



Rodinný den s Hyundai v GMP MIX Ostrava



2 - Novinky, zajímavosti

3 - Představujeme naše partnery: Hyundai Olomouc

4 - Rodinný den s Hyundai v GMP MIX Ostrava

5 - Konec prázdnin v Autocentru Háša

6 - Představujeme: Hyundai Veloster

9 - Co v showroomech nenajdete: Hyundai Elegant Mk.I – Mk.VI

10 - Auta našich členů: SOTOva třicítka

11 - Autobazar: Hyundai Accent

12 - PF 2012, partneři HCCZ

Hyundai v Evropě i v ČR zaznamenal v prodeji další rekordní měsíc! A to ještě před generační obměnou svého bestselleru.

Hyundai v Evropě dosáhl v srpnu rekordního podílu na trhu ve výši 3,5 % a navíc již 32. měsíc v řadě zaznamenává rychlejší růst než celkový trh, když v ČR prodal v srpnu 1 043 automobilů a dosáhl rekordního podílu na trhu. Nemalou zásluhu na tom má modelová řada i30, která i přes blížící příchod svého nástupce pokračuje ve skvělých výsledcích.

Podle statistik zveřejněných Evropským sdružením výrobců automobilů ACEA dosáhla značka Hyundai v srpnu rekordního podílu na trhu ve výši 3,5 %. V uplynulém měsíci bylo registrováno 27 376 vozidel Hyundai, což znamenalo nárůst o 18,3 % v porovnání se srpnem 2010, přestože celkový trh vzrostl jen o 7,8 %. Letošní srpen tak byl 32. měsícem v řadě, v němž Hyundai zaznamenal rychlejší růst než celkový evropský trh s novými osobními automobily. Během prvních osmi měsíců bylo v Evropě celkově registrováno 264 941 vozů Hyundai, což je další rekord pro tuto značku. To odpovídá tržnímu podílu 2,9 %. Prodej od začátku roku do srpna vzrostl meziročně o 10,1 %, zatímco celkový trh zaznamenal pokles o 1,1 %.



Mezi mnoha velmi žádanými modely Hyundai si i30 i nadále udržuje postavení bestselleru, a to i po oslavě svých čtvrtých narozenin. Dosud bylo v průběhu roku 2011 prodáno více než 67 500 vozů i30. K růstu značky Hyundai přispěly také novější modely v rámci svého prvního celého roku na trhu. Jedná se především o kompaktní MPV ix20 (32 300 vozů) a kompaktní SUV ix35 (44 200 vozů).

I v České republice společnost Hyundai zaznamenala další významný nárůst prodeje. V srpnu letošního roku prodala v ČR 1043 automobilů a její podíl na trhu činil v srpnu už 7,4%, což je nejlepší výsledek v letošním roce. Prodeje za prvních osm měsíců letošního roku dokazují bezkonkurenční dynamiku značky Hyundai v ČR. Hyundai v ČR prodal za toto období 7 613 vozů a jeho prodeje vzrostly ve srovnání se stejným obdobím loňského roku o 1 613 automobilů, což je nejvíce ze všech automobilových značek v ČR.

Hyundai očekává, že ve zbývající části roku 2011 přispějí k nárůstu prodeje také zcela nový i40 a inovativní sportovní kupé Veloster s uspořádáním dveří 1+2. Tyto modely letos otvírají pro značku Hyundai nové segmenty v rámci intenzivního uvádění nových produktů na trh. Od listopadu 2010 bylo představeno osm nových modelů a variant včetně nástupce modelu i30, který se začne prodávat začátkem příštího roku.

Převzato z tiskových zpráv HMC, redakčně kráceno

Vyladěné Hyundai Veloster od ARK Performance má 213 koní

Nový Hyundai Veloster to nemá na světě jednoduché. Díky svému agresivnímu vzhledu vytváří dojem, že kategorie hot-hatchů má nového krále a jen pár lidí dojde, že se jedná pouze o stylový hatchback/kupé bez sportovních ambicí.

A to je možná vlastně dobře. Veloster totiž v sobě ukrývá obrovský potenciál pro všechny tuningové úpravce, kteří se prostě nedokážou smířit s tím standardně laděným podvozkem a motorem průměrného výkonu.



První vlaštkou je nepochybně americký ARK Performance, který pro Veloster připravil rozsáhlý body-kit a především si pohrál se základní šestnáctistovkou. Ta je nově osazena turbodmychadlem zvyšujícím výkon až na 156 kW (210 koní). Podobného výkonu by měla dosáhnout i oturbená jednotka 1,6 GDI v podání samotné automobilky Hyundai. Ta navíc slibuje krouticí moment 265 Nm.

Turbem ovšem úpravy zdaleka nekončí. Zcela nový je sportovní výfukový systém, mezichladič, a především podvozek, který dostal dárek v podobě stavitelných tlumičů a tvrdších pružin. Novinkou jsou také šestipístkové brzdové třmeny.

Pozadu nezůstal ani exteriér. Ten se může vedle šedé barvy laku a výrazných polepů pochlubit také novou přední maskou chladiče, výrazně rozšířenými blatníky, zadním přítlačným křídlem, difuzorem se čtveřicí koncovek výfuku a v neposlední řadě také opravdu mohutnými 19" koly z lehkých slitin Yokohama Advan RZ.

Upravený Veloster se veřejnosti poprvé představí na největším tuningovém svátku na světě - na výstavě SEMA 2011, která proběhne 14. listopadu v Las Vegas.

Převzato ze stránek autojournal.cz

Představujeme naše partnery: Hyundai Olomouc - To nejlepší z Hané

Při přípravě rubriky „Z moravských luhů a hájů“ jsme se s Jirkou Dejmekem domluvili, že tentokrát oslovíme společnost Hyundai Olomouc, která také měla zájem zveřejnit svůj profil v našem časopise. Ale člověk mluví, život mění. Jak je již z nadpisu tohoto článku patrné, došlo k posunu do „vyššího levelu“ a Hyundai Olomouc se stal našim partnerem pro oblast střední Moravy!

27. října 2011 jsem se vydal na svou pravidelnou pracovní cestu, při které navštěvuji naše partnery a zároveň jsem byl domluven, že se toho dne ráno zastavím „na kafe“ i ve společnosti Hyundai Olomouc, jelikož jim velké pracovní tempo nedovolilo zaslat nám profil jejich firmy elektronicky. Proto bylo rozhodnuto, že firmu navštívím osobně. Velmi mile mě přijal vedoucí prodeje, pan Lukáš Fiala, který mi povyprávěl o historii a současnosti společnosti Hyundai Olomouc.



HYUNDAI
O L O M O U C



„Naše společnost byla založena roku 1992 a jako první místo působení byly zvoleny prostory v rekonstruované malé hale zimního stadionu v Olomouci. Začátky určitě nebyly nijak lehké. Vozy Hyundai se předtím na našem trhu neprodávaly a povědomí o značce bylo mezi širokou veřejností velmi nízké. Cesta k vybudování klientely byla obtížná a dlouhá. Rozhodnutí začít prodávat značku Hyundai však považovali oba tehdejší majitelé, Jiří Fiala a Josef Heřmanovský, za správné. Přesvědčilo je tehdejší agresivní vystupování značky na velmi náročném americkém trhu. Vzhledem k růstu prodeje a potřebě nových reprezentativních prostor bylo rozhodnuto o přemístění provozovny na současnou adresu v roce 1996. 13. prosince 1996 došlo k slavnostnímu otevření nové provozovny“, dále prozradil Lukáš Fiala

"Naši počáteční radost ale překazily velké povodně v roce 1997, během kterých voda zaplavila celý areál až do výše 1,6 m. Ale i zde se projevila solidarita a díky obrovské péči a nasazení všech zaměstnanců i jejich rodinných příslušníků bylo možné již za dva týdny opět plnit přání zákazníků. V našem areálu se ale rovněž nacházelo 60 aut, která byla zcela zatopena, a bylo třeba zjistit, jestli by bylo možné je opravit nebo budou muset být sešrotována" vzpomíná dále pan Fiala. "Proto bylo všech 60 automobilů rozebráno do posledního dílu a uloženo na své místo, které bylo označeno příslušným VIN kódem. Po důkladném vyčištění a výměně vadných součástí byly všechny vozy uvedeny zpět do provozu a dodnes můžeme některé vidět jezdit po olomouckých ulicích", dodává Lukáš Fiala spokojeným hlasem. "Jedinou vadou na kráse snad byly čtyři nefunkční rádia", vzpomíná dále.



V roce 2009 došlo ke změně vlastnické struktury firmy, kdy došlo k odchodu Ing. Heřmanovského a vstupu nových společníků. Nyní tak ve společnosti působí jako společníci a jednatelé pan Jiří Fiala, RNDr. Taťjana Fialová a paní Oldřiška Dudková, která zároveň působí ve funkci ředitelky firmy a pánové Ondřej a Lukáš Fialovi, kdy pan Lukáš Fiala zároveň působí ve funkci vedoucího prodeje.



V současnosti zaměstnává dvě desítky zkušených pracovníků, jejichž hlavní snahou je vytvořit příjemné zázemí s individuálním přístupem k zákazníkovi. V areálu firmy se mimo jiné nachází i sklad náhradních dílů nebo klempírna. Zákazníci rovněž naleznou u tohoto autorizovaného prodejce kromě autosalonu a servisu také autobazar nebo půjčovnu náhradních vozidel. Příjemně strávit čekání vám pomůže příjemný bar s možností klidného posezení. Nezapomíná se ani na nejmenší návštěvníky, pro něž je zde zřízen dětský koutek.

Co se týče prodejních statistik, měla by být letos překonána hranice 350 aut a růst prodeje je zde jeden z nejvyšších v rámci celé republiky, kde se usadil mezi prodejci na 5.-6. místě, ale na rozdíl od většiny velkých hráčů má pouze jednu pobočku. Ale ani tato maličkost nezabránila společnosti Hyundai Olomouc stát se jedničkou na střední Moravě.

Kontakty:

Adresa: HYUNDAI Olomouc, s.r.o., Dolní Hejčinská č. 350/31, Olomouc 9 - Hejčín 779 00; **GPS:** 49°36'7.816"N, 17°14'41.439"E; **tel:** +420 585 227 158; **mobil:** 602 201 083; **web:** www.hyundaiolomouc.com; **email:** info@hyundaiolomouc.com; **Otevírací hodiny:** po-pá: 8:00-18:00, so: 9:00-12:00

Rodinný den s Hyundai v GMP MIX Ostrava

Letošní rok byl z hlediska akcí pořádaných našimi partnery bohatý. Pomineme-li generální záštitu nad letošním srazem a budeme se soustředit pouze na akce pořádané v prostorách autosalonu, je letošní rodinný den u našeho partnera, společnosti GMP MIX Ostrava, tou nejlepší akcí, s jakou jsme se mohli za dobu partnerství setkat.

Tentokrát byl den D stanoven na sobotu 8. října 2011, který sice nepatřil ke dnům s nejlepším počasím, ale možná právě špatné počasí a termín tzv. „před výplatou“ sehráli důležitou roli v tom, že prostory autosalonu v Grmelově ulici naproti Scontu mohli přivítat rekordní počet návštěvníků, včetně několika členů našeho sdružení se svými rodinami, kteří přišli zároveň, kromě příjemně strávené soboty, oslavit desáté výročí působení jednoho z leaderů nejen na Moravě na poli prodeje vozů Hyundai.



nezalekla a veškeré přípravy proběhly naprosto profesionálně.

A co bylo připraveno pro dospělé návštěvníky? Jak je dobrým zvykem našeho partnera, dostal každý návštěvník malé občerstvení v podobě pravých domácích frgálů, čaje nebo kávy, aby si pak mohl dopřát další lahůdku v podobě možnosti zkušebních jízd s kompletní nabídkou vozů z portfolia automobilky. Pochopitelně největší zájem vzbuzovaly novinky v nabídce, modely i40 s automatickou i manuální převodovkou, Elantra a designová lahůdku, netradičně provedené kupé Veloster, které se především líbilo něžnějšímu pohlaví. Ale ani ostatní modely nezahálely, a tak bylo možné pozorovat, jak se nepřetržitě střídají na silnicích okolo autosalonu vozy s typickými motýlky na karoserii, které odkazují na příslušnost k našemu partnerovi.



Po absolvování jízd měli možnost návštěvníci, kteří již nechtěli usednout za volant, okusit i něco ostřejšího v podobě pravé domácí slivovice nebo velmi chutného vína z jižní Moravy. Ti, kteří na akci dorazili vozem, si museli bohužel tuto možnost odřít, ale ani ti nepřišli zkrátka, protože pro ně byla připravena možnost kondiční prohlídky jejich vozu, která byla zcela zdarma. Každý návštěvník rovněž obdržel od našeho partnera malý dárek.



spolupráce ve stávající formě, což je dobrá zpráva nejen pro mě, ale doufám, že pro všechny členy našeho sdružení, jelikož GMP MIX patří mezi partnery, o které bychom neradi přišli.

Jako na každé akci našeho partnera byl připraven profesionální tým prodejců, kteří se nenechali zaskočit žádnou z otázek týkajících se nabízených modelů, protože prodejní tým společnosti GMP MIX patří k naprosté špičce nejen v regionu, ale po zkušenostech ze svých cest i k naprosté špičce v republice o čemž svědčí i fakt, že byla sepsána objednávka na nový vůz.

Důležitým okamžikem této akce byla rovněž pracovní schůzka mezi mnou a novou vedoucí prodeje, kde se probírala další možnost spolupráce našeho občanského sdružení a společnosti GMP MIX Ostrava. Po velmi krátkém jednání, na kterém jsem paní Martochovou seznámil s naší představou vzájemné spolupráce, bylo dohodnuto pokračování

Nezbývá nám nic jiného, než poděkovat společnosti GMP MIX Ostrava za pozvání na tuto akci a popřát nejen nové vedoucí prodeje, ale všem jejím zaměstnancům, mnoho obchodních úspěchů na poli prodeje automobilů.

Konec prázdnin v Autocentru Háša

Náš dlouholetý partner v ústeckém kraji, společnost Autocentrum Háša, je pověstná pořádáním množství akcí pro své zákazníky i lidi z širokého okolí, kteří si cestu ke značkám, prodávaným touto firmou teprve hledají. Při pořádání těchto akcí ovšem pan Jan Háša nezapomíná ani na ty nejmenší z nás a výsledkem byla opět velmi podařená akce Konec prázdnin v Autocentru Háša.

Letošní akce se konala poslední prázdninovou sobotu 27. srpna 2011 a i když bylo počasí trochu neukázněné a občas návštěvníky potrápilo přeháňkou, vůbec to nezabránilo mnohým z nich strávit v Bohušovicích nad Ohří, kde se akce konala, třeba i několik hodin.

Většina příchozích návštěvníků přišla s nezbytnou maličkostí – řidičským průkazem, který jim umožňoval vyzkoušet nepřeberné množství předváděcích vozidel z portfolií automobilek Hyundai, Mitsubishi a Ford, kde pochopitelně vzbuzovaly velký zájem návštěvníků zejména novinky korejského výrobce, Elantra, Veloster, Genesis Coupe a i40 kombi. Velký zájem opět vzbudil „klubový“ Genesis, patřící firmě Zeross Computer, jejíž jednatel a technik jsou členy našeho sdružení.



Příjemným bonusovým zážitkem pro návštěvníky, kteří se rozhodli sepsat objednávku během sobotní akce, byl poukaz na let balónem, a nutno podotknout, že tato aktivita, dle sdělení zástupce prodejce, nevyšla na prázdno.

Pro naše nejmenší, kteří nemohli ještě usednout za „kniplý“ plnokrevných strojů zde byly přichystány RC modely, dětské dopravní hřiště, kde se děti mohly projet na elektromotorkách, a pro ty větší simulátor F1, u kterého se zcela naplnilo pořekadlo, že s hračkami pro děti si hrají především tatínkové. Pro vyznavače pohybových aktivit připravil prodejce atrakce v podobě rodeobýka, trampolíny, horolezecké stěny nebo stolního maxifotbalu. Po těchto aktivitách nejednomu návštěvníkovi vyhládlo, a tak bylo možno zakoupit si občerstvení a v počasí, které v ten den panovalo, zahřát tělo i nějakým teplým nápojem. Celou akci doplnilo vystoupení hudební skupiny 626 a autogramiáda hokejistů z týmu ústeckých Lvů.



I když letošní akci nepřálo počasí, několik set spokojených návštěvníků je důkazem toho, že akce připravená zaměstnanci Autocentra Háša dopadla na výbornou a je důkazem vysoké profesionality, kterou pan Háša vkládá do všech pracovních nebo volnočasových aktivit spojených s obchodní značkou „Háša“. Dovolte mi, abych jménem našeho sdružení panu J. Hášovi poděkoval za pozvání na tuto akci a zároveň mu popřál mnoho úspěchů v podnikání.

Představujeme: Hyundai Veloster – Malé auto pro velké holky

Na test designovky Hyundai Veloster jsem se zaměřil až po uveřejnění několika nelichotivých recenzí od "nezávislých" motoristických novinářů. Je tohle parádně vypadající kupé opravdu tak špatné, jak se o něm píše? Nebo je to jen obava "zavedených" značek, které mají strach z ofenzívy korejské automobilky? Po absolvování našeho redakčního testu musím říct, že pravda je někde uprostřed.

Letošní nadílka novinek u Hyundai byla opravdu bohatá v podobě modelů Genesis Coupé, Veloster, i40 a Elantra. Ze všech modelů uvedených na prodejní trhy ale jednoznačně vybočuje jediný – kupé Veloster, kde měli designéři zřejmě štědrý rozpočet a doslova se vyřádili na karoserii, která působí velmi sportovně a přes nestejný počet dveří na levé a pravé straně dokonce vyrovnaně. U kupé Veloster totiž nalezneme na levém boku karoserie pouze jediné dveře, kdežto na pravé straně nalezneme dveře přední i zadní. Díky tomu je Veloster oproti běžným třídvéřovým vozům vcelku praktický, můžete tak pohodlně převážet například své ratolesti, které nikdy nevystoupí do vozovky, ale vždy jen směrem k chodníku.



Pokud bychom měli najít cílového zákazníka, není to až takový problém. Mladý městský člověk hledající dobře vybavené a zejména pěkně vypadající auto s dobrou spotřebou, které ale jako sporták spíše vypadá, než jezdí. Pohodlně odveze čtyři dospělé cestující, kteří do kufru pohodlně hodí tašky na celý víkend na chatě. Zkrátka, Hyundai Veloster je hezké a překvapivě prostorné městské autíčko s dobrým motorem a bohatou standardní výbavou. Již za 479 990,- Kč ve výbavě Comfort dostanete, co se týče bezpečnosti, plně vybavené auto (6 airbagů, ABS, ASR, ESP) s monitorováním tlaku v pneumatikách na 17" litých discích. Majitele potěší také přípojka pro USB, AUX, zadní parkovací senzory, tempomat a vyhřívání předních sedadel.

O velmi dobré výbavě již můžeme mluvit po dvacetitisícovém příplatku za vůz ve výbavě Style, která se dá pořídit za 499 990,- Kč. Ta obsahuje automatickou klimatizaci, kombinaci textilu a kůže, přístrojovou desku Supervision, podporu Bluetooth, inteligentní startování tlačítkem a 18" disky.

Pokud je i takto vybavený vůz pro vás stále málo, máte možnost připlatit si dalších 46 000,- Kč za paket Plus, který navíc obsahuje elektricky seřiditelné sedadlo řidiče, zadní parkovací kameru, elektricky sklopná zrcátka, navigaci s dotykovým displejem a bluetooth handsfree a Premium Sound System sestávající z osmi reproduktorů včetně subwooferu. Pro zájemce o automatickou převodovku je přichystán dvojspojkový šestirychlostní automat s možností řazení pádly pod volantem za příplatek 40 000,- Kč, který lze objednat ve všech stupních výbavy.

Je nadmíru jasné, že nejen uspořádání dveří, ale celý vnější design musíme považovat za suverénně největší výhodu kompaktního Hyundai mezi konkurenty. V přední části na první pohled zaujmou zajímavě tvarované světlomety, které jsou dle současného trendu vybaveny technologií LED pro denní svícení. Spodní linka světel pak agresivně přechází do nárazníku a nese se až po jeho spodní hranu. Zaměříme-li se na boční design vozu, je třeba si ujasnit, z jaké strany k němu budeme přicházet. Jste-li řidič, přicházíte a nasedáte do stylového kupé. Mate-li však v plánu usednout na místo spolujezdce, nastupujete do klasického hatchbacku. Celkově ale působí boční design vyváženě a dveře "navíc" mu neškodí. Zadní část Velosteru je designově také velmi pěkně provedena. Vysoko umístěné zadní světlíky, dvě stylové koncovky středem vedeného výfuku a zadní okno plynule navazující na příplatkovou panoramatickou střechu s možností otevření přední části, o kterou jsme ale byli v našem případě "ochuzeni". Ovšem tyto prvky si však nenávratně vybírají svou daň – nakládací hrana zavazadlového prostoru je poněkud vyšší, než je zdravo a výhled vzad při couvání trochu komplikuje výztuha zadního prosklení, což ale vyvážila přítomnost couvací kamery s obrazem na displeji vestavěné navigace poskytující čistý obraz.



Co se týče provedení interiéru, ani zde si dobrý dojem nezkazíte, ovšem v porovnání se zevnějškem vypadá o několik úrovní "obyčejněji". Je jen na vás, jestli se vám konzervativnější přístup zdá zbytečný, nebo vám naopak bude vyhovovat. Plasty jsou převážně tmavé, a i když jsou poměrně kvalitní, působí vcelku všedně, nicméně dílensky jsou velmi dobře zpracované a problém nebudete mít ani s ergonomií.

Do kabiny se na přední místa nastupuje úplně v pohodě. Obě přední sedadla mají dobré tvarování a odpovídající boční vedení i pro mou téměř stotřicetkilovou postavu. Sedadlo řidiče je v podélném směru elektricky stavitelné, opěradlo manuálně. Přístup na zadní sedadla je z levé strany kvůli absenci zadních dveří horší, jelikož nějakou dobu trvá odsunutí sedadla řidiče, což



ale plně vynahrazují pravé zadní dveře, o kterých jsme se zmínili výše. Jediná věc, která mi vadila opravdu hodně, byl prostor pro hlavy cestujících. Měřím cca 185 cm a i přes nastavení sedadla do nejnižší možné polohy jsem se hlavou dotýkal stropu. Vzadu pak není co řešit, obzvláště v oblasti hlavy zadních cestujících. Inu další daň za originální design. Chápu ale, že jde o specifický problém související s mou výškou a normovaný průměr tohle asi řešit nebude. Ale jak říkám, s tímto se prostě a jednoduše musí počítat.

pojatá čtyřúhelníková madla a nekonvenčně pojatý středový tunel. Další zajímavostí je dveřní asymetrie a prosklení zádě až po střechu. K rozmístění jednotlivých ovládacích prvků nelze mít závažnější připomínku.

Kaplička s přístroji obsahuje dva tubusy, jež mají rámeček z imitace kartáčovaného kovu, v nichž se nachází otáčkoměr a rychloměr, a dva displeje umístěné mezi těmito tubusy. Větší z nich opět zdobí „kovový“ rámeček doplněný logem Veloster a nachází se zde údaje o celkovém počtu ujetých kilometrů, stavu paliva a teplotě chladicí kapaliny. U modelů vybavených automatickou převodovkou se zde ještě zobrazuje provozní režim převodovky. Menší displej patří palubnímu počítači a zobrazuje například průměrnou a okamžitou spotřebu, denní počet ujetých km nebo dojezd na současné množství paliva. Co mě velmi příjemně překvapilo, byla skutečnost, že i po natankování více než deseti litrů paliva nedošlo k vymazání průměrné spotřeby a displej ukazoval stále původní údaj.



Samostatnou kapitolou je vestavěná navigace s připojením k bluetooth a přehrávačem skladeb ve formátu MP3 s možností hlasového ovládání. Při své zkušební jízdě jsem při poslechu využil funkce RDS s možností dopravních hlášení, které při jízdě po dálnici fungovalo bezchybně. Rádio překvapilo výbornou citlivostí a intuitivním ovládáním, které mi tak chybělo třeba u modelu Genesis Coupe. Spárování s mým telefonem NOKIA 5800 XPress Music proběhlo zcela bez problémů, včetně načtení telefonního seznamu, procházení a vytáčení čísel z takto načteného seznamu probíhalo rovněž bez jakýchkoliv problémů. Velmi příjemně mě potěšila podpora české diakritiky při zadávání jmen v telefonním seznamu, což není zcela obvyklé ani u zavedenějších značek. Navigace ve Velosteru využívá mapové podklady společnosti Navteq, které jsou zpracovány velmi kvalitně, kde na rozdíl od mapových podkladů Navtequ určených do některých přenosných navigací nenajdeme komunikace, které jsou vhodné pouze pro tank! Samozřejmě je přijímač dopravních hlášení RDS-TMC, který jsem měl možnost vyzkoušet si v ostrém provozu při omezení v Novém Jičíně.

Ale našlo by se i několik věcí, které by chtěly ještě vylepšit. Jednou z nich je příliš jasná LCD na stře doovém panelu, které i v nejnižší možné intenzitě jasu může po setmění oslíňovat některé řidiče. Zde pomůže jediné vypnutí celého displeje pomocí tlačítka umístěného vlevo. Další připomínka, kterou mám k tomuto systému je nemožnost přehrávání disků DVD, což jsem kritizoval již u navigace v modelu ix35. Zde je alternativní volbou místo této navigace dokoupení 2DIN rámečku a navigace Clarion, která je již pro tento vůz v nabídce i s příslušnou montážní sadou. Daní za tuto úpravu ovšem bude narušení líbivého designu středového panelu, což by právě zde byla velká škoda.

Překvapivě použitelný je zavazadelník, jehož nakládací hrana sice pořádně procvičí trapézové svaly, ale 320 litrů je na auto upřednostňující styl před funkčností zcela jistě pozoruhodné číslo. A to se pod podlahou nachází dojezdová rezerva!



Nabídka motorů zatím obsahuje pouze jednu možnost, kterou je atmosférická šestnáctistovka s výkonem 140 koní při 6300 otáčkách za minutu. Aktuálně tento čtyřválec patří ve své kategorii k naprosté špičce a žádná jedna-šestka jej, co se týče parametrů, nepřekoná. Moje první zkušenost byla rozpačitá, neboť se zdálo, že by mohl být tento motor slabý. Není, pouze se musí vytočit, což může na některé zájemce, kteří upřednostňují spotřebu před výkonem, působit trochu divně. Ale v malém sportovně střiženém hatchbacku, nebo chcete-li, v kupé mi to divné vůbec nepřipadá. Naopak díky tomu, že motor vyloženě miluje vysoké otáčky, je Veloster na okreskách maximálně zábavným automobilem. Pohonná jednotka do nějakých 4 tisíc asi moc lidí nenadchne, ale se vzrůstajícími otáčkami motor stupňuje svůj zátaň, a to nejlepší dá řidiči k dispozici od pěti do sedmi tisíc. Ne, já v tomhle autě turbo opravdu nepotřebuji. Oturbené konkurence máme více než dost, atmosférická jednotka potřebuje pouze pevnou ruku, respektive pevnou nohu. Jestli chcete jet rychle, musíte ji točit, točit, točit. Navíc motor v nejvyšších otáčkách přidá i docela



zajímavý zvuk. Ale na druhou stranu se rovněž neříkám, že právě přeplňování nepomůže tomuto automobilu najít nové zákazníky, protože ne každý rád prohání ručičku otáčkoměru na hranici červeného pole.

Najít skutečnost, proč je Veloster trochu línější, než se od něj očekává, nedá moc práce. Zásahu na tom má delší odstupňování jinak přesné šestistupňové manuální převodovky, která díky tomu znemožňuje využít deklarovaný velký potenciál benzínového agregátu. Ale ani vzhledem k této skutečnosti nebudete v provozu žádný louda díky zrychlení na 100 km/h za 9,7 vteřiny a maximální rychlosti 201 km/h, která vysoce překračuje zákonem povolené maximální limity. Vše je totiž pouze o zvyku. Postupem času jsem již

věděl, kdy a jak správně zařadit, abych z motoru dostal maximum a přitom udržel spotřebu v přijatelných mezích. Ta se mimochodem pohybovala mírně nad tabulkovými hodnotami. Při devadesátikilometrové rychlosti a zařazeném šestém rychlostním stupni se ručička na otáčkoměru usadila na hodnotě 2500 otáček a jízda ustálenou rychlostí přinesla rozumnou spotřebu kolem 5,5 l. Ve městě Veloster vykazoval apetit v podobě 7,9 litrů, mimo město si řekl o 6,1, v kombinovaném cyklu se tedy spotřeba ustálila na příjemných 7,4 litrech Naturalu na 100 kilometrů, což je v poměru k výkonu velmi slušná hodnota.

Ovšem velké rozpaky panovaly nad nastavením podvozku, tady se ještě mohlo ledacos vylepšit. Nastavení tlumičů a pružin oceníte spíše na uzavřeném okruhu nebo na nejkvalitnějších silnicích, ale na horších cestách auto neustále poskakuje a jízda s ním se stává méně pohodlnou. Veloster se v táhlých či za sebou poskládaných zatáčkách moc nenaklání, problém však přišel při přejezdu přes řadu nerovností, kterými jsou české silnice posety více než dost. V případě horšího povrchu se také projevilo "plavání", odskakující zadní náprava a horší utlumení zejména na příčných nerovnostech, což je zřejmě dáno konstrukcí obou náprav. Přední náprava je sice typu McPherson se stabilizátorem, vzadu ale místo nezávislých víceprvkových závěsů drží zadní kola vlečená ramena spojená torzní příčkou, která má v průřezu tvar obráceného písmena V a jež působí trochu subtilně. Příčinu výše zmíněného chování na horším silničním povrchu ale nejspíš hledáme v kombinaci 18" kol na nízkoprofilových pneumatikách, která ať chceme nebo ne, narušují komfort jízdy. Tenhle problém se ale netýká jen Hyundai. Na druhou stranu k tomu ale přidejme tlumiče s mimořádně strmým odskokem v kombinaci s použitím tvrdých pružin. A toto je velká škoda, protože jinak není Veloster za co kritizovat. Řízení je relativně citlivé a kotoučovým brzdám na obou nápravách, vpředu navíc opatřených otvory pro vnitřní chlazení, nelze nic vytknout.



Hyundai Veloster s cenovkou pod hranicí 500 000 korun vyráží do boje proti nekompromisnímu Volkswagenu Scirocco. Opravdu nechybí mnoho, aby to bylo skvělé sportovní auto. Bohužel, má své nedostatky. Má sice skvělý design a povedený interiér, ale možná by potřeboval silnější motor a hlavně lepší podvozek. Přeplňovanou jednašestku mají v Koreji již připravenou. Čtyřválec o objemu 1,6 litru bude přeplňován jedním turbodmychadlem typu twin-scroll, dostane přímé vstřikování paliva, proměnné časování nasávacích i výfukových ventilů a nechybí ani mezichladič stlačeného vzduchu. Výkon motoru se oproti atmosférické verzi zvýšil ze 140 na 204 koní při 6 000 otáčkách za minutu a točivý moment vzrostl ze 167 na 265 newtonmetrů vrcholících v 1 750 ot./min. Zbývá jen doladit podvozek a bude to fungovat. Novinka korejské automobilky ovšem určitě nalezne své vyznavače i v současné atmosférické verzi. Hlavně takové, kterým tak nejde o to, co mají pod kapotou, ale především se chtějí vymanit z šedi současné produkce. Je to prostě takové malé auto pro velké holky.



Výrazný design, odvaha zkoušet nová řešení, nekonvenční uspořádání dveří, spotřeba paliva odpovídající továrním údajům, výhled vpřed, bohatá základní výbava, pohodlné a funkční přední sedačky, povedený interiér, praktický zavazadelník



Komfort jízdy na nekvalitních vozovkách, odskakující zadní náprava, dlouhé převody, horší výhled z vozu směrem dozadu

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

GMP MIX
STAR DEALER 2010

Co v showroomech nenajdete: Hyundai Elegant Mk.I – Mk.VI

Společnost Hyundai je velký průmyslový gigant, jenž se nezabývá pouze výrobou automobilů. Jeho součástí je rovněž divize Hyundai Heavy Industries, která je největším světovým výrobcem lodí s 15% podílem na trhu se všemi typy plavidel. Koncem osmdesátých let společnost vstoupila do neprobádaných vod na trhu s rekreačními plavidly a jako první model představila rybářskou jachtu Hyundai Elegant, jejíž výroba probíhá dodnes, kdy nabídku tvoří již šestá generace tohoto plavidla.

V první fázi získala společnost zakázky na stavbu stovky těchto plavidel, padesát z nich bylo dokončeno, poté ale byla ve Spojených státech zavedena desetiprocentní daň z luxusu, která měla za následek recesi v oblasti s motorovými jachtami. To byl důvod, že se výrobní linky většiny společností vyrábějících jachty uzavřely a tato skutečnost se nevyhnula ani společnosti Hyundai.

Hyundai Elegant nebyla jachta sestavena pouze z asijských komponentů, jak by se dalo od společnosti Hyundai očekávat, ale bylo zde poříto mnoho špičkových evropských a amerických technologií. Tehdy, stejně jako dnes, nabízí Hyundai 49s Elegant nepřekonatelný poměr mezi cenou a užitnou hodnotou, mezi něž lze počítat kvalitní provedení, o čemž svědčí skutečnost, že ani po dvaceti letech nebyly zaznamenány žádné průsaky trupem ani žádné praskliny na trupu, za což Elegant vděčí skutečně robustní konstrukci v dané třídě plavidel.



Hyundai Elegant je tzv. rybářská jachta, jejíž konstrukci tvoří kostra v kombinaci dřeva - bambus, která je potažena několika vrstvami laminátu. O pohyb se starají dva motory Twin Cat 3208 dodávané společností Caterpillar, jejichž celkový výkon dosahuje 375 koňských sil, spotřebují pouze 6 galonů za hodinu při rychlosti 10 uzlů, což v přepočtu udává číslo 22,71 litrů při rychlosti 18,52 km/h. Maximální rychlost tohoto plavidla je pak 18 uzlů, což odpovídá 33,33 km/h. Nádrže pro pohonné hmoty disponují celkovým objemem 800 galonů (3000 litrů). Právě tyto motory společnosti Caterpillar se ukázaly jako velice dobrá volba, neboť do dnešního dne nebyl zaznamenán ani jeden případ poruchy takového rozsahu, při níž by musela být loď dotazena zpět vlečným člunem. Na trhu se objevily rovněž benzínové verze, o parametrech těchto motorů však nešlo

dohledat žádné informace. O přísun elektrické energie se stará generátor Northern Lights s celkovým výkonem 12kW, jež dodává napětí 110V AC pro chod všech zařízení na palubě a dále přes transformátor a usměrňovač 12V DC pro nabíjení tří velkokapacitních baterií, které slouží pro napájení palubních systémů. Tyto baterie se vykazují velkou odolností proti působení slané vody, aby se předešlo případnému poškození a tím pádem i výpadku systémů na otevřeném moři. Rozvod vody do koupelny, kuchyně a prádelního koutku je zajištěn kovovým potrubím z tisícilitrového zásobníku na čerstvou vodu. Komfortní teplotu na lodi zajišťuje komfortní klimatizační jednotka.

Co se týče výbavy a komfortu, má tato loď snad vše, nač si vzpomeneme! Je to perfektní místo pro zábavu, nebo luxusní aquasafari! Mezi standardní výbavu patří například zastíněná zadní terasa s barem, jenž nabízí majiteli a dalším pěti členům posádky dokonalou relaxaci, komfortní padací most pro nastupování a vystupování na palubu, široké boční paluby, jeden menší salónek sloužící jako jídelní kout nebo velký salónek s jacuzzi vanou, sprchovacím koutem a toaletním stolem a dále místnost pro pračku se sušičkou. Další dvě místnosti se nacházejí v podpalubí, které jsou zařízeny jako luxusní ložnice, dále najdeme v podpalubí kuchyň se sporákem, mikrovlnnou troubou, americkou lednicí, myčkou nádobí, velkokapacitní nádobou na odpadky nebo v neposlední řadě prostorem pro rozklad bioodpadu. Otevřený kapitánský můstek pak obsahuje kormidlo, pohovkou a část prostoru slouží také jako zábavní centrum.



Ceny nových lodí se pohybují individuálně dle požadavků jednotlivých zákazníků, tudíž je nelze přesně specifikovat. Nicméně, ceny „ojetých“ lodí se pohybují v rozmezí 150 000 až 300 000 dolarů za plavidla vyrobené mezi léty 1988 až 1995, kde vyšší ceny rovněž určuje vybavení konkrétního plavidla.

Auta našich členů: SOTOva třicítka

Hyundai i30 1.4 CVVT Patriot

přezdívka auta: LevněProvozovanýKorejcec

palivo: benzín / LPG

výkon [kW]: 80

převodovka: manuální

koupeno: nové

počet ventilů na válec: 4

maximální rychlost [km/h]: 187

spotřeba [l/100km]: 6,5

rok výroby: 2010

počet válců: 4

zrychlení 0-100 km/h [s]: 11,6

Zavazadlový prostor [l]: 340

najeto [km]: 18 000

objem [cm³]: 1396

počet rychlostí: 5

pohon kol: přední



Proč právě i30? Po osmnácti měsících soužití s VW Bora nadešel čas na změnu. I když byla "Borka" z mého pohledu velmi dobré auto, charakteru dieselu jsem prostě za celou dobu její služby nepřišel na chuť (jede, nežere, ale pro mě nepříjemný projev a o "sportovním" svezení nemůže být řeč). Nastal čas na obnovu vozového parku, požadavky, které musí nový kandidát splňovat, byly stanoveny na nižší střední třídu, benzínový motor, cena do třístatisíc korun a rok výroby 2005 a novější. Projel jsem za dva měsíce poměrně mnoho nabídek, mezi kandidáty se objevily jemně ojetá auta i předváděčky, mezi kandidáty se objevili například Škoda Octavia 2.0FSI 4x4 2007, Ford Focus 1.6, dvě Toyoty Auris s motory 1.33 a 1.6, Opel Astra Classic III a Nová Kia Ceed cw. U každého auta se ale objevila nějaká věc, která rozhodla, že vozidlo bylo vyřazeno z listiny kandidátů (podrobnější info na www.moje.auto.cz) a tak jsem se nakonec rozhodl pro model Hyundai i30 1.4 CVVT Patriot.



Obešel jsem několik prodejců v okolí, abych nakonec skončil u prodejce v Karviné, kde jsem absolvoval zkušební jízdu s moc příjemnou paní prodejkyň. Auto se mi moc líbilo, motor si tiše předl a slušně táhl (předváděcí vůz měl najeto přes 2000km). Po absolvování zkušební jízdy jsem začal trochu smlouvat, což mi vyneslo jako bonus zimní obutí a po té jsem hned složil požadovanou zálohu.

Své budoucí auto jsem viděl už při první návštěvě autosalonu, ještě pěkně zabalené v igelitě:) Preferoval jsem pastelovou barvu a barva Shine Red se mi moc líbila. Výbava edice Patriot vychází z verze Comfort, která navíc obsahovala lité disky. 8. října jsem složil zálohu, o čtyři dny došla na účet autosalonu částka z banky a 13. říjen byl den, kdy jsem si auto přebíral. Od prodejkyň jsem dostal kompletní povinnou výbavu a jako omluvu za čekání

(mechanici ještě nenahodili pneu) plnou nádrž benzínu :)

Co se mi u i30 velmi líbí, je nastavení intenzity podsvícení panelu přístrojů a topení, kdy motor začíná topit už po cca 1km jízdy. Mezi věci, které bych na druhé vylepšil, považuji hluk od podběhů (není textilní tlumení).

V srpnu letošního roku proběhla transplantace LPG do útroby auta. Volba padla na osvědčený systém BRC Sequent 24 a k tomu 47l toroidní nádrž, který je sice dražší, než podobné systémy od konkurence, ale na druhou stranu patří k naprosté špičce v dané třídě. Na hodnocení spotřebu je ještě brzy, ale chod zařízení je velmi přesvědčivý, přepnutí benzín/plyn nemáte šanci postřehnout a úbytek výkonu je až nad hranici 6000ot (do té doby úbytek do 5%). Dojezd na plnou nádrž (48l, plnění max. 80%) je 550km, spotřeba se pohybuje kolem 7l LPG + cca 0,2-0,3l benzínu na 100km. Po propočtení nákladů na 1km vychází částka na 1,25Kč (při ceně 15Kč LPG a 35Kč Natural 95). Spotřeba před přestavbou byla při stejných trasách 6,5l, což bylo 2,28Kč/km. Úspora na provozu tedy zatím vychází 1Kč/km, což splnilo mé očekávání.



Jestli zůstanu věrný značce, zatím nemůžu říct, jsem majitelem poměrně krátkou dobu, ale jelikož jsem zatím spokojen, nevylučuji možnost, že i příští vůz, který nahradí mou i30, bude opět mít na kapotě logo Hyundai



poměr cena/výkon, prostornost i na zadních sedadlech, výkon předních světlometů, audiosystém s výstupem na USB, záruka 5let bez omezení km, výhled z vozu s velkými bočními zrcátky, volant o přijatelném průměru s ovládáním rádia s dost tlustým věncem



absence bočních lišt a zástěrek v základu, citlivý na boční vítr v rychlostech nad 100 km/h, trochu jiná poloha za volantem, po předsunutí z koncernu si musíte chvíli zvykat, vyšší pokles ceny vozu při prodeji

Více informací a aktualizace naleznete na www.moje.auto.cz/user/sotomaior

Autobazar: Hyundai Accent X-3

Korejská auta jsou u nás stále oblíbenější. Před deseti lety sice patřila korejská auta na českém trhu k těm, o nichž se říká, že jsou na okraji zájmu, ale dnes je to úplně jinak. A Češi si už na skutečnost, že i Korejci umí postavit kvalitní vozy, zvykli. Proto se stále lépe prodávají nejen jako nová, ale také jako ojetá. Tím spíše, že jsou zpravidla levnější než evropská a japonská konkurence. Takže je zákazníci vyhledávají, protože i za málo peněz mohou nabídnout hodně muziky. Platí to i o první generaci modelu Hyundai Accent?

Korejská automobilka Hyundai představila svůj model Accent v průběhu roku 1994. Nabízen byl jako sedan a tří nebo pětidvéřový hatchback. Jednalo se o první model, se kterým se chtěla automobilka v Evropě výrazněji prosadit, což se sice tak úplně nepodařilo, ale rozhodně se nedá mluvit o tom, že by Accent byl propadákem. Na zdejším trhu hlavně kvůli zajímavé ceně, slušnému zpracování a příznivým nákladům na údržbu, dá se říci, dokonce zdomácněl. V tomto případě potenciální zákazníci přesvědčovala velmi příznivá cena, za kterou bylo k máni auto o třídu větší než u konkurence, aniž by přitom museli nějak zásadně slevit z požadavků na moderní vůz. Celkově shrnuto, Accent první generace si vedl dobře až do roku 1999, kdy ho nahradila generace druhá.

Nabídku motorů u modelu Hyundai Accent první generace zprvu tvořily pouze dvě varianty benzínových motorů, třináctistovka s výkonem 62 kW a silnější patnáctistovka o výkonu 66 kW. Po dvou letech přibyla ještě šestnáctiventilová verze motoru 1,5 s výkonem 74 kW, která byla dodávána do sportovně laděného modelu GT. Diesel se v nabídce objevil až u druhé generace Accentu.

Co se týká kvality a spolehlivosti, modelu Accent by mnohá auta zvučnějších jmen mohla závidět. V porovnání s konkurenčními modely byl mnohem spolehlivější a hlavně trvanlivější, což už dnes můžeme s odstupem konstatovat s klidným srdcem. Na žebříčkách spolehlivosti se umísťuje těsně pod průměrem, což lze považovat vzhledem k době, kdy byl uveden do provozu, za velmi pozitivní informaci, neboť za sebou nechává i mnohé evropské konkurenty.

Mezi závady, které lze dnes u Accentu najít, můžeme najít korozi, což se ale dá vzhledem k tomu, že se jedná průměrně o patnáctileté vozy předpokládat. Dále se objevují vůle v kostech stabilizátorů a nesouměrný účinek brzd, jenž je způsoben nastavením primárně pro americký trh. Další věcí, která se u vozů Hyundai vyskytuje, jsou poškozené kabely zapalování od hlodavců, což ale nemůžeme připisovat výrobci. Jinak je Accent velmi spolehlivý a cenově dostupný vůz pro řidiče, kteří nechtějí investovat velké peníze a potřebují auto, které jim bude jezdit.

Nejstarší vozy z let 1994 a 1995 pořídíme již za částku kolem 10 000 korun. Vozy z let 1996 a 1997 dostaneme za částku okolo 25 000 korun a ani nejmladší vozy z let 1998 a 1999 nepřekračují o mnoho hranici 50 000 korun. Tím pádem se stávají velice zajímavou alternativou při výběru levnějších vozů. Nutno také dodat, že ceny náhradních dílů patří díky svým nižším cenám rovněž k argumentům pro koupi Accentu 1. generace.



výborný poměr cena / užitná hodnota, výkonné motory s přiměřenou spotřebou, dobrá prostornost, poměrně bohatá výbava, dobré zpracování, dobrá prostornost, ceny náhradních dílů, provozní náklady



koroze, vůle v podvozku, kabely chutnající hlodavcům



Prezentovaný vůz je spolu s dalšími až 100 ojetými vozy značky hyundai nabízen firmou Hyundai-Ráj.cz za cenu 24 900Kč; Kontakt na prodejce: tel: 739 110 050; 257 941 148; 602 215 586; email: poptavka@hyundairaj.cz

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



Partneři a sponzoři občanského sdružení HCCZ v roce 2011:

GMP MIX
STAR DEALER 2010

Háša
AUTOCENTRUM

Háša
AUTOCENTRUM

HYUNDAI
OLOMOUC

hyundai
RÁJ.CZ

Automima
specializujeme se na značky Hyundai a Kia

ZC

Zeross Computer

AC ROZKOŠ
absolutní rozkoš z jízdy

HYUNDAI
Official Partner
EURO2012
Autoprofi České Budějovice

Grand
Auto

ČASOPIS PRO ŠIROKOU MOTORISTICKOU VEŘEJNOST / ZDARMA



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 tiskový výtisk informujte prosím redakci prostřednictvím emailu. Neprodejné!