	10,6	10,8	10,2	10,1
SPOTŘEBA PALIVA/EMISE CO ₂ (l/100km)/(g/km)**							
Cyklus - městský	9,8/232	9,9/235	10,6/252	6,6/174	6,7/174	7,2/189	9,1/238
Cyklus - mimoměstský	6,1/145	6,3/149	6,8/161	4,9/127	5,1/134	5,3/139	6,0/157
Cyklus - kombinovaný	7,5/177	7,6/181	8,2/195	5,5/147	5,7/149	6,0/158	7,1/187
HMOTNOSTI							
Provozní hmotnost (pohotovostní + 75kg) (kg)	1455 - 1567	1525 - 1636	1544 - 1655	1533 - 1665	1600 - 1754	1600 - 1754	1676 - 1787
Největší technicky přípustná hmotnost (kg)	1980	2030	2030	2090	2140	2140	2140
Hmotnost brzděného přívěsu (kg)	1900	1900	1600	2000	2000	2000	1600
Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg)				750			
Nosnost střechy (kg)				100			
ROZMĚRY							
Celková délka (mm)	4410						
Celková šířka (mm)	1620						
Celková výška (mm)	1660/1670 - vt. střechných ližin						
Rozvor (mm)	2640						
Rozchod vpředu (mm)	1591 (16" kola) / 1585 (17" a 18" kola)						
Rozchod vzadu (mm)	1592 (16" kola) / 1586 (17" a 18" kola)						
Poloměr otáčení (m)	5,29						
Mínimální světlá výška (mm)	170						
Objem zavazadlového prostoru (l) - dle VDA 213/214 (měřeno ke stropu vozu)	591/1436						
PODVOZEK							
Přední náprava	nezávisle zavěšená, typ McPherson se stabilizátorem						
Zadní náprava	víceprvková						
Přední / zadní brzdy	kotoučové s vnitřním chlazením/kotoučové						

* hodnota pro automatickou převodovku

** hodnoty pro rozměr pneu 215/70 R16 či 225/60 R17

Záruka 5 let bez omezení km

Poznámka:

Ve druhé polovině roku nabídku rozšíří další dva motory: Přímovstříkový přeplňovaný benzín 1,6 GDI s výkonem 103 kW a nový turbodiesel 1,7 CRDi s výkonem 85 kW. Oba motory mají být kombinovány údajně pouze s pohonem předních kol a spotřebu jim bude snižovat sériově dodávaný start-stop systém ISG. Právě malý diesel má modelu ix35 dopomoci k titulu nejušpornějšího modelu své třídy s emisemi pod 140 g CO₂ na 1 km.



nadčasový design, nové motory, bohatá výbava, použité materiály v interiéru, parkovací kamera, kamera v přední části vozu přenášející reálný obraz do zabudované navigace



Absence elektrického otevírání pátých dveří, bez možnosti dokoupit xenony, vrzající roletka v zavazadlovém prostoru, vestavěná navigace neumí přehrát formát DVD VIDEO

Fotogalerie vozu Hyundai ix35:



Kompletní fotogalerii vozu Hyundai ix35 najdete na stránkách www.hccz.cz v sekci fotogalerie.

text: David Pleva; Hyundai Motor Czech s.r.o.; autoforum.cz, autanet.cz foto: David Pleva

Vozy k testu zapůjčila společnost GMP MIX OSTRAVA, a.s.



GMP MIX OSTRAVA, a.s.

špička mezi dealery HYUNDAI v České Republice

autosalón - autoservis - lakovna - prodej náhradních dílů

Grmelova 2008/13; 709 00 Ostrava – Mar. Hory

www.gmpmix.cz; www.hyundaiostrava.cz






Auta našich členů: Nightmareova Lantríce

Hyundai Lantra 2.0 GLS

Základní údaje o voze:

palivo: benzín	rok výroby: 1999
výkon (kW): 102	počet válců: 4
převodovka: manuální	zrychlení 0-100 km/h (s): 9,0
koupeno: ojeté	zavazadlový prostor (l): 393
počet ventilů na válec: 4	najeto (km): 156000
maximální rychlost (km/h): 202	objem (cm³): 1975
spotřeba (l/100km): 8	pohon kol: přední



Jak to všechno začalo ...

Jako každý mladý kluk jsem si udělal řidičák a začal jezdit s otcovým autem. Svě řidičské začátky jsem absolvoval na Škodě Favorit. Otec se ovšem rozhodl, že Favorit není adekvátně bezpečné auto pro začínajícího řidiče a tak zakoupil svou Lantru Kombi. Od té doby jsem se do Lantry zamiloval. Její kulatý profil byl pro mne naprosto úžasný. Když tedy přišel na řadu výběr mého vlastního auta, bylo téměř rozhodnuto. Že chci Hyundai Lantru bylo jisté, ale teď jaký motor? Koupit si taky „jedna šestku“ nebo něco silnějšího? Ono mi to bylo vlastně jedno. Po dlouhém čtení inzerátů a procházení internetu jsme s otcem konečně narazili na zajímavou nabídku. Lantra sedan 2.0 GLS v modré metalíze r.v. 1999 ovšem již model pro rok 2000, takže faceliftovaná verze. Proběhla zkušební jízda, kontrola karoserie auta, funkčnosti všeho a bylo rozhodnuto.

Datem koupě byl 03/2008 a auto mělo najeto 128 000 km. Auto bylo dle doložených dokladů a faktur opravováno pouze v autorizovaném servisu a neprodělovalo žádnou těžší nehodu.

Výbava

Ve standardní výbavě vozu je: ABS, 2x airbag (řidič a spolujezdec), manuální klimatizace, elektricky ovládaná všechna okna, elektricky ovládaná zrcátka, imobilizér, centrální zamykání dveří, výškově stavitelný volant, výškově stavitelné sedadlo řidiče s bederní podpěrrou, loketní opěrka, 4 x repro, zadní mlhovky.

Motor, převodovka a podvozek

Motor má objem 2 litry a pracuje s šestnáctiventilovou technikou. Ventily jsou ovládány pomocí dvou vačkových hřídelí, které jsou propojeny řetězem. Rozvod motoru je řešen pomocí ozubeného řemene, takže je nutné dodržovat intervaly výměny tohoto řemene i napínacích a vodících kladek. Motor má rád střední a vyšší otáčky, což je dáno vysoko umístěným maximálním výkonem 102 kW při 6000 ot/min a maximálním krouticím momentem 182 Nm při 4900 ot/min. Do cca 3000 otáček motor působí „ospalým dojmem“. Jakmile se překročí hranice 3000 otáček, motor znatelně ožije a je na něm poznat, že se konečně něco děje, a to co je na papíře není jen nějaký blábol.

Dynamice auta též pomáhá odstupňování převodovky, kdy první tři stupně jsou „poskládány na krátko“. Pokud občas potřebujete předjet, není problém zařadit při rychlosti 80 km/h třetí rychlostní stupeň a pelášit až do cca 150 km/h. Při této rychlosti už zasáhne omezovač a na otáčkoměru je ručička cca na 6700 ot/min.

Řazení je na Lantrě dlouhé, ale není to žádný zásadní problém, alespoň je jistota, že je opravdu zařazeno. Převodovce nevadí ani rychlejší a hrubší zacházení s řadicí pákou. Nikdy se mi zatím nestalo, že by byl s řazením nějaký problém. Jedinou vadou je řazení zpátečky, někdy je nutné spojku vyšlápnout ještě jednou, protože bez toho nelze zpátečku zařadit.

Podvozek je naladěný na komfortnější notu. Auto se dost naklání v zatáčkách, ale stopu drží dobře. Bohužel Lantra také neumí překonat fyzikální zákony, takže pokud se přežene nájezdová rychlost, jde auto ochotně ven čumákem napřed. Pokud si člověk na auto zvykne je naprosto perfektně čitelné a není problém s ním jezdit hodně svižně.

Interiér

Prostornost auta v interiéru je perfektní. Polohu za volantem si najde snadno kdokoli. Mám s tím své zkušenosti, jelikož auto v hojně míře využívá i přítelkyně, která je cca o 10 cm menší než já. Uspořádání prvků je naprosto intuitivní a po chvíli není problém všechny ovladače nacházet po slepu. Sedadla v Lantrě jsou měkčí, což mně vyhovuje. „Pilotní křeslo“ se dá nastavovat i výškově a to hned na dvou místech. Za prvé je to zvedání hýždí a za druhé je to zvedání v stehenní oblasti. Dále sedadlo disponuje třípolohovou podpěrrou zad (nepodepřeno, podepřeno menší, podepřeno větší).

Další neocenitelnou „fičurou“ je loketní opěrka pro řidiče a spolujezdce. V té se nachází odkládací prostor. V mém případě pro baterku a reflexní vestu. Na zadních dělených (60:40) sedadlech je taky místa dost, jak pro kolena, tak pro hlavu. Jen díky tvarování zadních dveří dochází při vystupování ze zadních sedadel ke kontaktu hlavy a C sloupku. Na interiéru mi vadí umístění držáku nápojů. Pokud do něj dáte kelímek s větším objemem (0,4l kelímek od McDonalda :-D), tak se vám překryje rádio. Další věc je naprosto nepoužitelná police mezi rádiem a držákem nápojů. Na mou peněženku je úzká (asi sem moc bohatý :-D) a mobil z ní vypadává. Věc, kterou budete na 100% opravovat, jsou madla na zavírání dveří. Rády se totiž trhají. Toto bohužel konstruktéři nezvládli a uchytili plastový výlisek pouze jedním šroubkem a to ještě do kruhového osazení.

Exteriér

Moje Lantrička je oblečena do kabátku z modré metalízy (stejnou barvu měl kdysi na té své i Meko Žbirka, pozn. redakce). Poznávacím znakem všech Lanter je „extrémně“ zakulacené tvarování karoserie. Nepříjemným znakem je korodování lemů zadních blatníků, ani já nejsem výjimka.

Fotogalerie:



Klady:

- svižný motor
- prostornost interiéru
- snadná údržba
- ovládací prvky v interiéru
- výbava (el. okna, el. zrcátka, klimatizace)

zápory:

- vyšší aerodynamický hluk
- řešení uchycení vnitřních madel pro zavírání dveří
- slabá přední světla

Akce našich partnerů - Zimní svezení s Hyundai

22. únor 2010. Pro někoho možná běžný sobotní den, ale ne pro příznivce vozů značky Hyundai, zvláště jejich SUV. Na tento den dopoledne připravil náš partner, ostravská společnost GMP MIX OSTRAVA, akci s názvem „Zimní svezení s Hyundai“. A Hyundaiclub u toho nesměl chybět.

Pro všechny návštěvníky byly připraveny k vyzkoušení modely Hyundai Santa-Fe, největší SUV v nabídce Hyundai – model ix55 a žhavá novinka v podobě dvou vozů Hyundai ix35 s oběma typy převodovek v kombinaci s nejsilnějším turbodieselem 2,0CRDi 135kW/184HP. Někteří návštěvníci rovněž využili možnost projížďky ve vozech Hyundai i30 a Hyundai i30cw, oba v motorizaci 1,6CRDi a ti, kteří přijeli na akci vozem značky Hyundai, měli možnost nechat si během zkušební jízdy bezplatně zkontrolovat podvozkové části svého automobilu v servisu společnosti GMP MIX.

Někteří zájemci o zkušební jízdu byly tak „nedočkaví“, že před autosalon dorazili s předstihem již před devátou hodinou. Během celého dopoledne se zde vystřídalo tolik zájemců, že předváděcí automobily ještě ani nezastavily a už se k vozům hrnuli další lidé. Pro všechny zájemce byla připravena trasa asi v délce 8 km, která byla díky kvalitě a stáří položeného asfaltu přímo předurčena pro všechny SUV a zájemce si jí mohl projet ať už jako spolujezdec, či řidič.



na akci dorazila spousta návštěvníků



pro každého byl připravena malá pozornost

Po dokončení zkušební jízdy jsem položil návštěvníkům otázku, jak byli s těmito vozy spokojeni. Ve většině případů byla odpověď stejná. Hyundai ix35 je fantastický vůz a i ostatní modely nás příjemně překvapily. Někteří vozy dokonce porovnávali i s konkurencí a uznali, že Hyundai je v této kategorii velice silný soupeř, kterého je třeba opravdu začít brát vážně.



k vidění byl i náš časopis



tým zajišťující sobotní akci; zleva: Radim Just, Josef Svatuška, Petr Svoboda, Hanka Přívětivá, Tomáš Kaňok, Petr Iwaszek, Martin Hubáček,

Těm návštěvníkům, kteří měli zájem o bližší informace ať již o výše zmíněných vozech nebo i těch, které byly „jen“ vystaveny ve vnitřních prostorách autosalonu, odpovídali prodejci na nejrůznější otázky od rozsahu výbavy jednotlivých modelů po možnosti financování. Pro každého návštěvníka byl připraven rovněž malý dárek.

Věřím, že si návštěvníci užili sobotní dopoledne tak krásně jako já a těším se, že se s mnohými z nich setkám na další akci pořádané některým z našich partnerů.

text a foto: David Pleva

Kompletní fotogalerii z akce naleznete na stránkách www.hccz.cz v sekci fotogalerie.

Autobazar: Hyundai Matrix

Korejské vozy byly dlouho vnímány jako levnější alternativy k evropským a japonským vozům, které za dané peníze nabízejí velmi dobrou užitnou hodnotu, i když po technické stránce za soudobými standardy mnohdy zaostávaly. Už to neplatí. Pomalu, ale jistě, se Hyundai stává celosvětově uznávanou značkou. Jistě k tomu přispěl i fakt, že dokáže nabídnout automobil v takřka každé kategorii. Ve třídě kompaktních MPV ji reprezentuje model Matrix.



Matrix patří do kategorie velkoprostorových kompaktních. Karoserie byla navržena ve spolupráci s italskou firmou Pininfarina speciálně dle požadavků evropského trhu. Na našem trhu se prodávaly vozy Hyundai Matrix se dvěma benzínovými čtyřválcovými motory 1,6 16V DOHC (76kW) a 1,8 16V DOHC (90kW) a tříválcovým turbodieselem 1,5 CRDi (60kW). V roce 2005 doznal Matrix několika změn, za zmínku stojí i úprava turbodieslového motoru, kterému přibyl jeden válec. Motoru se zvedl výkon i krouticí moment o čtvrtinu na 75 kW a 235 Nm, což zvýšilo živost automobilu.

Testovaný tříválcový turbodiesel je podle mého názoru optimální volbou pro méně dynamicky založeného řidiče. Výkon 60 kW neohromí, ale maxima točivého momentu průměrně hlučný motor dosáhne již při 1900 otáčkách. Je sice třeba relativně často řadit, ale odměnou je spotřeba, která i v intenzivním městském provozu nepřekročila sedmilitrovou hranici. Na běžné silnici i dálnici se Matrix s tímto motorem neztratí, s rostoucí rychlostí a zatížením, ale klesá jeho relativní agilita. Při volnoběžných otáčkách a rozjezdech byly znát lehké vibrace přenášené do karoserie, které se dají přičíst tříválcové koncepci.

Z častých poruch u tohoto vozu můžeme uvést poruchový regulátor tlaku paliva, praskající svorky na vstřikovačích paliva (do 2004), klepání pístů při studeném startu (1.6 16V), praskání výfukových svodů, špatné ložisko volantu, voda zatékající do kabelového svazku ve dveřích a následné poruchy elektrických zařízení, odlepování těsnění okolo dveří, u naftových motorů netěsnosti vysokotlakého vstřikovacího čerpadla.

- + Velkorysá výbava, praktičnost, hodnota, neobvyklý design
- Slabé motory, břišní bezpečnostní pás vzadu, hlučný diesel, vzadu pouze bubnové brzdy

Spolehlivost:★★★★ Celková tříletá záruka, vůz by měl být stejně spolehlivý jako ostatní vozy stejné značky.

Jízdní vlastnosti:★★★ Poloha řidiče je vysoká a zaručuje dobrý výhled, snadná manévrovatelnost a malý průměr otáčení.

Výkon:★★ Benzínový motor 1.6 má co dělat a je třeba ho držet na vysokých otáčkách, 1.8 je trochu lepší. Diesel funguje nejlépe při zařazení vyšších rychlostních stupňů.

Pohodlí:★★★★ Matrix je prostornější než Scenic, rozkýve se pouze při njetí do větších výmolů a má vyrovnanou jízdu s jen malým stranovým náklonem.

Bezpečnost:★★★ Dva airbagy vpředu a boční airbagy jako standard, ABS, pouze břišní pás na zadním středním sedadle. Nejsou zatím k dispozici žádné výsledky bariérové zkoušky Euro NCAP.

Zabezpečení:★★★ Imobilizér a centrální zamykání jsou standardní. Modely GLS mají dálkové ovládání zámků a alarm.



Cena vozidla při financování formou úvěru u společnosti AAA AUTO: 129 500 Kč

foto: AAA AUTO

Akontace / počet splátek	36 měsíců	48 měsíců	60 měsíců	72 měsíců
0%	od 5 178,-	od 4 215,-	od 3 638,-	od 3 340,-
70%	od 2 083,-	od 1 795,-	od 1 621,-	od 1 591,-

Tato nabídka má pouze informativní charakter a je platná za předpokladu neměnných vstupních prohlídek a platí pouze v síti autobazarů AAA Auto. Splátka již zahrnuje povinné ručení a havarijní pojištění.

Kontakt: AAA AUTO Ostrava, Místecká 3220, 702 00, Ostrava Tel: 800 110 800

Z korejské kuchyně: Bibimbap

Korejské národní jídlo. Jedná se o velkou misku s vařenou rýží, na níž jsou nahoře naskládány kopečky různé zeleniny, jak vařené, tak i v syrovém stavu (cibule, okurka, špenát, mrkev, cuketa, sojové klíčky ad.), volské oko a několik kousků vařeného masa, přikládá se miska s ostrou pálivou omáčkou kočchudzang a někdy i polévka z mořských řas mijoguk.

Připravíme si čtyři misky. Do první dáme spařený a posléze nadrobno nakrájený svazek špenátu, který necháme vychladnout.

Do druhé mističky připravíme maso. Na kolečka pokrájenou jednu větší cibuli lehce osmažíme s naloženými houbami (třeba žampióny) a vše podlijeme pěti polévkovými lžičkami sojové omáčky. Přidáme asi čtvrt kila na jemně plátky nakrájeného hovězího masa, trochu pepře, sojové omáčky a saké na chuť. Maso jemně osmažíme.

Do třetí misky dáme svazek jemně spařené, nakrájené a vychladlé kapusty. Přidáme trochu sojové omáčky, hrst sezamových semínek, trochu sezamového oleje a důkladně promícháme.

Do čtvrté misky dáme porci uvařené rýže, na kterou postupně obsah jednotlivých mističek umístíme. Ve finále dáme na vrcholek jedno volské oko. Korejci ještě přidávají několik lžic svojí oblíbené pálivé chili pasty, ale myslím, že jedna polévková lžice postačí. Vše důkladně promícháme a můžeme se pustit směle do jídla.



Sudoku:

		8						
7	5	6	9	3	2		8	
4	1	3			8			2
8		7			5	9	3	
	4		6	8	7		2	
	6	5	2			8		4
5			8			6	4	9
	8		5	2	6	7	1	3
						2		

2		5	8	9	3			
								5
		1		7	4			2
8	2	3		5		6		
5				6				3
		6		4		2	5	9
6			4	8		9		
9								
			9	3	5	7		4

		1		8		4		9
9	5							
		8			1		6	
			5			2	9	
6		2	8	7	9	3		1
	9	5			3			
	6		4			5		
							7	2
5		7		6		9		

Nezapomněli jste?

Možná jste zapomněli, že do konce měsíce února měl být uhrazen členský příspěvek na rok 2010. Kdo jste tak neučinili, proveďte platbu prosím co nejdříve, vyhněte se tak dalším možným komplikacím. Pro všechny z vás, kterých se to týká, připomínám, aby platbu ve výši Kč 300,- provedli ve prospěch účtu 212801619/0300 a jako variabilní symbol uvedli své členské číslo, ve zprávě pro příjemce lze rovněž uvést přezdívkou. Věřím, že všichni, kteří dosud nezaplatili, tak učinili zcela neúmyslně a pevně doufám, že se danou situaci budou snažit dát co nejdříve do pořádku.

Vítězslav Vavřina

Vítáme nové členy HCCZ

Řady našeho občanského sdružení rozšířili: Marianna Turková (Mrs. Hyundai), Ing. Antonín Vorlíček (Tonda), Marek Metz (Alien).