

Hyundai? - Zapomeňte na druhou ligu!



2 - Hyundai? - Zapomeňte na druhou ligu!

Přestává být Hyundai druhou hořadou značkou?

3 - Equus: vlajková loď značky Hyundai

4 - Hyundai Genesis: do vyšších sfér

6 - 25 = 5

8 - Hyundai Centennial: Equusův táta

9 - Auta našich členů: Radkův Genesis

10 - Autobazar:
Hyundai XG
Hyundai Grandeur

12 - Z korejské kuchyně
Změny ve vedení HMC
Sudoku

Hyundai? - Zapomeňte na druhou ligu!

Vážení čtenáři, majitelé a příznivci vozů značky Hyundai. Do rukou se vám dostává letní speciál našeho občasníku, který je věnován modelům značky Hyundai v oblasti vyšší střední třídy, luxusních limuzín a SUV.

Spousta lidí trpí dodnes předsudky typu, pokud to není německé nebo japonské auto, nemůže být kvalitní. A zde je právě onen kámen úrazu, proč jsou korejské vozy dosud nedocenené. Z vlastních zkušeností mohu prohlásit, že při koupi vozu Hyundai Sonata dostáváte kvalitativně lepší vůz, než jsou některé koncernové vozy srovnatelné třídy. Ale to je skutečnost, kterou není ochotna připustit nejen většina majitelů koncernových vozů, ale také mnozí motorističtí novináři, kteří pouze vyzdvihují přednosti německých a japonských vozů, a proto dosud neobjevili krásu a eleganci těchto korejských „křížníků silnic“.

Závěrem bych si dovil malý hodnocení: Je jasné, že v segmentech vyšší střední třídy a luxusních limuzín nehraje Hyundai oproti konkurenčním Lexusům, Mercedesům a BMW druhou ligu. Je to rozhodně schopná alternativa těchto značek pro klienty, kteří chtějí reprezentativní vůz a netrpí zavedenými předsudky ohledně výběru značky vozu. A že toto pravidlo platí i v jiných segmentech z produkce této jihokorejské automobilky, si můžete přečíst v následujícím článku mého kolegy Štěpána Turka.

text: David Pleva; foto vozu Hyundai Equus Pride: Hyundai



Přestává být Hyundai druhořadou značkou?

Odpověď na otázku v nadpisu tohoto zamyšlení asi překvapí každého, kdo mě osobně nezná. Za mou osobu je totiž odpověď NE! Proč zrovna tato rezolutní odpověď? To je jednoduché, nemůžete přestat být něčím, čím jste nikdy nebyli.

Druhořadost je samozřejmě hlavně o tom, jak tento neuchopitelný pojem kdo chápe. Pro mě je druhořadou značkou ta, která produkuje druhořadé produkty. A druhořadý produkt je nespolehlivý, ošklivý, špatně zkonstruovaný a ještě hůře vyrobený, o cenové výhodnosti nehovoříc. A ruku na srdce, má snad někdo z vás pocit, že jeho auto naplňuje zmíněnou definici? Já tedy rozhodně ne.

V různých rolích žiju s HYUNDAIem od roku 1998 a mohu tedy porovnávat jak vývoj samotné značky a jejích produktů, tak její konkurence, a to z mnoha úhlů a podle prakticky libovolných měřitelných kritérií. Záměrně se vyhnu hodnocení designu, protože se jedná o naprosto individuální, a hlavně neměřitelnou, záležitost. Ale v měřitelných kritériích spolehlivosti, kvality výroby a konstrukce či poměru „hodnota za peníze“ HYUNDAI nikdy nehrál druhé housle. Pro kvalitu konstrukce a výroby mám dva základní „důkazy“. Pokud by konstrukce či výroba nebyly dostatečně kvalitní, nemohla by firma poskytovat záruky v rozsahu a délce je poskytovala a poskytuje. V roce 1998 nebyla sice záruka na 3 roky resp. 100.000 km u asijské značky výjimečná svou existencí, ale rozhodně byla výjimečná svým rozsahem. Žádná jiná značka na trhu neposkytovala a neposkytuje plnou záruku na tlumiče, kotouče, ložisko a „přítlačák“ spojky, výfukovou soustavu atp. Tento nadstandardní rozsah záruk zůstal platný i po zrušení kilometrového omezení a do značné míry i po prodloužení záruky na 5 let. Druhořadá značka by takovéto záruky nepřežila. Druhým důkazem je skutečnost, že celé ty roky mi žádné auto nikdy nezůstalo nikde stát nepojízdné. U soukromých vozů by to nebylo nic tak úchvatného, ale u firemních aut, která najezdí v průměru 50.000 km ročně a střídá se na nich několik řidičů je to skutečný důkaz kvality. S těmito zkušenostmi se pak například statistice TÜV musím jedině smát (co jiného dělat se statistikou, která staví na stejnou úroveň nefunkční brzdy a prasklou žárovku, prostě bodík za závadu, o povšečnosti a zohledňování podstatných kritérií ani nemluví). A „hodnota za peníze“? Tu přeci není vůbec těžké posoudit, stačí vedle sebe postavit srovnatelně motorizovanou a vybavenou Sonatu a Škodu Superb či VW Passat a není o čem mluvit. Nebo Touareg a ix55. Rozdíl v pořizovací ceně v řádu desítek procent ještě došperkován zmíněnou zárukou hovoří jednoznačně. Kdo počítá, pořídí si HYUNDAI a ne „lidový vůz“, ať už s jakýmkoli znáčkem na kapotě.

Pokud vezmeme vše výše uvedené a připojíme k tomu velice rozumnou spotřebu i ceny náhradních dílů a servisní práce, pak dostaneme odpověď na otázku, proč auta této značky stále častěji pronikají do firemních vozových parků. Je snem každého správce autoparku resp. vedoucích manažerů firem nemuset řešit nepojízdná auta z důvodu poruch. Prostě jen hlídáte servisní interval, absolvujete pravidelné prohlídky a o nic jiného se nestaráte – takto to prostě funguje (mohu bez problémů doložit). A náklady na vozový park jsou pak rozhodně nižší než u evropských značek.

Pokusil jsem se tu shrnout své zkušenosti a postřehy a dokázat, že jsme druhořadí nikdy nebyli. Jsme alternativa pro myslící lidi, kteří si vážící svých peněz, pro které je podstatná hodnota a kvalita, nikoliv názor souseda. Pevně věřím, že poevropsťování značky se včas zastaví, abychom svou originalitu a tvář neztratili a nezmezili v „nudném a šedém kotli evropské automobilové produkce“.

text: Štěpán Turek; foto: Hyundai



Equus: vlajková loď značky Hyundai

Equus, to je příběh o snech, inovativních nápadech, vášni a technologii v pozadí zrození nového Equusu. Jeho proměna vyžadovala náročný výzkum a vývoj, protože toto auto již dokonalé bylo. Equus. Záruka dokonalého prožitku z jízdy.

Equus (latinsky kůň, pozn. red.), vlajková loď značky Hyundai, sedan a současně prémiový model ve své kategorii, je model celosvětově uznávaný pro svou dokonalost. Od doby uvedení na trh v roce 1999 vede Equus v technologické inovaci ve velké konkurenci prémiových sedanů a zachovává si svůj jedinečný půvab. V roce 2009 se zrodil Equus znovu, aby v sobě snoubil minulé s budoucím a přitom si zachoval charakteristický sofistikovaný luxusní styl, doplněný nejmodernějšími technologiemi a větším výkonem motoru.

Zatímco první generace byla vyvinuta ve spolupráci s Mitsubishi Motors, nový Equus je již výhradním dílem HMC. Sami tvůrci jsou na novou verzi velmi pyšní. Vyvíjena byla pod názvem VI od roku 2004 a hlavním cílem konstruktérů a designérů bylo několik bodů: Změnit pohon z kol přední na kola zadní nápravy, implementovat nový motor V8 Tau vytvořený v HMC, zcela změnit design vozu a odlišit jej od předchozí generace a nakonec využít technologie a prvky, o něž vyplynul zájem z průzkumu mezi konkurenčními vozy a z aktuálního zájmu zákazníků.



Cíle byly naplněny – nový Equus je úplně jiný vůz než jeho předchůdce. Design následuje méně konzervativní a dynamičtější linii a jeho vnější i interiérové prvky jsou známkou nebývalého luxusu. U exteriéru určitě stojí za povšimnutí celkový tvar karoserie, velká mřížka chladiče a efektní přední reflektory. Interiér a celková výbava vozu pak cestujícím skýtá řadu prvků zajišťujících jak komfort, tak bezpečí. Namátkou můžeme jmenovat například devět airbagů, kontrolu stability ESC, elektronickou parkovací brzdou, inteligentní tempomat, interiér obložený dřevem, sedadla v kůži, strop čalouněný Alcantarou, výkonný audiosystém se sedmnácti reproduktory značky Lexicon s prostorovým zvukem v kvalitě 7.1, sedadlo řidiče s masážními funkcemi a parkovací kameru. Při svém vývoji byl Hyundai Equus dlouhodobě testován. Za tímto účelem bylo vyrobeno více než 300 testovacích vozů, které prošly

zkouškami v náročných terénech a podmínkách. Říká se, že čím je vůz větší, tím obtížnější je uspět s ním u nárazových testů. Tvůrci Equusu se inspirovali úspěchem modelu Genesis, který ve zmíněných testech získal plný počet 5 hvězdiček – výsledkem je model, který po nesčetných nárazových testech obstál jak u předních, tak u bočních a zadních nárazů.

Motor, který Hyundai Equus využívá, tedy Tau V8 s obsahem 4,6 l a výkonem 269 kW a krouticím momentem 450 N.m, který je navíc vybaven vypínáním válců při nižší zátěži, byl americkým serverem Wardsauto zařazen do první desítky nejlepších motorů roku 2009. Oceněn byl především pro svůj výkon, tichost a šetrnost k životnímu prostředí. Tento motor pohání přes šestistupňovou automatickou převodovku ZF se systémem Shiftronic kola zadní nápravy. Hnací řetězec dokáže kolosu o pohotovostní hmotnosti 1970 kg udělit zrychlení z nuly na stovku za slušných 6,4 sekundy. V říjnu loňského roku společnost představila prodlouženou verzi Equusu druhé generace (Equus Stretch Edition). Model je delší o dalších 30 cm, těžší o 100 kg a pod kapotou má motor Tau V8 o objemu 5,0 l, jehož výkon dosahuje na 294 kW. Vznikla dokonce i speciální prezidentská limuzína – první pancéřované auto korejské výroby připraveno pro bezpečnostní účely – své využití najde např. letos na summitu G20 v Koreji.



V ČR se v současné době nacházejí dva vozy Equus. První je určen výhradně pro potřeby vedení společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech včetně vzácných návštěv předsedy mateřské společnosti z Koreje pana Čong Mong-ku, druhým vozem jezdí korejský velvyslanec v ČR pan Oh Gab-riel.

Hyundai Genesis: do vyšších sfér

Luxurní sportovní sedan Genesis otevírá novou éru v historii firmy Hyundai. Znovu objevuje luxus a skvělý výkon, technologii a kvalitu, která posunuje současný stav a zároveň představuje autoritativní a sofistikovanou současnost, a to hlavně díky modernímu, až uměleckému, vnějšímu designu a charakteristickým čistým liniím. Genesis je pýchou technologie Hyundai a symbolizuje odhodlání vstoupit do vysoce konkurenční arény luxusních vozů, kde v současnosti vládou Evropané.

"Genesis zkonsoliduje naši pozici lídra korejského automobilového průmyslu a vydláždí cestu pro náš postup na světové trhy," řekl předseda a generální ředitel HMC Chung Mong-Koo." Genesis byl ve vývoji po dobu čtyř let a to pod kódovým označením BH. Vývoj tohoto modelu představuje investici 500 miliard korejských wonů (přibližně 600 milionů amerických dolarů). Vývojářský tým si vzal za vzor programu Genesis vozy jako je Mercedes třídy E, BMW 5 a Lexus GS a navrhl vůz s pohonem zadních kol. Genesis nabízí rozložení váhy mezi přední a zadní nápravou vozu v skoro ideálním poměru 53:47, což slibuje optimální dynamiku jízdních vlastností.



Genesis se vyrábí v nově zbudované továrně ve městě Ulsan, kde je možno použít mnoho nových prvků ve výrobě. Jeden z nejnovějších prvků je použití adhezivního slepování, které se užívá místo tradičního svařování. Užití duálního spojovacího procesu (slepování a svařování) pomáhá k dosažení větší pevnosti karoserie než je možné při užití pouze jedné techniky. V minulosti se automobily vyráběly za použití množství bodových svarů, ale ocelová karoserie modelu Genesis se s touto tradicí rozchází. Důležité spáry jsou spojeny s použitím adhezivního povlaku, který vytváří vysoce pevný chemický svar. Toto spojení je pak doplněno tradičními bodovými svary a karoserie vozu tak dosahuje nevídané kvality spojů a pevnosti skeletu.

Karoserie modelu Genesis je působivým dokladem technické vyspělosti. Nabízí o 12 - 14% vyšší dynamickou torzní tuhost než BMW 5, Mercedes-Benz E, nebo Lexus GS. Působivější je fakt, že Genesis dosahuje tuto vyšší pevnost s nižší vahou surové karoserie než nabízí konkurence. Tuhost karoserie dovolila návrhářům podvozku vyřešit dva vzájemně se vylučující cíle: udržet precizní schopnost řízení a skvěle ovládání vozu a dosáhnout tišší a komfortnější jízdy.



Genesis přichází s výběrem ze dvou motorů: 3,8 litrový motor Lambda V6 (290 koňských sil a 9,6 km na litr) a nový 4,6-litrový motor Tau V8 (364 koňských sil a 12,4 km na litr). Aby rozšířil silový rozsah, používá motor Lambda V6 na sacích a výfukových vačkových hřídelích technologii Continuously Variable Valve Timing (CVVT) a také systém variabilního přívodu vzduchu (Variable Intake System-VIS), který pomáhá válcům efektivně dýchat při nízkých a vysokých otáčkách. Lepší dýchání válců pomáhá vozu lépe akcelarovat a efektivně využívat paliva. Oba motory jsou vyrobeny z vylehčené hliníkové slitiny a rozvodové řetězy nevyžadují žádnou pravidelnou údržbu. I přes svůj skvělý výkon jsou oba motory modelu Genesis šetrné k životnímu prostředí a dosahují úrovně certifikace pro vozidla s velmi nízkými emisemi (Ultra Low Emission Vehicle-ULEV). Motor V8 je navíc vybaven systémem vypínání válců MDS (Multi-Displacement System), který

dokáže v případě, že není potřeba plný výkon motoru, vypnout polovinu válců. Díky tomu motor nabízí výkon odpovídající pověsti motorů Tau V8, avšak při spotřebě paliva odpovídající menšímu šestiválci, což je v praxi asi 15% rozdíl oproti spotřebě při chodu všech válců.

Model Genesis dodávaný výhradně s pohonem zadních kol nabízí automatickou šestirychlostní převodovku Aisin 6-speed SHIFTRONIC, která obsahuje také měnič momentu s uzamčením rychloběhu, který pomáhá regulovat spotřebu při jízdě na dálnici. Převodovka nabízí jemné řazení, které vyhovuje charakteristice motoru a šestý stupeň se dá společně se systémem MDS použít pro tichou a efektivní jízdu po dálnici.

Díky důrazu firmy Hyundai na nejnovější bezpečnostní technologie se může Genesis pochlubit prvky aktivní i pasivní bezpečnosti na světové úrovni a pomáhá tak předcházet nehodám a maximalizovat bezpečí pasažérů v případě nehody. Genesis pokračuje v tradici firmy Hyundai standardizovat klíčové technologie pomáhající zachránit životy, jako je elektronický systém kontroly stability (Electronic Stability Control-ESC), osm airbagů a aktivní elektronické opěrky hlavy.



Osm airbagů v modelu Genesis zahrnuje vyspělé přední duální airbasy, přední a zadní airbasy chránící proti nárazu ze strany zabudované v sedačkách a postranní airbasy zabudované ve střeše vozidla.

Systém aktivních elektronických opěrek hlavy bude mít v modelu Genesis svou premiéru. Hyundai je první "neprémiová" značka vozu, která nabízí toto zdokonalení mechanických aktivních opěrek hlavy. Doposud se daly tyto elektronické systémy najít ve vybraných modelech vozů Mercedes-Benz, BMW a Lexus.

V modelu Genesis nalezneme rovněž osm parkovacích senzorů umístěných na předním a zadním nárazníku. Sensory společně se zadní kamerou pomáhají zjistit jak daleko jsou různé objekty od automobilu při parkování. Vzdálenost se ukazuje na obrazovce v přístrojové desce a řidič je upozorňován také zvukovými signály.



Hyundai Genesis je schopen zastavit díky kotoučovým brzdám řízeným systémem distribuce brzdné síly Brake Assist and Electronic Brake Distribution (EBD). Vůz je vybaven brzdovými kotouči o průměru 32 cm na přední a 31,5 palců na zadní nápravě.



Zavěšení kol u modelu Genesis patří mezi nejsofistikovanější a nejvytříbenější zavěšení kol na trhu. Přední pětitelamelové zavěšení nabízí horní a spodní držáky spojující přední kola s podvozkem. Toto uspořádání vytváří virtuální osu točného čepu, která výrazně redukuje nechtěné nárazy kol přenášené do volantu a zlepšuje reakce. Pětitelamelové zavěšení zadních kol je stejně sofistikované a dává prostor precizní geometrii zavěšení, která umožňuje skvělou jízdu a ovládání vozu. Možnosti nového zavěšení se zvyšují díky tlumičům se selektivní amplitudou (Amplitude Selective Dampers-ASD), které umožňují flexibilitu nastavení při menším posunu tlumičů. Technologie ASD, které používají automobilky Lexus, BMW a Mercedes-Benz, optimalizuje kontakt s vozovkou, zvyšuje komfort jízdy a řízení bez omezení ovladatelnosti vozu.

Vylepšená technologie xenonových světel s velkou intenzitou výboje (HID) nabízí funkci automatického vyvažování, která udržuje výšku světel bez ohledu na to, jak je vůz zatížen. Přední světlomety se také automaticky natáčejí a umožňují lepší periferní výhled při zatáčení.

V modelu Genesis nalezneme rovněž spoustu jiných novinek :

- Informační systém pro řidiče s multimediálním ovládacím panelem umožňujícím stálou kontrolu nad satelitní navigací, audio systémem (CD/DVD/MP3 osobní přehrávače, jako např. i-Pod apod.), mobilním telefonem s připojením Bluetooth, či mobilní televizí DMB. Všechny funkce informačního systému se dají aktualizovat a řidič tak má rychlý a snadný přístup k novým službám a nejnovějším vylepšením.

- Prvotřídní audio surround systém Lexicon® se 17 reproduktory a dvanáctikanálovým zesilovačem o výkonu 528W s technologií DOLBY PRO LOGIC 7®. Řidiči mohou nalézt audiosystém Lexicon® pouze ve vozech Rolls-Royce Phantom a Hyundai Genesis.



- Automatické brzdy, které nevyžadují po řidiči, aby držel nohu na brzdě během stání. Brzdy se automaticky uvolní poté, co řidič šlápne na plynový pedál.

- Technologie Smart Key obsahuje senzor přiblížení klíče a umožňuje řidiči jednoduše „zmáchnout“ knoflík a nastartovat nebo vypnout motor.

- Nejmodernější elektronické zavěšení Sachs zvyšuje nebo snižuje výšku vozidla a optimalizuje tak aerodynamiku a zlepšuje přilnavost vozidla k vozovce při vyšších rychlostech.

Měli jsme možnost podrobit vůz Hyundai Genesis 4,6 V8 víkendovému testu ve dnech 24. a 25. července 2010, kdy najel přibližně 300 km po silnicích všech tříd i kvalit. Po celou dobu testování se nenašlo nic, co by se danému vozu dalo vytknout, snad jen nemožnost přehodit navigaci z americké na evropskou verzi, což je dáno odlišným způsobem stahování dat o poloze vozidla a následným výpočtem trasy.

25 = 5

Že je rovnice v titulku nesmyslná? Možná čistě matematicky, ale rozhodně ne pro značku HYUNDAI! Co tedy zmíněná rovnice značí? Začněme trochu oklikou. Když se řekne SONATA, každý, kdo se alespoň trochu zajímá o automobily ví, o jaké značce a modelu je řeč. Aby ne, jméno SONATA je u značky HYUNDAI služebně nejstarší, první vůz s tímto jménem se objevil v roce 1985 a letos už spatřila světlo světa SONATA s pořadovým číslem 5.000.000.



Rovnici jsme si tedy osvětlili a můžeme se podívat trochu více do historie. Nejprve musíme uvést, že SONATA je už třetím modelem, který mety 5 milionů vyrobených kusů dosáhl, v roce 2001 se k tomuto číslu dopracoval ACCENT a před dvěma lety ELANTRA. Prvního milionu SONATA dosáhla v roce 1994, čtvrtého milionu v roce 2007, takže zatímco na první milion bylo zapotřebí 9 let, na ten zatím poslední už jen 3 let. U čísel ještě chvilku zůstaneme, a to u čísel prodejných. Z celkového zatím vyrobeného počtu se 2,7 milionu vozů prodalo na domácím, korejském, trhu a 1,3 milionu na největším exportním trhu tohoto modelu, v Severní Americe (kde se v Alabamě pro tento trh už několik let SONATY vyrábějí). Zbývající 1 milion si rozdělil zbytek světa.

A jaké dosavadní vozy tohoto jména byly? První SONATA (interní označení Y) z roku 1985 byla určena výhradně pro domácí trh a pod kapotou jste měli na výběr ze čtyřválců 1,8 a 2,0 litru. Víc toho o ní vlastně nevíme.

Druhá generace (interní kód Y2) spatřila světlo světa v roce 1988, klasická tříprostorová karoserie byla navržena studiem ItalDesing, přední kola poháněly čtyř nebo šestiválce. Byla první generací, která se vydala do světa. V modernizované verzi (Y2B) byla součástí nabídky i při vstupu na český (tehdy československý) trh. Dodnes mám v paměti prezentaci značky HYUNDAI v dnešním Kongresovém centru. Vedle sebe tam stály novotou vonící PONY, LANTRA, SCOUPE a SONATA (3,0 V6 v kůži) – nádhera.

Třetí generace, která přišla na světové trhy v roce 1993 se stala na našem trhu hitem. Byla symbolem úspěšného podnikatele, když na tomto „postu“ vystřídala Mazdu 626. Pro svůj charakteristický kulatý tvar dostala tato SONATA (interní kód Y3) přezdívku „vajíčko“ a dodnes patří k nejkrásnějším provedením tohoto vozu. Na výběr byly opět čtyř nebo šestiválce, zejména motor 2,0i DOHC byl velmi oblíbený pro velmi dobrý výkon kombinovaný s rozumnou spotřebou. Slabinou byly synchronizační kroužky manuálních převodovek – špatně snášely rychlé řazení. Pokud jste na změnu převodového stupně spěchali, odcházely synchronizační kroužky „před očima“. Řidiči vyznávající poklidný, defenzivní styl jízdy, ale tento problém vůbec neznali. Pro modelový rok 1997 prošla SONATA obvyklou modernizací (interní kód Y3B) při níž se vzhled dosti zvýraznil, často bylo tomuto provedení vyčítáno, že přední světlomety se inspirovaly u Mercedesu. Pokud bychom, ale byli objektivní, museli bychom přiznat, že Mercedes s podobně tvarovanými předními světlomety přišel později. Součástí modernizace bylo též mírné snížení výkonu motorů kvůli snížení emisí, problém s převodovkami, bohužel, zůstal.



V roce 1998, jako model 1999, přichází SONATA EF. Její design je výrazně zaoblený, záď velmi připomíná klasické vozy Jaguar. Obvyklý motor 2,0i DOHC prochází další modernizací a ve srovnání s předchozími generacemi si pod kapotou prohazuje místo s převodovkou, jejíž synchronizační kroužky jsou mnohem odolnější, předchozí problém prakticky zmizel. Původní motor 3,0 V6 odchází do důchodu a je nahrazen motorem 2,5 V6, který lze kombinovat nejen s automatickou převodovkou, ale též s manuální. Vzhled tohoto provedení, zejména ve světlých barvách, je však poněkud neoblíbený, a tak v roce 2001 přichází modernizované provedení (EF F/L). Opět se objevují poměrně divoce tvarovaná přední světla (reminiscence na úspěšnou řadu Y3B), záď pro změnu nabrala poněkud usedlejší směr. Motor 2,0i DOHC je opět kvůli emisím trochu přiškrcen, motoru V6 je zvýšen zdvihový objem na 2,7 litru. Pro většinu světa tato generace odešla do důchodu v roce 2005, ale v Rusku se u firmy TAGAZ vyrábí dodnes a v Číně se jí po dalším faceliftu daří též velmi dobře a společnost Beijing-HYUNDAI ji vyrábí a prodává pod názvem SONATA-MOINCA.



Ve zmíněném roce 2005 přichází zatím poslední generace známá nám v Evropě. Nese interní označení NF a na trh přichází s novým motorem 2,4 CVVT, který je společným dílem značek HYUNDAI, MITSUBISHI a CHRYSLER/DODGE. Postupně se objevuje pod kapotami různých modelů všech zmíněných značek. SONATA NF je první generací, která je osazena též naftovým motorem, konkrétně se jednalo o motor 2,0 CRDi, který se osazoval též do TUCSONů a SantaFe první generace. Tento motor je původem dílo specializované firmy VM Motori. Tradice použití motoru V6 nebyla porušena ani v tomto provedení, konkrétně byl použit motor o objemu 3,3 litru, který byl znám již z modelu Grandeur a poprvé v modelu

SONATA byl spřažen s automatickou převodovkou, která měla 5,místo dosavadních 4, převodových stupňů. Objevil se i motor 2,0i DOHC, ale poprvé pod kapotou SONATY nemá nic společného s původním motorem pocházejícím ještě od MITSUBISHI, jedná se o úplně nový motor, který se posléze objevil i pod kapotou ix35. V roce 2008 přišla modernizace (NF F/L), při níž byl vnější vzhled upraven jen velmi mírně, v interiéru se objevila nová palubní deska. Pod kapotami se toho událo podstatně více. Motor 2,0 CRDi posílil o 7 kW na celkových 110, motor 2,4i dostal proměnné časování obou vaček což s sebou přineslo zvýšení výkonu a snížení spotřeby paliva, v případě že jste se rozhodli pro automatickou převodovku měla i ve spojení s tímto motorem 5 převodových stupňů. Motor V6 byl převzat bez podstatných změn, motor 2,0i DOHC posílil. V letošním roce byl prodej této modelové řady na českém trhu ukončen. Údajně pro malý zájem kupujících. Aby to však bylo ještě trochu zamotanější, tak i toto provedení SONATY si firma Beijing-HYUNDAI vzala pro čínský trh do péče (interní kód NFC), upravila vnější vzhled a pro čínský trh jej nabízí spolu s výše zmíněnou upravenou verzí SONATY předchozí generace.

SONATA YF přišla na světové trhy v roce 2009, nejprve s motorem 2,0i DOHC (též v provedení na LPG) pro domácí trh. Posléze se s motory 2,4 GDI, 2,0 Turbo a jako Hybrid vydala do Severní Ameriky. Pod názvem i45 se prodává v Austrálii. My v Evropě se s názvem SONATA, bohužel a pro mě zcela nepochopitelně, loučíme. Příští rok má přijít „poevropštělá“ verze modelu YF pod názvem i40, a to s karoserií sedan a kombi. Podle předběžných informací se pod její kapotou objeví motor 1,7 CRDi, který bude mít letos premiéru v modelu ix35, 2,0i DOHC a pro vybrané trhy 2,4i DOHC. S motory 2,0 Turbo, 2,4 GDI ani Hybridem se pro Evropu zatím nepočítá. Myslím, že je to velká škoda.

Za 25 let se SONATA stala symbolem značky HYUNDAI, vždy nabízela prostornou karoserii, bohatou výbavu, pohodlný podvozek, pružné motory a vynikající poměr ceny k užitné hodnotě vozu. Do dalších nejméně 25 let přeji SONATĚ, aby jí tato charakteristika provázela i nadále.

Fotogalerie jednotlivých generací vozu Hyundai Sonata:



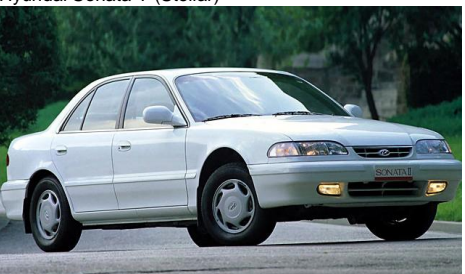
Hyundai Sonata Y (Stellar)



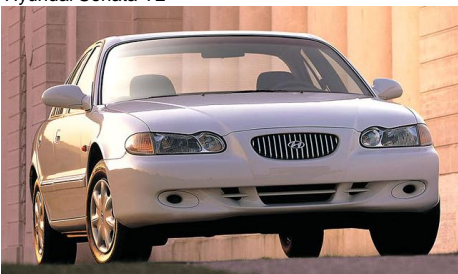
Hyundai Sonata Y2



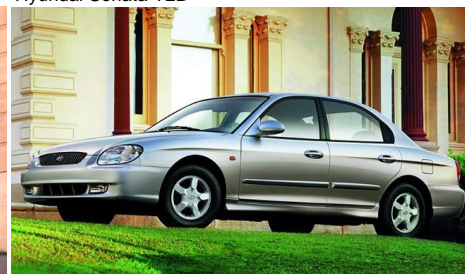
Hyundai Sonata Y2B



Hyundai Sonata Y3



Hyundai Sonata Y3B



Hyundai Sonata EF



Hyundai Sonata EF F/L



Hyundai Sonata EF Moinca



Hyundai Sonata NF



Hyundai Sonata NF F/L



Hyundai Sonata NFC



Hyundai Sonata YF

Hyundai Centennial: Equusův táta

Centennial. Že je tento název pro mnohé z vás neznámý? Věřte tomu nebo ne, pod tímto názvem se skrývá první generace vlajkové lodi koncernu Hyundai, předchůdce současné generace modelu Equus.

Tento model byl vyvíjen společně s Mitsubishi Motors a měl oběma automobilkám sloužit jako jejich vlajková loď. Hyundai Centennial měl za cíl konkurovat na korejském trhu v segmentu luxusních vozů takovými značkami, jako byly BMW řady 7, Mercedes třídy S, Audi A8 a Lexus LS, což se mu do jisté míry podařilo díky použití kvalitních materiálů jako byla kůže nebo dřevo na obkladech palubní desky, popřípadě na danou dobu špičková audiosouprava.



Představení tohoto modelu spadá do roku 1999, kdy byl představen se svými sesterskými modely Mitsubishi, prodávanými pod názvy Mitsubishi Proudia nebo Mitsubishi Dignity. Na rozdíl od současné generace byl tento model vybaven pohonem předních kol. S délkou 5,1 m a šířkou 1,9 m se však od nynější generace Equusu moc nelišil. Vozy Hyundai Centennial byly určeny především pro prodej na trzích Jižní Koreje, Číny a Blízkého Východu. V roce 2000 se velmi omezený počet vozů Centennial také dostal na některé západoevropské trhy. Na korejském trhu byl Centennial také nabízen jako limuzína s prodlouženým rozvorem a délkou karoserie 5,39 m pro přepravu VIP. Tuto verzi si pořízovali především majitelé či ředitelé velkých a úspěšných firem. Součástí image bylo nahrazení klasického emblému automobilky znakem Hyundai Premium, který symbolizoval ptáka s roztaženými křídly umístěný na přední kapotě automobilu.



Nabídka motorů byla zprvu omezena pouze na šestiválec Sigma o zdvihovém objemu 3500 cm³ s výkonem 215 koní a osmiválec Omega o zdvihovém objemu 4500 cm³, který tomuto vozu propůjčoval výkon téměř 275 koňských sil. Po několika měsících byla paleta motorů rozšířena o benzínový šestiválec Sigma o objemu 3000 cm³ s výkonem 182 koní. Verze sedan byla nabízena se všemi typy motorů, prodloužená limuzína pak s motory o obsahu 3,5 a 4,5 litru. Všechny motory byly kombinovány výhradně s 5 stupňovou automatickou převodovkou H-Matic s možností volby sekvenčního režimu. Všechny verze měly standardně nádrž o objemu 80 litrů.

Jako velmi problémový se ukázal motor V8, který byl navrhován automobilkou Mitsubishi a jenž byl vybaven technologií přímého vstřikování paliva (GDI), které ovšem v té době vyžadovalo tankování pouze prémiových bezolovnatých paliv. Jelikož nabídka těchto paliv v Jižní Koreji pokulhávala, tankovali řidiči do vozů normální bezolovnaté palivo, což ovšem mělo u těchto motorů za následek ztrátu výkonu a následně řadu stížností ze strany zákazníků. Po těchto problémech upravil Hyundai tento motor na vícebodové nepřímé vstřikování paliva (MPI), a vozy Centennial již mohly tankovat běžný bezolovnatý benzín.

Všechny modely byly standardně vybaveny kotoučovými brzdami na obou nápravách, koly z lehkých slitin, čtyřmi airbagy a ABS, v roce 2002 přibyla kontrola trakce a stability vozidla, kožený interiér a automatická dvouzónová klimatizace. Některé modely byly vybaveny klimatizací třízónovou s možností ovládní ze zadních sedadel. Prodloužená limuzína byla pouze čtyřmístná, vybavená masážními sedačkami a minibarem instalovaným mezi zadními sedadly. Rovněž byla nabízena satelitní navigace vybavená dvěma CD mechanikami a také možnost nalakování vozu dvěma odstíny metalického laku.

V roce 2003 byla představena faceliftovaná verze, u které došlo k podstatným změnám na přední části vozidla a některých částech interiéru. V nabídce se objevily xenonové světlomety, přibyl přední parkovací senzory, podsvícení přístrojů bílými LED diodami a v neposlední řadě rovněž 7 palcový monitor určený pro sledování videa pro pasažéry na zadních sedadlech. V roce 2005 došlo k nahrazení zastaralých motorů Sigma 3,5V6 a Omega 4,5V8 novými, modernějšími a hlavně úspornějšími agregáty Lambda o objemech 3,3 a 3,8l, které už byly navrženy výhradně inženýry automobilky Hyundai.



Koncem roku 2008 ohlásil Hyundai ukončení výroby tohoto modelu a následující rok byl oficiálně představen jeho nástupce, Hyundai Equus, o kterém se zmiňujeme na straně 3 tohoto čísla Zpravodaje. Na snímku vlevo můžete vidět obě generace vlajkových lodí-Centennial/Equus, které patří společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech se sídlem v Nošovicích u Frýdku-Místku a které slouží pro potřeby managementu této společnosti, popřípadě k převozu VIP návštěv.

Auta našich členů: Radkův Genesis

Psal se rok 2009 a já začal pomalu přemýšlet nad novým firemním vozem, který by splňoval dvě podmínky: Nesmí mi udělat ostudu a musí to být něco, co se široko daleko jen tak nevidí. Ale jak se s tím vypořádat? U takzvaných prémiových značek tvoří většinu ceny image-price, to znamená, že nemalou částku zaplatíte za splašenou modrobílou vrtuli z Mnichova nebo čtyři kruhy z Ingolstadtu, u kterých se ale o spolehlivosti v posledních letech dá s nemalým úspěchem pochybovat. A pak mi z čista jasna hlavou probleskla slova: „Na počátku stvořil Bůh nebe a zemi.“ To jsou úvodní slova první knihy Mojžíšovy zvané též Genesis. A bylo rozhodnuto. Můj nový vůz bude Hyundai Genesis.

Jako dodavatele jsem si vybral člověka na svém místě, dlouhodobě velmi úspěšného prodejce, pana Jana Hášu z Bohušovic nad Ohří, který mi přislíbil, že mi mého nového mazlíka přiveze jako vůz na objednávku ze Spojených států amerických, kde se tento vůz stal v roce 2009 autem roku. Takže teď již zbývalo jen zařídit všechny potřebné věci pro profinancování vozu a nic nestálo v cestě tomu, aby můj milovaný Genesis začal dýchat evropský vzduch.

Pak přišel 8. červenec 2009, den kdy se z oranžového kontejneru začal pomalu soukat ven na svět perleťově bílý krasavec s logem Hyundai a nápisem Genesis 4,6 V8 na víku kufru. V ten den jsem měl obrovskou radost, možná jako malý kluk, který dostal novou hračku, po které dlouhou dobu strašně toužil a prohlížel si ji za výkladem hračkářství. Ale teď už jí mám doma a jsem šťastný.

Představovat tento vůz podrobněji nemá smysl, mnohé informace se dozvíte z článku "Genesis: do vyšších sfér" uvnitř tohoto čísla, zaměřím se tedy jen na hodnocení automobilu po stránce uživatelského pohodlí, kvality zpracování a volby materiálů a nakonec se zmíním i o zkušenostech ze servisu. Co se týče dílenského zpracování a použitých materiálů, musím konstatovat, že tady odvedla automobilka stoprocentní práci, navíc musím pochválit barevnou kombinaci karoserie - interiér.

Co se pohodlí týče, opět jednička s hvězdičkou, dostatek místa pro nohy na zadních sedadlech, přední sedadla mají dostatečné boční vedení, jsou seřiditelná v mnoha směrech a řidiči navíc v horkých dnech ocení klimatizované sedadlo. Rovněž oceňuji funkci poodjetí volantu a sedačky, která usnadňuje nastupování a vystupování z vozu a také funkci Smart Key, díky které nemusíte vyndávat klíčky od vozidla vůbec z kapsy. Zavazadlový prostor považuji za dostatečný v dané kategorii vozů a nemám nic, co bych mu mohl vytknout, snad jen absenci elektrického otevírání víka. Se spotřebou to je ale trochu horší, mám těžkou nohu, není pro mě problém dosáhnout hranice 25l/100km, ale najdou se i chvíle, kdy spotřeba na palubním počítači hlásí hodnotu cca 9,5l/100km, což považuji za výkon hodný potlesku, jelikož tato hodnota je dnes i pro mnohé prémiové značky v oblasti Science-Fiction.

Ke konci července 2010 jsem měl najeto cca 20 000km a čekala mě tím pádem první garanční prohlídka, která dopadla přesně podle mých očekávání. Na výbornou. Chtěl bych proto ještě jednou touto cestou poděkovat společnosti Autocentrum Háša za péči, jaké se mému vozu dostává.

Pokud budu v budoucnu uvažovat o dalším voze, který rozšíří náš vozový park (pominu-li Veracruze, který již nějakou dobu Genesisse doplňuje), můžu se stoprocentní jistotou říct, že to bude vůz jenž má ve svém znaku mírně sešikmené a zaoblené písmeno H a jenž v překladu znamená "Moderní". Ano, můj další vůz bude opět Hyundai.



Autobazar: Hyundai XG 350

Jak jsme psali v úvodu našeho zpravodaje, je toto číslo výjimečné hned v několika věcech. Jednou z nich je i tato rubrika, kde vám výjimečně představíme dva ojeté vozy z kategorie vyšší střední třídy. Prvním z nich je Hyundai XG.

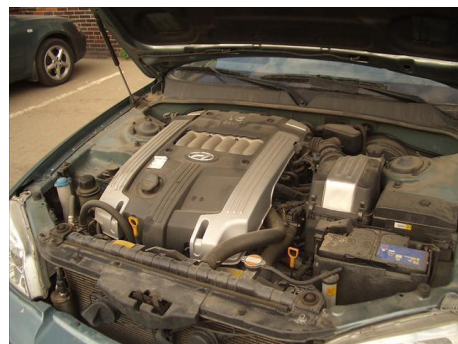
Geografické hádanky jsou ve světě automobilů zcela běžné. Ostatně příklad za všechny – model XG 350 vypadá jako americký sedan, zemí původu je ale Jižní Korea a místem určení české silnice.

Jak se tedy cítí český řidič v asijském luxusním sedanu určeném především pro severoamerický trh? Vlajková loď Hyundai XG 350 (3.5i V6) rozhodně přitahuje pozornost svým majestátním vzhledem a rozměry. Luxus má zdůraznit množství chromu na pozměněné masce se třinácti svislými žebry. Nezvyklé je, že před vůbec nemá logo automobilky. Po lehké modernizaci modelu XG přibyl lesklý kov i na rámečky kolem předních mlhovek. Na boku si všimnete širších ochranných lišt a nového designu litých kol. Přitažlivá je i záď s vystouplým víkem zavazadelníku a pozměněnými koncovými světly. Přepych je viditelný na první pohled, i když lesklé ochranné lišty na náraznících asi při městských strkanicích utrpí. Před usednutím vás možná dokonce zaskočí fakt, že XG má sportovní bezrámová boční okna. Co tedy máme očekávat od tohoto modelu?

Pohodlí a zase pohodlí, tak zní pomyslné heslo modelu XG. Nabízenou výbavou budete mile překvapeni. Zahrnuje totiž i takové detaily, jako je elektricky nastavitelný volant v kombinaci kůže a dřeva, dvě paměti, které nastaví jak sedadlo, tak vnější zpětná zrcátka, nebo rádio s navigačním systémem. Modernizaci prošel i palubní počítač, z jehož funkcí je nejpraktičtější údaj o dojezdové vzdálenosti. Příjemně se cítíte i na měkkých, světlou kůží potažených sedačkách. Příjemně působí i dřevěné obložení, které má elegantní matový povrch a nepůsobí dojmem imitace. O příjemnou atmosféru se stará automatická klimatizace, která ještě ale není dvouzónová, jak je u vozů této kategorie dnes celkem běžné. Počet airbagů dosahuje čísla čtyři. To samozřejmě neubírá nic na nabízeném pohodlí. Dobře odhlučňející motor i podvozek vše doplňují.

Už jsme naznačili, že nabízené pohodlí velkého modelu Hyundai má i druhou stránku mince. Je jí podvozek. Příjemně měkký, když se pohybujete po rozbitých ulicích, ale až moc měkký, když se chcete ve svižnějším tempu proplétat rychlými cestami. Odladění podvozku je zkrátka až příliš komfortní. Přitom pohonná jednotka by uměla nabídnout i dávku sportovních pocitů. Vpředu napříč uložený zážehový šestiválec o zdvihovém objemu 3497 cm³ má solidní zátaž, takže přes 1,7 tuny těžký vůz zrychlí na 100 km/h za 8,6 s. Cestující ocení i klidný chod motoru, který svým hlasem nijak neobtěžuje posádku. Přestože Hyundai nabízí možnost sekvenčního řazení, většina z vás určitě přesune volič pětirychlostní automatické převodovky H-matic do polohy D. Měkké, plynulé řazení a dostatečná zásoba výkonu šestiválce jsou dobrou kombinací. Pokud ovšem nechcete, aby XG zároveň vévodil ekonomickým rally. Jeho spotřebu pod deklarovaných 12 l/100 km kombinované spotřeby dostanete v běžném provozu jen těžko. Spíše naopak – počítejte, že vám palivová nádrž na 70 l vydrží na jízdu zhruba 520 km dlouhou. Zato absolvovanou v pohodlí největšího sedanu Hyundai ve své době určeného i pro evropský, a tedy i český trh.

-  originální vzhled, bohatá výbava, prostorný interiér, poměr výkon/cena, příznivé ceny modelu XG 300 a XG350 v autobazarech
-  nabídka pouze benzínového motoru, velmi měkké „americké“ odladění podvozku, vyšší spotřeba, dostupnost náhradních dílů pouze v servisech Hyundai



cena nabízeného vozu prostřednictvím firmy Hyundai-Ráj.cz 209 900Kč

Akontace / počet splátek	36 měsíců	48 měsíců	60 měsíců	72 měsíců
10%	od 8 125,-	od 6 094,-	od 4 875,-	od 4 063,-
70%	od 2 708,-	od 2 031,-	od 1 625,-	od 1 354,-

Tato nabídka má pouze informativní charakter a je platná za předpokladu neměnných vstupních prohlídek a platí pouze při financování u firmy Hyundai-Ráj.cz. Splátka nezahrnuje povinné ručení a havarijní pojištění.

HYUNDAI - RÁJ.cz - největší výběr vozů s historií, Strakonická 24 - Lahovičky, 15900 Praha 5

Autobazar: Hyundai Grandeur

Hyundai Grandeur byl navržen tak, aby díky kombinaci vysoce kvalitní výroby, evropského stylu a užitečných technologií pomohl dostat se firmě Hyundai do společnosti první volby mezi automobily vyšší třídy. Grandeur posunuje Hyundai do segmentu vyšší třídy. Tento model byl navržen tak, aby přímo konkuroval zavedeným evropským značkám v E-segmentu.



Reprezentativní sedan korejské automobilky Hyundai dorazil na český trh v roce 2005. Hyundai „neponechal nic na zákazníkovi“ a nabídl rovnou plně vybavený automobil v jehož výbavě nechyběly xenonové světlomety, ABS, EBD, elektronický stabilizační systém, brzdový asistent, protipokluzový systém, dva přední airbagy, boční airbagy vpředu i vzadu, okenní airbagy, alarm, elektricky nastavitelný volant ve dvou osách, elektricky nastavitelné sedadlo řidiče a spolujezdce s pamětí, palubní počítač nebo kožené čalounění sedadel, střední části dveří a centrální schránky. Výbavu dále doplňovaly parkovací senzory, tempomat, elektricky ovládaná, vyhřívaná a sklopná vnější zpětná zrcátka, samostmívací vnitřní zrcátko, elektrické ovládání oken vpředu i vzadu, dešťový senzor, dálkově ovládané centrální zamykání a automatická duální klimatizace.

Pohon je zajištěn novým 3,3 litrovým celohliníkovým motorem DOHC V6, který nabízí výkon 171,4 kW při 6 000 otáčkách (233 k) a točivém momentu 304 N.m (31kg.m) při 3 500 otáčkách. Paletu doplňuje dieselový motor o obsahu 2,2 litru a výkonu 106.6 kW (145 k). Obě verze jsou vybaveny pětistupňovou elektronicky řízenou automatickou převodovkou Hyundai H-matic, která nabízí též možnost manuální volby převodových stupňů.

Hyundai Grandeur dopřává svému řidiči komfort srovnatelný s nejvybranějšími konkurenty, sportovní požitek z jízdy však nabídnout neumí a vlastně ani nechce. Základním rysem řízení Grandeuru je onen vrchovatý klid a majestátní pracoviště řidiče. Spolujezdci si mohou vychutnávat pohodlná sedadla a převážně tichý podvozek. Ve vysokých rychlostech se ke slovu hlásí aerodynamický hluk a neklid podvozku při sportovní jízdě. Jinak je ale Grandeur bezesporu globální prémiovka, na což by měli i po letech, kdy je na trhu, konkurenti v Evropě myslet.

Zavazadlový prostor má základní objem 523 litrů. Ty jsou dobře přístupné a Korejci si dali záležet i na čalounění. Výtku můžeme vznést jen k poněkud malému průchodu do kabiny při sklopení opěradel zadních sedadel. To je ale u prémiového sedanu, za který se Grandeur považuje, prkotina. Po odkrytí koberce při kontrole rezervy odhalujeme lakování vnitřních dílů karosérie pouze základní barvou. Pro klid motoristické duše uvádím, že k tomuto kroku dnes přistupují daleko renomovanější evropské automobilky a neberu to jako výtku, nýbrž prostě konstatování, aby si budoucí možný majitel tohoto vozu nemyslel, že zadní část byla opravována narychlo.

Hyundai Grandeur není vozidlo, které bychom na cestách potkávali denně. Pomínu-li množství výbavy a příznivou cenu v autobazarech, je právě neokoukanost tohoto modelu jeden z argumentů pro jeho pořízení.

- + prostorný interiér, komfortní odpružení, tichý a úsporný dieselový motor, bohatá standardní výbava, příznivá cena ojetin v autobazarech
- sedadla s minimálním bočním vedením, rychle klesající cena, některým může chybět absence dieselového šestiválce



cena nabízeného vozu prostřednictvím firmy Hyundai-Ráj.cz 249 900Kč

Akontace / počet splátek	36 měsíců	48 měsíců	60 měsíců	72 měsíců
10%	od 9 409,-	od 7 057,-	od 5 645,-	od 4 704,-
70%	od 3 136,-	od 2 352,-	od 1 882,-	od 1 568,-

Tato nabídka má pouze informativní charakter a je platná za předpokladu neměnných vstupních prohlídek a platí pouze při financování u firmy Hyundai-Ráj.cz. Splátka nezahrnuje povinné ručení a havarijní pojištění.

HYUNDAI - RÁJ.cz - největší výběr vozů s historií, Strakonická 24 - Lahovičky, 15900 Praha 5

Z korejské kuchyně: Rýžový dort s fazolemi a kaštany

Co potřebujeme:

6 šálků sladké rýže, 1 polévková lžice soli, 6 šálků vody, 6 polévkových lžic cukru, ½ šálku namočených celých červených fazolí, ½ šálku vlašských fazolí, ½ šálku červených vlašských fazolí, 7 kaštanů, 7 jujub (ang. Jujubes), 3 polévkové lžice cukru, 1 polévková lžice soli

Postup přípravy:

Namočte sladkou rýži ve vodě, přidejte sůl a rozemelte. Promíchejte prášek ze sladké rýže s vodou a přidejte cukr. Oloupejte kaštany a nasekejte je na 3-4 kousky. Vypeckujte jujuby a nakrájejte na 3 kousky.

Vařte celé červené fazole – pozor nepřevařit! Umyjte vlašské fazole a červené vlašské fazole. Zvolna vařte kaštany, jujuby, uvařené celé červené fazole, vlašské a červené vlašské fazole s cukrem a solí a vmíchejte rýžový prášek.

Položte mokrou bavlněnou látku na horký odpařovák a rozprostřete rozmixovaný rýžový dortový prášek. Vařte v páře. Když je dort uvařen, nechte ho vychladnout, nakrájejte na kousky a podávejte.



převzato z knihy Korejská jídla; překlad a foto Josef Krchňavý, Marie Krchňavá

Sudoku:

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

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

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

Personální změny ve vedení HYUNDAI MOTOR CZECH

Uprostřed léta došlo ve vedení českého dovozce vozů značky HYUNDAI k velkému zemětřesení. Pozice generální ředitele, kterou dosud zastával Zdeněk Fořt, byla bez náhrady k 31. 7. 2010 zrušena a pan Fořt tak značku po devíti letech opustil.

K 1. 8. 2010 však byla nově zřízena pozice Business Operations Director (Ředitel pro obchod a servisní služby). Na tuto pozici byl s okamžitou platností jmenován pan Vladimír Vošický. Je vám toto jméno povědomé? Nemýlíte se, skutečně se jedná o bývalého ředitele českého zastoupení Fordu, právě pod jeho vedením se český importér Fordu stal jedničkou mezi českými dovozci. Po tomto úspěchu byl pan Vošický jmenován do funkce ředitele importu vozů Ford v Rumunsku, poslední rok pracoval jako ředitel prodeje pro českého importéra Peugeot.

Bude nepochybně zajímavé sledovat vývoj výsledků českého zastoupení značky HYUNDAI. Spojení značky s velkým potenciálem s jedním z nejschopnějších manažerů v branži je nemalým příslibem do budoucna.



HYUNDAI

Štěpán Turek