

Hyundai představil v Ženevě první hybrid v kombinaci s LPG



Hyundai svůj model pojmenoval Elantra Hybrid LPI (na korejském trhu se prodává už od loňského roku pod názvem Avante Hybrid LPI). Základem je LPG motor, doplněný elektromotorem a lithium-iontovými bateriemi. Šestnáctistovka nabídne výkon 84 kW/114 k v kombinaci s elektromotorem o výkonu 15 kW a plynulou samočinnou převodovkou CVT. Hybridní soustava modelu Elantra Hybrid LPI dosahuje celkového výkonu 98 kW/134 k. Vůz dokáže zrychlit z nuly na 100 km/h za 11,7 s.

Elantra Hybrid LPI průměrně spotřebuje 5,6 l paliva na 100 km, při hodnotě emisí CO₂ 99 g/km. Nejde o výjimečné hodnoty, těchto výsledků dosahují bez problémů i konkurenti.



Na přístrojové desce se u dražších verzí výbav zobrazuje symbol stromu. Symbol stromu svítí při hospodárném stylu jízdy a zhasne při náhlé prudké akceleraci nebo brzdění. Pokud řidič dodržuje pravidla ekologické jízdy, vyraší na stromu malé zelené lístky. Zbytečnost, ale ekologické fanatiky za volantem určitě potěší.

Elantra Hybrid LPI se dodává ve třech stupních výbavy za ceny od 20,5 miliónu wonů (295 200 Kč) u základního modelu HDE-I až do 23,2 miliónu wonů (334 080 Kč) u modelu HDE-III. Zatím se prodává pouze na jihokorejském trhu, ale jeho příchod do Evropy nebude trvat dlouho.

Převzato ze stránek Novinky.cz; autor článku: Martin Žemlička; foto: Hyundai

2 - Novinky, tiskové zprávy

3 - J. D. Power: Hyundai je nejlepší neprémiovou značkou

4 - Partneři Hyundai klubu: Tomkar autodily Děhylov

5 - O našich partnerech: GMP MIX držitelem Stardealer 2010

5 - AAA Auto: nezávislá kontrola tachometrů společností Cebia

6 - Představujeme: Hyundai Accent

8 - Auta našich členů: Esperova H1 (1. část)

11 - Autobazar: Hyundai Elantra

12 - Recepty z korejské kuchyně, sudoku

Hyundai a Kia chtějí letos prodat v Číně milión automobilů



foto: autobil.sk

Jihokorejský automobilový koncern Hyundai-Kia Automotive Group hodlá letos zvýšit prodej v Číně o 25 procent na milión vozů. V Číně rovněž vyroste továrna koncernu Hyundai-Kia.

Korejský automobilový koncern je pátým největším výrobcem automobilů na světě a působí rovněž v České republice a na Slovensku. Jeho klíčovými součástmi jsou automobilky Hyundai Motor a Kia Motors.

V letošním roce plánuje Hyundai zvýšit prodej svého společného podniku v Číně o 17,5 procenta na 670 000 vozů. Kia počítá se zvýšením prodeje na čínském trhu o 43 procent na 330 000 vozů.

Hyundai chce pro splnění svých růstových plánů postavit svou třetí továrnu v Číně, a zvýšit tak svou výrobní kapacitu v zemi o 50 procent na 900 000 vozů ročně. Výstavba továrny za zhruba 800 miliónů dolarů (přibližně 14 miliard korun) by měla být hotova do konce roku 2011.

Převzato z materiálů ČTK

Koncept Hyundai i-flow: hybridní sok pro Škodu Superb

Hyundai v Ženevě představil koncept i-flow, jde o nástupce Sonaty a tedy o model spadající do střední třídy. Konkurent Superbu se představí příští rok ve verzích kombi a sedan.

Hyundai i-flow naznačuje podobu budoucího vozu střední třídy, tedy teritoria Superbu, Passatu, Accordu nebo Mondea. Koncept Hyundai zaujme svými netradičními tvary a futuristickým ztvárněním.

Zajímavou hodnotou je součinitel odporu vzduchu $c_x = 0,25$, jenž v případě představeného konceptu přispívá ke snížení emisí CO₂ na 85 g/km a spotřeby paliva na 3 l/100 km. Hyundai i-flow pohání hybridní pohon – vznětový motor o objemu 1,7 litru dostal dvoustupňové přeplňování a lithium-polymerové akumulátory Li-Pol. Motor spolupracuje s novou šestistupňovou dvouspojkovou převodovkou.

Nástupce Hyundai Sonata se začne prodávat až příští rok a dle předpokladů bude mít o dost střízlivější vzhled než právě představený koncept.



Autor článku: Martin Žemlička, Novinky.cz; foto: Hyundai

J. D. Power: Hyundai je nejlepší neprémiovou značkou

V hodnocení počáteční kvality společnosti J. D. Power and Associates je Hyundai nejlepší neprémiovou značkou. Hyundai Elantra je vozem s nejlepší počáteční kvalitou ve svém segmentu.

FOUNTAIN VALLEY (Kalifornie/USA) – Společnost J. D. Power and Associates v těchto dnech oznámila, že Hyundai je v roce 2009 nejlepší neprémiovou značkou v hodnocení počáteční kvality IQS (Initial Quality Study) a obsadila čtvrté místo mezi všemi značkami. Majitelé automobilů Hyundai měli se svými vozy méně problémů, než majitelé kterékoliv jiné značky osobních automobilů, pick-upů, minivanů a vozů SUV.

Kromě skvělého celkového výsledku značky Hyundai získaly vozy Hyundai Elantra cenu za nejlepší počáteční kvalitu v segmentu kompaktních vozů. Zcela nový Hyundai Genesis dosáhl výrazně nadprůměrného hodnocení mezi prémiovými vozy střední velikosti.



Letos je to během uplynulých čtyř let podruhé, co se značka Hyundai umístila na prvním místě mezi neprémiovými značkami a v první čtveřici všech hodnocených značek. Stejného výsledku dosáhla již v roce 2006. Mezi letošní úspěchy patří rovněž špičkové umístění vozů Hyundai Elantra v kompaktním segmentu a druhé místo vozů Hyundai Accent (v USA prodávaných pod názvem Verna) ve vysoce konkurenčním segmentu malých vozů.

V rámci studie IQS je vyhodnocováno 228 položek, včetně celkových jízdních vlastností, motoru a převodovky i široké škály konstrukčních a provozních problémů a poruch, jak o nich informovali zpracovatelé hodnocení majitelé vozidel.

„Skutečnost, že jsme znovu překonali všechny naše konkurenty, je odrazem skvělé práce všech členů týmu Hyundai,“ prohlásil John Krafcik, prezident a výkonný ředitel americké pobočky společnosti Hyundai. „Obzvlášť nás potěšilo vynikající uvedení modelu Genesis na trh. Tento nositel titulu Severoamerický vůz roku předčil řadu luxusních konkurentů. Jsme také nadšeni z toho, jak dobře si vedly hospodárné modely Elantra a Accent.“

Několik stručných informací k hodnocení J. D. Power IQS 2009

Co znamená zkratka IQS? Zkratka IQS pochází z anglického „Initial Quality Study“. Jedná se tedy o podrobnou analýzu kvality nových vozů po 90 dnech provozu vozidla.

Jakým způsobem jsou získávány výsledky? Majitelé a nájemci v rámci leasingu dostávali v období od února do května 2009 dotazníky, v nichž uvedli případné problémy se svými novými vozy.

Jak jsou výsledky prezentovány? Výsledky se vyjadřují počtem problémů na 100 vozidel (PP100: problems-per-100 vehicles), o nichž se často hovoří také jako o „poruchách“. Studie zahrnuje porovnání kvality podle výrobce, výrobního závodu, modelu a platformy.

Jak si loni vedla značka Hyundai? Hyundai je nejlépe umístěnou neprémiovou značkou v IQS s výsledkem 95 problémů na 100 vozidel a je na čtvrtém místě mezi všemi značkami (včetně prémiových).

Značka Hyundai se umístila před Toyotou a Hondou. U těchto dvou japonských značek bylo zaznamenáno 99 problémů, resp. 101 problém na 100 vozidel. Vozy Hyundai Elantra získaly ocenění za nejvyšší počáteční kvalitu v segmentu kompaktních vozů. Hyundai Accent se umístil na druhém místě ve vysoce konkurenčním segmentu malých vozů. Zcela nový Hyundai Genesis výrazně překonal průměrný výsledek prémiových vozů střední velikosti. Zcela nové modely mívají historicky při svém uvedení na trh zpravidla podprůměrnou úroveň počáteční kvality.

Výsledky značky Hyundai v minulých letech

Letos je to během uplynulých čtyř let podruhé, co se značka Hyundai umístila na prvním místě mezi neprémiovými značkami a v první čtveřici všech hodnocených značek. Stejného výsledku dosáhla již v roce 2006. Do letošního roku nejlepšího výsledku 102 problémů na 100 vozidel jsme dosáhli také v letech 2004 a 2006.

Představujeme naše partnery:



Tomkar autodíly Děhylov - i malá firma umí splnit vaše přání

O tom, že partnerem našeho občanského sdružení nejsou jen prodejní kolosy, ale i docela malé, řekl bych až rodinné firmy, svědčí fakt, že v březnu 2010 se našim partnerem stala jedna z takovýchto firem, společnost Tomkar Autodíly, s.r.o., která se zabývá prodejem a distribucí náhradních dílů a olejů nejen na vozy značky Hyundai. Tato firma není některým členům neznámá, s touto firmou jsme se mohli setkat, co by se sponzorem loňského srazu.



Firma Tomkar autodíly, s.r.o. byla založena v roce 1993 panem Tomášem Malyškou v malé obci Děhylov, která se nachází zhruba 5km za Ostravou směrem na Hlučín. Do povědomí odborné veřejnosti na Ostravsku tato firma vstoupila jako regionální zástupce společností Mann Filter + Hummel a Hengst Filterwerke s nabídkou kompletního sortimentu těchto firem, a to včetně průmyslové filtrace.

V dalších letech firma rozšířila svůj prodejní sortiment o veškeré oleje a maziva od předních renomovaných výrobců (Mobil, Fina, Paramo). Ovšem se zvyšujícím se počtem konkurentů bylo třeba provést i rozšíření nabízeného sortimentu pro zachování konkurenceschopnosti. Proto firma přišla s nabídkou prodeje náhradních dílů na všechny typy osobních a dodávkových automobilů a některých typů automobilů nákladních.

Společnost Tomkar se orientuje především na kvalitu, o čemž vypovídá fakt, že ceny náhradních dílů jsou smluvní a ve většině případů i nižší než u společností zabývajících se prodejem autodílů ve velkém, o čemž jsem se již měl možnost nejednou přesvědčit. V případě, že daný díl nemůžete sehnat, pokusí se tato firma díl zajistit u některého z tuzemských nebo zahraničních dodavatelů a po té vás telefonicky kontaktovat o stavu a ceně objednávky. Firma rovněž provádí smluvní zajištění oprav a diagnostiky jednotlivých vozů u svých partnerů.

Pro členy občanského sdružení Hyundaiclub CZ přichází společnost Tomkar autodíly s nabídkou prodeje náhradních dílů a příslušenství na vozy Hyundai za členské ceny, které jsou nižší, než ceny v některých jiných obchodech. Pro aktuální výši slevy je třeba kontaktovat přímo majitele firmy, pana Tomáše Malyšku, který vám sdělí další podrobnosti. V případě, že budete mít zájem o nákup zboží u tohoto partnera za členské ceny, budete požádáni našim partnerem o sdělení členského čísla pro ověření vaší příslušnosti k občanskému sdružení. Po té vám budou sděleny obě ceny, základní i členská. Veškerý vámi zakoupený sortiment je možno poslat také na dobírku kamkoliv po ČR. Ceník se řídí tarifem České Pošty.

Kontakt:

Tomkar Autodíly s.r.o.

Porubská 59, 747 94 Děhylov
okres Opava

GPS: 49°52'14.24"N,18°10'1.01"E

Tel: 595 057 191, 595 057 916

Fax: 595 057 191

Mobil: 777 579 531

Email: info@tomkar-auto.cz

www.tomkar-auto.cz

ICQ: 366-804-875



O našich partnerech:

GMP MIX Ostrava držitelem ocenění Stardealer 2010

Náš partner, společnost GMP MIX Ostrava, získal tento rok další ocenění Stardealer, které importér značky Hyundai uděluje každý rok za splnění podmínek daných pro získání toho ocenění.

Jaké podmínky je třeba splnit, jsme se zeptali Ing. Rudolfa Rydla, Dealer Development Managera, zástupce společnosti Hyundai Motor Czech s.r.o., oficiálního dovozce vozů a příslušenství značky Hyundai do České republiky.

Rádi bychom věděli, při jaké příležitosti je ocenění Stardealer udělováno?

„Toto ocenění udělujeme našim smluvním partnerům u příležitosti výroční konference začátkem rok u zpětně za rok uplynulý.“

Jaké jsou hodnocené parametry, které musí prodejce splňovat?

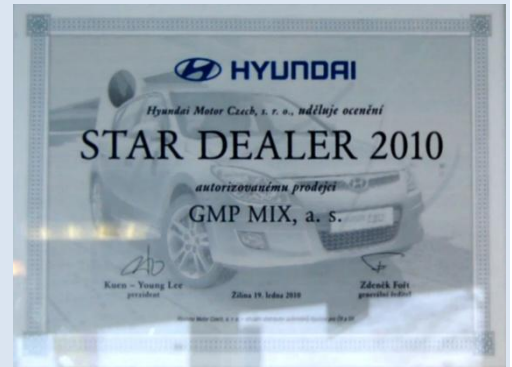
Z námi sledovaných kritérií pro udělení ocenění to jsou: Prodej vozů v hodnoceném období, penetrace vozů Hyundai v místě působení dealera, kvalita poskytování poprodejních služeb, výsledky hodnocení spokojenosti zákazníků za prodej i servis (tzv. HGSI), celkové marketingové působení v místě působnosti dealera.

Kolik dealerů je každoročně oceňováno?

Každoročně oceňujeme minimálně tři dealery, v některých letech však až pět.

Lze toto ocenění získat i opětovně?

Ano, toto ocenění může na základě výborných výsledků dealer získat opakovaně, tak jako např. společnosti AUTOCENTRUM Háša s.r.o. nebo GMP MIX Ostrava.



David Pleva

AAA AUTO - nezávislá kontrola stavu tachometru od společnosti Cebia ke všem vozům nad 100 tisíc Kč

Kontrolu zaručeného stavu tachometru u všech automobilů v ceně nad 100 tisíc Kč spouští od 15. ledna společnost AAA AUTO ve spolupráci s nezávislou expertní firmou Cebia.

„Kontrola stavu tachometru, ale i VIN kódu a přesného roku výroby vychází z unikátní databáze společnosti Cebia. Ta soustřeďuje údaje o stavu tachometru statisíců vozů při všech servisních prohlídkách v minulosti,“ uvedl generální ředitel skupiny AAA AUTO Anthony James Denny s tím, že jeho společnost chce tímto opatřením zvýšit záruky pro zákazníky a dále přiblížit obchod s ojetými vozy k úrovni prodeje nových automobilů.

„Například vozy s přetočenými tachometry představují na tuzemském trhu vážný problém, po zdejších silnicích jich jezdí nejméně jeden milion,“ konstatoval ředitel společnosti Cebia Martin Pajer s tím, že podvodné manipulace s tachometry působí jen v České republice škody kolem šesti miliard Kč ročně. Dodatečným snížením počtu najetých kilometrů totiž nepoctivci snadno zvýší prodejní cenu vozu o desítky tisíc Kč.

„Na vozy s přetočenými tachometry jsme si dávali v AAA AUTO velký pozor už dříve, u každého vykupovaného automobilu kontrolujeme 107 parametrů,“ uvedl Anthony James Denny. Osvědčení nazvané Cebia report, ale podle něj ještě více posílí jistotu zákazníků.

Společnost AAA AUTO v současnosti poskytuje i doživotní garanci na legální původ všech vozů a také záruku, že automobil nebyl zaplaven vodou při povodních. K vozidlům s cenou nad 100 tisíc Kč pak nabízí pojištění Carlife, ze kterého se po dobu 12 měsíců kryjí opravy skrytých závad vybraných součástí vozu.



David Pleva, AAA AUTO

Představujeme: Hyundai Accent - a málo peněz hodně muziky

Chcete vůz s výkonem sportovnějšiho vozu, extrémně nízkou spotřebou, reprezentativním vzhledem elegantního sedanu, a to vše při rozumné pořizovací ceně? Myslíte, že to není možné? Ale je. Řešení nese jméno Hyundai Accent. Z latiny převzaté slovo akcent znamená, že na něco chcete položit důraz, dát věci určitý nádech, odstín. Co se nám snaží zdůraznit Hyundai Accent ve své poslední generaci? Pokusím se vám zprostředkovat své dojmy z dieselové patnáctistovky v nejvyšší výbavě Style.

Hyundai Accent statečně bojuje na poli nižší střední třídy, kde využívá své největší zbraně proti konkurenci - vynikající ceny. Jako přímé konkurenty tohoto modelu bychom mohli uvést modely KIA Rio sedan, ale i menší Fabii sedan, popřípadě Chevrolet Aveo.

Hyundai Accent uspokojí svou klientelu nejen v oblasti ceny, ale také trojího typu výbavy. Tento vůz je nabízen s motorem 1.4i o výkonu 71 kW (97 PS) a 1.5 CRDi VGT: 81 kW (110 PS). K dispozici je tedy benzínový i naftový motor. A jak již bylo zmíněno, je nabízen ve třech stupních výbavy: Active, Dynamic a Style. Z převodovek je k dispozici již pouze 5ti stupňová manuální převodovka. Cena vozu se pohybuje dle motorizace a výbavy v rozmezí od 189 900 Kč do 259 900 Kč, ve které je započten bonus 80 000 Kč.

V kategorii „levných“ sedanů patří nový Accent mezi to nejhezčí co můžete pořídit. Design elegantní karoserie Accentu působí dominujícími přímými liniemi doplněnými oblými tvary spíše jako vůz konzervativního vzhledu ale s výraznými moderními prvky. Za povšimnutí stojí především přední část vozu, která zdůrazňuje dynamiku vozu. Na horní část mřížky chladiče s výrazným logem H navazují rozměrné světlomety s čirou optikou. Pevnost a spolehlivost vozu pak potvrzuje široký přední a zadní nárazník.

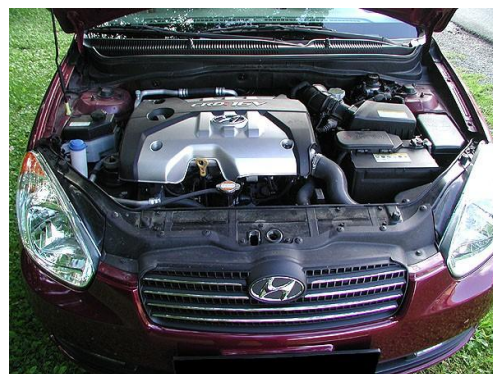
Po otevření poměrně lehkých dveří Vás zaujme dvoubarevné provedení interiéru. Jde o kombinaci šedé a béžové barvy, což na řidiče, resp. na posádku působí mnohem pozitivnějším dojmem než přemíra šedi v předchozí generaci. Ihned po usednutí za volant pocítíte mílový krok v úrovni zpracování od minulé generace. Kokpit vozu je totiž zhotoven z výrazně kvalitnějších materiálů, k jejichž zpracování nelze říct špatného slova. Po usednutí za volant oceníte dostatek prostoru, dobře tvarovaná pohodlná sedadla a především pak ergonomické rozmístění všech sdělovačů a ovladačů tak, aby jejich sledování a užívání neodvádělo nadměrně pozornost řidiče od sledování provozní situace. Za pěkným volantem v kapličce před řidičem naleznete dva velké kruhové ukazatele, které sdružují další malé. Řešení efektivní a přehledné. Středovému panelu vévodí digitální hodiny, vedle kterých jsou umístěny výdechy vzduchu. Pod výdechy naleznete autorádio a tři kruhové ovladače regulace ventilace a klimatizace, pod kterými se nachází nevelká schránka. Vše je řešeno velmi jednoduše a prakticky.



V tomto voze nenaleznete zbytečné či zaslepené tlačítka. Cestující na zadních sedadlech naleznou uvnitř Accentu dostatek pohodlí, což však platí pouze v obsazení čtveřici pasažérů. Prostor pro kolena je dostatečný díky vyhloubení v opěradlech předních sedadel. Potěší výklopná loketní opěrka s držáky nápojů, boční kapsy ve výplni dveří a kapsy v opěradlech předních sedadel.

Zavazadelník sice nabízí jen 390 litrů, ale lze jej zvětšit sklopením dělených zadních opěradel. Po té však vznikne výrazný schod, který dále omezuje využití prostoru pro zavazadla. Líbili se nám však praktické háčky na tašky, popřípadě upevnění sítě. Pod podlahou zavazadlového prostoru se nachází plnohodnotné rezervní kolo a základní nářadí.

Testovaný Accent byl osazen vynikajícím vznětovým agregátem s přímým vstřikem paliva common rail a proměnnou geometrií lopatek turbodmychadla VGT. Díky tomu se korejským konstruktérům podařilo ze vznětového čtyřválece vydolovat úctyhodný výkon, za který by se stále ještě nemusely stydět motory s objemem značně vyšším. Vedle kultivovaného projevu potěší řidiče silný a plynulý záťah začínající na hranici 1 800 ot./min a reakce na sešlápnutí plynového pedálu se dostaví bez zjevného zpoždění. Budoucího majitele rovněž potěší pětistupňová manuální převodovka, která má sice delší chod řazení, ale lze ji označit za přesnou. Na můj vkus však vůz disponoval řadicí pákou o něco větší, než by tomuto modelu slušela. Rovněž potěší i spotřeba paliva. V městském provozu jezdil Accent za 6 litrů nafty na 100 kilometrů, mimo město pak o litr méně. Za dobu testování Accentu se kombinovaná spotřeba ustálila na hodnotě 5,6 litru, což považuji za velice pěknou hodnotu.



Díky tomu, že Accent je určen pro komfortní svezení je takto naladěný i podvozek. Měkké odpružení zajišťuje u Accenta nadprůměrný cestovní komfort s čímž však nekoresponduje výkon motoru. Ten je přece jen sportovnějšiho charakteru. Při akceleraci totiž motor dokáže i čtyřčlennou posádku zatlačit do sedadel. Předjíždění se díky slušnému tahu vznětové patnáctistovky stává radostí. Patnáctistovka svého řidiče prostě stále vybízí k ostrému svezení. Motor krásně táhne a vůz s ním plynule zrychluje. Accent je díky pohonu předních kol nedotáčivý a má tendenci příliš brzy opouštět silnici po tečně, což je dáno koncepcí celého vozu. Ovšem samotná jízda je radost. Motor lze vytáčet na diesel do velmi vysokých otáček. Často při ostrém zrychlení se i majitelé mnohem silnějších vozů nestačili divit. Překvapí vás svižnost a ochota jít za plynem. Až při pohledu na tachometr řidič zjistí, jak vysoko stačila ručička vystoupat.

Evropan, který vzal na vědomí, že kvality korejských vozů za posledních deset let výrazně poskočily a dotáhly se prakticky na roveň evropské produkci (a ve statistikách spolehlivosti ji už mnohdy nemilosrdně drtí) a hledá malé, ale praktické, auto s vysokou užžitnou hodnotou za přiměřené peníze, má nyní možnost volby právě v modelu Accent, jenž bezkonkurenčně vede v poměru výkon/cena a kterému by se taky daly některé věci vytknout. Ovšem jedno je jisté – předražené evropské vozy dostaly velice nebezpečného protivníka!



výbava, dostatek prostoru, kvalitní zpracování, nízká spotřeba, výborné odhlučnění, výkon, rozsah výkonu a dynamika, dostatečně dimenzované brzdy s ABS+EBD, jízdní komfort



přílišná účinnost klimatizace, absence loketní opěrky, pouze výškově stavitelný volant, podvozek nevhodný pro sportovní jízdu k čemuž ale motor svádí



text: David Pleva, Jan Hamza st., Martin Javůrek, Petr Šikl foto:GMP MIXOstrava, Tipcars.com, Automix.cz, Periskop.cz

Máte-li zájem o koupi vozu, kontaktujte vašeho prodejce Hyundai, společnost GMP MIX Ostrava, kde vám sdělí podrobnější informace ohledně výbavy, ceny, popřípadě financování vozu.

Kalkulace pro výpočet měsíčních splátek při financování formou úvěru na 48 měsíců, pořizovací cena 268 900 vč. DPH.

PZ z PC vč. DPH	0,0%	10,0%	15,0%	20,0%	25,0%	30,0%	35,0%	40,0%	50,0%	60,0%
podíl.zák.(PZ) na PC	0	26 890	40 335	53 780	67 225	80 670	94 115	107 560	134 450	161 340
Splátka(48x)	6 443	5 743	5 387	5 070	4 754	4 437	4 120	3 821	3 212	2 612
Spl.v % z PC vč. DPH	2,396%	2,136%	2,003%	1,886%	1,768%	1,650%	1,532%	1,421%	1,195%	0,971%
pov. ručení + hav. poj.	903	903	903	903	903	903	903	903	903	903
Splátka k úhradě	7 346	6 646	6 290	5 973	5 656	5 340	5 023	4 724	4 115	3 515
RPSN	8,4%	8,0%	7,7%	7,8%	7,8%	8,0%	8,1%	8,5%	9,4%	10,9%

výše splátky je pouze orientační a zahrnuje v sobě povinné ručení popřípadě havarijní pojištění, RPSN od 9,2%

Auta našich členů: Esperova H1 (1. část)

Hyundai H1 / 6 / VAN 2,5 TCI, typ VF 11, verze OR3GX; Přezdívka auta: Kim-Ir-Čong

Základní údaje o voze:

Rok výroby: 03/2004	Motor: D4BH vznětový přeplňovaný řadový čtyřválec
Celková délka (mm): 5 035	Zdvih. objem (cm³): 2 476
Celková šířka (mm): 1 820	Max. výkon (kW / ot/min): 73,6 / 3 800
Celková výška (mm): 1 980	Max. točivý moment (Nm / ot x min⁻¹): 226 / 2000
Celková hmotnost (kg): 3 050	Příprava směsi: Nepřímé vstř. el. řízeným čerpadlem
Rozvor (mm): 3 080	Převodovka: Pětistupňová manuální
Rozvor (mm): 3 080	Pohon: Zadní, zadní tuhá náprava s listovými pružinami
Brzdy: (přední / zadní): kotoučové / bubnové	
Max. rychlost (km/h): (dle TP) 142; Max rychlost (km/h) dle tachometru: cca 178	
Spotřeba (l/100km): (dle TP) (město / mimo město / kombinovaná) 11,3 / 7,8 / 9,1	
Skutečná naměřená průměrná provozní spotřeba (l/100km): 9,31	
Najeto: cca 58 000 km	Barva: Červená HL



Auto v provedení „splášený kufr“ je v HCCZ asi trošku ojedinělé, vzhledem k typové skladbě vozidel v majetku členstva i příznivců a rovněž na našich silnicích není nijak výrazněji početně zastoupeno. Nicméně lze se s ním v provozu setkat. K jeho pořízení mi přispěla náhoda jak se občas v životě stává.

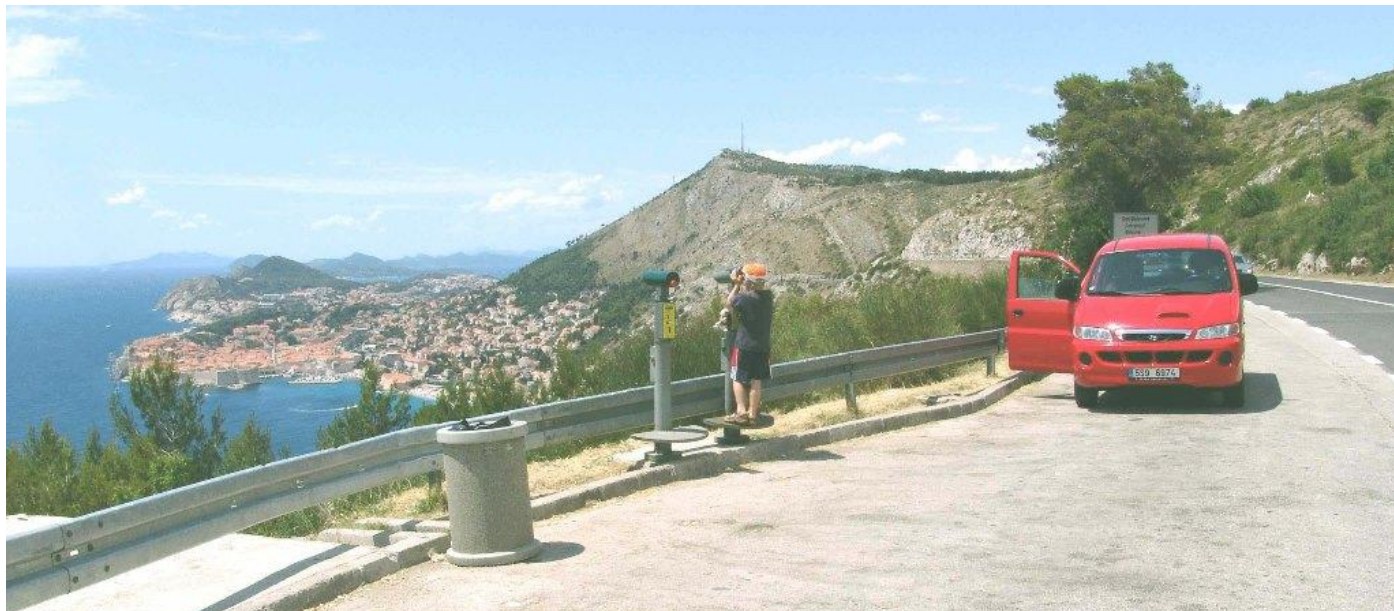
V r. 2006 jsem byl po rozhodnutí pustit do světa svoji dvoulitrovou benzínovou Octavii v SLX výbavě z r. 1999. Ostatně ta Octavia nám začínala být „malá“. No a protože jsem potřeboval pohodlné a velké auto, které bude primárně určeno k dlouhým jízdám pro mojí početnou 5 člennou rodinu + (tehdy) 2 psy a přitom bylo zapotřebí vozit po nějakou dobu kočárek pokud možno v nesloženém stavu, (kdo by se s tou divnou věcí pořádně pekelil) a hlavně bylo třeba získat dostatek místa pro 3 dětské sedačky pohodlně vedle sebe a pohodlí pro děti na zadním sedadle, padlo rozhodnutí pořídit vozidlo typu „splášený kufr“, tedy mikrobuse nebo dodávku. Původně jsem uvažoval o novém vozu, ale protože o rok později, (v r. 1997), jsem ještě potřeboval nahradit 2. rodinný vůz (na krátké cesty-Škoda Forman) za nový, (koncem r. 2007 jsem pak pořídil novou Dacii Logan MCV), nebránil jsem se ani myšlence nákupu mírně ojetého vozu tak do 50-60 tisíc najetých kilometrů s přihlédnutím k potřebě snížení nemalého finančního zatížení souvisejícího s obměnou 2 automobilů tak krátce po sobě.

Při hledání konkrétního typu jsem si vyzkoušel VW Transporter, Opel Vivaro (= Renault Traffic), Ford Transit no a samozřejmě i Hyundai H1. Jedním z požadavků na výběr typu bylo, aby dodávka dokázala z pohledu rozmístění ovládacích prvků bez problémů řídit i moje do výšky 1,5 metrová manželka, což u některých z uvedených značek nebylo splněno, jak se při testování ukázalo, v tomto smyslu dopadl nejlépe právě Hyundai H1. (Jezdí s ním ale spíše nerada, prý si v něm připadá jak vosna na bonbónu.)

Jedné neděle na počátku října 2006 jsem navštívil, (i když náhodou a bez konkrétní myšlenky koupit auto právě toho dne), bazar AAA Auto v Praze, kde kromě řady jiných dodávek a mikrobuseů stála nádherná nablýskaná červená Hyundai H1 6/VAN, která měla na tachometru necelých 29 000 km a byla necelých 1,5 roku stará. Ze všech dodávek a mikrobuseů tam byla jednoznačně nejhezčím a také nejnovějším a nejméně ojetým vozem této kategorie. Neodolal jsem a poručil si převáděcí jízdu. Prodávač mi řekl, že to auto stojí na placu asi 4 hodiny, dali ho tam ten den dopoledne. Zkušební jízda dopadla na jedničku, motor tichý, vevnitř nic nevrazilo, pracovníště řidiče ergonomicky dokonalé, lebedila si i manželka s dětmi, velmi pohodlné sedačky i přes to, že kromě řidičského sedadla jde o lavice, skvělý výhled daný vysokým posezem a obrovským čelním oknem a na danou kategorii vozu velmi slušná dynamika jízdy (samozřejmě těžko asi srovnávat např. s dynamikou např. Hyundai Coupé v 2,7 l. verzi). Interiér i exteriér neopotřebovaný a jako nový. Jediné, co mi kazilo trošku radost bylo to, že boční posunovací dveře byly opraveny vyklepáním a znovu přelakovány, nicméně oprava byla provedena kvalitně a dveře fungují dodnes bez problémů. Prostě zánovní vůz. Předchozím majitelem byla nějaká geodetická kancelář v Českém Krumlově, což znamenalo, že vůz jezdil převážně po venkovských silnicích a mimo obec a proto se dalo čekat menší opotřebení podvozku a také vozidlo na první pohled nesloužilo k přepravě nákladů, protože vnitřek nákladového prostoru nebyl podřeben ani jinak poškozený. No a když mi řekli cenu, (původně 340 tisíc, kterou jsem pak usmlouval na 320 tisíc), byla noha v nohávě, protože tento nový vůz v té době stál vč. DPH cca 545 tisíc Kč, takže vzhledem k ujetému malému počtu kilometrů a stáří vozu 1,5 roku se nákup jevil opravdu jako výhodný.

Auto jsem zamluvil, převedl peníze a asi tak o 4 dny později odvezl domů. Nicméně nákup měl také nějaké mouchy. Jednak k vozu chyběla servisní knížka, kterou prý původní majitel nepředložil, a dále chyběla řídicí jednotka centrálního zamykání, která tam být měla, a to jak dle popisu v dokladech, dle klíčů, i dle trčících drátů elektrických rozvodů a pak rádio, které tam také bylo psané ve výbavě. To rádio mi pak odněkud přinesli i zapojili a k centrálu se nevyjádřili, jako kompenzaci jsem dostal dost netypicky 20 litrů nafty do nádrže a vyfasoval jsem DVD domácí kino Sencor, které mi hraje dodnes. Co se týká chybějící servisní

Knížky, spíše jsem sledoval ojetí desátu pneu vzhledem k deklarovaným kilometrům a stav opotřebenosti interiéru a usoudil jsem, že ten stav je odpovídající. Rádio se ukázalo jako nefunkční a dokonce natolik špatné, že mi hned první noc vybil baterku, kterou jsem musel pěkně zčerstva nabít. *(To ale pro mne nebyl problém, protože rádio jsem hned druhý den jednoduše nahradil jiným z prodávané Octavie, kterou jsem ještě nestačil odvézt do bazaru a v H1 je dodnes.)* Spojil jsem se původním majitelem, jenž mi sdělil, že do AAA dával vůz jak s řídicí jednotkou centrálu, tak s funkčním rádiem *(jiného typu, než jsem obdržel)*. Z toho plyne, že v AAA před prodejem částečně z vozu vybrakovali některé příslušenství, nicméně kompenzaci v naturální formě jsem považoval za dostatečnou a dál jsem věc neřešil, neboť to nestálo za námahu. *(Proto ale nesouhlasím tak úplně s hodnocením AAA Auto uvedeném v prvním čísle klubovního zpravodaje. S tímto problémem – brakováním výbavy aut jsem se tam setkal opakovaně, konkrétně již podruhé. Nešlo však o vykrádání ve smyslu páchání trestné činnosti, protože AAA Auto vozidla k prodeji výhradně odkupuje a brakuje tedy svůj majetek určený k dalšímu prodeji a má na to vlastně i právo. Otázkou však zůstává, jestli to je, nebo v té době byla, obchodní politika AAA Auto nebo soukromá aktivita zaměstnanců autobazaru.)*



Ve standardní výbavě, která je však na dnešní dobu relativně skromná, má vůz posilovač řízení a brzd, tónovaná okna, 1x airbag, imobilizér, elektricky ovládaná přední okna i elektricky ovládaná, vyhřívaná zpětná zrcátka, centrální zamykání, nastavitelný volant, hodiny, 4x repro, možnost lůžkové úpravy jak sedadla řidiče, tak předního dvojsedadla vpravo a objem ložného prostoru 3,5m³. Mezi zadními sedadly a vnitřní přepážkou je pak další odkládací prostor cca 150 litrů. Vůz byl dále vybaven zámek řídicí páky a potahy sedadel a gumovými koberečky vpředu. Příslušenství jsem doplnil o řídicí jednotku centrálního zamykání s alarmem a dalším imobilizérem a dále o couvací senzory v zadním nárazníku, o elektrickou zásuvku v ložném prostoru *(pro napájení minitelevize při cestách a autovysavače)*, o madla pro zavírání zadních dveří ložného prostoru zevnitř, *(původně madla z dveří Trabanta, ale nová a nepoužitá – náhodou jsem je objevil doma - jakýmsi divným nedopatřením jsem je před 32 lety nevyhodil, když jsem Trabant, což byl můj úplně první vůz, prodával)* a o automatické rozsvěcování tlumených světel po nastartování motoru, koberečky pod zadními sedadly a o 2 držáky mobilních telefonů. Později, tak asi po 3/4 roce, jsem doplnil výbavu vozu o skříňově – lůžkovou vestavbu v ložném prostoru a nechal jsem vystříkat dutiny a spodek jako ochranu proti korozi. Skříňově-lůžková vestavba je doplněna uzamykatelnou utajenou schránkou a druhou schránkou, ve které vozím provozní kapaliny k doplňování a hadry. Vestavba je provedena natolik přesně na míru, že není k vozu nijak přišroubována nebo jinak upevněna, takže z pohledu STK se jedná vlastně o trvalý náklad v ložném prostoru nevyžadující žádné schvalovací řízení ani záznam do technického průkazu. Náklady na skříňově-lůžkovou vestavbu byly cca 6 tisíc Kč včetně molitanových matrací. Již jsem nejednou slyšel kritiku, že u 6 místního H1 je ložný prostor pro pohodlné lůžko nedostatečný. Ve skutečnosti ložný prostor disponuje úhlopříčně délkou 1,9 metru což plně postačí k nataženému ležení jak pro mne uprostřed, tak pro 1,5 metrovou manželku z jedné strany a pro jedno z menších dětí ze strany druhé. *(Pravda ale je, že 2 lidi mojí výšky by již pociťovali menší omezení v pohodlí při spaní.)* Nezbyvalo mi nic jiného, než koupit 6 místnou verzi vzhledem k počtu mých lidí doma, ať už si myslí o rozměrech té postele kdo chce co chce.

Pokud bych měl popsat vozidlo z pohledu obsluhy a komfortu cestování pak, musím říci, že se v něm jezdí velmi příjemně a pohodlně, řidičské sedadlo je přímo dokonalé, protože i při jízdách o délce kolem 1,5 tisíce km mě zatím vůbec nikdy nebolela záda, což o sedadlech jiných typů aut rozhodně říci nemohu. Podobně prostor na zadních sedadlech, kde mám při své výšce 185 cm ještě před koleny cca 10 cm volného místa k opěradlu předního sedadla. To vytváří příjemný komfort hlavně pro děti, které tak lépe snášejí dlouhé cesty. Motor tichý, hluku od diferenciálu (vůz má zadní pohon) brání jednak vnitřní přepážka, jednak skříňová vestavba s lůžkem, obvykle nacpaná spacáky, dekami, polštáři a obvykle i oblečením uvnitř. Trochu mi vadí vysokofrekvenční, ale přesto slyšitelný, jemný pískot od el. turbodmyhadla, nikoli nepodobný tzv. tinitu, ale obdobný zvuk, byť méně intenzivní slyším i v dieslové Dacii Logan MCV, takže to není vada vozu (teoreticky ovšem také můžu trpět tím tinitem). Bohužel ve výbavě není klimatizace, avšak vzhledem k vysokému stropu při okenním větrání je horko snesitelnější než u stejně nevybavených osobních vozů.

Na rozdíl od vozidel s přímým vstřikováním (Dacia Logan MCV), se motor s nepřímým vstřikováním chová při akceleraci trochu odlišně. Zhruba do 2,2 tisíc otáček je relativně méně dynamický v akceleraci a dynamika odpovídá jakoby atmosféricky plněnému motoru, neboť elektricky řízené čerpadlo není plně v činnosti. Po překročení těchto otáček však motor v důsledku zapojení čerpadla jakoby dostane forsáž a stane se velmi dynamickým a začne utěšeně akcelarovat. To se týká rozmezí rychlosti cca 95 až 150 km na 5. rychlostní stupeň (dle tachometru). Při vyšších rychlostech pak dynamika opět klesá. Moje zkušenosti jsou takové, že spotřeba paliva se při rychlosti 90 km příliš neliší od spotřeby při rychlosti 130 km/h. Pak už začne na spotřebu mít výraznější vliv růst čelního aerodynamického odporu, který je u tohoto vozu nemalý.

Převodovka manuální, řazení přesné, ale zpřevodování je oproti osobním vozům jinak koncipované. Po rozjezdu se 2. stupeň řadí ve 20 km/h, třetí ve 30 km/h, čtvrtý ve 40 km/h a pátý pak asi v 50 – 55 km/h podle terénu. Takže po rozjezdu je to pár desítek sekund pro řidiče intenzivní práce a potom až do zastavení nebo skoro zastavení se pravá ruka a levá noha může věnovat jiným radostem. No a na pětku pak vůz jede od těch městských 50 km/h až do těch tachometrových cca 178 km/h. Pětka je jakoby gumová a potřebnou dynamiku jízdy řeší elektrické čerpadlo paliva do motoru.

Ve výbavě mi citelně chybí ABS a rovněž brzdy považuji za poněkud poddimenzované vzhledem k hmotnosti vozu. Částečně je to dáno konstrukčním řešením - zadní brzdy jsou bubnové, částečně vyšší hmotností vozu. Po nákupu jsem po nějaké době zkusmo vyměnil podtlakovou hadičku posilovače brzd a brzdny účinek se trochu zlepšil, stále jej však považuji za nižší a při jízdě musím s tímto faktem počítat a brzdit vždy o něco dříve, než bych brzdil např. s osobákem. Nicméně při 1. technické prohlídce po 4 letech (*vůz měl najeto cca 40 tis. km*) nebyl účinek brzd shledán sebemeně závadovým, určitým problémem však byla házivost zadních brzdových bubnů, která byla na hranici tolerance, i když vůz ještě prošel. Ve značkovém servisu mi sice nezajistili požadované přefrézování bubnů, do toho se jim nechťelo, prý kvůli nevýhodné a složité kooperaci, nabídli mi však nové bubny za cenu cca 8 tis. Kč, což zase přišlo složité a nevýhodné mně i bez kooperace. Nakonec jsem to vyřešil ve vesnickém autoservisu u nás, kde demontáž, stočení bubnů u místního kovoobráběče a opětovná montáž přišla na 400,- Kč

H1 má příjemné pérování, vůbec nepůsobí tvrdě i přes fakt, že zadní poháněná náprava je odpružena podélně uloženými listovými péry. Na tento dojem má určitý příznivý vliv skříňově-lůžková vestavba a věci trvale uložené uvnitř ní, která poněkud zatěžuje zadní nápravu a ta má tak lepší charakteristiku pérování, než při úplně prázdném ložném prostoru, kdy vůz působí na nerovnostech trochu tvrdě (*je to nákladák, na to nesmíme zapomenout*). Rovněž přední nápravu považuji za poněkud poddimenzovanou, neboť při kvalitě českých silnic je zapotřebí častěji seřizovat geometrii, což je problém, který např. u Dacie Logan vůbec neznám. Pravdou ale je, že pokud se mi podaří vjet do hlubšího výmolu, což v dešti na českých silnicích není nic neběžného, geometrie se rozhodí, vůz začne, byť mírně, táhnout do strany a musí na seřízení přední osy. (Za dobu co H1 mám se mi to stalo již 2x.)

Trošku specifické je udržování karoserie, zde se vzhledem k výšce vozu 2 metry neobejdu bohužel bez myček, což se projevuje nepříznivě v opotřebení laku, a pokud se rozhodnu karoserii ošetřit sám, potom se neobejdu bez schůdků nebo stolu, (*židle není postačující*), bez nichž na střechu prostě nedosáhnu. No, a když střikám zřídka a pumpy v hobby boxu vozidlo sám hadicí např. z jídelního stolu a umývám z něj střechu houbou, vypadám při tom asi dost legračně. Rovněž leštění laku, (používám známou televizní pastu WS Platinum), je kapitalkou samou pro sebe, protože vůz má zhruba 35m² lakované plochy, takže nakonzervování karoserie 2x ročně, mi rok od roku více a více přijde spíše jako noční můra.

(pokračování v příštím čísle)



Autobazar: Hyundai Elantra

Automobilka Hyundai pojala generační obměnu Lantry opravdu nekompromisně. Ta tam je fádnost jeho boubelatého předchůdce: místo ní sázel výrobce na výraznou tvář, která jeho Elantru spolehlivě odlišila od ostatních vozů.

Elantra má na rozdíl od svého předchůdce elegantnější design, jehož výrazným prvkem je leskle lemovaná maska chladiče doprovázena stylovými světlomety. Zajímavostí je, že elantra patří k vozům s největším úhlem otevírání dveří, díky čemuž jsou sedadla velmi snadno přístupná. Nabízena je ve verzích 4 dveřový sedan a 5 dveřový hatchback, dále jsou na výběr dva typy zážehových motorů – 1,6 DOHC a 2,0 DOHC a jeden vznětový 2,0D Common Rail.



Inovace jsou patrné i na celkové konstrukci, vylepšené akustické izolaci a převodovce. Z mnoha bezpečnostních prvků je třeba jmenovat elektronický systém ABS a protiprokluzovou soustavu, která v případě prokluzu hnaných kol aktivuje přední brzdy.

Elantra se v roce 2003 dočkala další inovace, která jí dodala více komfortu, pohodlí, ale i výkonu. Hlavní linie vozu byly pozměněny tak, aby měl vůz sportovnější vzhled. Dominantou přední části se stala maska chladiče, zvýrazněn byl i prolis na přední kapotě a přední nárazník. V důsledku změn byly upraveny i celkové rozměry, Elantra byla o 5 mm rozšířena a o 15mm prodloužena. Součástí výbavy se stal BAS (mechanical brake assist system), který je dodáván současně s ABS. V případě mezní situace dokáže vyvinout maximální brzdovou sílu a zkrátit tak brzdovou dráhu vozu. K dispozici jsou benzínové motory 1,6l nebo 2,0l s plynule proměnným časováním ventilů (CVVT).

Časté závady:

tekoucí vysokotlaké čerpadlo Bosch CP1 (2,0 CRDi) • vadný regulátor tlaku paliva (Bosch CP1) • klepání pístů po studeném startu (1,6i 16V) • prasklé svody výfukového potrubí (zážehové motory) • cvakající ložisko volantu (do 2001) • polepy kolem dveří se uvolňují • voda zatékající do kabelového svazku dveří – následkem je ochromení centrálního zamykání, elektrického ovládání oken a samočinné deaktivace světlometů, dále takzvané mrtvé proudy

Doporučeno:

2,0i 16V CVVT (105 kW)

Zážehový řadový čtyřválec, šestnáctiventilový rozvod DOHC, vícebodové elektronické vstřikování paliva, plynule proměnné časování sacích ventilů.

Důvod:

Dvoulitrový motor nemá o mnoho větší spotřebu než základní šestnáctistovka. Navíc je mnohem pružnější a rychleji reaguje na pokyny plynového pedálu, zejména ve své verzi s proměnným časováním ventilů nabízené od roku 2003.

- + spolehlivost, příznivé ceny, bohatá výbava včetně klimatizace, dostatečná prostornost, příznivé servisní náklady
- lacině vyhlížející plasty, vibrace diesellového motoru v nízkých otáčkách, relativně vysoká spotřeba paliva, jen průměrné jízdní vlastnosti, absence karosářské verze kombi



Cena vozidla při financování formou úvěru u společnosti AAA AUTO: 150 000 Kč

foto: AAA AUTO

Akontace / počet splátek	36 měsíců	48 měsíců	60 měsíců	72 měsíců
10%	od 4 325,-	od 3 392,-	od 2 836,-	od 2 468,-
70%	od 1 442,-	od 1 131,-	od 946,-	od 823,-

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

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

Z korejské kuchyně: Chap Chae (Čapčchä)

Chapchae je jedním z nejpobulárnějších jídel s nudlemi v Koreji. Základem pokrmu je směs tzv. skleněných nudlí, sojová omáčka, česnek a sezamový olej. Tyto suroviny jsou dnes dostupné ve všech větších prodejnách a supermarketech.

Ingredience:

skleněné nudle pro 4 osoby; 1/2 šálku lehké sojové omáčky, 3 polévkové lžíce praženého sezamového oleje, 3 polévkové lžíce cukru, 1 polévkové lžíce nasekaného česneku (asi 2 stroužky), 1 střední cibule, nakrájená na silnější proužky, 2 střední mrkve nakrájené na silnější sirky, 220g hub (šitake či jiné) na plátky, 4 šálky špenátu čerstvého či spařeného zmrazeného, sezamová semínka na ochucení, kajenský či jiný pálivý pepř na dochucení, olej na smažení



Příprava:

Připravíme si nudle podle návodu, slijeme je a propláchneme studenou vodou. Smícháme sojovou omáčku se sezamovým olejem, cukrem a česnekem a mícháme do hladka. Rozehřejeme na pánvi olej a když již skoro začíná kouřit, vmícháme cibuli a mrkev a smažíme, dokud cibule nezměkne - cca 3 minuty. Přidáme houby a smažíme další 3 minuty. Pak přidáme špenát a po 30 vteřinách nudle, pepř a směs ze sojové omáčky a dobře promícháme. Za občasných míchání vaříme asi 3-5 minut, dokud se většina tekutiny nevypaří. Přendáme na servírovací mísu, posypeme sezamem a podáváme teplé.

Do pokrmu lze rovněž začlenit cukrový hrášek nebo restované plátky tofu.

Sudoku:

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

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

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

Závěrem:

Bliží se nám termín 5. mezinárodního setkání majitelů a příznivců vozů značky Hyundai, který se bude letos konat v Soběšíně, což je překrásné místo u Českého Šternberka. Všichni členové už byli vyrozuměni emailem ohledně zajištění ubytování, ale ještě jednou připomínám velmi důležitou věc a to, že ubytování, tzn. typ chaty, počet osob a dobu příjezdu je nutno oznámit na emailové adrese srazy@hccz.cz nejpozději do 30. dubna 2010. Po tomto datu bude dána nevyužitá kapacita kempu ostatním zájemcům a mohlo by se stát, že ti, kteří se s rezervací opozdí, nebudou mít zajištěno ubytování v chatkách. Více informací o letošním srazu najdete na našich webových stránkách v sekci „Srazy“

Roman Kotek (korálek)