



Hyundai Genesis Coupe: Ostatní jsou jen auta



2 - Novinky, zajímavosti

**3 - Den otevřených dveří
v GMP MIX Ostrava**

**4 - Vybráno z tisku:
Kamsa hamnida Seoul!**

**6 - Hyundaiisraz
GMP MIX Morava 2011**

**8 - Představujeme:
Hyundai Genesis Coupe 3,8**

**11 - Co v showroomech
nenajdete: Hyundai Robex
170W-7**

**12 - Z českých luhů a hájů:
Autobond Plzeň**

**13 - Z moravských luhů a
hájů: Auto Balvín Brno**

**14 - Auta našich členů:
Taťuldova Elantra**

**15 - Autobazar:
Hyundai i30**

**16 - Z korejské kuchyně,
sudoku, závěrem**

Hyundai prodalo Evropanům už 5 milionů aut

Jihokorejská automobilka Hyundai oznámila, že od vstupu na evropské trhy prodala 5.000.000 aut. Historickým milníkem se stal model i30, kterého se v Evropě od roku 2007 prodalo už 320.000 exemplářů. Prvním Hyundaiem dovezeným do Evropy vůbec byl v roce 1977 model Pony.

Miliónový automobil jihokorejský výrobce v Evropě prodal v roce 1996, dvoumiliónový vůz přišel v roce 2001. Díky nárůstu evropských oficiálních prodejců se zrychloval i prodej aut. Čtyřmiliónové Hyundai se v Evropě prodalo před třemi lety. Právě poslední tři roky jsou pro Hyundai v Evropě mimořádně úspěšné. Až letos v březnu skončil 27měsíční trend, kdy počet aut prodaných na evropských trzích každý měsíc rostl.



Svůj úspěch automobilka přičítá hlavně modelu nižší střední třídy i30, vyráběnému v Nošovicích. Ten se v roce 2007 stal prvním Hyundaiem vyvinutým podle potřeb evropských zákazníků, byl také prvním vozem s novým modelovým pojmenováním kombinujícím písmeno *i* a číslice.

Továrna v Nošovicích, otevřená v roce 2008, se stala prvním výrobním závodem automobilky na starém kontinentě. Evropské centrum výzkumu, vývoje a designu Hyundai funguje od roku 2004 v německém Rüsselsheimu. Po i30 následovaly další vozy s evropským designem, například malé MPV ix20 a SUV ix35. I díky nim loni Hyundai dosáhl rekordního 2,6% tržního podílu v Evropě. V Česku se podle údajů automobilky za rok 2010 prodalo 10.191 vozů Hyundai, 10.088 osobních a 103 lehkých užitkových. Vedení evropského zastoupení automobilky Hyundai očekává, že prodeje aut poroste i v budoucnu. Podle plánů má letos tržní podíl značky v Evropě vzrůst na 3 %. Roční výroba automobilového závodu v Nošovicích má během letošního roku vzrůst na 300.000 aut. Vývojové centrum v Rüsselsheimu v současné době pracuje na nových, účinnějších diesellových motorech.

Během letošního uvede Hyundai na trh tři nové modely. V červnu se v Česku začal prodávat kombi střední třídy i40, které bude na konci roku následovat provedení sedan. V létě bude na vybraných trzích zahájen prodej kompaktního sedanu Elantra.

Převzato ze serveru Auto.cz; autor článku: David Bureš; foto: Hyundai

Hyundai Accent jako Dodge Attitude na mexickém trhu

Automobily Hyundai zažívají v Mexiku nový život, prodávají se zde totiž jako modely značky Dodge. Automobilka Dodge začala na mexickém trhu prodávat sedan Attitude, což je rebrandovaná aktuální generace Hyundaiie Accent. Automobil se od originálu liší jen svým jménem, na webových stránkách mexického zastoupení Dodge je dokonce prezentován se znaky jihokorejské automobilky! Sama značka Hyundai na mexickém trhu nepůsobí.



Hlavním úkolem auta je patrně rozšířit nabídku značky Dodge o malý automobil, o který je v Mexiku zájem. Dodge Attitude je v Mexiku nabízen pouze ve verzi sedan, na ostatních trzích je Accent prodáván i jako pětidveřový hatchback. Originální Hyundai i25 Accent byl původně určen pouze pro jihoamerické země, konkrétně Panamu a Kolumbii.

Nabídka motorů je totožná s výchozím Hyundaiem. Základ tvoří 1,4i 16V s výkonem 79 kW (107 k) v 6300 min⁻¹, větší šestnáctistovka nabídne 91 kW (124 k) v 6300 min⁻¹. Točivý moment se v menším motoru přenáší přes pětistupňovou přímo řazenou převodovku, u 1,6 CVVT je k dispozici čtyřstupňová samočinná převodovka.

Automobil bude nabízen ve třech stupních výbavy. Základní **GL** obsahuje jen to nejnútnejší, rádio s CD, MP3 přehrávačem, USB a AUX konektorem, či výškově nastavitelný volant a sedadlo řidiče. Ocelová kola jsou 14palcová. Součástí **GLS** je už klimatizace, elektricky ovládaná okna, loketní opěrka, přípojka pro iPod a mlhovky. Hliníková kola jsou 16palcová. Vrchol **GLS Sport** výbavu rozšíří o přední airbagy, ovládání rádia na volantu, připojení Bluetooth a elektricky ovládané střešní okno.

Hyundai i25 Accent debutoval loni v dubnu na autosalonu v Pekingu jako Hyundai Verna, jen s odlišnou předí. Automobil se vyrábí v Číně, Jižní Koreji, Indii a Rusku. V Rusku se pak prodává jako Hyundai Solaris, na jiných trzích zase jako Hyundai Brio. V Evropě je tento model nahrazen hatchbackem i20.

Dodge v Mexiku prodává i další modely Hyundai, v nabídce je například miniauto Atos (předchůdce Hyundaiie i10), popřípadě dodávka H100 (původně Hyundai H1).

Převzato ze serveru Auto.cz; autor: Ondřej Láník; foto: Hyundai

Dny otevřených dveří v GMP MIX Ostrava

Jak je u našich partnerů velmi dobrým zvykem, konal se opět po nějaké době den otevřených dveří, který byl tentokrát spojen s uvedením modelu Hyundai i40cw na český trh. A že bylo na co se podívat, nemusím vůbec připomínat, náš partner, společnost GMP MIX Ostrava se snaží pro své stálé a i budoucí zákazníky připravit velmi bohatý program.

Tentokrát připadly dny otevřených dveří na předposlední květnový týden, kdy od středy 18. května do soboty 21. května mohli návštěvníci v showroomu na Grmelově ulici i před autosalonem spatřit jak absolutní novinky, tak i modely, které již mají na našem trhu nějaký pátek za sebou.

Oficiální zahájení akce připadlo na středeční dvanáctou hodinu, kdy k prodejci dorazila novinka, Hyundai i40cw, který již byl na rozdíl od prezentace u našeho dalšího partnera, společnosti Autocentrum Háša, opatřen platnými českými registračními značkami, což svědčilo o faktu, že vůz prošel homologací pro ČR a nic tedy nabráni v cestě zahájení prodeje. Ovšem ani k tomuto datu nebyly doposud zveřejněny platné ceníky tohoto vozu a mohlo se o cenách pouze spekulovat. Tento nedostatek ovšem bohatě vyvážilo uznání návštěvníků, kteří nešetřili slovy chvály na tento vůz.

Ovšem to by nebyl GMP MIX, aby opět něčím nepřekvapil. Když jsem dorazil do showroomu, ochotně se mě ujal vedoucí prodeje, pan Petr Svoboda, který mě zavedl na parkoviště, kde stála americká verze současné Sonaty, označované jako YF, která pod kapotou ukrývala motor 2,4GDI ve spojení s automatickou pětistupňovou převodovkou. (Recenzi vozu Hyundai Sonata YF najdete v některém z příštích čísel našeho Zpravodaje) Rovněž o svezení s tímto typem vozu byl obrovský zájem, neboť mnozí z návštěvníků chtěli srovnat jízdní vlastnosti a komfort evropské a americké Sonaty.



Nebývalý zájem o svezení byl rovněž i u vozů, které jsou již v nabídce, z nichž největší procento zkušebních jízd absolvovali vozy Hyundai ix20 a Hyundai i30cw. Po skončení zkušebních jízd následovalo kolo štěstí, kde si mohli návštěvníci vytočit různé upomínkové předměty nebo také například zapůjčení vozu Hyundai ix20 na 24 hodin. Pro děti bylo rovněž připraveno překvapení ve formě sladké odměny, kterou dostal každý malý návštěvník.

Jako při každé akci tohoto typu směřovalo na prodejce od návštěvníků, kterých ani nyní nebylo málo, mnoho otázek týkajících technických dat, možností výbavy, popřípadě ceny či možnosti financování daných vozů. Vyškolený tým našich odborníků se ovšem nenechal ani jednou zaskočit, a to ani v případě již výše zmiňované Sonaty YF, a dokázal tak podat odpovědi na všechny otázky, čímž dokázal, že patří ve svém oboru k naprosté špičce.



Náš partner dokázal, že při podobných akcích dokáže připravit zajímavý a bohatý program pro návštěvníky všech věkových kategorií. Proto mi dovolu, abych závěrem našemu partnerovi popřál mnoho obchodních úspěchů a mnoho spokojených a hlavně stálých zákazníků.

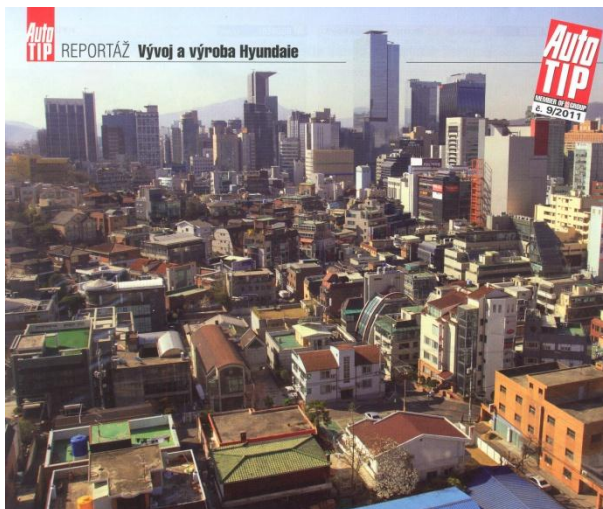
Vybráno z tisku: Kamsa hamnida Seoul! (AutoTip 9/2011)

Vyrazili jsme do 8500 kilometrů vzdálené Jižní Koreje. Naším cílem se staly některé výrobní závody a výzkumné středisko automobilky Hyundai.

Po deseti hodinách letu Boeingem přistáváme na největším jihokorejském letišti Inčeon. Následná cesta autobusem do Soulu trvá něco přes hodinu. A to jenom díky tomu, že skoro pořád jedeme vyhrazeným pruhem, jinak bychom tvrdili v nekonečné dopravní zácpě. Ta je tady na denním pořádku snad nepřetržitě, čemuž se nelze divit, protože zhruba třetina z přibližně 50 milionů obyvatel žije právě v hlavním městě. Celé je sice doslova protkáno hustou sítí čtyřproudých dálnic, po nich se ale téměř bez přestání pohybuje neuvěřitelná masa automobilů.

Dominují domácí značky, 81 % vozového parku tvoří Hyundai a Kie, následují Samsungy a Daewoo. Všichni jezdí minimálně sedanem střední třídy, ostatně nežádánější v zemi jsou Hyundai Grandeur a Kia Optima. Malé vozy se tady téměř neprodávají, přestože by to vyřešilo problémy s parkováním. Drtivá většina automobilů má bílý, stříbrný nebo černý lak. Pokud se chce někdo odlišit, zvolí evropský vůz, nejčastěji BMW, Mercedes-Benz nebo Volkswagen. Kvůli dovoznímu clu to však rozhodně není levná záležitost, proto se tu nejvíce daří luxusním modelům.

Největší zastoupení na silnici má Hyundai. Měsíčně tu prodá přes sto tisíc vozů, tržní podíl činí 60 % - tolik měla u nás Škodovka před revolucí. Pro srovnání: český dovozce Hyundai umísť na trh každý měsíc kolem tisíce vozů a jeho podíl u nás dosahuje 7%. Barevná, modelová i karosářská jednotvárnost korejských silnic se nám příliš nezamlouvá, jenom občas se mezi všemožnými sedany objeví nějaké SUV. Smog z husté dopravy doslova visí ve vzduchu, po pár minutách na frekventovaném bulváru začnou pálit oči. I proto většina lidí nosí roušku přes ústa. V centru Prahy to není o moc lepší, ale v Soulu není kam utéct do zeleně - za rohem se totiž nachází jiná, neméně široká a rušná ulice...



Centrála Hyundai Motor Company uprostřed Soulu. Dvě 21patrové budovy spojuje obří recepce, v přízemí najdete dokonce bazén pro zaměstnance.

Hyundai (v korejštině moderní) založil Čung Džu Jung v roce 1947 jako opravárenský podnik, o dvacet let později vznikla automobilová divize. Společnost se zabývá strojírenskou a chemickou výrobou, staví elektroniku i nákladní lodě, vlastní síť hotelů a benzinových stanic. Z globálního hlediska jde o pátého největšího hráče na světě, který loni prodal 3,626 milionu vozů. Téměř polovina (1 743 000) přitom pochází z tuzemských továren v Ulsanu (1 394 000), Asanu (288 000) a Džonžu (61 000). Pro firmu pracuje více než 135 000 zaměstnanců v 63 pobočných závodech, přičemž my jsme některé z nich osobně navštívili.

Jako první přišla na řadu železárna Hyundai Steel, ležící asi hodinu jízdy jihozápadně od Soulu na pobřeží Žlutého moře. Vznikla v dubnu 1970 v těsné blízkosti rybářské vesnice a rozlohou připomíná malé město. Před pěti roky prošla velkou modernizací a dnes produkuje 4,3 milionu tun oceli ročně. Spolu s dalšími podniky v Pohandžu a Dangdžingu to dělá 24 milionů tun: 34% směřuje rovnou do vlastních továren a patnáct na export.

Areálem vedou šestiproudé silnice a je neskutečně rozlehlý, proto bylo jednodušší a rychlejší se po něm pohybovat autobusem. Kupříkladu hala pro válcování je dlouhá asi 2,5 km, takže z jednoho konce nevidíte na druhý. Ze skoro 1500 metrů dlouhého plechu o tloušťce 2 mm vznikne tváření za tepla role o průměru dva metry a hmotnosti 20 tun! Ročně se tímto způsobem vyrobí 7,15 milionu tun. Spousta provozů používá nejmodernější technologie, sází se hodně na automatizaci a strojní práci. Některé prvky se musejí dovážet, například železná ruda z Austrálie nebo Brazílie a černé uhlí z Kanady.

Přesouváme se letecky na východ země, do asi 400 km vzdáleného Ulsanu na břehu Japonského moře. Žije tady přibližně milion obyvatel a drtivá většina z nich pracuje ve zdejší automobilce. Tu vede bývalý ředitel nošovické továrny Kim Eok Džo, který si na konci loňského roku vyměnil post s Kang Ho Donem. Fabriku tvoří pět nezávislých sekcí, více než 34 000 zaměstnanců loni vyprodukovalo již zmíněných 1,394 milionu vozů. Přibližně půl milionu zůstává na domácím trhu, zbytek se vyváží do dvou set zemí po celém světě. Továrna postavená investicí bezmála pěti milionů dolarů na ploše 5 050 000 m² v současnosti vyrábí třináct modelů. V hale 1 vznikají Accent a Veloster, ve dvojce Santa Fe a Elantra, číslo 3 je určené pro i40, i30 a Elantru, čtyřka pro H1 a Genesis a pětka pro Genesis, Equus a ix35. Denně brány závodu opustí 5400 vozů, každou půlminutu sjede z linky jeden exemplář. Součástí areálu je mimo jiné 24 restaurací, nemocnice školy, školky a několik fotbalových hřišť.

Přicházíme do haly číslo 3, na lince je vedle Elantry (v Česku od září) k vidění také novinka i40 s karoserií sedan a kombi. Díky 180 robotům převažuje automatizovaný způsob výroby, nicméně podle slov ředitele Kima je nošovická továrna ještě modernější (loni 200 000 aut). Na pěti linkách dlouhých 1,5 kilometru se denně zkompletuje 2500 vozů, při plném využití kapacity to může být až 3600. Čtyři stovky řidičů pak vyrobené automobily odvázejí na obří parkoviště schopné pojmout 9000 vozů, odkud putují zaoceánskými loděmi do celého světa.



Ruku v ruce s výrobou jde také vývoj. Hyundai vlastní výzkumná střediska v Americe, Číně, Japonsku, Indii, Německu a Jižní Koreji. Posledně jmenované funguje v Namjangu od roku 1995 a zaměstnává přes 10 000 odborníků, mezi jinými rovněž 400 designérů. Komplex o rozloze 3 470 000 m² nabízí vedle výzkumných laboratoří a dílen také 1 650 000 m² zkušební plochy, kterou tvoří 34 druhů silnic se 71 různými povrchy o celkové délce 70 km a vysokorychlostní 4,5kilometrový ovál s klopenými zatáčkami.

V celém areálu platí přísná bezpečnostní pravidla, takže hned při vstupu nám odebírají fotoaparáty, čočky na mobilech přelepují černou páskou a hlídání jsme ostřížím zrakem doslova na každém kroku. Takto pod dohledem projdeme sedm vybraných sekcí, zhlédneme zkoušky některých prototypů (mj. Sonata Hybrid a Genesis Coupé facelift) a staneme se svědky bočního crash testu nové Kie Rio v rychlosti 64 km/h. V oddělení převodovek právě finišují testy šestistupňového dvouspojkového ústrojí DCT pro veloster, v motorárně pak litrový zážehový tříválec řady Kappa pro Picanto a i10. Agregát s hliníkovým blokem, proměnným sáním VIS a variabilním časováním ventilů Duál CVVT se bude nabízet v atmosférické i přeplňované verzi. V současnosti Hyundai vyrábí 58 motorů.



Výzkumné a vývojové centrum v Namjangu

Vodíkový autobus nás převezme na přílehlou dráhu, kde se uskuteční (byť v hodně omezené míře) testy automobilů i40 CW, Veloster a tříválcové i10. V případě kombi je k dispozici slabší verze turbodieselu 1.7 CRDi s 85 kilowatty. Vůz obutý na 17" kolech na přibližně půlkilometrové rovině točí při sto třiceti na šestku příjemných 2700/min, omezovač zasahuje při 4500/min. Během krátkého svezení vadí jedině masivní šikmé sloupky A, první dojmy přinesl článek v minulém zpravodaji (pozn. red.).

Třídveřový Veloster organizátoři přistavili se základní atmosférickou šestnáctistovkou a dvouspojkovou převodovkou. Automobil působí poněkud mdle (byť se nechá točit do 6500/min), rozhodně to platí ve srovnání s opodál zkoušenou verzí vybavenou turbomotorem a manuálem. Úzkými zadními dveřmi vpravo se obtížně nastupuje, stejně tak místa nad hlavou je pod zkoseným oknem žalostně málo.

Litrový tříválec pod kapotou i10 se nezbavil zvláštního zvuku, s lehkým vozem nemá příliš práce. Omezovač dovolí točit do 6500/min, rádce řazení je však pořád o dva stupně před námi.

Testování uzavírá hybridní Sonata se zážehovým čtyřválcem 2,4 I naladěným na Atkinsonův cyklus a doplněným elektromotorem o výkonu 30 kW, který získává energii z lithium-polymerových akumulátorů. Ty jsou lehčí než zastaralé Ni-MH a proti běžným lithium-iontovým vydrží déle. Při jízdě zaujme ticho v kabině (cx = 0,25), svižné zrychlení a panel mezi přístroji.

Navštívili jsme největší korejské výrobní závody Hyundai. Poznali mentalitu zdejších lidí i místní stravu, založenou na zelenině, hovězím barbecue a kvašeném zelí Kimči. Svezli jsme se rychlovlakem KTX téměř třístovkou a na uzavřené asfaltové dráze vyzkoušeli připravované prototypy. Prohlédli si některé utajené provozy a hovořili s nejvyššími zástupci značky. A ta česká restaurace Castle Praha také neměla chybu. Kamsa hamnida, Seoul! Díky, Soule.

Hyundaisraz GMP MIX Morava 2011

Letošní mezinárodní setkání majitelů a příznivců vozů Hyundai, v pořadí již šesté, které se konalo ve dnech 10. až 12. června hned ve dvou moravských městech, jež jsou ale zároveň každé v jiném moravském kraji, je za námi. Tento rok připadla volba na základní tábor v Rožnově pod Radhoštěm, který se nachází ve Zlínském kraji a hlavní sobotní program připadl na Ostravu, která je pro změnu metropolí kraje Moravskoslezského.

Jaký sraz byl, nedokážu sám posoudit, jelikož jsem se ujal organizace, a tudíž nemohu být objektivní, nicméně z ohlasů vyplývá, že se organizačně povedl. A to bylo koneckonců mým cílem, užít si víkend s přáteli, které máme možnost spatřit jen jednou za rok. A jak je v poslední době při pořádání našich srazů dobrým zvykem, čekaly nás opět dvě novinky.

Tou první a největší je samotný název, u něhož se objevily dvě nová slova, GMP MIX. Většinou našich členů není toto slovní spojení neznámé, ale těm, kterým tato slova připomínají spíše nějaké zaklínadlo, tuto změnu milerád vysvětlím. Jedná se totiž o obchodní název našeho partnera, autorizovaného dealera vozů Hyundai, společnosti GMP MIX Ostrava, jež se tento rok ujala pro nás neocenitelné úlohy generálního partnera a připravila pro nás ve spolupráci s naším dalším partnerem, společností Hyundai – RÁJ.cz velmi atraktivní sobotní program v Centru bezpečné jízdy v Ostravě-Přivoze. Druhou novinkou, která se na srazu objevila, byly velmi hodnotné ceny pro vítěze sobotního programu, které jsme obdrželi od našich partnerů, společností Zeross Computer, GMP MIX Ostrava a Hyundai – RÁJ.cz.



Na letošní sraz jsem zvolil pro mě zcela netradičně dodávku, Hyundai H-1 Tour, jelikož jsem potřeboval místo pro mobilní kancelář a také dostatek prostoru pro převoz radaru, dětských sedaček i s pasažéry a jejich rodiči a v neposlední řadě také reklamních bannerů našeho generálního partnera.

Začátek letošního moravského setkání byl stanoven s ohledem na zajištěný program opět na čtvrteční odpoledne, čehož využil na více než sto procent Josef, který se svým Getzem dorazil do kempu preventivně již ve středu večer. Já jsem měl původně v plánu vyjet ve čtvrtek kolem desáté hodiny ráno, ale odjezd jsem musel z důvodu schůzky s vedoucím polygonu, kdy se domlouvaly poslední detaily sobotního programu, odsunout o devadesát minut. Bylo těsně

po půl jedné, když jsem vjížděl do areálu Campingu Rožnov, kde jsem byl okamžitě přivítán Josefem, který se velmi ochotně ujal role mého sekretáře.

Páteční den byl ve znamení hned dvou exkurzí. Tou první byla prohlídka Technického muzea Tatra v Kopřivnici a po obědě, který byl zajištěn v minipivovaru U koníčka ve Vojkovicích, kde většinu letošních účastníků zaujala především nabídka kvasnicového piva vařeného hned za zdmi restaurace v přilehlém minipivovaru, následoval přesun na prohlídku nošovického pivovaru, který produkuje pivo známé značky Radegast. A jelikož byl oběd a následná prohlídka pivovaru spojeny s konzumací piva a nechtěli jsme se dostat do konfliktu s paragrafy silničního zákona, byla pro všechny účastníky zajištěna doprava autobusem. Večer, po ukončení valné hromady, na níž bylo představenstvem zároveň schváleno přijetí tří nových členů našeho občanského sdružení, pak následoval velmi zdařilý, avšak vzhledem k tomu, že nás v sobotu ráno čekal přesun po vlastní ose až do Ostravy, naprosto zodpovědně pojatý „Beer Fest“ spojený s menším biliárovým turnajem v campingové klubovně, jež pro nás byla po celou dobu našeho pobytu rezervována.

Sobota začala příjezdem posledních nahlášených účastníků letošního srazu, přičemž někteří se registrovali pouhých šestnáct hodin před odjezdem na místo sobotního programu! Zhruba kolem deváté hodiny ráno se dala kolona čítající přibližně dvacet vozů na spanilou jízdu přes Frenštát pod Radhoštěm, Příbor a Krmelín do Ostravy kde se k letošním účastníkům přidalo ještě pět vozů, které dorazily přímo na místo. Mezi vozy se rovněž objevil jeden vůz s registrační značkou jihomoravského kraje, který nikdo z nás neznal a jenž byl obsazen starším manželským párem, který se přijel podívat na naše setkání na základě reklamy, která byla letos umístěna v časopise Svět motorů. Tato skutečnost ovšem nic neměnila na tom, že jsme je mezi sebe přijali bez jakýchkoliv výhrad a jsme rádi, že s námi mohli strávit sobotní dopoledne.



Okolo půl jedenácté pak začal program, který se pro mnohé stal nezapomenutelným zážitkem v podobě sobotního dopoledne v Centru bezpečné jízdy v Ostravě, kde bylo pro naše účastníky připraveno několik atrakcí v podobě smykové desky, kde si mohli všichni vyzkoušet chování svého vozidla v extrémních situacích, měření rychlosti radarem, jízda zručnosti, jíž se zkušebně zúčastnil rovněž vůz Hyundai Centennial, což je pětimetrová reprezentativní limuzína patřící vrcholnému managementu nošovické automobilky. Informace o tomto nevšedním automobilu můžete najít v pátém čísle loňského zpravodaje.

Hned vedle polygonu se nacházelo stanoviště společnosti Hyundai-RÁJ.cz, která sebou přivezla diagnostiku Carmanscan, která patří mezi naprostou špičku mezi nabízenými diagnostikami, pomocí které si mohli zájemci nechat zkontrolovat úplně vše, co lze pomocí diagnostiky zjistit. Přítomni byli rovněž zástupci našeho dalšího partnera, společnosti Automima Opava, jež odpovídali na množství dotazů týkajících se technických a servisních informací okolo vozů Hyundai.



Po skončení tohoto programu následoval přesun na oběd do hornické harendy Barborka v areálu hornického muzea v Ostravě, kterého se rovněž zúčastnili zástupci našich partnerů i se svými rodinami, kterým jsme tímto chtěli poděkovat za pomoc a vstřícnost, jaké se nám při zajištění letošního programu z jejich strany dostalo.

Večer pak následovalo vyhodnocení dne, předání cen prvním třem nejlépe umístěným posádkám, následovala ukázka vystřelení airbagu a celkovým zakončením oficiální částí byl táborák, u kterého panovala velmi přátelská atmosféra.

Neděle byla ve znamení loučení s přáteli a odjezdem zpět do našich domovů. Jako poslední letos odjel Cypisek, který tak udělal definitivní tečku za letošním srazem. Nyní mi nezbyvá nic jiného, než všem poděkovat za účast a příjemně strávené chvíle.

Pondělní dopoledne udělalo definitivní tečku za letošním setkáním, jelikož jsem vracel letošní „služební“ Há jedničku zpět do GMP MIXu. Teď již zbývá pronést větu, kterou můžete slyšet na konci každého moravského srazu a ani letošní nebude výjimkou. Nashledanou příští rok v Čechách.

Závěrem mi dovolu, abych ještě jednou poděkoval všem našim partnerům, kteří se jakkoli podíleli na zajištění našeho setkání, jmenovitě společností **Grand Princ**, **Automima Opava**, **Zeross Computer**, **Hyundai-RÁJ.cz**, **Autocentrum Háša** a generálnímu partnerovi celého letošního setkání, společnosti **GMP MIX Ostrava**. Přesnou výši nákladů na zajištění sobotního programu nám zástupce našeho generálního partnera, Ing. Jakub Tomáš, nechtěl prozradit, nicméně při pohledu na ceník služeb, které Centrum bezpečné jízdy na svých stránkách uvádí, nám bylo okamžitě jasné, že zajištění této akce z vlastních prostředků by bylo naprosto nereálné. Jsme rádi, že naše partnery máme a vážíme si jejich přízně.



Veškeré fotografie a videa z letošního setkání naleznete na ve fotogaleriích a na videoportálu na stránkách www.hccz.cz.

Představujeme: Hyundai Genesis Coupe 3,8V6 - Ostatní jsou jen auta

Šestiválcové kupé se zadním pohonem a motorem s výkonem tři sta koní a k tomu všemu ještě z Koreje? Toto spojení bylo ještě včera nepředstavitelné. Jenže včera bylo včera a dnes je dnes a na našem trhu se jako blesk z čistého nebe objevuje ryze sportovní automobil, Hyundai Genesis Coupe.

Zapomeňte na automobily Hyundai tak, jak je znáte. Časy se mění a Hyundai pořádně vystrčil rohy. Postavil auto, které si zcela jistě zaslouží naši pozornost. Model Genesis Coupe trhá na kusy dosavadní „usedlý“ image značky a posílá ji do konfliktu se zákonem. Image rebela mu sedí víc, než si všichni dokážeme představit.



Hyundai objevil mezeru na trhu tam, kde Japonci bohužel zaspali. Zatímco Honda přestala vyrábět model S2000, Mazda RX-7 a o Toyotě ani nemluvíme, tak Korejci předvedli v roce 2008 americkému trhu čistě sportovní zadokolku vhodnou třeba i pro pouhé „vyblbnutí se“, kterému mladá generace tolik podlehla a oficiálně se jí říká driftování. Díky ostravskému dealerovi vozů Hyundai, společnosti GMP MIX Ostrava, jsem měl poslední květnový víkend možnost vyzkoušet si model Genesis Coupe osobně, a to v podobě rudého ďábla se šestiválcem pod kapotou a automatickou převodovkou. A hned po prvních kilometrech za volantem jsem zjistil, že i když má Genesis několik chybiček, které bych mu vytknul, tak celkový dojem naprosto předčil moje očekávání.

Co mě naprosto na Genesisu uchvátilo je jeho vnější vzhled. Genesis Coupe nepostrádá dynamiku a agresivitu nutnou pro sportovně laděné kupátko, i když z některých úhlů pohledu může působit na Evropana trochu cizokrajně. Design zadní partie i profilu je naprosto úžasný, nízká silueta v kombinaci s použitými 19" pneumatikami



Pirelli o rozměrech 225/40 R19 na přední nápravě a 245/40 R19 na nápravě zadní vytváří ty správné sportovní emoce, ale vůbec nejlépe vypadá tohle kupé ze zadobochního pohledu. Naproti tomu předí možná trochu schází výraznější charakter, jenž je dán možná nevýrazným designem přední mřížky chladiče a absencí xenonových výbojek v obrovských sešikmených světlech, kterým by pro evropské trhy jistě prospěla implantace LED DRL svícení, ale jelikož se v Koreji již testuje faceliftovaná verze, věřím, že tyto dětské nemoci budou právě zmíněným faceliftem odstraněny ke spokojenosti nejen mé, ale i některých osob z motoristické branže, které také na některé ze zmiňovaných nedostatků poukazyvaly bezprostředně po uvedení modelu na náš trh.

Otevírám široké bezrámové dveře a usedám dovnitř. Za volantem sedím příjemně nízko a díky dobře propracované ergonomii v interiéru nacházím vše potřebné v dosahu rukou. Sám jsem byl zvědavý hlavně na pohodlí sedaček, jelikož jsem po úrazu páteře a některé "sportovní" sedačky se dají přirovnat leda tak k lavici ve středověké mučírně. U Genesisu to ale není pravda. Sedák i opěradlo, jenž nabízí u řidiče plně elektrické seřízení, jsou co se pohodlí týče opravdu velkorysé, přičemž jejich bočnice dobře podpírají stehna i mé postavě o váze sto dvacet pět kilogramů. Rovněž pohodlí pro záda, bederní páteř i lopatky je opravdu na úrovni, které se nedá nic vytknout. Místa vpředu je opravdu dostatek ve všech směrech, ačkoli je pravda, že jsem občas cítil při přejezdech nerovností lehké šimrání mých vlasů o čalounění stropu. Na druhou stranu je nutno říct, že tento pocit jsem měl i u některých vozů střední třídy. Zvědavost mi nedá a soukám se i na zadní sedadla, přece jen už jde o docela velké auto, které by mělo umět převézt čtyři krky. Na kolena dobré, dokonce ještě pár centimetrů zbývá, ale kvůli svažujícímu se sklu se bude vzadu cítit dobře osoba do výšky maximálně 165 cm, i když já bych zadní sedačky používal maximálně jako odkládací plochu pro zimní bundu :-).



Plasty vnitřního obložení jsou sice asijsky tvrdé, ale jejich barva a povrchová úprava výborně imitují kůži čalouněný povrch a vůbec nevypadají lacině. Palubní deska má jednoduchý, avšak elegantní tvar, kterému dominuje zužující se středová konzola, na níž nalezneme ovládání audia a klimatizace a také velký centrální displej na kterém se zobrazují údaje o teplotě, času nebo údaje audiosystému Infinity, který se ovšem od americké verze vůbec neliší. I když disponuje velmi slušným hudebním výkonem s 6 reproduktory a subwooferem, Evropanovi na něm přece jen něco bude scházet. Ano, to něco je funkce RDS s možností automatického přeladění rozhlasových stanic na alternativní frekvenci (AF – pozn. autora). Možná si řeknete, že tuto „maličkost“ byste u sportovního auta oželeli, ovšem vzhledem k tomu, že jsem během své

přibližně sedmdesátakilometrové jízdy musel kvůli rozdílným kmitočtům třikrát hledat novou frekvenci daného rádia, mi absence

těchto funkcí poslech docela znepríjemnila. V současné době již Hyundai nabízí pro model Genesis 2DIN navigaci Clarion, kde je tento nedostatek odstraněn již z výroby.

Přesuňme se mírně vlevo nahoru, mezi „budíky“. Kaplička s přístroji je osazena dvěma kruhovými ukazateli v samostatných tubusech, což ještě více zvýrazňuje charakter sportovního vozu. Uvnitř těchto přístrojů najdeme integrovány ještě dva menší, teploměr chladicí kapaliny a ukazatel stavu paliva. Mezi jednotlivé tubusy přístrojů konstruktéři umístili displej palubního počítače a pole s kontrolkami funkcí vozidla. Ovládání palubního počítače je ovšem vyřešeno dost neprakticky a to dvěma tlačítky vedle levého tubusu. Na druhou stranu ovšem musím podotknout, že tlačítka jsou v zorném poli řidiče a nedochází tak ke snížení pozornosti při řízení vozidla. I přesto bych ale uvítal možnost ovládání palubního počítače například pomocí tlačítek na volantu. Podsvícení přístrojů má modrou barvu, ale vzhledem k charakteru vozu bych osobně uvítal podsvícení z SMD LED diod s barvou studené bílé, která ještě není až tak moc okoukaná. Tím ovšem nechci říci, že se mi modrá nelíbí, jen bych ji zvolil do vozů jiné kategorie.



Samostatnou kapitolu popisu tvoří multifunkční volant. Ten sice není nastavitelný v podélném směru, jeho nastavení umožňuje pouze vertikální seřízení, ale díky velkým možnostem seřízení řidičova sedadla tento handicap snadno zmizí (alespoň v mém případě se nestalo, že bych nenašel pro mne velmi pohodlnou pozici). V oblasti kolen pod volantem ani v okolí loktů jsem nepostřehl jakýkoliv nedostatek prostoru. Věncem volantu je navíc potažený na omak příjemnou kůží, má ideální velikost i tloušťku věnce a skvěle se drží. Multifunkční volant disponuje dvěma sadami tlačítek, z nichž levá slouží pro ovládání audiosoustavy a pravá jsou vyhrazena pro tempomat. Za věncem volantu se nacházejí rovněž „pádlá“ pro sekvenční řazení v případě, že je vůz vybaven automatickou převodovkou. Co mě ovšem zarazilo, byla absence tlačítek

ovládajících bluetooth handsfree. Při pohledu do návodu na obsluhu jsem ovšem s politováním zjistil, že vůz bohužel handsfree sadou vybaven není. Trochu zarážející u modelu téhle cenové třídy, vzhledem k tomu, že tuto možnost automobilka nabízí ve vozech v daleko nižších cenových hladinách. Na druhou stranu však pevně věřím, že je spousta lidí, kterým handsfree chybět vůbec nebude, kdo by taky telefonoval při driftování :-).

Vzhledem ke kategorii vozu představuje velmi praktickou stránku věci dobře tvarovaný kufr o objemu 361 l. Pro představu, je to přibližně tolik, kolik vám může nabídnout rodinný sedan Hyundai Accent (375 l zavazadlového prostoru). Podle některých přístup do něj ztěžuje absence otevírání přímo na jeho víku (otevírá se tlačítkem z interiéru nebo na klíči), ale to v případě vozu této kategorie nelze v žádném případě považovat za nedostatek. Někteří motorističtí novináři rovněž kritizovali absenci úchytlů převáženého nákladu a já se zde ptám: Opravdu potřebujete zakurtovat sadu golfových holí a notebook? Nebo si snad myslíte, že auto bude sloužit ke každodenním nákupům v hypermarketech? Ne, opravdu nebude a síť do zavazadlového prostoru, kterou lze k modelu Genesis pořídit, je naprosto dostačující fixační prostředek.



Hyundai Genesis Coupe nabízí volbu mezi dvěma benzinovými motory - čtyřválcovým dvoulitrem doplněným o turbodmychadlo a atmosférickým šestiválcem o objemu 3,8 l. Námi testovaný výkonnější šestiválec spolupracuje s šestistupňovou automatickou převodovkou H-matic s klasickým hydrodynamickým měničem a možností manuálního řazení převodových stupňů tzv. pádly pod volantem, což ještě umocní požitek se sportovní jízdy. Převodovka ovšem bez ohledu na volbu režimu v okamžiku, kdy ručička otáčkoměru vystoupá k otáčkám v červeném poli, automaticky zařadí vyšší stupeň. V režimu sekvenčního řazení můžete zařadit vyšší rychlostní stupeň i dříve, ale totéž dokážete i v režimu "Drive" jemným povolením nohy na plynovém pedálu. Při dynamičtějším stylu jízdy s častým střídáním rychlosti využívá řídicí jednotka převodovky velmi dobře

navržený sportovní algoritmus, který v případě potřeby maximálního výkonu podrží ručičku otáčkoměru vždy před hranicí červeného pásma. Při klidné jízdě naopak uzamyká hydrodynamický měnič v co nejkratším možném časovém intervalu a dovoluje tak jízdu v rozsahu 1500 - 2000 ot./min.

Naše převodovka si s šestiválcem rozumí i při potřebě pružných zrychlení. Dokud nesešlápnete plynový pedál až na podlahu, zbytečně nepodřadí a propůjčí Genesisu velmi dobré dynamické zrychlení již od hranice 1500 otáček. Sekvenční režim využijete spíše při jízdě tzv. "na spotřebu", kdy můžete dát za pomoci pádla pod volantem převodovce jasný signál, že nehodláte dále zrychlovat a chcete vyšší stupeň o něco dříve. Při klidné jízdě vám převodovka dovolí přeřadit na vyšší stupeň již kolem

hranice 1900 - 2000 ot./min. Automat řadí hladce a rychle a neškube ani při maximální akceleraci. Stejně sametově jemné je i jeho podřazování. V jeho útrobach koluje až 9,5 l převodového oleje, což mu zajišťuje velmi dobré chlazení, dlouhou životnost i vyšší ochranu proti mechanickému opotřebením. Výměnu převodového oleje výrobce nepředepisuje, každých 60 000 km vám jej však v servisu zkontrolují.



V okamžiku, kdy jsem spatřil výrobcem udávanou kombinovanou spotřebu 9,9 l/100 km, nabyl jsem dojmu, že zde opět automobilka, jako již několikrát, přestřelila a bral jsem tento údaj jako zcela irelevantní. Při mém prvním nastoupení do auta jsem proto nekompromisně vynuloval všechny údaje palubního počítače a vydal se do ostravských ulic. Po prvních třinácti kilometrech, což byla cesta z autosalonu ke mně domů, se na displeji objevila spotřeba 12,7 l/100 km. Při pohledu na tento údaj jsem nabýval dojmu, že hodnoty uváděné výrobcem bylo dosaženo v laboratorních podmínkách, ale neházel jsem flintu do žita. A to bylo dobře. Následovala jízda do Beskyd, kde jsem strávil podstatnou část víkendu, při němž byl Genesis podroben testu. Cesta tam sestávala ze všech druhů silnic, od úzkých vesnických silniček až po dálnici směrem na Frýdek - Místek, kde mi to nedalo a vyzkoušel jsem, kolik si Hyundai vezme během ustálené rychlosti 130 km/h za použití tempomatu. Po dvanácti kilometrech mi na palubním počítači svítila spotřeba 7,6 l/100 km. Po té už následovala běžná jízda stylem 90/50/90 směrem na Rožnov pod Radhoštěm. Na konci cesty kupé hlásilo spotřebu 8,9 l/100 km. Nedokážu posoudit přesnost palubního počítače, neboť jsem netankoval do plna, ale signalizované spotřeby jsou vzhledem k obsahu motoru více než příjemné. Po příjezdu do Rožnova jsem dostal zajímavý nápad, a to vyzkoušet Genesis Coupe při cestě na Pustevny, což by mohla být česká obdoba "Pikes Peak", abych vyzkoušel, jak se popere s tímto úkolem. Zhruba desetakilometrové stoupání plně zatáček jsem absolvoval v sekvenčním režimu při rychlosti mezi 40 - 65 km/h a na jeho konci se údaj o spotřebě změnil na stále ještě příjemných 11,2 l/100km. Pak už následovala cesta zpět do Ostravy přes Valašské Meziříčí na dálnici D1, kde jsem chtěl vyzkoušet, co vůz dovede. I přes skutečnost, že jsem zhruba tříkilometrový úsek absolvoval rychlostí cca 190 km/h, jsem v pondělí Coupe vracel se spotřebou 10,2 l/100km. Vzhledem k syrovosti motoru, který měl v době testu najeto necelé dva tisíce kilometrů, je jasné, že spotřeby udávané výrobcem lze opravdu bez problémů dosáhnout. Při jízdě pomocí sekvenčního řazení lze dosáhnout spotřeby až o jeden a půl litru na sto kilometrů nižší, což údaj o průměrné spotřebě stlačí ještě o něco níže. Z dálnice mám ještě jeden postřeh - výborné odhlučnění podběhů. Navzdory širokým pneumatikám zpod blatníků neslyšíte ani při rychlé jízdě téměř žádný hluk.

Poslední věc, o které se musím zmínit, jsou brzdy. Možná se ptáte proč až nakonec, ale závěr patří mistrům a brzdy patří na Genesisu opravdu k tomu nejlepšímu, co zde najdete. Na všech čtyřech kolech najdete mohutné kotouče s brzdovými třmeny, na přední nápravě navíc čtyřpístkovými, jejichž dodavatelem je firma Brembo. Proto asi nikoho nepřekvapí, že brzdění je v tomto voze rovněž požitkem, na který si ovšem musíte napřed zvyknout. V opačném případě vám totiž hrozí, v případě nepřipoutání se, katapult směrem k čelnímu oknu. Brzdy nevykazovaly únavu ani při delším brzdění při jízdě z Pusteven, což mnohdy není zvykem ani u vozů renomovanějších značek. Proto nemůžu brzdy ohodnotit jinak, než výborně.



Jak zhodnotit Genesis závěrem? Ne, Genesis Coupe určitě není dokonalý. I u něho se najdou věci, které bych mu vytknul. Ale pokud stejná automobilka, která vyráběla v roce 1991 Scoupe, dneska dokáže vyrobit tohle, zaslouží si velké uznání. Silnou stránkou modelu Genesis Coupe je jeho každodenní použitelnost. Dokáže jezdit bokem, zadní pneumatiky zničí na požádání, z jeho výkonů se udělá slabším povahám špatně. Přesto je prostorný, pokud se rozhodnete, že s ním pojedete na dovolenou, pojme jeho kufr i vaše zavazadla. Má velmi kvalitně zpracovaný interiér a velmi dobře se řídí. A proto si dovoluji hodnocení uzavřít jedinou větou. Někomu stačí auto, jiní potřebují Genesis Coupe.



celkový vzhled vozu, nastavení podvozku, pohon zadní nápravy, jízdní vlastnosti, pružný motor, vnitřní prostor, komfort, vzhledem k obsahu motoru příjemná spotřeba, účinné brzdy, cena vzhledem ke konkurenci na trhu



nastavení ESP, umělý odpor v řízení, neodklápěcí sedadlo řidiče, absence bluetooth a RDS, automaticky řadí i v sekvenčním režimu, nemožnost dokoupit xenonové světlomety

Závěrem článku bych chtěl poděkovat našemu partnerovi, autorizovanému dealerovi vozů Hyundai a držiteli ocenění Star Dealer 2010, společnosti GMP MIX Ostrava za zapůjčení vozu k našemu redakčnímu testu. Fotogalerii vozu Hyundai Genesis můžete najít na stránkách www.hccz.cz v sekci Galerie

GMP MIX
STAR DEALER 2010

text a foto: David Pleva

Co v showroomech nenajdete: Hyundai Robex 170W-7

V roce 2004 představil Hyundai na veletrhu Bauma v evropské premiéře tři typy kolových rypadel, Robex 140W-7 (14 t), Robex 170W-7 (17 t) a Robex 200W-7 (20 t). Doplnují tak novou řadu devíti pásových rypadel, s nimiž mají mnoho společného. My se nyní blíže podíváme na prostředního zástupce, Hyundai Robex 170W-7.

Rypadlo se snaží na strojníka zapůsobit svou bohatě vybavenou kabinou, která vyniká prostorností a velmi dobrou kvalitou dílenského zpracování, což se mu jistě bez větších potíží daří. V kabině rovněž nalezneme řadu odkládacích prostor včetně klimatizované uzavřené schránky, jež uchovává obsah studený nebo teplý dle potřeby. Automatická klimatizace s mnoha výdechy je obsažena již ve standartu, stejně jako autorádio Hyundai s možností přehrávání CD a MP3, jež je vybaveno dálkovým ovládním. Musím uznat, že toto jsem ve stavebním stroji zatím neviděl. Autorádio je umístěné vzadu za sedačkou a dálkové ovládní jeho základních funkcí je snadno dosažitelné vpředu po pravé straně. Sloupek řízení je stavitelný ve dvou směrech - sklon v rozmezí 30° a výška v rozsahu 60 mm. Velice nízká je hladina hluku v kabině, výrobce udává 70 dbA.



V rypadle nalezneme napříč uložený motor Mitsubishi S6S-DT, což je řadový šestiválec o zdvihovém objemu 5,0 l, který za pomoci turbodmychadla a chladiče stlačeného vzduchu vytváří maximální výkon 87 kW. Pojezd stroje obstarává axiální pístový hydromotor ve spojení s dvoustupňovou převodovkou, která umožňuje maximální rychlost 30 km/h. To je velká konkurenční výhoda zejména oproti německým strojům, kde se "rychlé" varianty objevují pouze za příplatek.

Hydraulický systém rypadla obsahuje dvě stavitelná pístová čerpadla, která mu umožňují pracovat ve třech provozních režimech: **obecný**, **heavy-duty** a **režim pro práci s kladivem**. Současně díky propojení elektroniky hydrauliky s elektronikou motoru je možno zvolit jeden ze dvou výkonových režimů (standardní nebo vysoký výkon) a navíc je možno uložit do paměti nastavení výkonu pro každou ze tří výše uvedených činností. Tento užitečný doplněk dokáže ušetřit strojníkovi spoustu času, který by strávil opětovným nastavením pracovního stroje. Pokud strojník nepohne ovládací prvky více jak 4 sekundy, klesnou automaticky otáčky motoru na 1200 ot/min. Ty může strojník dále snížit na 850 ot/min jediným stiskem tlačítka. Jeho následovným stlačením se otáčky vrátí na původní hodnotu. Funkce **Power Boost** pro dočasné zvýšení výkonu o 10% a diagnostika závad na LCD displeji je samozřejmostí.

Základní technické údaje rypadla:

Provozní hmotnost (kg):	16 200
Motor (typ) / výkon (kW/HP):	HP Mitsubishi S6S-DT / 87/126
Zdvihový objem (cm ³):	4996
Cestovní rychlost (km/h):	30
Délka (mm):	8 510
Šířka (mm):	2 500
Výška (mm):	3 510
Max. hloubkový dosah (mm):	5 100
Max. boční dosah (mm):	5 100
Délka ramene (mm):	2 200
Objem základní lžice / výměnných lžic (m ³):	0,76 / 0,39 -1,05



Obecná poznámka: pokud se mluví o hydraulickém systému, jeho elektronickém řízení, počtu čerpadel v něm apod., jedná se o hydraulické okruhy, jejichž prostřednictvím se přímo provádějí příslušné pohyby (výložník, násada, lžice, otoč, hydrostatický pojezd stroje). Nepatří sem tedy okruh pro joysticky, brzdový okruh, okruh řízení kol či okruh pro pohon větráku, které jsou většinou poháněny jednoduchým zubovým čerpadlem. Co se týká okruhů pro přídatná zařízení (např. okruh na kladivo nebo okruh na svahovací lopatu), většinou využívají hlavních hydraulických čerpadel, která pohánějí celou hydraulickou soustavu. Výjimkou může být okruh pro otáčení drapáku, u kterého se uplatňuje samostatné zubové čerpadlo.

Z českých luhů a hájů: AUTOBOND GROUP a.s.

Myšlenka založení akciové společnosti, která by znamenala vytvoření silného subjektu na trhu, jenž by přinesl zákazníkovi maximální výhody, jistotu a globální pokrytí, se zrodil v hlavách osob, které jsou v oblasti prodeje a servisu vozidel osobami nejvýše povolányi....

Ing. Libor Šrámek, který úspěšně budoval pozici značky KIA na českém trhu z funkce generálního ředitele Kia Motors Czech po dobu 12 let, od samého počátku v roce 1994 až do konce roku 2005, Petr Kočenda, majoritní vlastník společnosti AUTOCENTRUM TAPS, s.r.o., autorizovaného prodejce vozů KIA v Ostravě a zároveň objemově největšího prodejce vozů KIA v republice a Josef Kadlec, majoritní vlastník společnosti CRYSTAL AUTO, s.r.o., jednoho z TOP 5 prodejců vozů KIA v republice, postavil společně tým osvědčených a profesionálních lidí, kteří nyní vytvářejí image jednoho s nejsilnějších, nejstabilnějších a největších subjektů na automobilovém trhu v České republice.



A právě zkušenosti s prodejem značky KIA přivedly Autobond k myšlence vybudovat v Plzeňském kraji, kromě už stávajících salónů specializujících se na prodej značek SUZUKI a OPEL, reprezentativní prodejní a servisní zázemí značky HYUNDAI, která si svým přístupem a dynamikou zaslouží mít to nejlepší co ze vzájemné symbiózy může vzniknout.

Prodej značky HYUNDAI byl zahájen 1. listopadu 2010, po výstavbě nového autosalonu v Plzni - Koterově, který vyrostl na tradičním místě prodeje nových vozů.

Společně s výstavbou nového autosalonu byly přestavěny i původní prostory autoservisu tak, aby splňovaly nejpřísnější podmínky vyžadované moderními standardy v oblasti servisu vozidel a zároveň zabezpečily široké rozpětí služeb i vysoký zákaznický komfort. V rámci rekonstrukce byla vybudována například i ruční myčka vozidel s kapacitou tří vozů najednou.

Mimo tradičních služeb prodeje a servisu vozidel nabízí autosalon i rozšířené služby a benefity jako pick-up servis, zapůjčení náhradního vozidla, vyřízení všech formalit při pojistných událostech a v neposlední řadě věrnostní slevový program.

Při koupi nového vozu autosalon poskytuje veškeré dostupné služby včetně zapůjčení vybraného vozidla zdarma na víkend. Jako třešničku na dortu pak dostane každý zákazník, který zakoupí nové vozidlo, zdarma CCS kartu na 150 litrů paliva.

Všechno úsilí společnosti směřuje k tomu, aby se společnost vymanila z pozice nováčka v distribuční síti HYUNDAI a dosáhla na její špičku, stejně jako v dealerských sítích KIA a SUZUKI. Motto společnosti se snoubí s novým sloganem značky HYUNDAI: New Thinking, New Possibilities (nové myšlení, nové možnosti).

Těšíme se na Vaši návštěvu!!!

Kontakty:

AUTOBOND GROUP a.s., Koterovská 170, 326 00 Plzeň

tel: +420 371 651 030

www: autobond.hyundai.cz

E-mail: hyundaiplzen@autobond.cz



Z moravských luhů a hájů: Auto BALVIN Brno

V Auto BALVIN dobře vědí, že nejen dobrá prezentace vozu zákazníkovi v příjemném prostředí, ale také kvalitní poprodejní služby, autosalonu zajistí spokojené zákazníky, kteří se budou nadále rádi vracet. A o to jim jde, aby se jejich rodina tzv. „Hyundaiáků“, stále rozrůstala. K tomu je také potřeba mít servis s rozsáhlým technickým zázemím a špičkovým vybavením, jak technikou, tak technologií. Ke zlepšování všech služeb autosalonu dopomáhá jak jejich dvacetiletá zkušenost s prodejem a servisováním vozidel, tak snaha přizpůsobit své služby potřebám a přáním zákazníků.

Firma Auto BALVIN, spol. s r.o. má ve svém rodném listě uveden rok vzniku 1991. Ihned od počátku se zabývala prodejem a servisem vozidel. K servisu značky Hyundai se společnost dostala již v roce 1992, chvíli po uvedení této značky na český trh, ale již v následujícím roce tuto činnost pozastavila. Důvodem bylo, že se majitelům firmy, manželům Balabánovým, podařilo získat dealerství značky Daewoo a u této aktivity zůstali až do přelomu tisíciletí. V roce 2000, se sesterská firma Auto BALVIN MOTOR s.r.o. stala autorizovaným dealerem značky Mazda, kterým je až do dnešního dne. V roce 2001 posílil firmu, jako obchodní ředitel Ing. Grégr, který do Brna přivedl v roce 1991 značku Hyundai. Z jeho iniciativy požádala firma o přidělení dealerství značky Hyundai a v roce 2002 je získala.



V současné době najdete v Brně - Králově Poli showroomy dvou automobilových značek, z nichž služebně mladší je právě Hyundai. Sehraný tým prodejců se opírá zejména o trvalý vynikající poměr mezi kvalitou a cenou, což je pro zájemce o koupi automobilu Hyundai přesvědčivým argumentem. Není žádným tajemstvím, že zejména modely řady „i“ splňují náročné parametry a vysoká očekávání nejenom českých zákazníků, ale celé Evropy. V současné době je nejprodávanějším modelem Hyundai „i30“ vyráběný v Nošovicích. Dalším pilířem úspěchu jsou poprodejní služby, které se opírají o kvalitu a spolehlivost automobilů, díky nimž může společnost nabídnout svým zákazníkům bezkonkurenční pětiletou komplexní záruku.

Důkazem úspěchu Auto BALVINU je i to, že již druhým rokem po získání dealerství se stali nejlepším prodejcem v regionu Brno, což dopomohlo k jejich umístění v TOP-10 českých prodejců. Svoji pozici neustále upevňovali, o čemž svědčí i v roce 2008 získání ocenění od importéra „STAR DEALER 2008“. I nadále zkvalitňovali prodej a služby zákazníkům, za což jsou evropské dealerství společnosti HYUNDAI pečlivě hodnoceni. Nejvyšším uznáním jaké lze získat je členství ve „Frontier Dealer Clubu“. Této pocty, pro kterou platí velmi přísná kritéria, se dostalo za rok 2010 také prvním dvěma českým prodejcem a jedním z nich je právě Auto BALVIN spol. s r.o. z Brna.

I v roce 2011 plánují v Auto BALVINU vylepšit svou pozici mezi nejlepšími autorizovanými prodejci značky Hyundai v ČR. První kroky již udělali a od 1. července se stali, jako jedni z mála dealerů v ČR, tzv. „Fleet Business Centerem“ pro vozidla Hyundai. Dále byli vybráni jako tzv. „Prémioví dealerství Hyundai“, kteří budou na základě splnění nejpřísnějších kritérií na našem trhu nabízet v druhé polovině roku 2011 exkluzivní modely vozů Hyundai.

Kontakty:

Auto BALVIN spol. s r.o., U Červeného mlýna 3, 612 00 Brno – Královo pole

tel: +420 541 236 959

internet: www.autobalvin.cz

email: obchodni@autobalvin.cz



Auta našich členů: Taťuldova Elča

Hyundai Elantra 2,0i/16v

přezdívka auta: Elča

palivo: benzin

výkon [kW]: 104

převodovka: manuální

koupeno: ojeté

počet ventilů na válec: 4

maximální rychlost [km/h]: 206

spotřeba [l/100km]: 8

rok výroby: 2002

počet válců: 4

zrychlení 0-100 km/h [s]: 9

Zavazadlový prostor [l]: 415

najeto [km]: 130 000

objem [cm³]: 1975

počet rychlostí: 5

pohon kol: přední



Elantru jsme si pořídili v roce 2007 jako pětiletou, ale velmi zachovalou ojetinu. Je to náš již třetí vůz značky Hyundai, a protože předchozím modelem byla Lantra RD, tak celkem logicky padla volba právě na Elu. Představu jsme měli - žádné „holátko“, když investovat, tak rozhodně do pořádného výkonu a vyššího stupně výbavy, takže hned bylo jasné, že šestnáctistovka půjde ze hry a vítězem bude dvoulitr v provedení sedan, zahrnující klimatizaci, alespoň čtyři airbagy a další věci, které zpříjemňují cestování. Jediná věc, která nebyla podmínkou výběru, byla barva vozu. Navštívili jsme proto společnost Autoslužby Donát, kde jsme jim sdělili svou konkrétní představu a paní Lenka Donátová ji dotáhla k naší úplné spokojenosti, když nám zavolala, že námi požadovaný vůz sehnala za cenu 169 000 Kč s 90 000 km na tachometru. Netrvalo dlouho a stála u nás před domem.



Vozidlo je dle našeho soudu elegantní, dobře ovladatelné a i přes tužší nastavení podvozku příjemně pohodlné. Za necelé čtyři roky co Elču používáme se objevily vlastně jenom dva problémy. První, sice nepříjemný, ale ne nebezpečný je koroze zadních lemů. Druhým problémem byla koroze předních ramen, levé dokonce tak, že se mi za jízdy zlomilo, a to už bylo docela nepříjemné a nebezpečné (přiznám se, že do smíchu mi vážně nebylo). Další závady se zatím neobjevily, pouze běžný servis a údržba daná provozním opotřebením (tlumiče, náplně, atd.). Toto vše je snadno řešitelné a náklady nejsou tak vysoké, aby ruinovaly rodinný rozpočet. Tím pádem jsou i příjemně nízké provozní náklady, v našem případě daná i provozem na LPG, kdy se průměrná spotřeba dá udržet na příjemných sedmi litrech při delších trasách, při běžném provozu, do 20km denně se pohybuje na ještě přijatelných 8-8,5 l/100 km.

Motor v naší Elantře, dvoulitrový benzin disponuje dle údajů výrobce výkonem 141 koní, ale podle řídicí jednotky plynu, která je z výroby nastavená na 150 koní, to bude ještě o něco více. Jednotku jsme tedy museli přeprogramovat na vyšší výkon, protože při prudší akceleraci přepínala na benzin. Co se týká spolehlivosti, je to v dané kategorii asi to nejlepší, s čím jsem se zatím setkal a nabízí velmi dobrý poměr mezi spotřebou, výkonem a spolehlivostí.

Již výše zmiňovaná výbava obsahuje mimo jiné ABS, centrální zamykání s dálkovým ovládním, okna a zrcátka v elektrice, čtyři airbagy a vzhledem k tomu, že se jedná o limitovanou edici k mistrovství Evropy ve fotbale, i imitaci dřeva v interiéru.

Ovšem, jelikož jsem znám jako člověk, který se nespokojí s obyčejným šedým průměrem, rozhodl jsem se, že Elantra podstoupí několik menších úprav. Jako první „úprava“ tedy byla provedena zástavba pohonu LPG, kterou jsem samozřejmě svěřil odborné firmě. Ale veškeré další úpravy už jsem si dělal sám. Jako první proběhlo nalakování krytu motoru, které bylo rovněž částečně i nutností kvůli již výše zmíněné přestavbě na plyn. Pak následovaly vesměs kosmetické úpravy jako montáž autorádia s CD a MP3 přehrávačem GoGen, potažení volantu kůží, koupě nových hliníkových kol nebo v neposlední řadě úprava měřky oleje, jíž zdobí logo automobilky. Zatím poslední větší úpravou byla výměna předního nárazníku za nárazník z americké verze Elantry a polepení přední kapoty matnou karbonovou folií. Myslím si ale, že toto nebyla zdaleka poslední úprava naší Elantry.



Vnitřní prostor, místo pro cestující na zadních sedadlech, poměr výkon / cena, jízdní vlastnosti



koroze

Autobazar: Hyundai i30

Model Hyundai i30 se doposud v bazarech nevyskytoval tak často, jako jeho bratranec KIA Cee'd. Automobilka Hyundai jej uvedla na trh o rok později, v roce 2007. Pětidveřový hatchback doplnilo v roce 2008 kombi pod označením i30cw. O dva roky později se začal vůz nabízet také se systémem start-stop (oficiálně idle stop & go).

Automobil prošel bariérovou zkouškou Euro NCAP. A to hned dvakrát. Poprvé v roce 2007, kdy vůz dosáhl "pouze" na čtyři hvězdičky z maximálních pěti za ochranu posádky při nárazu (33 bodů), a tři hvězdy z pěti možných za ochranu dětí v autosedačkách (34 bodů). Následovalo vylepšení a opakování testu o rok později. Takto vynaložené úsilí se ovšem automobilce vyplatilo a Hyundai i30 si odvezl plný počet hvězd za ochranu posádky (34 bodů). Zlepšení dosáhla rovněž ochrana dětí v autosedačkách, kde vybojoval čtyři hvězdy z pěti za 38 bodů. Ochrana při střetu s chodcem se nezměnila – dvě hvězdičky z maximálních čtyř (14 bodů). Zde je ovšem nutno upozornit, že velké množství vozů konkurenčních a takzvaných "prémiových" značek dosáhlo v hodnocení při střetu s chodcem menšího počtu bodů (např. BMW řady 3 r.v. 2005 a výše pouze jedna hvězdička! - 4 body; pozn. red.).



Jak již zaznělo, nepotkáte model Hyundai i30 na trhu ojetin tak často, jako již výše zmiňovaný Cee'd. Přesto nejde o automobil, který by patřil k nedostatkovému zboží. Na trhu jsou nejvíce zastoupeny vozy se zážehovým motorem o objemu 1,4 litru nebo turbodiesely 1.6 CRDi. Kompletní nabídka pohonných jednotek sestává ze tří zážehových motorů 1.4 CVVT/80 kW, 1.6 CVVT/93 kW a nejsilnějšího 2.0 CVVT/105 kW, jež je součástí pouze vozů, které byly vyrobeny v Koreji. Paletu vznětových motorů tvoří tři jednotky o objemu 1,6 litru a to 1.6 CRDi/66 kW, 1.6 CRDi/85 kW a nejsilnější 1.6 CRDi VGT s výkonem 94 kW. Paletu doplňuje rovněž dvoulitr CRDi VGT o výkonu 103 kW. Rovněž v případě nejsilnějšího dieselu se jedná pouze o korejské vozy. Cena nejlevnějších vozidel začíná okolo částky 170 000 korun. Kdo zatouží po kombi i30cw, měl by si připravit částku asi o 50 000 korun více.

Materiály použité v interiéru modelu i30 jsou proti předchůdcům výrazně kvalitnější. Některé plasty sice působí levnějším dojmem, kvalitou a údržbou si ovšem nezádají s materiály použitými ve vozech konkurenčních značek. Pochvalu si rovněž zaslouží pohodlná sedadla a prostor pro posádku. Nedostatek místa není ani na zadních sedadlech. V případě kombi je vzadu ještě o něco více místa. Zavazadelník hatchbacku disponuje objemem 340 litrů v základním uspořádání. Kombi nabídne 415 litrů, což není v rámci třídy největší hodnota, avšak umístíte-li do zavazadlového prostoru kočárek, a to bez větších problémů zvládnete i v případě krátké třicítky, lze považovat velikost a uspořádání zavazadlového prostoru za dostačující.

Podvozek solidně tlumí nerovnosti a zle si nevede ani v zatáčkách. „S modelem Hyundai i30 s motorem 1,6 CRDi 66kw jsem testoval všechny druhy silnic a tento model mě přímo nadchnul, výborně zřevodovaný, vynikající odpružení a podvozek, ve vyšších rychlostech je na podvozek opravdu spoleh, je to asi dáno i větším rozvorem než má např. Octavia, u dieselu potěší vynikající spotřeba rovnající se Octavii 1,9 TDi. Pokud bychom srovnávali Hyundai i30 s Octavií, tak jediným mínusem je vnitřní a zavazadlový prostor. Ale Hyundai i30 by se s ní srovnávat neměl, i když tomu tak většinou bývá“, uvádí majitel firmy Hyundai-RÁJ.cz pan Tomáš Rezek.



Příznivé ceny ojetin, dobré zpracování, prostor pro posádku, v současné době mnoho vozidel po prvním majiteli, dále běžící záruka výrobce (5 let od prvního uvedení do provozu)



Menší zavazadelník kombi, slabší odolnost vůči opotřebení, koroze výfuku



Prezentovaný vůz je spolu s dalšími až 100 ojetými vozy značky hyundai nabízen firmou Hyundai-Ráj.cz za cenu 235 000Kč; nejlevnější model Hyundai i30 pak nabízí za 179900 Kč. Kontakt na prodejce: Michal Sejkora, tel: 734 576 366,

Více na www.hyundairaj.cz - největší výběr vozů s historií a zárukou

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

Z korejské kuchyně: Korejské bramborové placky Gamja

Ingredience:

Placky: 1kg brambor, 1 velká barevná paprika, 2ks jarní cibulky, 1 hrnek houby shitake, 1 chilli feferonka, 4 lžičky kukuřičné mouky, 1 vejce, 1 stroužek česneku, olivový olej ve spreji, sůl, pepř

Omáčka Cho Ganjang: 2 lžičky sojové omáčky, 2 lžičky sojového octa, 1 lžička sezamového oleje, 1 lžička citronové šťávy, sůl podle chuti

Postup přípravy:

Brambory nastrouháme na hrubší části, osolíme a necháme odležet, aby pustily vodu. Přes sítko scedíme veškerou vodu, poté ještě zbytek vody z brambor vytlačíme tak, abychom měli hmotu co nejsušší. Papriku, houbu shitake nakrájíme na hrubší kostičky, cibulku, česnek a chilli papriku naopak na co nejmenší kousky.

Všechny suroviny dáme do mísy, přidáme kukuřičnou mouku dle potřeby (záleží na konzistenci směsi), osolíme, opepříme a důkladně promísíme, aby se vše hezky spojilo.

Bramborové placky pečeme na malé pánvi na mírném plameni s co nejmenším množstvím tuku (stačí pouze jemně postříkat povrch pánve olejem ve spreji)

Hotové placky nakrájíme na čtyři trojúhelníky, aby se dali lehce nabírat hůlkami. Podáváme s omáčkou Cho Ganjang, pro pikantní variantu můžete použít korejskou Gochujang chilli omáčku. Nakonec ještě posypeme sezamovým semínkem.



Převzato ze stránek labužník.com

Sudoku:

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

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

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

Hyundai Motor Czech na nové adrese:

Společnost Hyundai Motor Czech s.r.o. sídlí od pátku 15. července 2011 na nové adrese v ulici Siemensova 2717/4 v Praze 5 - Stodůlkách. Pro značku Hyundai znamená přesídlení do nových moderních prostor další významný milník na cestě k dosažení ambiciózního cíle - stát se nejoblíbenější značkou na automobilovém trhu v České republice.

Přesun na novou adresu je začátkem nové etapy Hyundai v ČR. „Všechny kroky, které podnikáme, mají jediný cíl. Do roku 2013 výrazně snížit odstup od vedoucí značky na trhu a stát se pro české zákazníky nejpřirozenějším řešením jejich automobilových potřeb.“ dodává generální ředitel Hyundai Motor Czech s.r.o. Vladimír Vošický

Moderní prostory přinesou nejen větší pracovní komfort všem zaměstnancům Hyundai Motor Czech, ale budou také doplněny moderním vzorovým showroomem a novým prostorem pro školení „Brand Experience & Communication Centre“.

převzato z tiskových zpráv HMC, redakčně kráceno



klubový občasník občanského sdružení Hyundaiclub CZ

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

kontakty: tel: 603 492 665; skype: davidpleva; ICQ: 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!