

Hyundai ix-Metro: UFO z Nošovic?

Podle slov automobilky Hyundai tenhle koncept přináší "kosmický design do města". Tato bílá studie představená na autosalonu ve Frankfurtu by ale také mohla naznačovat možnou podobu budoucího auta z Nošovic.

Hyundai ix-Metro je malým hybridním vozem kategorie CUV (Crossover Utility Vehicle). Je to necelé čtyři metry dlouhý, baculatý malý vůz křížící různé automobilové druhy a čeledě.



Cílovou skupinou pětidveřového 2+2 místného konceptu jsou v představách tvůrců především mladí Evropané žijící ve městech. "Chtěli bychom, aby koncept ix-Metro byl něčím, co není z tohoto světa. Čerpali jsme inspiraci od NASA, a dokonce ze sci-fi filmů, jelikož kosmické lodě jsou všeobecně považovány za symbol pokroku a inovací," vysvětluje Rogelio J. Flores, šéfdesignér projektu ix-Metro.

Inspirace designérů filmy sci-fi je vidět i v interiéru vozu. Pro přístrojovou desku byl zvolen bílý poloprůsvitný materiál podobný silikonu. Přístrojová deska nese centrální displej, který zobrazuje informace navigačního systému a umožňuje ovládat všechny klíčové funkce. Vesmírný speciál se samozřejmě nespokojí s klasickými zpětnými zrcátky, místo nich má kamery.



Důraz na ekologii, která byla hlavním tématem loňského autosalonu, je u konceptu vyjádřen systémem pohonu. Hybridní ústrojí s výkonem 92 kW (125 k) tvoří benzínový tříválec s objemem 1,0 litru, který dostal plynule variabilní časování ventilů, přepínání turbodmychadlem a přímé vstřikování paliva a elektromotor o jmenovitém výkonu až 5 kW. Hybridní systém poskytuje největší točivý moment 157 N.m, který je na kola přenášen prostřednictvím šestistupňové dvouspojkové převodovky.

Koncept bývá velmi často srovnáván se sesterským modelem Kia Venga, který je již v prodeji a vyrábí se v Nošovicích. Vzhledem k úzké provázanosti modelů obou značek je pravděpodobné, že i malé MPV Kia Venga dostane svůj protějšek se značkou Hyundai. Proporce a zaměření nejnovějšího konceptu Hyundai by tomuto plánu odpovídaly, stačí si odmyslet futuristické technologie a trochu umírnit rozmáchlé tvary karoserie.

2 - Nové motorizace Sonaty YF

4 - Partneři Hyundai klubu: Autofólie Tomáš Tchuř

5 - Hyundaisraz 2010: Soběšín slovem i obrazem

7 - Představujeme: Hyundai ix55

9 - Auta našich členů: Esperova H1 (2. část)

11 - Autobazar: Hyundai Terracan

12 - Recepty z korejské kuchyně, sudoku

Nové motorizace Sonaty YF

Na dubnovém autosalonu v New Yorku představil HYUNDAI dvě nové motorizace svého úspěšného modelu Sonata. Obě jsou benzínové, jak jinak v USA.

První novinkou je motor 2,0T. Ano, „T“ znamená turbo! Nejprve se podívejme na dosahované parametry: tento přeplňovaný dvoulitr dosahuje maximálního výkonu 278 koní při 6.000 ot/min. a točivý moment dosahuje vrcholu 364 N.m při otáčkách 1.800-4.500 ot/min. K dosažení těchto velmi pěkných hodnot bylo použito hned několik technických fines.

Tou první je samotná konstrukce turbodmychadla. Kompaktní turbodmychadlo je typu twin-scroll, je tedy rozděleno na dvě části (komory). Dvojice válců plní každou z nich zvlášť. Svody na straně turbíny jsou odděleny a spojují se až těsně před ní. Tento způsob přeplňování má několik výhod. Lopatky turbodmychadla se roztáčejí rychleji, motor je díky tomu účinnější v nízkých otáčkách, palivo se lépe spaluje a válce i výfukové plyny mají nižší teplotu. Systém přeplňování pak spaliny může využívat ve větší míře.

Druhou technickou specialitou tohoto motoru je použití přímého vstřikování GDI, které dále snižuje spotřebu a zvyšuje výkon. Kombinace těchto technologií spolu s relativně nízkou hmotností 1.514 kg dokázala při použití šestistupňové automatické převodovky vlastní konstrukce stlačit spotřebu podle metodiky EPA na 10,7 l/100 km ve městě resp. na 6,9 l/100 km na dálnici. Sonata s tímto motorem je tak nejušpornějším modelem své třídy na americkém trhu. Dá se předpokládat, že s ohledem na dosahované výkony, a v kontextu s ekologickou hysterií, nahradí tento motor v nabídce motory konstrukce V6 – downsizing zasáhl už i HYUNDAI.

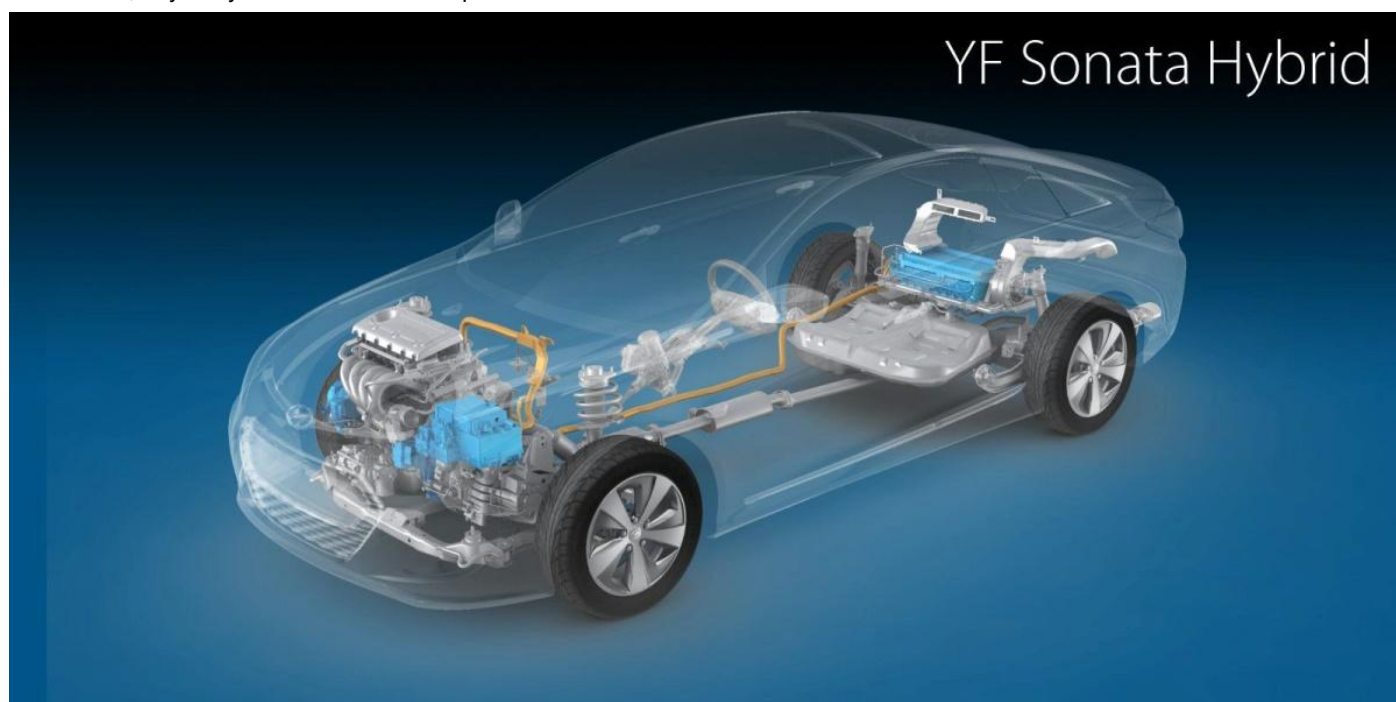


Dvoulitrové turbo však není jedinou novinkou pod kapotou Sonaty YF, HYUNDAI se rozhodl jít ve snižování spotřeby a větší ekologičnosti svých vozů ještě dál a představil též Sonatu Hybrid 2,4 CVVT. Základem tohoto pohonného ústrojí je již známý motor Theta II o objemu 2,4 litru s přímým vstřikem paliva GDI a proměnným časováním ventilů DCVVT. Pro potřeby tohoto ústrojí však bylo upraveno časování ventilů tak, aby motor pracoval v tzv. Atkinsonově cyklu, který sice zvyšuje účinnost motoru, ale za cenu snížení točivého momentu v nízkých otáčkách. Právě tento nedostatek kompenzuje použití synchronního elektromotoru. Spalovací motor poskytuje nejvyšší výkon 168 koní při 6.000 ot/min, točivý moment vrcholí hodnotou 211 N.m při 4250 ot/min. Elektromotor odvádí maximum 41 koní v pásmu 1.400-6.000 ot/min a 205 N.m v rozmezí 0-1.400 ot/min. Při celkové hmotnosti 1.568 kg má dosahovat spotřeby 6,4 l/100 km ve městě resp. 6,0 l/100 km na dálnici.

A jak to celé funguje? Zatímco u konkurenčních řešení je použit planetový dělič výkonu, elektromotor u Hybrid Blue Drive je instalován mezi spalovací motor a šestistupňovou automatickou převodovku vlastní konstrukce, tedy na místo kde obvykle bývá hydrodynamický měnič točivého momentu. HYUNDAI přesto slibuje vlastnosti full-hybridu. Tedy hlavně možnost jízdy na čistě elektrický pohon a to až do rychlosti cca 99 km/h. Elektromotor tedy bude spotřebu paliva snižovat nejen při popojíždění ve městě, ale i mimo město. Dalšího snížení spotřeby o 10% přinesly též úpravy samotného spalovacího motoru v podobě snížení vnitřního tření, použití oleje s nižší viskozitou či úpravy systému chlazení. Řídící jednotka systému Hybrid Power



Control (HPC) automaticky vypíná spalovací motor při stání, nebo není-li jeho chod nutný. Hybrid Starter Generator (HSG) zase motor samočinně startuje. Součástí hybridního řešení je i rekuperace energie při brzdění. Elektrifikaci musel projít kompresor klimatizace, aby nebyla závislá na chodu spalovacího motoru.



Elektrická energie je skladována v přední části zavazadlového prostoru ve 270V lithium-polymerové akumulátorové sadě s kapacitou 5,3 Ah. Li-Pol akumulátory jsou ve srovnání s NiMH akumulátory odolnější, při srovnatelné kapacitě o 20-30% lehčí a o 40% menší, přičemž jejich energetická hustota je 1,7x vyšší. Ve srovnání s Li-Ion akumulátory jsou levnější a mají též delší životnost. Dodavatelem těchto akumulátorů je společnost LG Chem. Automobilka bude poskytovat na akumulátory záruku 10 let nebo 150 tisíc mil.

Hybridní Sonata se od běžných verzí liší též vzhledem. Zcela nová je před, kde změnami prošly maska, světlomety i přední nárazník, díky těmto úpravám se podařilo snížit koeficient odporu vzduchu na $C_x=0,25$. Nový je též exkluzivní odstín metalického laku, v interiéru jsou specifické materiály na sedadlech a plastech. O aktuální činnosti systému informuje displej s úhlopříčkou 4,2 palce na přístrojovém štítu.



Na autosalonu v New Yorku se též představila sesterská KIA Optima, známá v Evropě pod názvem Magentis. Její motorová nabídka bude na severoamerickém trhu kopírovat nabídku motorizací Sonaty YF, a to včetně hybridní verze. KIA však byla podstatně sdílnější ohledně svých plánů pro Evropu a dá se předpokládat, že motorová paleta modelu i40, který by měl v Evropě stávající Sonatu NF příští rok nahradit, bude nové Optimě (vše nasvědčuje tomu, že jméno Magentis zmizí v propadlých dějin) odpovídat. Bohužel se v Evropě s motorem 2,0T ani s hybridem nepočítá, v plánu není ani verze GDI motoru Theta II 2,4. Měl by dorazit benzínový motor 2,0, pro vybrané trhy 2,4 CVVT a milovníci nafty se mohou těšit na motor 1,7 CRDi, který si svou premiéru odbude pod kapotou modelu ix35. Nicméně toto jsou jen předběžné plány a do uvedení obou vozů střední třídy na náš trh v roce 2011 se může ještě mnoho změnit.

Představujeme naše partnery:



Autofólie Tomáš Tchuř: Největší v Moravskoslezském regionu

Firma Autofólie Tomáš Tchuř působí v tomto oboru stabilně již od roku 2002. Za tuto dobu nasbírala mnoho zkušeností a nyní patří mezi největší dodavatele v oboru montáží autofólií v Severomoravském regionu. Neexistuje snad modelová řada jakékoli automobilové značky, na kterou by firma fólie neaplikovala s výbornými výsledky, ke spokojenosti svých klientů. Pracuje tedy jak s klasickými, standardními vozy, tak se specializuje i na vozy luxusního charakteru, o čemž svědčí její reference.

Veškeré montáže fólií jsou zásadně prováděny bez demontáže autoskel. Používané fólie značky CP Films podléhají všem potřebným homologacím, což je ze strany firmy zaručováno jednak certifikačními štítky, které se při montáži umísťují na vlastní skla vozu pod fólie, a jednak certifikační kartou, která mimo jiné uživateli zaručuje, že montáž byla provedena odborně zaškolenou firmou, jež má veškerá oprávnění tyto montáže na profesionální úrovni provádět.

Z mnoha výhod, které majiteli vozu autofólie poskytují, můžeme namátkou uvést redukcí pronikání ostrého slunečního světla, zabraňují UV záření, snižují riziko oslnění, poskytují soukromí, zdokonalují vzhled automobilu a hlavně jsou dlouhodobě barevně stabilní.

Tónování fóliemi se provádí za pomoci několika druhů autofólií. V první řadě to jsou tónovací autofólie, které jsou vyráběny z (několika) kvalitních vrstev barvených polyesterů. Výhodou těchto fólií je různá propustnost světla v závislosti na vámi vybraném typu fólie. V neposlední řadě můžeme jako velkou výhodu uvést blokování průniku škodlivého UV záření do vašeho vozu.

Metalizované autofólie jsou exkluzivní fólie s kovovým efektem, kde vrstvy barvených polyesterů doplňuje navíc metalizovaná vrstva z částic vybraných kovů. Tento druh fólií účinně blokuje pronikání UV záření a snižuje působení tepelných slunečních paprsků.

A nesmíme zapomenout ani na bezpečnostní autofólie, což jsou fólie vytvořené speciální technologií vícevrstevných polyesterových fólií skládajících se z 9 navzájem kolmo laminovaných vrstev (běžné fólie jsou vyráběny jen z jedné silnější vrstvy). Tím pádem zaručují majiteli vozu vyšší ochranu vozidla i cestujících.

		
Datum / Date 29. 3. 2010		
Tovární značka / Vehicle make HYUNDAI SONATA		
SPZ 5T2		
VIN KJHEU		
Instalace / Installation	Film	Propustnost / Light transmission
Skla předních dveří / Front door windows	—	—
Skla zadních dveří / Rear door windows	HP	5%
Trojúhelníky / Triangles	HP	5%
Boční skla zavaz. prostoru / Side windows of luggage space	—	—
Sklo pátých dveří / Backdoor window	HP	5%
TOMÁŠ TCHUŘ Autofólie 3M Panther, montáž autopřilnavostní a ozvučovací techniky automobilů všech značek 1613, Rychvald, Březová 1613, okr. Karviná Radix 0603 312 822 IČO 73136242		

Certifikát odborné instalace okenních fólií

Firma Autofólie TT přichází pro členy občanského sdružení HCCZ s nabídkou tónování skel našich vozů fóliemi značky CP Films za ceny výrazně nižší, než je u konkurence běžné. Projevíte-li zájem o služby našeho partnera, kontaktujte přímo majitele firmy na tel. čísle +420 603 312 822 (pouze po 15.00 hodině z důvodu pracovní vytíženosti). Individuální ceny a vstřícné jednání jsou zaručeny. Po dohodě je možnost setrvání zákazníka na místě, který tak má přehled o tom, co se s vozem děje a na vlastní oči se může přesvědčit o profesionalitě majitele firmy.

Ukázka aplikace okenních fólií firmou Autofólie Tomáš Tchuř na voze Hyundai Sonata Davida Plevy.



Pro více informací o našem partnerovi navštivte naše stránky www.hccz.cz rubrika odkazy; Autofólie TT

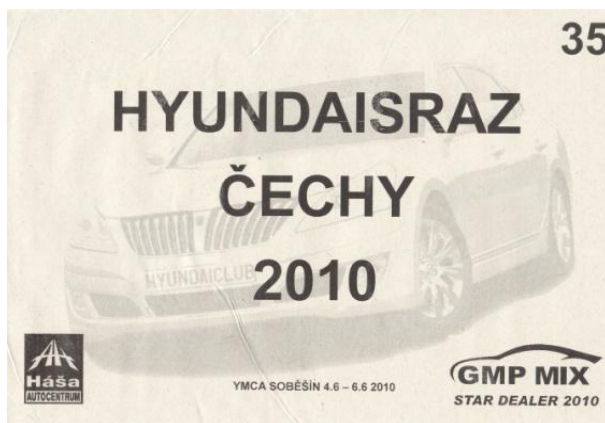
Kontakt na našeho partnera:

Tomáš Tchuř, Březová 1613, 735 32, Rychvald. Tel: 603 312 822 (volat po 15. hodině)

Hyundaisraz Čechy 2010: Soběšín slovem i obrazem

Letošní 5. mezinárodní setkání majitelů a příznivců vozů značky Hyundai se uskutečnilo ve dnech 4. - 6. června 2010 v Soběšíně, což je místo uprostřed krásné přírody kolem řeky Sázavy, obklopené mnoha krásnými památkami. Pojdme si prostřednictvím tohoto článku připomenout okamžiky letošního srazu, který byl v mnoha věcech jiný, než předchozí ročníky.

Letošní sraz, jak již bylo několikrát zmíněno, byl v mnoha částech přelomový. Jednak proto, že jako první oficiální akce Hyundai Clubu byla pořádána nikoliv na Moravě, ale v Čechách, a zároveň byl poprvé v historii organizátorem srazu nikoliv člen výboru, ale řadový člen HCCZ, nám všem dobře známý Roman Kotek alias Korálek. Jako třešinka na dortu těchto změn byla i skutečnost, že se do prezentace automobilů značky Hyundai zapojili nejen naši partneři, autorizovaní dealeři a držitelé titulů Hyundai Star Dealer: společnosti GMP MIX Ostrava a Autocentrum Háša, ale rovněž naši členové Radek Žižka a Michal Keř ze společnosti Zeross Computer, kteří pro nás ve spolupráci s p. Hášou připravili prezentaci svých vozů Hyundai H-1 Tour, Hyundai Veracruz 3,8 V6 a lahůdky pro fanoušky: Hyundai Genesis 4,6 V8.



Letošní setkání začalo opět tradičně v pátek odpoledne, kdy začali do kempu přijíždět první účastníci ze všech koutů naší republiky se svými vozy, mezi kterými rovněž nechyběl ani první předváděcí vůz pro sobotní prezentaci, Hyundai ix55 Style, který velmi ochotně zapůjčil p. Petr Svoboda, vedoucí prodeje společnosti GMP MIX Ostrava, za což mu ještě jednou patří velké poděkování jménem celého našeho sdružení. Po příjezdu a zápisu dostal každý účastník tři obálky s logem našeho setkání a našich partnerů určených pro sobotní orientační jízdu, následně si šli zařídít ubytování. Ovšem někteří nedočkavci již začali okukovat zelenou „pětapadesátku“, na které se prováděly poslední kosmetické úpravy tak, aby byla na sobotu připravena do plného lesku.

Genesis 4,6 V8, se kterým přijel náš člen Radek Žižka, kterého můžete znát pod přezdívkou Zigo. Pak už nic nebránilo tomu, aby byla zahájena orientační jízda spojená s vědomostní soutěží, na které čekaly naše účastníky dvě stanoviště, kde získali heslo pro otevření obálek. První obálka obsahovala otázky z historie a současnosti automobilky Hyundai a ve druhé obálce se nacházely otázky z pravidel silničního provozu a zdravotní péče, kde si účastníci mohli ověřit své znalosti v této problematice. Opět nechyběl úsek měřený radarem, na kterém mohli díky překročení rychlosti přijít posádky o polovinu nasbíraných bodů, což se ovšem k radosti všech organizátorů nestalo.

Zhruba po 20 minutách od startu posledního účastníka orientační jízdy vyrazila kolona předváděcích vozidel ve složení Hyundai Genesis, Hyundai Veracruz, Hyundai ix55, Hyundai ix35 a Hyundai H-1 Tour směr zámek Jemniště, kde byly pro všechny zájemce z řad účastníků letošního setkání připraveny předváděcí jízdy a prezentace všech těchto vozů. Největší zájem byl pochopitelně o svezení v Genesisu, ale spousta zájemců rovněž vyzkoušela rozdíl mezi evropskou a americkou verzí ix55 v Americe prodávanou jako Veracruz. Po zhruba hodinových předváděcích jízdách měli možnost všichni zúčastnění poříditi si fotografie všech zapůjčených vozidel, což se také ve velké míře dělo a nejen u „našich“, ale také u většiny lidí pohybujících se kolem zámku Jemniště, jež měli v ruce fotoaparát. Posuďte sami, kdy uvidíte pohromadě to nejluxusnější, co Hyundai v současnosti vyrábí? Rovněž zástupci našich partnerů, paní J. Hášová se synem obdivovali vozy Hyundai, v tomto případě se však jednalo o vozy, které patřily účastníkům letošního srazu. Poté nastalo tradiční škatule, hejbejte se, kdy jsme všichni začali na parkovišti přesouvat své miláčky tak, aby mohla vzniknout společná fotografie všech vozidel a posádek letošního setkání. Kolem třetí hodiny odpolední nastal přesun všech vozidel v koloně zpět do kempu v Soběšíně, kde byla nachystána plocha pro společné fotografování všech předváděcích vozidel. V tuto dobu se u našich vozidel objevilo rovněž několik lidí s různými otázkami směřujícími k vystaveným vozům, případně ke značce Hyundai jako takové.



Po ukončení oficiálního fotografování a prezentace vozů našich partnerů, předal prezident HCCZ, o.s. Radoslav Horka poděkování za organizační výpomoc p. R. Žižkovi a pí. J. Hášové jako důkaz, jak si vážíme přízně všech našich partnerů a rádi bychom s nimi spolupracovali do budoucna. Poděkování společnosti GMP MIX Ostrava převzal z rukou viceprezidenta HCCZ, o.s. již v pátek ráno zástupce společnosti, Ing. Petr Iwaszek, který působí u společnosti jako prodejce vozů. V sobotu v podvečer se pak s námi zástupci společnosti Autocentrum Háša a Zeross Computer rozloučili a vydali se na cestu domů.



Sobotní podvečer se nesl v duchu letošní valné hromady členů HCCZ, na němž se probíralo hospodaření klubu, volba nového tajemníka a změna interních směrnic HCCZ. Rovněž byl na valné hromadě představen nový člen, Antonín Schindler, který se bude s Davidem Plevou starat o chod webových stránek našeho sdružení. Antonín Schindler byl hned požádán, aby začal pracovat na našich stránkách tak, aby v nejbližším možném termínu bylo možno přejít ze zkušební na ostrou verzi stránek.

Po večeři se konal již tradiční srazový oheň, který byl ale zpestřen o zajímavou kulturní vložku. Myšak se na chvíli ztratil z dohledu, aby se po chvíli objevil s bombou hélia. Toho okamžitě někteří využili a po vyšlukování části balónku začali recitovat nejrůznější básničky. Kladné ohlasy přísedících byly důkazem, že se toto zpestření sobotní noci stalo velmi zajímavým, možná vrcholným okamžikem naší dospělácké zábavy.

Nedělní dopoledne bylo opět, jako každým rokem, dopolednem loučení a odjezdů do našich domovů. Jak by řekli mnozí z našich letošních účastníků, vzhledem k ostatním ubytovaným v kempu jsme se „Rozjeli ve jménu Páně“.

Letošní sraz je za námi. Jestli se líbil vám, nemůžu posoudit, z ohlasů, které přišly od našich partnerů, bylo vidět, že byli spokojeni. Mně osobně se sraz také líbil, i když letošek byl pro mě trochu hektický, takže mi nezbylo moc času ani na mou dceru, která byla v 8 měsících letošním nejmladším účastníkem srazu. Rovněž bych chtěl ještě jednou, i když se zpožděním, popřát vše nejlepší Timee Krchňavé, která v sobotu 5. června oslavila svůj první rok života na tomto světě.



Ještě jednou bych chtěl poděkovat všem našim partnerům za zapůjčení vozidel a reklamní předměty, které poskytli pro potřeby konání letošního setkání.

Fotografie z letošního setkání si můžete prohlédnout ve fotogaleriích na stránkách www.hccz.cz, kde naleznete přibližně 750 fotografií v několika galeriích, které nafotili naši členové.

Zároveň se obracím na všechny, kteří mají nějaké náměty, či připomínky, napište nám na srazy@hccz.cz a pomozte nám tak vylepšit následující setkání.

Závěrem článku bych jen vzkázal všem našim členům a přátelům značky Hyundai: Nashledanou při dalším setkání.

Představujeme: Hyundai ix55 - Miliónový společník

Když se pro Evropu modifikuje „americké“ auto, obvykle žere i stromy u cesty, má laciné plasty a neumí zatáčet. Hyundai ix55 tyto zvyky popírá, a úspěšně. Díky laskavosti společnosti GMP MIX Ostrava jsme měli možnost tento vůz otestovat během dnů pořádání letošního setkání majitelů a příznivců vozů značky Hyundai, kdy jsme s ním při různých podmínkách najezdili bezmála tisíc kilometrů.

Nové terénní auto k nám přišlo z USA, kde se prodává pod označením Veracruz. V Evropě dostalo označení ix55, které odpovídá současnému „íčkovému“ názvosloví značky. Hyundai ix55 se v modelové nabídce značky řadí nad SUV Santa Fe. Vůz, který sice není designově příliš výrazný, ale design není u mě při rozhodování o výběru značky na prvním místě, dostal pro Evropu turbodiesel 3.0 CRDi, ale zůstaly mu americké rozměry. Příď se podařilo navrhnout zcela ve stylu značky: maska chladiče a světlomety se podobají kompaktnímu i30, ale jsou daleko větší, nárazník i mlhovky nesou obdélníkové tvary. Skoro pětmetrové SUV konkuruje prémiovým vozům, jakými jsou třeba Volvo XC 90, VW Touareg nebo Audi Q7. Navíc vás může hřát, že oproti ostatním jste utratili přinejmenším o 300 tisíc až půl milionu míň.



Z profilu je nejlépe vidět, kam až se automobil natáhl, jak dynamicky má tvarovanou střechu a kterak spodní hrana oken směrem dozadu mírně stoupá. Vysoký ponton dodává na solidnosti, spodní díl dveří, prahy a blatníky opticky odlehčuje stříbřitý plast. Mohutná vnější zrcátka s integrovanými blikáči osvětlují nástupní prostor, celkový dojem podtrhují osmnáctipalcová litá kola s atraktivním pětipaprskovým designem. Široká záď dostala velkoplošné svítlny tvořené soustavou 102 (!) LED diod a oválné koncovky výfuku vyvedené v leštěném chromu.

Interiér vozu zaujme na první pohled svou velkorysou prostorností. Hyundai ix55 dokáže bez problémů pohodlně převézt sedm pasažérů, přičemž i třetí řada disponuje relativně pohodlnými sedadly s dostatkem prostoru. Sedačky ve třetí řadě není navíc problém v momentě ukrýt do podlahy.

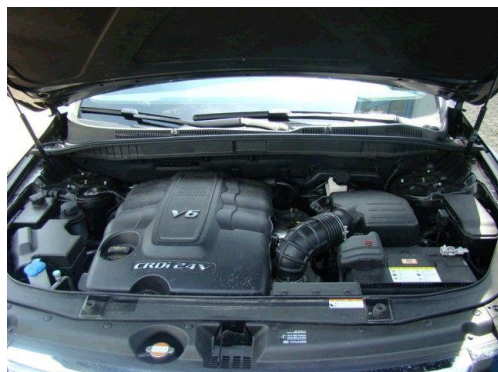
Ale vraťme se zpět. Nastupování do vozu je pro osoby menšího vzrůstu přece jen trochu problematické. Sedačky jsou totiž poměrně vysoko nad zemí, ale to už u větších SUV bývá. V interiéru mě potěšily měkčené plasty, ze kterých je zhotovena přístrojová deska, které dominuje čtyřramenný multifunkční volant a poměrně úzký středový panel nepřekáží pravému kolenu řidiče, který ačkoli není vyroben z hliníku, vypadá opravdu dobře, nevrže ani nedrnčí. Jen tři displeje považuji za trochu nešťastné řešení, které ubírá body z jinak skvělého hodnocení provedení středového panelu. Seskupení do jednoho velkého informačního displeje by jistě poskytlo přehlednější zobrazení. Sedačky se vyznačují především pohodlím. Při běžné jízdě jim nelze mnoho vytknout. Mají velké rozměry a široké možnosti nastavení. Při ostřejším průjezdu zatáčkou však chybí boční opora, což jsem občas při své váze bezmála 130 kg pocítil. Pochvalu si však zaslouží středová loketní opěrka s chlazenou přihrádkou, která i přes absenci nastavení poskytuje svou funkci i menším jedincům. Řidič a posádka vpředu jistě také ocení množství odkládacích prostor a přihrádek. Cestující vzadu najdou uvnitř ix55 nečekané množství komfortních prvků. Nechybí nastavitelné sedačky, samostatná klimatizace se šesti výdechy, vyhřívané sedačky a loketní opěrka s úložným prostorem. Třetí řada sedadel už je skromnější, ale vzhledem ke konkurenci se jedná o jednu z nepohodlnějších třetích řad vůbec.



Největší Hyundai v nabídce se chlubí také slušným objemem zavazadlového prostoru, pokud necestujete v sedmi lidech. V tom případě má kufr objem pouze 148 litrů. V pětimístném provedení už je to však 598, a pokud sklopíte sedačky úplně, máte k dispozici 1746 litrů nákladového prostoru. Ten je navíc díky ohromnému víku slušně využitelný. Překážkou se může stát snad jen vyšší nákladová hrana. Zavazadelník si také bez problémů poradí se dvěma jízdními koly, aniž byste museli demontovat nějaké prvky.

Nabídku hnacího ústrojí tvoří pouze jeden naftový šestiválec o objemu 3,0 litru dodávaný výhradně se samočinným ústrojím se šesti vhodně poskládanými stupni. To však neznamená, že by Hyundai ix55 byl nějaký lenoch. Motor pracuje s moderním vysokotlakým vstřikováním common-rail a je přeplňovaný turbodmychadlem s proměnnou geometrií lopatek. Disponuje největším výkonem 176 kW při 3800 ot. min⁻¹ a točivým momentem s maximem 451 N.m v pásmu mezi 1750 a 3500 ot. min⁻¹ - oba parametry patří k nadprůměru ve své třídě. Pokud sešlápnete plyn k podlaze, převodovka hladce a pohotově podřadí a 2,2tunový kolos se dá do pohybu podobně jako hatchback nižší střední třídy.

Agregát se při spuštění ani trochu neklepe, jak dobře je utlumený. Převodovka se řadí „sametově“ a bez nejmenšího cukání, a to i v ručním módu v kulise vpravo (dopředu vyšší rychlosti, dozadu nižší) a při podřazování až do jedničky. Co se týče vnitřního hluku a kultivovanosti, nemá se Hyundai za co stydět. Dovnitř vozu se nepřenášejí žádné vibrace a nadměrný hluk, což přispívá ke komfortu cestování. Spotřeba se po dobu testu ustálila na cifře 9,5 litru na 100 km, což vzhledem k výkonu motoru a velikosti auta považujeme za velmi dobrý výsledek. Mimo město není problém dosáhnout udávaných 7,6 litru, ale hustota městského provozu tomuto těžkému vozu příliš nesvědčí a znát je to především na spotřebě paliva.



Jízdní vlastnosti odpovídají hmotnosti vozu 2,2 t. Řízení je vláčné, ale nepřeposilované, v zatáčkách se 1,75 m vysoká karoserie logicky naklání a brzdy mají pozvolný nástup. Hyundai ix55 se pochopitelně nehodí na rychlou jízdu po okresních silnicích, je určen pro klidnou jízdu, za kterou se vám odmění komfortem – o spoustě děr nebo nerovností zkrátka nebudete vědět. Díky světlé výšce 20 cm a pohonu 4x4 lze s tímto SUV zajet i do lehčího terénu. Řidič navíc může pomocí tlačítka zamknout pohon všech kol v poměru 50:50. Uzávěrka se automaticky vypne a systém se vrátí k automatickému ovládání při rychlosti nad 30 km/h. Když rychlost klesne pod třicítku, uzávěrka se zase sama aktivuje. Tohle tlačítko ale asi málokdo z majitelů vůbec někdy využije.

Hyundai ix55 působí na evropských silnicích nezvykle. Přesto si myslím, že si své příznivce najde. Za zhruba milión totiž dostanete obrovské luxusně vybavené auto, za které byste u konkurence zaplatili téměř dvojnásobek. Při rozhodování o koupi pro některé budoucí zákazníky může být překážkou snad jen to, že Hyundai je považován za takzvanou "neprémiovou" značku, což ale neznamená, že se nejedná o velmi solidní vůz. Jak jsme již psali v minulém čísle, Hyundai byl loni vyhodnocen agenturou J.D. Power jako nejlepší neprémiová značka a na ix55 je to opravdu znát. Během víkendu jsem s ním najezdil po různých silnicích cca 950 km a za sebe i za manželku mohu prohlásit, že jsme toto SUV vraceli s opravdu těžkým srdcem a při obměně našeho vozového parku zaujalo přední místo na kandidátce na nový vůz.



Prostorný a variabilní sedmimístný interiér, dílenské zpracování, skvělá cena a mimořádně štedrá výbava, kultivovaný motor, sametová samočinná převodovka, velký zavazadlový prostor.



Nabídka pouze jednoho motoru, vzhledem k váze vozu pouze průměrné brzdy, nevýrazná příď, el. otevíratelné víko zavazadelníku pouze v nejvyšší výbavě Premium.



Ceny vozu Hyundai ix55 3.0CRDi VGT: COMFORT 4x4 899 900 Kč, STYLE 4x4 999 900 Kč, PREMIUM 4x4 1 099 900 Kč.

Součástí základní výbavy je např.: Antiblokovací brzdový systém ABS + elektronický rozdělovač brzdové síly EBD; elektronický stabilizační systém ESP; systém ROP bránící převrácení vozu; úchyty pro dětskou sedačku ISOFIX; dvouzónová automatická klimatizace s kontrolou kvality ovzduší; parkovací senzory vzadu; zadní manuální klimatizace se šesti výdechy..


STAR DEALER 2010

Auta našich členů: Esperova H1 (2. část)

pokračování z minulého čísla

Za to, že jsem pořídil vůz jako ojetý platím určitou daň ve formě oprav, které jsem musel provádět a hlavně platit. Zatím jsem opravoval následující závady v celkové hodnotě cca 23 tis. Kč, a to:

- **cca 33 tis. km:** Výměna el. spínače u pravých předních dveří (na spínač je napojeno osvětlení vnitřku a alarm, takže kdybych opravu neprovedl, vůz by nebyl na dveřích chráněn alarmem) - cena dílu 300,- Kč.

- **cca 40 tis. km:** Rozpadlá svorkovnice u turba, což se projevilo při diagnostice motoru, cena opravy cca 1 100,- Kč ve značkovém servisu.

- **cca 41 tis. km:** Prasklé přední sklo – krajní vrstva z vnitřní strany kabiny – vlivem vysokých veder při parkování vozu u Balatonu v Maďarsku při návratu z dovolené v r. 2007, jde o vlasovou svislou prasklinku původně dlouhou cca 6 cm, ale postupem času se mírně prodlužující. Zatím ponecháno bez opravy. (Očekávaná cena opravy bude cca 13 tis. Kč.).

- **cca 42 tis. km:** Na srazu Morava 2007 na Smradavce se mi rozpadla táhla pohonu stěračů. Dal mi to tam dohromady Vipe, za což mu ještě jednou veřejně děkuji.

- **cca 43 tis. km:** Výměna akumulátoru po cca 3,5 roku od uvedení do provozu. To, že odešel původní akumulátor po asi 3,5 roce tím, že se přerušil spoj mezi články by nebylo až tak nic mimořádného. Problémem však jsou náhradní originální Hyundai akumulátory turecké výroby, neboť z prvního vyměněného akumulátoru vytékal dnem velmi mírně elektrolyt, jak jsem zjistil po asi 2 měsících, když mi skoro rozpustil vaničku pod ním. Reklamoval jsem, reklamace byla uznána a akumulátor mi byl vyměněn i s ostatními díly poškozenými vytékáním elektrolytu (vanička pod akumulátorem a šrouby k jejímu připevnění). Druhý vyměněný akumulátor však vykazoval stejnou závadu, akorát elektrolyt vytékal z jedné boční strany. Opět jsem reklamoval a opět byla reklamace uznána. Protože byl prosinec a já tento vůz v zimě neprovozují, nechal jsem si vrátit peníze a v březnu 2009 jsem pořídil další akumulátor, (v historii vozu už tedy 4. v pořadí), bylo to výhodnější než záruční výměna, protože tak mohu uplatňovat znovu dvouletou záruční lhůtu. Ani tento akumulátor není úplně bez závady, elektrolyt mírně prosakuje kolem zátky u 2. článku, což se trošku projevuje sulfatací. Reklamoval jsem, akumulátor přeměřili, dobíjení také a „nezjistili žádnou závadu“, takže tentokrát nechtěli reklamaci uznat. V tomto případě jsem však schopen závadu uhlídat a velmi mírně se projevující sulfát periodicky utírat. Navíc mi pořád ještě zbývá v době, kdy píše tento článek 1 rok reklamační lhůty, takže nepochybuji o tom, že ve věci reklamace jsem ještě neřekl poslední slovo. Cena dílu: cca 3 400,- Kč.

- **cca 45 tis. km:** Oprava rozpadlého ovládání topení a ventilace – bez potřeby náhradních dílů, cena 1 000,- Kč; Oprava házivosti zadních brzdových bubnů přefrézováním (cena 400,- Kč).

- **cca 47 tis. km:** Výměna plastové „chromované“ lišty na přední kapotě, neboť praskly její úchyty. Oprava svépomocí. Cena dílu cca 1 600,- Kč.

- **cca 50 tis. km:** Výměna předních brzdových destiček při 50 tis. servisní údržbě pro jejich úplné opotřebení. Cena cca 600 Kč.

- **cca 54 tis. km:** Porucha řídicí jednotky komfortních funkcí – nutnost výměny. Cena dílu vč. práce servisu cca 13 000,- Kč.

- **cca 55 tis. km:** Výměna plastové nádoby ostřikovače, ve které vznikla na boku prasklina, takže vytekla ze 3/4 kapalina, (nechápu jak je taková závada vůbec možná, když poměrně silnostěnná bandaska je přišroubovaná k pravé přední bočnici a přístup k ní je zpod pravého blatníku po demontáži plastového krytu podběhu a vůbec se k ní normálně nemůže). Navíc prasklina vznikla v klidu, v době cca 4 denního nepřetržitého parkování a o existenci závady mě informovala louže vody v garáži pod pravým předním kolem. Cena cca 500,- Kč.

- **cca 57 tis. km** Oprava rozpadlého ovládání topení a ventilace, již 2. v pořadí – bez potřeby náhradních dílů, cena cca 800,- Kč.

V dané souvislosti s hodnocením kvality musím ještě informovat o varování, které jsem dostal od servisu, kde mi sdělili, že motory D4BH jsou prý náchylné k zadření na 2. a 3. válci v důsledku nedostatečného chlazení, což je dáno konstrukcí chladících kanálů v bloku motoru. Prý už dělali generálku u řady těchto motorů, které se zadřely po tom, co byly delší dobu namáhány u horní hranice výkonu při dlouhých cestách, hlavně po dálnici a nestačily se rovnoměrně chladit. Vzhledem k tomuto varování nezatažuji motor trvale v rychlosti větší než 130 km/h, krátkodobé větší zatížení není problémem. Na druhé straně mi při 1. technické prohlídce technik sdělil, že konkrétně můj motor je v prvotřídním stavu, neboť naměřené emise dosahují asi 1/4 povolených limitních hodnot.



Pokud bych měl vyhodnotit spolehlivost vozu, pak naprostou většinu poruch a závad lze charakterizovat jako „bezvýznamná závada“ s výjimkou anabáze s náhradními akumulátory a nutností výměny řídicí jednotky komfortních funkcí. Jak vyplývá z přehledu, závady se objevují dost kontinuálně a periodicky, takže je na autě tak nějak pořád co dělat. Pokud bych měl vyhodnotit spolehlivost, pak po mechanické stránce jako velmi dobrou, avšak **firma Hyundai by se měla zamyslet nad zcela zjevně nižší kvalitou příslušenství, zejména elektrického příslušenství.** (I když vlastně je pro ni nižší spolehlivost vlastně ekonomicky výhodnější, výdaje přece nesou majitelé jimi vyrobených vozidel a ona z toho má profit.) Výdaje na opravy ve výši necelých 23 tis. Kč za cca 3,5 roku provozu od nákupu ojetiny vzhledem k úspoře cca 220 tis. pořizovacích nákladů oproti novému vozu jsou však ještě přijatelné a zatím jsou pořád v relaci ke srážce z kupní ceny 20 tis. Kč, kterou jsem si vyjednal s AAA AUTO.



Ekonomika provozu je však poněkud horší než u osobních vozidel. Průměrný provozní náklad na 1 km jízdy mám vypočítaný na 7,68 Kč, (nezahrnuje pořizovací cenu). Je to dáno vysokou fixní složkou nákladů, jelikož vozidlo používám spíše méně, hlavně v poslední době. Průměrný náklad na servis a náhradní díly činí 0,88 Kč na 1 km jízdy. Do této částky jsou ale započítané kromě výše uvedených oprav i náklady na periodický servis vč. oleje a náplní, který se u tohoto vozu dělá po 10 tis. ujetých km.

Jinak jsem také prožil s tímto vozem trošku smůly. Asi tak 2 týdny po jeho zakoupení do mě v Praze na Spořilově na křižovatce, kde jsem stál na červenou, vrazila zezadu jedna madam s autem značky Renault Nevada, které mělo 2 roky prošlou technickou, které vůbec nebrzdilo, protože mu právě vytekla z prasklých hadic veškerá brzdová kapalina, kterou jeho řidička, jak tvrdila policajtům, prý poctivě od rána dolévala v množství cca 4 litry a která, jak vyplynulo z dalšího, byla zfetovaná, neboť



uprostřed policejního vyšetřování si ustlala na zadních sedadlech a usnula, což policajtům přišlo relativně nezvyklé, takže jí šupem poslali na vyšetření na detox rovnou z místa bouračky. Její vůz už také 3 roky neměl zaplacené povinné ručení a majitelem byl někdo jiný než řidička. Prostě situace pro mě jako pro poškozeného tak trošku na mašli. Vrazila to do mezery mezi mě a auto v levém pruhu, které ale patřilo ministerstvu vnitra a také ho rozbila, proto si ale policajti na vyšetřování dali dost záležit. Zničila mi prakticky celý levý bok až po levé dveře u řidiče – zastavila se 1,5 cm od nich. Takže dobře 3 metry dlouhá rána. Bočnice u H1 je dělaná ze 4 dílů, 2 horních a dvou dolních svařených k sobě a přivařených na asi 1,5 centimetrových ocelových čtvercových profilech. Takže bylo nutno vyměnit zadní dolní část levého boku a ten zbytek šlo vyklepat. Cena opravy 48 tisíc Kč, avšak Česká pojišťovna se k tomu postavila čelem, škodu z povinného ručení mi zaplatila s tím, že s majitelem vozidla se vypořádá následně.

Závěr:

Hodnotit starší vůz z hlediska znalostí současné standardní výbavy, je vždycky ošidné, protože takový vůz pak vždy vypadá jako do jisté míry nevyhovující. Ve skutečnosti je vzít třeba v úvahu to, že počátkem roku 2004 řada z dnes už standardní výbavy byla tehdy pouze za příplatek. To se týká konkrétně ABS a klimatizace, případně stabilizačních a protiprokluzových systémů. Samozřejmě, že mi ABS nebo klimatizace do jisté míry chybí, ale tehdy se takto vozy normálně prodávaly a v r. 2006, kdy jsem jej jako ojetý kupoval bych u tohoto typu v bazarech lépe vybavený vůz těžko hledal.

Klady:

Výborná ergonomie pracoviště řidiče, příjemný pocit z jízdy, velmi dobrý výhled, slušná jízdní dynamika, užitná hodnota a variabilnost použití (převoz osob, nákladů i rekreační funkce), povedený design, nadčasově působící vzhled.

Zápory:

Vyšší provozní náklady a celkově horší ekonomika provozu, krátký servisní interval 10 tis. km, nižší spolehlivost příslušenství.

Myslím si, že Hyundai H1 je dobrý automobil hlavně pro dlouhé jízdy a plní to, co od něj očekávám. Jsem spokojený a na otázku, jestli bych si ještě koupil znovu vůz Hyundai H1 odpovídám: ANO.

Poznámka redakce: Esperova H1 zůstává i nadále v režimu "každé 2 tisíce km závada", neboť na srazu HCCZ v Soběšíně jí odešlo centrální zamykání, naštěstí, jak se ukázalo, jenom na dveřích u řidiče. Od poslední závady vozidlo ujelo opět zhruba 2 tisíce km.

Autobazar: Hyundai Terracan

Velký pětisedadlový čistokrevný off-road, který toho spoustu utáhne, má velký naftový čtyřválec... nepřipomíná vám to trochu Patrol? Jenže tohle není Japonec, ale Korejec. Během let se ovšem z trochu netypicky tvarovaného Terracanu stal respektovaný zástupce off-roadů, pro který mluví velmi dobrá kombinace hodnoty za vydané peníze.

Robustnost, líbivý vzhled, příznivá cena. Tak těmito slovy by se dal stručně charakterizovat největší model z korejské produkce. Jakoby svými proporcemi přímo volal: „Vezměte mě tam, kde se mi to líbí nejvíce, a já vám ukážu, co ve mně skutečně vězí.“ A opravdu, nový Hyundai Terracan neklame, jak se říká, tělem, ale to co slibuje, také do puntíku plní. Mohutné plastové krytí vinoucí se po celém obvodu karoserie, obrovská kola vyrobená z lehkých slitin, zavazadlový prostor s rozměry až 2000 l, to vše napovídá tomu, že nejde pouze o jakýsi duplikát, který si hraje na něco, co ve skutečnosti není, ale že máte tu čest s čistokrevným „teréňákem“. Výrazné nárazníky nejenže vypadají brilantně, ale také dokonale plní svou funkci. Při menším nárazu automobilu dojde pouze k jeho mechanickému poškození, ale zadní i přední, tvarově hezky vypadající, světliny zůstanou celé a bez poskvrny. S tímto automobilem, disponujícím dostatkem bezpečnostních prvků již v základní výbavě, se nemusíte cítit nijak ohroženě. Vždyť jen málokdy narazíte na českých silnicích na rozměrnější vůz, než je právě zmiňovaný Hyundai Terracan.



Do velkého vozu se hodí velký motor, protože Terracan si nehraje na SUV a hrdě se hlásí k velkým teréňákům, jako je Patrol, Land Cruiser a podobně. V terénu a při tahání těžkých přívěsů se přece větší objem hodí, ne? Potíž je ale v tom, že 2,9 CRDI je „stříkačka“ od Delphi a tím pádem je velmi choulostivá na kvalitní naftu, jakmile u nějaké vesnické pumpy natankujete palivo s horší mazivostí, může se začít zadírat a drobné kovové špony mohou zničit trysky vstřikovačů. Jediná rada zní: tankujte jen naftu ověřené kvality.

Dalším problémem mohou být opotřebené pístní čepy. Písty nejsou nejodolnější, takže častá jízda v plné zátěži, nebo případné „čipování“ mohou vést k jejich propálení. Pokud chcete motor co nejvíc šetřit, shánějte model s automatickou převodovkou. Jde o čtyřkvant japonské značky Aisin, který funguje bezchybně a navíc, čtvrtý stupeň je dost dlouhý, což současně se zamykáním hydrodynamického měniče snižuje na dlouhých cestách po dálnici otáčky a spotřebu. Manuální pětikvint naopak občas mívá potíže s únikem oleje a opotřebenou synchronizací pětky.

Časté závady:

Zadřené vysokotlaké čerpadlo, vadné vstřikovače common-railu (opotřebené či zablokované šponami), klepající pístní čep motoru, nadměrnou zátěží deformovaná lamelová spojka přenášející výkon na přední nápravu, vypadlý kabel z alternátoru (s následkem spálení alternátoru), úniky oleje z manuální převodovky, opotřebená synchronizace pátého rychlostního stupně, hlučnost zadního diferenciálu.

- + robustnost rámu a podvozku, značná tažná síla, kvalitní japonská automatická převodovka, možnost táhnout těžký přívěs, vnitřní prostornost, vnitřní pohodlí
- choulostivé vstřikovací zařízení (diesel), obtížnější řazení manuální převodovky, malá kola (do roku 2003), malý přechodový a zadní nájezdový úhel, vysoká spotřeba paliva 3,5 V6



Cena vozidla při financování formou úvěru u společnosti AAA AUTO: 320 500 Kč

foto: AAA AUTO

Akontace / počet splátek	36 měsíců	48 měsíců	60 měsíců	72 měsíců
10%	od 10 025,-	od 9 019,-	od 7 215,-	od 6 012,-
70%	od 4 008,-	od 3 006,-	od 2 405,-	od 2 004,-

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: Korejské Teriyaki

Ingredience:

Marináda: 3/4 šálku sójové omáčky, 6-7 stroužků česneku, 1 jablko, 1-2 polévkové lžičce cukru, 1 lžička mletého pepře, 2 polévkové lžičce sezamového oleje (v případě, že neseženete sezamový olej, lze použít i normální),

1kg telecího nebo hovězího masa

Příprava:

Jablko dobře rozmixujeme nebo nastrouháme na jemno (např. na dětském struhadle). Veškeré další ingredience na marinádu spolu dobře promícháme, aby se všechny části pěkně spojily.

Maso nakrájíme na tenké plátky, namáčíme v marinádě a ukládáme do mísy. Zbylou marinádou zalijeme a necháme odstát alespoň dvě hodiny.

Pečeme na pánvičce na pár kapkách oleje. Ke konci můžeme přidat nakrájené houby, cuketu na nudličky, pórek, mrkev, zelenou cibulku a podáváme s rýží nebo toastovým chlebem, můžeme podávat i jako "hamburger"....



Sudoku:

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

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

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

Hyundai Club CZ, o.s. na facebooku

Fenomén sociálních sítí postupně zasahuje do života mnohých z nás. Někteří dokonce tvrdí, že pokud nemáte vytvořen profil na nějaké sociální síti, prostě nejste. Hyundai Club CZ, o.s. se proto rozhodl vytvořit si svou skupinu na sociální síti Facebook. Naše skupina je přístupná všem bez rozdílu, tzn., že fanoušky se mohou stát i lidé, kteří nejsou členové našeho občanského sdružení. Na těchto stránkách budeme informovat o různých akcích pořádaných naším sdružením nebo našimi partnery, zveřejňovat informace týkající se našeho sdružení, či webových stránek a v neposlední řadě zde mohou všichni členové skupiny přidávat své fotografie, videa nebo odkazy týkající se všeho okolo automobilů značky Hyundai. Věřím, že zřízení facebookového profilu HCCZ je krok správným směrem, který pomůže naše občanské sdružení otevřít širšímu spektru lidí, kteří pak možná rozšíří naše řady majitelů, a příznivců vozů značky Hyundai. Na naši skupinu se dostanete po kliknutí na poslední tlačítko v tlačítkové liště na úvodní stránce našeho občanského sdružení www.hccz.cz.



David Pleva