



HYUNDAI CLUB.CZ
www.hccz.cz

2/2011

Hyundai i40cw: Nová štika ve fleetovém rybníku



2 - Novinky, zajímavosti

3 - „G - Week“: Pracovní týden s Genesisem 4,6V8

5 - Představujeme naše partnery: Automima Opava

6 - První dojmy: Hyundai i40cw

7 - Co v showroomech nenajdete: Hyundai HD 270

8 - Mosolf: První zastávka vozů Hyundai v ČR

10 - Z českých luhů a hájů: Autozítka s.r.o.

11 - Z moravských luhů a hájů: AC Rozkoš Jihlava

12 - Auta našich členů: Pavlova pětatřicítka

13 - Autobazar: Hyundai Trajet

14 - Těsně před uzávěrkou: Hyundai představil v Barceloně sedan i40

15 - Z korejské kuchyně, sudoku

OBSAH

Hyundai zahájil v Brazílii výstavbu své sedmé zahraniční továrny

Největší jihokorejská automobilka Hyundai Motor v jihovýchodní Brazílii slavnostně zahájila výstavbu své sedmé zahraniční továrny. Hodlá tak posílit svou pozici na rychle rostoucím brazilském trhu a zároveň chce do konce roku 2013 vystřídat Ford na pozici čtvrtého největšího hráče na brazilském trhu.

Největší jihokorejská automobilka Hyundai Motor v jihovýchodní Brazílii slavnostně zahájila výstavbu své sedmé zahraniční továrny. Hodlá tak posílit svou pozici na rychle rostoucím brazilském trhu. Výstavba továrny bude stát 600 milionů dolarů (10,7 miliardy Kč). Závod by měl zahájit provoz ve druhé polovině příštího roku a jeho výrobní kapacita by měla časem dosáhnout 150.000 vozů ročně.

Automobilka Hyundai plán na výstavbu brazilské továrny začátkem roku 2009 pozastavila kvůli hospodářské recesi. Později však oznámila, že se ke svému záměru vrací. Továrna bude prvním závodem Hyundai v Latinské Americe. "V roce 2010 jsme bez továrny kontrolovali tři procenta trhu. S místní produkcí podíl stoupne na deset procent, takže předběhneme Ford," řekl jeden z představitelů podniku. Hyundai letos hodlá zvýšit prodej v Brazílii o více než 16 procent na 93.000 vozů. V roce 2013 by měl prodej dosáhnout 300.000 vozů.

Brazílie je největší ekonomikou v Latinské Americe a představuje významný trh pro řadu předních automobilek. "Brazílie se stává jednou z největších ekonomických mocností díky stabilnímu hospodářskému růstu a přílivu zahraničních investic," upozornila automobilka Hyundai.



převzato ze stránek Auto.cz

Hyundai Curb - crossover nové generace

Korejci se ženou do nově vznikajícího segmentu malých stylových crossoverů. Koncept Hyundai chce se 175 koni a hi-tech elektronikou zatopit Nissanu Juke.

Hyundai Curb vznikl v designovém centru Hyundai v Kalifornii. Tento koncept je vizí kompaktního městského vozidla UAV (Urban Activity Vehicle) a jeho „fluidní“ design má oslovit hlavně mladší zákazníky značky Hyundai. Karoserie čtyřmístného vozu je dlouhá 4 170 mm, široká 1 800 mm, vysoká 1 600 mm a rozvor náprav je 2 639 mm. Čelní sklo spolu s bočními okny díky tmavým A sloupkům připomíná obličejový ochranný štít helmy, kterou používají jezdci na sportovních motocyklech. Boční prolisy a design 22-palcových kol vytvářejí dojem, že je Curb v pohybu, i když stojí na místě.



Interiér auta je ještě odvážnější. Zajímavě tvarovaná palubní deska plynule přechází do středové konzole, kde jsou umístěny ovládací prvky a displeje nového informačně-zábavného systému Blue Link. Ten nabízí řadu funkcí - například dálkové startování motoru, automatické ohlášení nehody v rámci asistenčního programu, oznámení neoprávněného vniknutí do vozu nebo jeho krádež. Součástí systému je také navigace, vyhledávání servisů, restaurací nebo zprávy o počasí. Do výbavy konceptu patří i head-up displej, na který je možné mimo jiné promítat informace z navigačního systému nebo také obraz z kamer nahrazujících vnější zpětná zrcátka.

Hyundai Curb má pod kapotou přeplňovaný benzinový čtyřválec 1,6 GDI s přímým vstřikáním paliva do válců. Jeho maximální výkon je 129 kW (175 koní) a točivý moment vrcholí hodnotou 229 N.m. S agregátem spolupracuje dvouspojková převodovka DSG (Direct Shift Gearbox) a systém ISG (Idle Stop and Go). Koncept s pohotovostní hmotností 1 270 kg má mít spotřebu na dálnici pod 5,9 litru na 100 kilometrů a ve městě méně než 7,8 l/100 km.



převzato z časopisu HMMC NEWS

„G - Week“ Pracovní týden s Genesisem 4,6V8

Jak již někteří víte, na přelomu února a března jste mohli potkat na silnicích v Ostravě a na Opavsku bílý sedan Hyundai Genesis 4,6V8. Ptáte se, co zde dělal? Měl náročný pracovní týden, který jsem nazval „G - Week“, při kterém se zúčastnil několika prezentací v partnerských autosalonech, byl hvězdou při otevírání nového autoservisu Hyundai a nakonec na něj zbyla velmi milá povinnost - odvoz nevěsty.

Úderem čtrnácté hodiny přijel Genesis do Děhylova, kde pro něj byl nachystán týdenní azyl v podobě parkovacího místa u mě ve dvoře, aby byl zároveň chráněn proti nenechavým rukám nekalých živlů a zvědavým očím místních obyvatel. Po té následovala válečná porada, kde se detailně probíraly technické parametry, výbava vozu a v neposlední řadě také cena pro případ, že by se mezi zúčastněnými objevil zájemce o tento typ vozu. Po malém občerstvení jsem Radka i s doprovodem dovezl na nádraží, odkud se vydali Pendolinem zpět do Roudnice nad Labem. Při odjezdu jsem prohlásil: „Radku, nemusíš se bát, o Genesisu se budu starat tak, jako by byl můj vlastní!“



Hned na první březnový den byla naplánována účast Genesisu na otevírání partnerského servisu Automima v Opavě. Ale jak by to vypadalo, kdyby Genesis dorazil špinavý. Moje první cesta tedy vedla do ruční myčky, kde „Geňa“ získal opět svůj původní lesk a mohl se vydat na cestu do Opavy. Po příjezdu před servis ihned zaujal své místo a stal se okamžitě terčem zájmu a otázek týkajících se všeho okolo takto výjimečného vozu.

Samozřejmě největší zájem byl o svezení s tímto vozem, což bylo zájemcům rovněž umožněno. Většina lidí, kteří po té z vozu vystoupili, nešetřili slovy chvály a nadšení. Naprostá většina návštěvníků ocenila především zadní náhon u vozu této kategorie a rovněž také velmi komfortně naladěný podvozek a vzhledem k objemu také velmi hospodárny motor, jehož průměrná spotřeba se při běžné zkušební jízdě pohybovala mezi deseti a jedenácti litry na sto kilometrů. Někteří zájemci o adrenalin, a bylo mezi nimi i několik zástupkyň něžného pohlaví, projeví rovněž zájem vychutnat si zrychlení automobilu na „sedadle smrti“, což jim bylo umožněno a po opětovném příjezdu na parkoviště před autoservis následovala otázka, kterou jsem slyšel ten den několikrát. „Jak dlouho trvá zrychlení z nuly na sto?“ Moje odpověď všem vyrazila dech. „Z nuly na sto, tak to vám bohužel nedokážu říct, ale z nuly na dvě stě za jedenáct vteřin.“ Po sdělení této skutečnosti mnozí zůstávali stát a nevěřícně kroutili hlavou. Při dotazu na spotřebu při zmíněném stylu jízdy následovala další studená sprcha. „Zhruba dvacet šest litrů na sto“, zněla má odpověď.

Po ukončení oficiální části programu jsem ještě s několika svými přáteli zašel na večeři do jedné z nejlepších opavských restaurací, jejíž majitel jezdí také vozem Hyundai (Sonata NF, pozn. autora) a po té se ještě Genesis vydal na pravidelnou večerní očistu a následně odpočívat, jelikož nás oba čekal další náročný den v Opavě.

Středeční pracovní den pro nás začal již o půl deváté, kdy jsem vstupoval do dveří autosalonu firmy REPREcar v Opavě, která si na tento den připravila prezentaci Genesisu pro své významné zákazníky z okolí. I zde způsobil Genesis rozruch ihned po svém příjezdu, kdy se kolem něho seběhli nejen prodejci, ale i mechanici, aby se podívali, jak Genesis vůbec vypadá. Krátce na to se přesunul do útrob autosalonu, kde získal „pokojeovou teplotu“, aby následně prodělal každodenní očistu. Při dotazu prodejce, jak často vůz myjí, jsem odpověděl, že dvakrát denně, protože i my jsme zvyklí mýt se ráno a večer. Než přišli první zájemci o zkušební jízdu, stačili jsme ještě pořídít propagační fotografie Genesisu uvnitř autosalonu.



Okolo desáté hodiny přišli první zájemci a o tom, že jich nebylo málo, svědčí počítadlo kilometrů, které se zastavilo na hodnotě 130 mil, což v přepočtu činí asi 209km. Docela slušný výkon na jeden testovací den! A jelikož tento den byli návštěvníci zvědaví především na dynamiku tohoto vozu, pohybovala se průměrná spotřeba na hranici 23 litrů na sto kilometrů. Ani po sdělení údajů o průměrné spotřebě, kterou vzhledem ke zdvihovému objemu a stylu jízdy považovala většina návštěvníků za přiměřenou, nešetřili účastníci zkušebních jízd slovy uznání a obdivu nad technickou dokonalostí a kvalitou zpracování, která si podle mnohých zúčastněných nezadá s vozy renomovaných značek. Velmi často jsem se setkával se slovy chvály na kultivovaný chod osmiválce, rychlé řazení automatické převodovky, perfektní odhlučnění a mnoho účastníků také pochválilo bílý perleťový lak, jenž je podle jejich názoru tou nejlepší barevnou variantou pro tento vůz.

Jako největší „bomba“ se ovšem ukázala špičková aparatura firmy Lexikon, kterou tvoří celkem 17 reproduktorů o celkovém výkonu 500W jež je v tomto provedení certifikována pouze pro vozy Rolls - Royce Phantom a právě náš Hyundai Genesis s osmiválcovým motorem! Při poslechu na zhruba 60% hlasitosti již někteří cestující, zejména ti na zadních sedadlech, pociťovali docela silné vibrace snad všech vnitřních orgánů, které měl na svědomí mohutný subwoofer skrytý v zavazadlovém prostoru. Zhruba kolem patnácté hodiny jsem se s kolektivem prodejců z REPREcaru rozloučil a vydal se zpět do Děhylova, abych vůz připravil k další prezentaci.



Čtvrtek a pátek „patřil“ Genesis našemu dalšímu partnerovi, společnosti GMP MIX Ostrava, která rovněž pozvala své významné zákazníky k předváděcím jízdám. Ovšem nejdřív musel Genesis opět podstoupit očistu na ruční myčce, kde se ho velmi ochotně ujali zaměstnanci GMP MIXu a vyleštili ho k dokonalosti. Ale předtím, než přišli potencionální zákazníci, jsem nabídl svezení té nejkrásnější osobě, kterou v GMP MIXu najdete, „naší“ prodejkyňi Barči. Chudák holka nevěděla, do čeho jde. V momentě, kdy jsme se dostali na dálnici, jsem položil plynový pedál na podlahu, roztočil jsem vír v palivové nádrži a popohnal všech 360 koníků pod kapotou do maximálního trysku, který se zastavil na rychlosti 250km/h! Po návratu zpět jsem byl překvapen ledovým klidem, s jakým Barča z auta vystupovala, je vidět, že je to velmi odvážné děvče, které se jen tak

něčeho nezalekne. Pak jen rychle do ruky jelenici a rychle očistit veškeré šmouhy a.... stihl jsem to! V momentě, kdy jsem odkládal jelenici do auta, objevil se první zájemce.

A pak již následoval klasický program v podobě předváděcích jízd mezi oběma autosalony zakončený propagačním fotografováním pro potřeby našeho partnera, které se konalo nejen na centrále v Mariánských Horách, ale i v nově otevřené prodejně v centru Ostravy na Prokešově náměstí. Také odsud odcházeli návštěvníci plni nadšení a někteří si dokonce vyžádali podrobné informace o ceně a možnosti financování automobilu.

V pátek večer jsem začal vyhodnocovat celý „pracovní“ týden a došel jsem ke zjištění, že u každého našeho partnera byla skupina zájemců s odlišným okruhem zájmu, např. v Opavě byl největší zájem o dynamiku jízdy a poslech audiosystému, návštěvníci v Ostravě dali přednost celkové kultuře cestování a průměrné spotřebě při jízdě městem.

Sobota začala poněkud hekticky, vstával jsem již před pátou hodinou, abych opět, jako každé ráno, auto umyl a vyčistil tak, aby nikde neudělalo ostudu a zářilo čistotou, jak se na takový vůz sluší a patří. Jenže ouha! Venkovní teploměr ukazoval jeden stupeň pod nulou a v takové zimě se přece auto nedá mýt! Bylo rozhodnuto, auto se umyje v Hrabové, kde pojedete k svatebnímu nazdobení. Úderem šesté hodiny se tak kolem auta začali „motat“ nejen zaměstnanci firmy, která měla výzdobu na starosti, ale také já se svou věrnou přítelkyní jelenicí. Asi o půl sedmé vyšel na dvůr majitel firmy a ptal se, co je to za divné BMW. Když jsem mu odpověděl, že se jedná o Hyundai, poslechl jsem si zhruba patnáctiminutový monolog o tom, jak všechno ti Korejci jen kopírují a nevymyslí nikdy nic svého. Vzhledem k tomu, že pan majitel jezdil koncernovým vozítkem s motorem označeným písmeny HTP (neboli Honem To Prodej - Houby To Pojede), nechal jsem tento projev bez jakékoliv reakce, pouze jsem se pousmál argumentům, které „sypal“ pan majitel z rukávu.



O tom, že nevěstu poveze právě Genesis, nevěděl nikdo kromě mě a sestry nevěsty, která měla za úkol minimalizovat průjezdy kolem našeho domu, aby někdo z rodiny náhodou nezahlédl Genesis na dvoře nebo před domem. Bylo deset minut před půl desátou, když ze zatáčky za domem vyjel krásně nazdobený a vyleštěný Genesis, jenž měl místo registrační značky tabulku se jmény snoubenců.

V ten moment někteří svatebčané zapoměli, proč vlastně přijeli a seběhli se kolem našeho krasavce a někteří začali dokonce vytahovat mobilní telefony, aby si pořídili snímky auta, které možná už nikdy neuvidí.

O tom, že se akce povedla, svědčily slzy štěstí nevěsty, která mi poděkovala za jeden z nejhezčích dárků, které ten den dostala. Přiznám se, že v této chvíli jsem měl i já slzy na krajíčku, protože to bylo to nejmenší, co jsem pro svou nejlepší kamarádku mohl udělat.

V neděli nás čekala jen krátká zastávka v moravské pobočce společnosti Hyundairáj.cz v centru Ostravy, kde si vůz vyzkoušel majitel firmy, pan Tomáš Rezek, a pak již přišel čas, aby se Genesis vrátil zpět domů do Roudnice nad Labem. „Geňo, Díky!“

Představujeme naše partnery:

Automima Opava: nemusíte být největší, abyste byli nejlepší

Jak jste se dočetli v předchozím článku, 1. března byl náš Genesis otevírat první partnerský autoservis, který najdete na okraji Opavy – Komárova a který se specializuje na vozy Hyundai a KIA. A aby toho propojení s naším občanským sdružením nebylo málo, tak doplním, že majiteli tohoto autoservisu jsou naši členové Michal Mílek a Marek Metz.



„Za posledních 10 let se značně rozšířila skupina majitelů vozidel značek Hyundai a Kia. Kvalita těchto vozidel vzrostla na úroveň renomovaných značek a na základě několika testů bylo prokázáno, že je i v mnohém předčila,“ odpověděli shodně Michal Mílek a Marek Metz na otázku, proč právě autoservis Hyundai a Kia.

Další otázka se týkala konkurenčního prostředí. „Společnost Automima s.r.o. nevznikla jako přímá konkurence autorizovaných servisů, pouze bychom chtěli nabízet všem majitelům uvedených značek něco, co jim zatím chybělo.“ odpověděl nám Michal Mílek. „Jedná se o kvalitní specializovaný autoservis, který mohou zvolit jako alternativu k dražším autorizovaným servisům. Náš autoservis nabízí všechny srovnatelné služby na špičkové úrovni, a to za výrazně výhodnějších podmínek. Kvalitu práce společnost garantuje automechaniky vyškolenými pro zn. Hyundai a Kia. Disponujeme veškerým potřebným vybavením a servisním zázemím. Náš přístup je vždy individuální a je naší prioritou uspokojit všechny Vaše požadavky.“ doplnil svého společníka Marek Metz.



Zatím jediným zaměstnancem servisu je mechanik Libor Sobek, absolutní špička mezi mechaniky nejen v regionu, ale troufnu si tvrdit, že i v celé republice, o čemž svědčí nejenom certifikát „EXPERT“ vydaný přímo Korejci, ale rovněž i případy, kdy za ním do opavského Hyundai jezdili zákazníci až ze Zlína. (Libor Sobek se mimochodem o mé Hyundai stará již 7 let a můžu potvrdit, že je opravdu špičkový mechanik, pozn. autora).

Ze širokého spektra služeb, které společnost Automima nabízí, můžeme jmenovat například servisní prohlídky včetně kompletní diagnostiky, karosářské a lakýrnické práce, prodej náhradních dílů nebo přípravu a realizaci STK+ME. Firma má rovněž vybavení k provádění kompletních „pneuservis“ služeb, včetně sezonního uskladnění pneu. Kromě tradičních služeb autoservisu a pneuservisu nabízí firma rovněž řadu doplňkových služeb jako ruční mytí, prodej doplňků, tónování autoskel, instalaci tažných zařízení, parkovacích senzorů, nebo dálkových startovacích systémů, které se v poslední době stávají mezi motoristy hitem.

Díky tomu, že firma rovněž disponuje vlastním soudním znalcem, je možno využít celého množství služeb poskytovaných v oblasti týkajících se znaleckých posudků, zastupování v jednání s pojišťovnami a následného vymožení maximálního plnění nebo uzavírání pojištění vozidel. Toto není pochopitelně kompletní výčet služeb, které firma nabízí, další informace naleznete na jejich internetových stránkách, které jsou uvedeny níže.

Pro členy občanského sdružení, připravila společnost Automima speciální nabídku v podobě 20% slevy na servisní práce. Tímto bych chtěl našim novým partnerům poděkovat a popřát jim mnoho obchodních úspěchů.

Kontakt:

Ostravská 319/6, 747 70 OPAVA – Komárov (Hlavní tah 1/11 Opava - Ostrava)

GPS: 49°55'21.08"N, 17°56'49.99"E

Provozní doba: Po - Pá 8:00 – 17:00 (Po telefonické domluvě lze provozní dobu individuálně přizpůsobit)

Tel: +420 608 910 905 email: servis@automima.cz, internet: www.automima.cz

První dojmy: Viděli jsme čtyřicítka

Prostřednictvím našeho partnera, společnosti Autocentrum Háša, jsme měli 20. dubna možnost prohlédnout si letošní novinku automobilky Hyundai, kombi i40cw. V následujícím článku se s vámi podělíme o první dojmy z této novinky, která byla k vidění jako předprodukční kus, ale i tak v nás zanechala velice mnoho pozitivních dojmů.

Už podle názvu je poznat, že mluvíme o připravovaném modelu i40 na který se můžeme na českých silnicích těšit možná už v průběhu prázdnin. Tento model se na našem trhu objeví jako první netradičně v karosářské verzi CW, karosářská varianta sedan bude následovat až v průběhu podzimu. Uvedení verze kombi jako první byl skvělý marketingový tah obzvlášť pro náš trh, kde jsou karosářské verze kombi velmi oblíbené.



Už první fotografie slibovaly, že se v případě i40 bude na co dívat, ale skutečnost je mnohem lepší a svěžejší, obzvlášť v námi testované tmavé metalíze. Linie vozu částečně vychází ze současného provedení modelu Sonata pro Korejský trh, ale přepracovaná před, včetně efektních předních světlometů s vlnovkou denního svícení a poměrně odvážné tvary otvorů pro mlhovky, dává jasně najevo, že se nejedná o zcela totožný vůz.

Díky pár designovým perličkám se vůz, ačkoli v provedení CW, tváří sportovněji než málokterý sedan. Povedený kousek podtrhující neokoukané tvary se designérům podařilo obzvlášť v obráceném oblouku zakončení linie bočních oken, který kopíruje linii dveří kufru a přidává na dynamice celku.



Interiér vozu ladí se zevnějškem a kombinuje pohodlí s účelností. Palubní deska neobsahuje přešlapaných „čudlíků“, ale vše je velmi pěkně uspořádáno v originálním tvaru středového panelu a na multifunkčním volantu. Tvar karoserie umožňuje velkorysý pojetí vnitřního prostoru obzvlášť, co se týče šířky. Předním sedadlům téměř není co vytknout a na zadních sedadlech by se pohodlně usadili tři dospělí, jen s místem na kolena budou mít vyšší osoby problém. S naší výškou kolem 180cm jsme se vzadu usadili pohodlně, ale musíme přiznat, že dvoumetrový dlouhán by už tak snadno neuspěl, což je zřejmě daň za dynamický tvar karoserie, přece jen už dávno nejezdíme krabicemi, jako bylo Volvo 850 :-).

Zavazadlový prostor je díky pěknému základnímu objemu 553 litrů, absenci vyšší nákladové hrany a elektricky ovládanému víku, perfektně přístupný a díky rozdělení zadních sedaček v poměru 1:2 také poměrně variabilní. Sklopením zadních sedaček lze jeho objem zvětšit až na úctyhodných 1719 litrů.

V motorovém prostoru testovaného vozu vrněl vznětový čtyřválec 1,7 CRDI o výkonu 100kW ve spojení s šestistupňovou automatickou převodovkou s možností řazení „pádly“ pod volantem. Zvuk motoru se nám zdál trochu hrubší, ale vzhledem k tomu, že auto mělo najeto necelých 600km a nejedná se o produkční vůz, to skoro nestojí za zmínku. I40 s tímto motorem, díky na daný objem obřímú točivému momentu 325N.m, velice ochotně zrychlovala a zdálo se, že sedíme ve voze s mnohem větším motorem. Nicméně ve vrcholné vznětové verzi bychom si představovali spíš 2.0 CRDI 135kW.

Jízdní komfort je díky rozvoru 2770mm vpředu i vzadu perfektní, i40 se vrhá díky nově vyvinuté podvozkové platformě do zatáček s nečekaným elánem, jedinou významnější vadou ovládní byla malá zpětná vazba od volantu, která by měla být u produkčního modelu lepší.

Jak už to u nových vozů vyšší střední třídy bývá, jsou prošpikované velkým množstvím elektroniky, jako asistent sledování jízdy v jízdním pruhu, který může v kritické situaci doslova převzít řízení vozidla a poradí si i s mírnější zatáčkou, navigační systém s hlasovým ovládním, inteligentní parkovací asistent, který vozidlo zaparkuje podélně do řady, aniž by se řidič dotkl volantu, adaptivní světlomety, bluetooth handsfree, elektricky ovládané víko kufru a různé stabilizační systémy. Mezi další zajímavé prvky výbavy se řadí i elektricky ovládaná panoramatická střeška a šikovní posuvná konzole v kufru pro upevnění zavazadel.



V době uveřejnění článku ještě nebyla známá prodejní cena, ale doufáme, že i40 bude ve své kategorii cenově konkurenceschopná a osloví českou klientelu natolik, že se alespoň zamyslí nad její koupí a zažitými předsudky vůči vozům korejské automobilky.

Co v showroomech nenajdete: Hyundai HD 270

Společnost Hyundai nabízí širokou škálu užitkových strojů a nákladních automobilů. My si dnes představíme nákladní vůz Hyundai HD 270, který je určen pro přepravu těžkých nákladů nebo pro montáž těžkých stavebních nástaveb.

Nákladní automobil Hyundai HD 270 pochází z přímé vývojové linie nákladních automobilů Hyundai. Tyto nákladní automobily jsou vyráběny jako dvou až čtyřnápravové podvozky, které mohou být osazeny nástavbou nebo ložným prostorem s nosností od osmi do pětadvaceti tun podle typu vozidla. Naše dvěstěsedmdesátka, kterou bychom mohli ekvivalentně přirovnat k vozu Tatra 815 nebo Mercedes Actros, disponuje dvěma nebo třemi nápravami s pohonem jedné nebo obou zadních náprav (v závislosti na jejich počtu) a nosností až patnácti tun.



Historie tohoto vozu není dlouhá, sahá do roku 2006, kdy automobilka Hyundai hledala možnosti vyplnění mezery na trhu s nákladními automobily nejen v Jižní Koreji, ale především na asijských trzích a v zemích bývalého Sovětského svazu, kde se s těmito vozy můžete setkávat ve třech nejrozšířenějších provedeních- jako jednostranný nebo třístranný sklápěč a jako domíchávač.



U modelu HD 270 je podle počtu náprav použit pohon 6×4 nebo 4x2, přičemž nápravy jsou poháněny řadovým naftovým šestiválcem typu D6CB3H o objemu 12,3 litru, vybaveným turbodmychadlem s mezichladičem stlačeného vzduchu, který poskytuje vozu výkon 380 koní s krouticím momentem 1569 Nm při 1200 ot/min. Při použití prémiových paliv výrobce udává dokonce až 410 koňských sil, kdy krouticí moment stoupne až na 1843 Nm při stejné hladině otáček. Motor je spřažen s ručně řazenou šestnáctistupňovou převodovkou M12S6 (horní, spodní řada, púlené rychlosti plus dva rychlostní stupně vzad). Palivová nádrž z hliníku o objemu 400 litrů (domíchávač disponuje pouze 280 litrovou ocelovou nádrží) stačí při kombinované spotřebě 45 l/100km přibližně na 900km jízdy. Pro zastavení vozidla jsou u modelu HD270 použity bubnové brzdy na kolech všech náprav, které jsou odpruženy listovými péry.

Kabina vozu Hyundai HD 270, jejíž sklápění až do úhlu 50° může být přání zákazníka elektrické, je uzpůsobena tak, aby poskytla maximální pohodlí i řidiči pracujícímu ve velmi náročných podmínkách. Základem je přístrojová deska s dobře čitelným štítem s ukazateli a kontrolkami, která je navržena tak, aby byl zajištěn vynikající přístup ke všem ovládacím prvkům umístěným na této desce, zbytek interiéru je rovněž navržen tak, aby splňoval nejpřísnější ergonomické nároky. Rovněž nesmíme opomenout vynikající zvukovou a tepelnou izolaci kabiny, pohodlné sedadlo se vzduchovým odpružením - to vše dává řidiči pocit, jako by seděl v osobním automobilu. Je-li vozidlo navíc vybaveno kabinou typu Sesquioxide, která je určena převážně pro vozy typu tahač, nalezneme za sedadly v zadní části také vyhřívanou postel.

Mezi další výbavu, kterou nalezneme v tomto modelu, patří ABS +EBD, klimatizace, dřevěné obložení interiéru, centrální zamykání s dálkovým ovládním, nebo v neposlední řadě možnost použít disky se slitiny hliníku, které při zachování pevnosti nabídnou snížení celkové hmotnosti vozidla. Jako velmi praktická výbava se jeví vyhřívání ocelového rámu vozidla, které zabraňuje usazování ledu a tím pádem snižuje namáhání za nízkých teplot.

Hyundai HD 270 může být právem nazván vlajkovou lodí mezi nákladními vozy tohoto jihokorejského výrobce. Má všechny vlastnosti, které odpovídají tomuto označení. Z hlediska kvality a dílenského zpracování si nezadá s většinou vozů evropských značek. Hlavním mottem této třídy užitkových vozidel slogan automobilky Hyundai zní: minimální prostoje.



Technická data:

délka (mm)	7800	min. světlá výška (mm)	260	převodovka	MAN
šířka (mm)	2495	motor	D6CB38	počet rychlostí vpřed	16
výška (mm)	3250	standart ochrany živ. prostředí	Euro III	počet rychlostí vzad	2
rozchod kol přední (mm)	2040	Zdvihový objem (cm³)	12 300	poh. hmotnost (kg)	13200
rozchod kol zadní (mm)	1850	Výkon /toč. moment, (hp/Nm)	380/1569	hmotnost nákladu (kg)	19650
rozvor (mm)	(3290 +1300)	Max. rychlost (km/h)	105	max. příp. hmotnost (kg)	33000

Mosolf: první zastávka vozů Hyundai v ČR

Jistě se s tímto tajemně znějícím slovem už někde setkali. Ať už v showroomu, kde jste mohli zaslechnout, „ted' momentálně budou na Mosolfu“ nebo někde při diskuzi s přáteli. A pokud jste až doted' nevěděli, co se vlastně za výrazem Mosolf skrývá, poprosili jsme redakci časopisu Truck&Business o přetištění jejich článku, který právě o firmě Mosolf pojednává.

Firma, zabývající se silniční dopravou založená v Německu v roce 1955 panem Horstem Mosolfem, se za léta své existence rozrostla tak, že je dnes jednou z předních logistických společností působících po celé Evropě na poli silniční, železniční i námořní dopravy. V devadesátých letech se firma zaměřila především na expanzi do nových spolkových zemí Německa a do států východní Evropy, kde se postupně vytvářely další základny Mosolf. V březnu roku 1993 Mosolf uvedl do provozu své první středisko služeb v České republice (obec Vlka), dalším významným mezníkem se stal říjen 1998, kdy bylo slavnostně otevřeno logistické centrum v Dobrovici u Mladé Boleslavi.

Na otázky redaktora časopisu Truck&Business Vlastislava Tůmy odpovídali oba jednatele společnosti Mosolf automobillogistik, s.r.o., Jürgen Stöckl a RNDr. Elfrída Špirhanzlová MBA.

Můžete v úvodu našeho rozhovoru stručně představit vaši společnost, její strukturu a nejnovější organizační změny, které Mosolf uskutečnil?

Společnost Mosolf Automobillogistik s.r.o. byla založena v březnu 1993 jako dceřiná společnost německé dopravní firmy Horst Mosolf GmbH & Co. KG se sídlem ve městě Kirchheim, SRN. Vlastní založení bylo uskutečněno v době největšího podnikatelského boomu, kdy spousta zahraničních firem zakládala své pobočky v bývalých post komunistických zemích střední a východní Evropy. Naše společnost působí výhradně na poli přepravy nových osobních vozů, a to jak v oblasti „exportu“, tak i „importu“.

Přeprava automobilů, tedy činnost, na níž je vaše společnost zaměřena, vyžaduje speciální techniku. Jak je Mosolf vybaven pro tuto činnost?

Máte pravdu, přeprava nových osobních automobilů má svá specifika, naprosto odlišná od jiných transportů. Výška mostů, okolí silnic jednotlivých tras, kdy jeden košatý strom může zničit lak na vozidle za několik milionů korun, rozměry jednotlivých modelů různých značek, propočet jejich vzájemných kombinací... K tomuto účelu používá naše společnost speciální nástavby firmy Lohr, které plně splňují naše požadavky jak co do kvality zpracování, míry spolehlivosti či jednoduchosti obsluhy, tak zejména svojí naprostou variabilitou. V přeneseném smyslu slova by se dalo hovořit jako o technice i o našich řidičích, bez kterých by sebelepší technika zůstala pouze neživým a nepohyblivým kusem železa. Naši nejlepší řidiči jsou schopni připravit za méně než hodinu k odjezdu přepravník s jedenácti vozidly!

Na vaši společnost je navázána celá řada renomovaných automobilových značek. Které patří k vašim tradičním a které k největším zákazníkům?



Navázána není ten pravý výraz. My jsme společnost zajišťující přepravu a naši zákazníci z řad renomovaných automobilových značek znají servis, který jsme jim schopni poskytnout. Dělit zákazníky na tradiční či největší také není dle našeho názoru to nejprůkaznější dělení. Je všeobecně známo, že jednou se dobře prodává ta značka, jindy jiná. A samozřejmě tyto výkyvy na trhu se pak odráží na počtu přepravovaných vozidel té, či které značky. Důležité pro nás, a určitě pro každého našeho zákazníka, je dodat mu vozidla včas a v naprosto perfektním stavu. Nicméně mezi naše dlouhodobé, vážené a zároveň největší zákazníky patří zejména značky (abecedně řazeno) Daimler Benz, Ford, Honda, Hyundai, Chrysler, Mazda, Mitsubishi, Škoda a Toyota.

Kromě současných zákazníků jsou na obzoru další. Jedním z nich je nová automobilka Hyundai? Počítáte i s rozšířením služeb tímto směrem?

Zde si Vás dovolueme poopravit. Společnost Hyundai je naším dlouhodobým, váženým a velkým zákazníkem již od roku 2001. Přepravy pro importéra této značky jsme doposud realizovali pouze na území České republiky a Slovenska a samozřejmě se zájmem sledujeme vývoj situace okolo výstavby výrobního závodu v Nošovicích (v době vzniku tohoto článku byla továrna v Nošovicích ve výstavbě - pozn. red.).



Čím jste limitováni při přepravě automobilů?

Jak už jsme uvedli v jednom z předešlých bodů, specifika přepravy nových automobilů jsou poněkud složitější než přepravy jiných zásilek. Největším limitem naší práce je čas... Jinak se plánuje přeprava z Čech kamkoliv do Evropy, jinak se plánuje přeprava z Evropy do České republiky, jinak přeprava z jednoho skladu na jedno místo určení, naprosto odlišná je přeprava z více nakládacích míst na více míst dodání... Na rozdíl od ostatních přeprav musíme ještě počítat se skutečností, že nemůžeme používat některé zkratky či úseky, kde mohou jezdit kamiony přepravující např. sypké materiály či kusové zásilky. Kde jsou zmíněné větve stromů blízko silnice, tam my skutečně nemůžeme.

Jaká jsou hlavní teritoria, kam zajíždějí vaše přepravníky?

Pokud se omezíme na přepravy na území České a Slovenské republiky, dá se s mírnou nadsázkou říci, že naše teritorium je od Aše až za Michalovce. Nicméně přeprava na těchto územích je pouze jen menší částí našich aktivit, takže mezi hlavní teritoria působnosti naší společnosti jsou jednoznačně SRN, státy Beneluxu a Francie.

S „cílovými“ stanicemi se mění i počet ujetých kilometrů, které vaše dopravníky najezdí. Jak se kilometrově liší jednotlivé přepravy?

Přepravníci operující na trasách ČR – Belgie dosahují pochopitelně více kilometrů než přepravníci, sloužící jako manipulační přeprava mezi Mladou Boleslaví a Dobruškou. Bavíme-li se pouze o matematickém průměru, dá se hovořit o vzdálenosti zhruba 12 000 km měsíčně na jednu soupravu. Nicméně pro lepší představu manipulační přepravníci najezdí průměrně kolem 5 000 km měsíčně, ale přepravníci na mezinárodních trasách dosahují průměru přes 18 000 km měsíčně.

V oboru speciálních přepravníků automobilů není v Evropě sice velký výběr. Přesto je možné rozhodnout se mezi několika značkami. Preferujete jednu jedinou. Spolupracujete v tomto směru i s českými dodavateli?

Naše rozhodnutí pro značku Lohr je velmi jednoduché. Částečně „zneužíváme“ knowhow naší mateřské společnosti, která díky své několikanásobně větší a různorodější flotile přepravníků musela již dříve řešit výběr toho nejlepšího výrobce speciálních nástaveb. Nástavby značky Lohr nám vyhovují zejména pro svoji variabilitu, kvalitu a spolehlivost. Není mnoho výrobců nástaveb, na které se dá bez problémů naložit od dvou velkých dodávek až po např. jedenáct malých aut vyráběných v Kolíně.

Můžete se na závěr zmínit o vašem servisním zázemí?

V době garance jsou veškeré opravy realizovány v síti autorizovaných opravců daného výrobce jak tahače, tak i nástavby. Následně drobné opravy provádíme v našich prostorách, složitější opravy pak u našeho osvědčeného opravce. V současné době využíváme již dlouhodobě partnera z Mladé Boleslavi, který se nám stará o záležitosti ohledně pneumatik. Výměna pneu se provádí cca jedenkrát ročně, samozřejmě v případě defektů častěji. Zmíněná firma je k dispozici jak se servisním vozem, tudíž mobilní, tak i v mimopracovní dobu, pokud je to nutné.



Článek byl redakčně upraven pro potřeby zpravodaje. Originální znění článku můžete najít v časopise Truck&Business 3/2008 nebo na adrese <http://www.truck-business.cz/files/profily/file21.pdf>.

Tímto bych chtěl poděkovat redakci časopisu Truck&Business za povolení k uveřejnění článku.

Z českých luhů a hájů: Autozítka s.r.o.

To, co firmu AUTOZÍTKA, s.r.o. odlišuje od běžných prodejců automobilů v naší zemi, lze jednoduše shrnout do slova kvalita. Co se kvalitními službami u nás rozumí? To nejlépe posoudí naši spokojení zákazníci. Zdaleka ne každý prodejce automobilů Vám nabídne tak pestrou paletu služeb po uskutečnění vlastního prodeje vozu. Při poskytování všech našich služeb se vždy snažíme co nejrychleji a bezchybně vyjít vstříc požadavkům našich zákazníků.

Firma Autozítka, s.r.o. vznikla v roce 1992 jako smluvní obchodník firmy Škoda Auto a. s. Od počátku je její hlavní činností servis a prodej vozů Škoda. V roce 2010 se servis a prodej rozšířil o značku Hyundai, která se v poslední době stává obávaným konkurentem právě pro značku Škoda.

Autosalon této společnosti najdete v obci Martinovice, což je asi 10 km od Mladé Boleslavi směrem na Jičín. Vzhledem k tomu, že středočeský kraj je tradiční baštou koncernových vozů, považujeme prodej vozidel značky Hyundai jako hozenou rukavici do automobilového ringu v této oblasti.

Od začátku svého působení na trhu s novými automobily prošla firma dynamickým rozvojem, což se projevilo rovněž i na pomalu se zvyšujícím počtu zaměstnanců firmy, kterých je dnes sedmdesát a kteří vám zabezpečí komplexní autoopravárenské a prodejní služby, které společnost Autozítka, s.r.o. nabízí.



V provozovně firmy Autozítka, s.r.o. můžete využít celé spektrum nabízených služeb, mezi které patří například celková diagnostika na moderních přístrojích, servis, jenž disponuje neuvěřitelnou kapacitou 14-ti heverových stání, veškeré karosářské a lakýrnické práce provádíme v moderní karosárně a lakovně, která je součástí našeho servisu a odpadá tak nutnost transportu vašeho vozu do smluvního zařízení, jak to dnes najdeme u mnoha jiných servisů. Firma rovněž zabezpečuje non-stop servisní pohotovost a odtahovou službu, pro případ, že se na vašem vozidle vyskytne porucha v době, kdy je velký problém najít někoho, kdo by se o nepojízdný vůz postaral.

Firma Autozítka, s.r.o. provozuje rovněž vlastní autobazar, který splní veškerá přání zákazníků, včetně záruk na prodaná vozidla, leasingů a pojistných smluv. Další z vyhledávaných služeb jsou přestavby užitkových vozidel dle přání zákazníků a sportovní úpravy motorů a podvozků automobilů Škoda a Hyundai.

Ve velmi útulném a přátelském prostředí provozovny Vám zaměstnanci předvedou nové vozy Škoda a Hyundai v autosalonu i na silnici, nabídnou originální příslušenství včetně montáže, zajistí leasingové a pojistné smlouvy. Filozofií prodeje vozidel u firmy Autozítka, s.r.o. je příjemný prodej v co nejkratších možných lhůtách.

Kontakty:

AUTOZÍTKA, s.r.o., Martinovice 31, Březno u Mladé Boleslavi

tel: +420 320 320 320 (infolinka společnosti)

internet: www.autozitka.cz

email: prodej@autozitka.cz



Z moravských luhů a hájů: AC Rozkoš Jihlava

Společnost AC-ROZKOŠ, s.r.o. je součástí rozsáhlého holdingu Lesní společnosti Ledeč nad Sázavou a.s.. První automobilkou, se kterou holding Lesní společnosti Ledeč nad Sázavou a.s. podepsal dealerskou smlouvu již v roce 1995, byla japonská Toyota. Od roku 1995 společnost rozšiřovala své investice a v současné době v rámci holdingu funguje autorizovaný prodej a servis pěti světových značek včetně značky Hyundai.

Před necelými dvěma roky byla společnost oslovena importérem Hyundai Motor Czech s.r.o. a následně ihned vstoupila do jednání za účelem otevření nového dealerství pro značku Hyundai v Jihlavě. Situace v Jihlavě byla v té chvíli pro značku Hyundai velmi neutěšená – cca 4 roky uběhlo od uzavření provozovny posledního dealera a zákazníci z krajského města tudíž byli nuceni navštěvovat prodejny a servisy mimo krajské město. Společná jednání a přípravy probíhaly skoro rok a byly završeny dne 15. 10. 2010 podpisem dealerské smlouvy na prodej a současně servisní smlouvy na autorizovaný servis vozů Hyundai.



V říjnu roku 2010 tak byla otevřena provozovna na Chlumově ulici v Jihlavě, kde byl současně nákladem více než 3.000.000,- Kč vybaven i nový autoservis, který nabízí veškeré práce a nejmodernější diagnostiku. Ve výčtu našich nadstandardních služeb nechybí ani likvidace pojistných událostí a náhradní vůz po dobu opravy. Současně u předem dohodnutých zakázek poskytujeme našim zákazníkům i pickup servis. Krédem našeho holdingu je zcela spokojený zákazník.



O důvěře společnosti AC Rozkoš ve značku Hyundai svědčí i fakt, že současně s otevřením stávající provozovny na Chlumově ulici začaly přípravné práce před stavbou nového dealerství v Jihlavě, které bude splňovat veškerá budoucí kritéria momentálně nejrychleji se rozvíjející automobilky světa. Předpokládané otevření nového dealerství proběhne koncem roku 2012.

Nový objekt nabídne na ploše bezmála 400 m² všechny aktuální modely automobilky Hyundai v moderním stánku postaveném s vysokým apelem na ekologii, a to jak při stavbě, tak i při následném provozu budovy. Současně i servisní prostory budou dimenzovány na předpokládaný rozvoj prodeje a servisu vozidel značky Hyundai v Jihlavě.

„Za dobu, po kterou jsme měli možnost poznávat produkty společnosti Hyundai, se nám potvrdilo, že i ojeté vozy této značky jsou velmi poptávaným artiklem zvláště pro svou spolehlivost a příznivý poměr pořizovací ceny a užitné hodnoty“, prozradil naší redakci manažer autocentra pan Jaromír Neubauer. Od začátku prodeje tak společnost nabízí možnost prodeje ojetého vozu protiúctem.

Kontakty:

AC-ROZKOŠ, s.r.o., Chlumova 1437/1, 586 01 Jihlava
tel: +420 561 110 518
internet: www.hyundairozkos.cz
email: neubauer@hyundairozkos.cz



Auta našich členů: Pavlova pětatřicítka

Hyundai ix 35 2,0 CVVT Style

přezdívka auta: ix35 :-)

palivo: benzin

výkon [kW]: 120

převodovka: manuální

koupeno: nové

počet ventilů na válec: 4

maximální rychlost [km/h]: 182

spotřeba [l/100km]: 10,5

rok výroby: 2010

počet válců: 4

zrychlení 0-100 km/h [s]: 10,7

Zavazadlový prostor [l]: 465

najeto [km]: 13 000

objem [cm³]: 1998

počet rychlostí: 5

pohon kol: 4x4



Auto jsem objednával na začátku května. Z důvodů krátkých jízd po městě (z/do práce) a osobní nenávisti vůči ekologickému "kurvítku" DPF filtru, padla moje volba na atmosférický zážehový motor. Volba pro mé okolí překvapující - předchozí Audi A4 (TDi PD 96kW) a Mazda 6 (2.0 MZR-CD) měly motory vznětové (ale neměli ono zakleté DPF)...



Proč nemám rád onen filtr pevných částic? Nechci být otrokem oranžové kontrolky, hlásící zaplnění filtru a následné nucené vyjetí na dálnici = opravdu ekologické ;-). Zážehový motor je ověřené konstrukce a je "vytuněný" o moderní vymoženosti atmosféry: 16V, variabilní časování, proměnná délka potrubí, elektronické vstřikování do sání (spolehlivější než přímo do válců). Prostě taková jednodušší klasika... Výkon 120kW (zatím zajíždím, tak nezkouším vysoké otáčky) společně s točivým momentem 194Nm dávají autu slušnou dynamiku = trhač asfaltu to rozhodně nebude (1,5t je znát)...

Ideální, co se týká výbavy a ceny, byla pro mne varianta Style (4x4), která má ve standartu snad vše kromě parkovací kamery (je tam klasický pípák) a navigace (používám v MDA). Ke standardní výbavě jsem přidal pouze střešní okno, což byla dobrá volba = díky úzkým a zatmaveným zadním oknům.

Při výběru sem jako konkurenci bral Škodu JáTy, Ford Kuga a Nissan "KašKai" (ten derivát od Francouzů jsem obloukem obešel). Také jsem pokukoval po sestře od KIA, kde sem nepochodil s mým vkusem a požadavky na vzhled interiéru/exteriéru. Po uvažování nad seznamem výbavy a ceny vychází ix35 nejlépe. Trumf ale přidal vzhled interiéru a exteriéru. Někdo namítne, že plasty uvnitř jsou výhradně tvrdé, ale já nejsem z těch, co se každé nastoupení do vozu zakusují do plastů ;-). To daleko více využijí polokožené sedačky, kožené na můj vkus moc kloužou.

Ještě info k pohonu "AWD": jedná se o klasický Haldex, kde v běžném režimu je 100% točivého momentu přenášeno na přední kola. V případě prokluzu předních kol (ABS čidla) dochází k připojení zadních kol, a to až do rozdělení točivého momentu 50:50. Zajímavostí (hodící se zejména do sněhu při popojíždění) je možnost aktivace pevného rozdělení točivého momentu 50:50. Zámek funguje do rychlosti okolo 40km/h, poté se samočinně vypíná. Po poklesu rychlosti pod 40km/h se opět automaticky zapne. Žádné zamykání nápravových diferenciálů se na tomto autě nekoná (ať správně mechanicky, nebo XDS). Takže AWD ano, ale se schopností také správně zapadnout do škarpy :-)). Dobré je, že na tomto autě není implementována "feature" nevypínatelného ESP = 4x4 lock + vypnuté ESP dávají slušnou šanci se z kdekjaké sněžné závěje vyhrabat ;-)



Zkušenosti se servisem (poruchy, opravy): Auto mám krátkou dobu, tak zatím nic :-).

Zkušenosti s prodejcem: Na auto jsem čekal čtyři měsíce (namísto avizovaných dvou). Prodleva způsobená nečekaným zájmem o auta v celé Evropě. Prodejce (Autoprofi České Budějovice) bych označil na 1**** = skvělý přístup a informovanost!



design automobilu, velký vnitřní prostor, vyšší světlá výška vozu oproti OA (17cm), bohatá výbava, funkce Comming Home, celková záruka 5 let bez omezení km!



při přeježdění příčných nerovností se ozývají slabší rány od náprav, chybí popelník (nejsem kuřák, ale kam mám hodit žvýkačku!?!), chybí kontrolka nízké hladiny v ostřikovači, nelze doobjednat automatické zatažení střešního okna při dešti

Autobazar: Hyundai Trajet

MPV Hyundai Trajet nepatří k nejrozšířenějším. Na trhu ojetin zaujme příznivou cenou a možností přepravy až sedmi cestujícími. Pokud je o vůz dobře pečováno, odmění se vám spolehlivým provozem a příznivými provozními náklady.

Podzimní frankfurtský autosalon 1999 přinesl celou řadu novinek. Jednou z nich byl i Hyundai Trajet, který navazuje na modelovou řadu Santamo, jenž se k nám ovšem vůbec nedovážela, a hned následující rok se začal prodávat. Na trh přišel ve třech variantách: jako sedmimístný osobní automobil nebo pětimístná montážní a nákladní verze, u nichž byla možnost odpočtu DPH. Nabídka pohonných jednotek byla zastoupena jedním zážehovým dvoulitrovým čtyřválcem, jedním šestiválcem o objemu 2,7 litru a turbodieselem 2,0 CRDi se vstříkováním systémem common rail. Výrobce automobil dodával s pětistupňovou manuální nebo čtyřstupňovou automatickou převodovkou.



V roce 2001 byl upraven výkon benzinových pohonných jednotek. O tři roky později prošel model Trajet faceliftem. V roce 2006 došlo k vyřazení turbodieselu z nabídky a ukončení prodeje na evropském trhu. V současné době nemá Trajet na trhu nástupce.

Mezi ojetými MPV láká Hyundai Trajet především příznivou cenou. Sedmimístný vůz z roku 2002 lze totiž pořídit už za částku okolo 100 000 korun. Pokud patříte k zastáncům naftových motorů, připravte si o cca 20 000Kč více. Zde ale můžete očekávat kompenzaci v podobě spotřeby, která je nižší o cca 2 - 3 litry na sto kilometrů.

Velkou výhodou představuje skvělá variabilita interiéru. Sedadla jdou sklápět, vyndávat a ta přední i otáčet okolo svislé osy. Ve druhé řadě jsou samozřejmě samostatně posuvné sedačky. Sedadla jsou komfortní, což můžeme říci i o měkce naladěném podvozku. I při sedmimístné konfiguraci bude mít posádka k dispozici zavazadelník o objemu 304 litrů.

Hyundai Trajet rozhodně není auto pro závodníky. Měkký podvozek a vysoká stavba karoserie znamenají větší náklon v zatáčkách a horší držení jízdní stopy. To je ale daň, kterou platí všechna MPV.

Nejčastější závady:

Únik převodového oleje, závady elektroniky, vůle na přední nápravě, nadměrně opotřeбенý pátý rychlostní stupeň, spálené alternátory, hučení ložisek.



Vnitřní prostornost, skvělá variabilita interiéru, až sedm míst, příznivá spotřeba dieselu, pohodlné odpružení, nízké ceny ojetin.



Méně vozů na trhu ojetin, slabší odhlučnění podvozku, větší vůle v řazení u vozů s velkým náběhem km.

Doporučený model: 2.0 16V/103 kW

Zážehový dvoulitr z Trajetu sportovní expres neudělá. Je však na trhu početně více zastoupen a spokojí se s nižší spotřebou než výkonný šestiválec. Navíc s ním nebývají problémy.

Nebrat: 2.0 CRDi/83 kW

Turbodiesel vykazuje ze všech pohonných jednotek nejnižší spotřebu a má dostatek sil. Perfektní pohonná jednotka, avšak pokud nebudete dbát pokynů výrobce, hrozí poškození vstříků. Problémy mohou nastat i s naftovým čerpadlem. Nebýt těchto závad, šlo by o ideální motor.



cena nabízeného vozu prostřednictvím firmy Hyundai-Ráj.cz 109 900Kč; kontakt na prodejce: Michal Sejkora, tel: 734 576 366

Těsně před uzávěrkou: Hyundai odhalil v Barceloně nový sedan i40

Světovou premiéru druhé karosářské verze modelové řady i40 si Hyundai záměrně naplánoval během autosalonu v Barceloně. Využil vakuum mezi nejdůležitějšími světovými výstavami a veškerou pozornost odborné veřejnosti stáhl na svůj model, který je jedinou světovou premiérou na španělské půdě.

Dva měsíce po premiéře kombi na ženevském autosalonu doplňuje Hyundai modelovou řadu i40 i o elegantní sedan. Nástupce Sonaty již nechce být klasickou tříprostorovou limuzínou, ale manažerským autem, s nízkou a protáhlou linií střechy ve stylu čtyřdveřového kupé, který zachovává soulad se sportovním naturelem kombi.

Jeho silnou stránkou je bohatý vnitřní prostor na předních i zadních sedadlech. Negativem ramena víka zavazadlového prostoru zasahující do prostoru pro zavazadla.

Musíme uznat, že Hyundai to se světovou premiérou modelu i40 sedan vymyslel velmi dobře. Autosalonu v Barceloně věnoval jedinou významnou světovou premiéru a ze své limuzíny, která je jen další karosářskou verzí udělal největší hvězdu výstavy.



A navíc, Hyundai si vybral Barcelonu ještě z jednoho podstatného důvodu. Španělé mají až 40% podíl na trhu se sedany segmentu D v Evropě. Pokud chce tedy někdo v této třídě něco znamenat, více-méně má povinnost uvést svůj nový model právě tady. O to více, že sedan i40 by měl letos značně Hyundai pomoci zvýšit podíl na evropském trhu na 3%.

Nový sedan těží z atraktivních tvarů karoserie, ale zároveň si zachovává prostorově bohatě dimenzovaný interiér, kterému dává dobrý základ rozvor náprav dlouhý 2770 mm. Výrobce v tiskové zprávě uvádí, že sedan i40 nabízí nejvíce místa pro přední pasažéry v oblasti hlavy, ramen i nohou ve třídě. Návštěvníky zaujala ale především nabídka místa na zadních sedadlech. I v zadní řadě, po nastavení sedadla řidiče na přibližnou výšku 190cm, zůstává cestujícím více prostoru na nohy než v Passatu. Navíc přímo nad hlavami jsou do čalounění stropu vykrojené jamky pro hlavy cestujících, jak bývá dnes zvykem téměř u každého nového sedanu.

Velký zavazadlový prostor zaskočí trochu laciným provedením ve srovnání s perfektně vypracovaným a krásně čalouněným interiérem. Jako kdyby chtěl výrobce zdůraznit, že kufr je vysloveně účelový prostor. Zevnitř je velmi jednoduše čalouněný, což může při rozhodování o koupi značně ubrat na hodnocení. Ve srovnání s propracovaným kufrem kombi působí tento prostor po vizuální stránce jako chudý příbuzný. Vystavená verze však byla ještě předsériový kus, takže do listopadu, kdy má přijít sedan i40 na trh, se může ještě hodně změnit. Samotný prostor pro zavazadla působí jinak velkým a dobře využitelným dojmem. Pod podlahou je ukryta plnohodnotná rezerva. Víko má zevnitř madlo, ale chybí háčky na zavěšení tašek a drobností.

Speciální pozornost technici věnovali odhlučnění kabiny. Aplikováním celého balíku materiálů absorbujících hluk a vibrace se zlepšila akustika interiéru o 20% i venku slyšitelný hluk běžícího motoru (oproti i40 bez tohoto akustického balíčku).

Sedan i40 bude vybaven řadou nových technologií, s nimiž jsme se u této značky doposud neseťkali. Bude mít například parkovací asistent, který točí za vás volantem, systém upozorňující řidiče na bezdůvodné vybočení z jízdního pruhu, parkovací kameru, elektronickou ruční brzdu, větraná přední sedadla a vyhřívaný volant. Samozřejmostí v tomto segmentu již jsou xenonová světla a LED světla pro denní svícení.

Na začátek budou i40 sedan pohánět dva atmosférické benzinové čtyřválcové 1.6 GDI (99 kW/135 k) a 2.0 GDI (130 kW/177 k), ke kterým později přibude 1.6 Turbo GDI. Naftový segment zastupuje 1.7 CRDi ve dvou výkonových verzích - 85 kW/115 k a 100 kW/136 k. Všechny motory se standardně kombinují se šestistupňovou manuální převodovkou.



K oběma výkonnějším motorům je na výběr i šestistupňová automatická převodovka. V kombinaci s technologií ISG (stop / start systém) spotřebuje slabší z dvojice vznětových motorů v průměru 4,3 l/100 km a silnější 4,5 l/100 km. Benzinová jednašestka si z nádrže odpije 6,0 l/100 km (s ISG) a dvoulitř 6,8 l/100 km. Palivová nádrž má objem 70 litrů.

Z korejské kuchyně: Horký hrnec plněného korejského tofu

Ingredience:

1 tofu (480 g), sůl, rostlinný olej, 50 g tužebník (Filipendula vulgaris), směs na tofu: 100g hovězí kýty, 40g tofu

Směs: 1 polévková lžíce zralé sójové omáčky, ½ polévkové lžíce cukru, 1 čajová lžička nasekané zelené cibulky, ½ čajové lžičky rozmačkaného česneku, pepř, ½ čajové lžičky sezamové soli, 1 čajová lžička sezamového oleje

Smažené masové kuličky: 50 g hovězí kýty, mouka, 1 vajíčko; omáčka na kuličky: 1 čajová lžička zralé sójové máčky, ½ čajové lžičky nasekané zelené cibulky, ½ čajové lžičky rozmačkaného česneku, pepř, sezamová sůl

100 g hovězího; omáčka na hovězí: 1 polévková lžíce zralé sójové máčky, 1 čajová lžička nasekané zelené cibulky, ½ lžičky rozmačkaného česneku, 1 čajová lžička sezamového oleje, pepř dle chuti

100 g klíčků z fazolek mungo, 150 g bílé ředkvičky, 2/3 cibule (70 g)

Omáčka: ½ jemné sójové máčky, sůl, 1 čajová lžička nasekané zelené cibulky, ½ lžičky rozmačkaného česneku, 1 lžička sezamového oleje

3 houževnatce jedlé (Šiitake – Lentinula edodes), ½ mrkve, 2 lišejníky manu, 50 g tužebníku, 2 vajíčka, 2 poháry hovězího vývaru, 2 čajové lžičky jemné sójové omáčky, ½ lžička soli

Postup přípravy:

Nakrájejte tofu na kostky 4 cm x 3 cm x 5 mm, a abyste se vyhnuli rozpadnutí krajů, nechejte jednu hranu nedokrojenou a dělejte částečné řezy od středu. Jemně osolte a smažte na pánvi s olejem. Pomelte 100 g hovězího. Vymačkejte šťávu z tofu a smíchejte s pomletým hovězím. Okořeňte sojovou omáčkou a vložte směs mezi zářezy v tofu. Odstraňte lístky z tužebníku a jemně předvařte ve slané vodě a přibalte tofu (už naplněné směsí tofu a hovězího). Pomelte maso na smažené masové kuličky na jemno, smíchejte s omáčkou na kuličky, smažte na pánvi poté, co je obalíte v mouce a vajíčku. Najemno nakrájejte 100 g hovězího a okořeňte ho. Odstraňte klíčky z fazolek mungo a předvařte ve vařící vodě. Najemno nakrájejte bílou ředkvičku a předvařte ve vařící vodě. Taky najemno nasekejte zelenou cibulku. Smíchejte klíčky, bílou ředkvičku a zelenou cibulku. Okořeňte. Spolu s okořeněným hovězím, dejte vše do hrnce. Namočte šiitake houby do vlažné vody a nakrájejte je na kousky dlouhé 4 cm a 1,5 cm široké. Nakrájejte mrkve na stejnou velikost a jemně předvařte v slané vodě. Nakrájejte tužebník na 4 cm kousky. Namočte lišejníky manu do vody a obalte je ve vajíčkových bílkách. Smažte a nakrájejte je na kousky 4 cm dlouhé a 15 cm široké. Oddělte vajíčkové bílky a žoutky a smažte je odděleně ve velmi tenkých vrstvách. Nakrájejte je na kousky 1,5 cm široké a 4 cm dlouhé. Naplňte hrnec připraveným tofu s tužebníkem, masovými kuličkami, šiitake houbami, mrkví, tužebník, mungo klíčky, smažené bílky a žoutky vajíček a lišejník manu. Přidejte hovězí vývar, okořeňte a povařte.

Dobrou chuť.



Převzato z knihy Korejská jídla; překlad: Jozef Krchňavý, Marie Krchňavá

Sudoku:

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

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

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

HYUNDAISRAZ MORAVA 2011

10. - 12. června 2011 Rožnov pod Radhoštěm / Ostrava

Chcete poznat nové přátele? Dozvědět se nové věci okolo vozů Hyundai? Chcete strávit příjemný víkend? Zveme vás na šesté mezinárodní setkání majitelů a příznivců vozů značky Hyundai



Připravili jsme pro vás návštěvu Technického muzea Tatra v Kopřivnici, exkurzi pivovaru Radegast v Nošovicích sobotní dopoledne v Centru bezpečné jízdy v Ostravě, zkušební jízdy s předváděcími vozy Hyundai, večerní táborák

Chcete-li se zúčastnit srazu, navštivte naše webové stránky www.hccz.cz, kde se dozvíte potřebné informace

**Generálním partnerem letošního setkání je GMP MIX OSTRAVA,
autorizovaný dealer vozů Hyundai**

Dalšími partnery jsou: Autocentrum Háša, autorizovaný dealer vozů Hyundai
Zeross Computer - prodejce výpočetní techniky
HYUNDAI - Ráj.cz, největší prodejce ojetých vozů Hyundai v ČR



klubový občasník občanského sdružení Hyundaiclub CZ

vydává: Hyundaiclub CZ, o.s., Bedřicha Buchlova 903, 686 05, Uherské Hradiště, IČ 27048829

kontakty: tel: 603 492 665; skype: davidpleva; IČQ: 335 020 345; e-mail: casopis@hccz.cz; info@hccz.cz; internet: www.hccz.cz; www.hyundaiclub.cz
redakce: šéfredaktor: David Pleva; korektura výtisku: Štěpán Turek; redaktoři: David Pleva, Štěpán Turek, Roman Kotek, Jiří Dejmek, Marie Krchňavá, Jozef Krchňavý
technická sekce a spolupráce s dealery a bazary: David Pleva (GMP MIX Ostrava), Radek Žižka (Autocentrum Háša), Petr Vicha (REPRecar Opava), Štěpán Turek (Hyundai ráj)
náklad: elektronická distribuce, v případě zájmu o tištěný výtisk informujte prosím redakci prostřednictvím emailu. Neprodejné!