



Nový Hyundai i30 kombi jsem vítací typ...



OBSAH ČÍSLA:

Úvodní slovo	2
Z českých luhů a hájů : Autoprofi České Budějovice	3
Test čísla : Hyundai i30 kombi	4
7. mezinárodní setkání majitelů a příznivců vozů Hyundai	7
Z historie : Hyundai Scoupe DF	11
Zpravodaj není vše	14
Poděkování	16



Slovo šéfredaktora

Vážení přátelé, majitelé a příznivci vozů Hyundai,

Do rukou se vám dostává první číslo v pořadí již třetího ročníku našeho zpravodaje, který letos poprvé místo číselného označení, nese název „Léto 2012“. Mnozí z vás si řeknou, proč Léto, když už je polovina září za námi a pomalu se ujímá nadvlády podzim? A kde je vlastně občasník s názvem Jaro 2012? Proto mi prosím dovolu, abych vám tyto změny pokud, možno objasnil.

S příchodem letošního roku se událo mnoho změn v redakčním týmu a byly to změny ne zrovna příjemné. Na naše redaktory mou osobu nevyjímaje, se valil jeden osobní problém za druhým, a proto jsme museli klubový časopis odložit ne na druhou, ale rovnou na třetí, pokud ne rovnou na čtvrtou kolej. Trvalo skoro půl roku, než se rodinné a pracovní problémy stabilizovaly a redakční tým mohl začít pracovat naplno.

Ale zde se ukázalo, že stále platí staré dobré přísloví „Všechno zlé je pro něco dobré“, kdy se náš redakční tým rozrostl o dvě nové posily v podobě pánů Jiřího Dejmka a Pavla Ryby, který se zároveň ujal funkce grafika zpravodaje a tím výraznou měrou pomohl k urychlení vydání tohoto čísla.

A nyní již k samotnému pojmenování našeho zpravodaje. Na první „pracovní“ poradě padla jako první otázka frekvence vydávání zpravodaje. Zde jsme došli poměrně brzo ke shodě, že optimální počet čísel, který by se měl našim čtenářům dostat do rukou, případně prostřednictvím webu do jejich počítačů, by měl být čtyři. A zde padl návrh současné číslování nahradit názvy podle ročních období, ve kterých budou jednotlivá čísla vycházet.

S touto novinkou přichází ruku v ruce nová grafika zpravodaje, kterou od základu navrhnul Pavel Ryba a která dodává našemu časopisu nový dynamický náboj. Nedílnou součástí se rovněž stávají tzv. QR kódy, které pak usnadní hledání jednotlivých čísel na internetu. Věříme, že tyto novinky přijmete pozitivně tak, jak jste před téměř dvěma a půl lety přijali první číslo našeho zpravodaje.

David Pleva, šéfredaktor



Zahájení sériové výroby nové generace Hyundai i30 (17. 1. 2012)
Foto převzato z materiálů Hyundai Motor Manufacturing Czech, foto Lumír Hrabčák



Toto vydání Zpravodaje obsahuje tzv. QR kódy pro snadné čtení webových odkazů. Více informací o QR kódech a stažení aplikace pro Váš mobilní telefon, naleznete na tomto odkazu:
<http://www.qr-kody.cz/tag/qr-ctecka>

Z českých luhů a hájů: **AUTOPROFI s.r.o.**

dlouholetá tradice z jihu Čech

Společnost **AUTOPROFI s.r.o.** je již přes 20 let největším značkovým autorizovaným prodejcem a servisem značky **HYUNDAI** v jižních Čechách.

Od doby svého vzniku si společnosti **AUTOPROFI s.r.o.** získala velmi dobré jméno a mnoho spokojených zákazníků a obchodních partnerů nejen v jižních Čechách, ale i po celé republice především díky kvalitě poskytovaných služeb. Stále patří mezi nejvýznamnější a největší prodejce automobilů značky v České republice.

Společnost byla založena v dubnu roku 1992 společníky Janem Reitingem a Petrem Lacinou, přičemž se nejprve věnovala pouze servisní a opravárenské činnosti. V srpnu 1992 uzavřela, jako jedna z prvních, dealerskou smlouvu s firmou Motokov, a.s. – divize Hyundai o autorizovaném prodeji a servisu vozů Hyundai. Sídlo společnosti včetně autoservisu a prodejny automobilů bylo v Českých Budějovicích, Haškova ul., přičemž měla v té době pouze 4 zaměstnance.

Společnost se zdárně rozvíjela, stávající prodejní plochy již nevyhovovaly a zlomový okamžik nastal v listopadu 1995, kdy byl otevřen vlastní autosalon na adrese Husova ul., České Budějovice. Autoservis se taktéž přestěhoval do větších prostorů a to na Pekárenskou ulici.



V současné době se celá společnost nachází v modernizovaných prostorách na Husově ul. 1420 v Českých Budějovicích (vedle areálu Výstaviště České Budějovice) a má 16 zaměstnanců.

Zajišťujeme pro všechny naše zákazníky prodej a servis vozů, zprostředkování leasingu či úvěru, sjednání výhodného pojištění, přihlášení vozidla, výkup vozů všech značek na autobazar (protiúčet) nebo na komisioní prodej. Dále záruční a pozáruční servis vozů, likvidace pojistných událostí, prodej originálního příslušenství a náhradních dílů, klempířské a lakýrnické práce, měření emisí a STK, odtahovou službu, montáž LPG + veškerý servis vozidel s LPG, ruční mytí vozů a čištění interiérů.

Kvalitu našich služeb dokladuje také osvědčení vydané Svazem dovozců automobilů ČR, které potvrzuje, že jsme součástí obchodní a servisní sítě pro automobilní výrobky značky **HYUNDAI** a které nás mimo jiné zavazuje dodržovat interní značkové standardy jakosti, práce, materiálů i služeb, dbát o dobré jméno značky a respektovat zákony a normy platné v České republice. Taktéž disponujeme důležitým certifikátem ČSN EN ISO 9001:2009.

Těšíme se na Vaši návštěvu!
Ing. Tomáš Rusín
Vedoucí prodeje

AUTOPROFI

Adresa: Husova 1420, České Budějovice, 370 05 ; GPS: N 48.9801971, E 14.4574834
tel: +420 385 349 910 (prodej), 387 204 703 ; (servis) mobil: 602 333 643; 602 234 239
web: www.hyundaicb.cz, www.autoproficz.cz ; email: rusin@autoproficz.cz

Otevírací hodiny: po-pá: 8:00-18:00, so: 9:00-12:00



Test čísla: **Hyundai i30 kombi 1.6GDI Style + Navi****jsem vítací typ...**

Díky ochotě autorizovaného prodejce vozů Hyundai, společnosti AUTOPROFI České Budějovice, jsme měli možnost krátce otestovat poslední novinku od automobilky Hyundai. Jednalo se o model i30 kombi s benzínovým motorem 1.6 GDI ve výbavě Trikolor + paket Style + navigace. Nyní Vám tedy přináším krátkou recenzi, kterou jsem pojal jako subjektivní hodnocení uživatele. Detailní technické údaje a parametry úmyslně neuvádím, případný zájemce nalezne vše potřebné na stránkách automobilky Hyundai :-)

Dlouho jsem přemýšlel o nějakém dovětku k nadpisu.

Už samotné první seznámení se s automobilem byl pro mne zážitek, který znamenal první poznámku do notýsku "novináře" :-). Proč tedy dovětek "Jsem vítací typ"? Testovaný model byl vybaven bezklíčovým vstupem (součást balíčku Style). Při přiblížení k autu (cca 1m od dveří, s klíčkem v kapse samozřejmě) se automaticky odklopí vnější zpětná zrcátka a aktivuje vnitřní osvětlení vozu. Pokud však nenastoupíte a pouze procházíte okolo, zrcátka se opět sklopí a osvětlení interiéru zhasne. Po odemčení tlačítkem na klice dveří, nastoupení a uzavření dveří řidiče Vás přivítá melodie a animace v přístrojovém štítě. Po vypnutí motoru následuje odlišná animace a melodie. Někdo si jistě řekne, že oboje je nepotřebná blbost, nicméně mě to přišlo jako prima nápad jak s dostupnými technologiemi udělat něco nevšedního :-)

Nyní však už k samotné recenzi:

Automobil jsem přebíral prakticky nový (najeto 1200km), nebudu tedy nijak komentovat výkonnostní parametry vozu a budu se soustředit na ostatní parametry vozu.

Exteriér

Nová generace působí, oproti předchozí generaci, robustněji a dospěleji. Použití fluidního vzhledu z ostatních modelů Hyundai, modelu i30 hodně prospělo. Kombi mi přijde ještě více vyváženější a hezčí. Originální LED denní světlá, ukrytá po okrajích mlhových světel, propůjčují automobilu osobitý a líbivý vzhled. Nová i30 již vedle konkurence není za Popelku, naopak. Osobně si myslím, že nové i30, ve srovnání s předchozí, přeskočilo jednu generaci a jedná se tedy o třetí generaci i30! Nově má automobil "našlápnuto" i do fleetových vod, kde vnější vzhled hraje důležitou roli. Importér si je tohoto kroku vědom a i30 má v ceníku balíčky výbavy, připravené na míru firemní klientele.

Interiér

Velmi příjemné překvapení čeká po usednutí do interiéru, který byl, oproti předchozí generaci, kompletně přepracován a působí svěžím, moderním a hodnotným dojmem. Přehledný a hezky podsvícený palubní štít obsahuje velmi kvalitní a kontrastní barevný TFT display (žádný vybledlý displej typu Ford Mondeo). Zapůjčený model byl navíc



pokračování na další straně ►

► Test čísla: Hyundai i30 kombi 1.6GDI Style + Navi

vybaven dotykovou navigací s BT handsfree. Ovládání celého multimediálního systému bylo intuitivní, pouze ovládací “knoflíky” hlasitosti a zoom/procházení bych umístil dolů. Současná horní poloha nutí řidiče mé velikosti (175cm) se natahovat při detailním nastavení navigace. Naštěstí je možnost ovládat hlasitost pomocí tlačítek na volantu. Sedačky jsou pohodlné s dostatečným bočním vedením a délkou sedáku. Pár ergonomickým prohřešků se stále ještě najde (viz níže). Nicméně jsem byl za několik chvil “doma” a veškeré ovladače našel, tam kde jsem je očekával. Na koženém volantu naleznete tlačítka tempomatu, omezovače rychlosti, autorádia a palubního PC. Ovládání sklonu tlumených světel, intenzity palubního podsvětlení a tlačítko deaktivace předních parkovacích čidel (deaktivují se automaticky po zařazení vyššího rychlostního stupně) vlevo od volantu. Ovládání světel je stále, tradičně, na levé páčce pod volantem. Osobně toto řešení vítám více, než “Das Auto” řešení v i40 :-).



V interiéru Vás zaujme dostatek odkládacích objemných odkládacích prostor včetně výplně dveří. i30 si zachovala i zdvojení 12V zásuvek (v mém případě byl v jedné osazen zapalovač) a klasické USB+Audio multimediální zdířky pro připojení USB flash disku, Apple produktů, či pouze audio vstup. Případné ochutnávače plastů velmi potěší přítomnost měkkých plastů v celé horní polovině palubní desky. Palubní štít je navíc potažen umělou kůží. Elektrické ovládání oken již také dospělo a nyní mají možnost automatického dojezdu skla na všech oknech, nejenom u řidiče - jak tomu bylo u předchozí generace. Pokud bych srovnával interiér i40 a nové i30, rozhodně by se nejednalo o dlouhý seznam rozdílů.

Zavazadlový prostor je v našich končinách stále jedním z hlavních parametrů pro vůz této kategorie, věnujme mu tedy samostatnou kapitolu.

Páté dveře se otvírají dostatečně vysoko a odhalují zavazadlový prostor o objemu 528l ! Nárůst o cca 110l oproti předchozí generaci je doslova “hmatatelný”. Zaujme malá členitost zavazadlového prostoru. Po sklopení zadních sedadel vznikne rovná plocha o délce cca 160cm. Nová i30 kombi přebrala od i40 kombi většinu chytrých řešení - nalezneme zde posuvnou hliníkovou dělicí přepážku, oka pro uchycení sítě, systém přihrádek pod podlahou a zejména dotykové ovládání rolety zavazadlového prostoru. Pod vyjímatelnými přihrádkami se nalézá dojezdové náhradní kolo. Sedačky jsou samozřejmě dělené v poměru 1/3, 2/3. Zajímavostí je možnost instalace sítky, oddělující interiér od zavazadlového prostoru. Systém její instalace by však mohl být řešen lépe, nemluvě o chybějícím navijení do odnímatelné lišty rolety zavazadlového prostoru.

Jízdni vlastnosti

S novou i30 kombi jsem objel celý “Svět”, rybník Svět :-). Na standardních pneu 205/55 R16 bylo auto překvapivě pohodlné a stabilní na klikatých cestách a cestičkách. Odhlučnění motoru je na vysoké úrovni, ani ve vyšších otáčkách není zvuk motoru vyloženě rušivý. Hluk od podběhů stále přetrvává, byť se opět nejedná o žádný nesnesitelný hluk. Na vině však mohou být použité pneumatiky Hankook. Mile mne překvapila stabilita automobilu v zatáčkách a komfort podvozku na rozbitých silnicích. Pouze příčné nerovnosti mohou občas přenést ránu do interiéru, v ostatních případech je automobil naladě optimálně. Standardně dodávané bezpečnostní systémy ABS, ESP, EBD jsou doplněny o asistent pro rozjíždění do kopce. Při parkování se o prostor starají parkovací ultrazvuková čidla, umístěna vpředu i vzadu. Páté dveře obsahují parkovací kameru, zobrazující situaci za vozem na obrazovce navigačního systému. Výhled dozadu přes páté dveře ustoupil před vnějším designem automobilu, tj. není to žádný zázrak. Situaci ale kompenzují zpětná zrcátka a zmiňovaní parkovací pomocníci. Jak již bylo řečeno - testovací automobil měl najeto pouhých 1200 km, přesto mě závěrečná spotřeba vozu příjemně překvapila - 6,3l/100km (kombinace město, okresní silnice ; žádná jízda na spotřebu, zapnutá klimatizace). Automobil nebyl

pokračování na další straně ►

► Test čísla: **Hyundai i30 kombi 1.6GDI Style + Navi**

vybaven funkcí start&stop, která případnou spotřebu může ještě snížit.

Závěr

Automobil jsem si půjčoval s vědomím, že se bude jednat o mainstream automobil očesaný o moderní doplňky známé z i40. O to větší, a příjemné, překvapení bylo samotné usednutí do vozu a testovací jízda. Nová i30 kombi zcela překonala mé očekávání z vozu Hyundai v této kategorii. Při pohledu do ceníku se cena tohoto konkrétního modelu zastavila na 509tis Kč! Již při vracení klíčků dealerovi mi hlavou kolovala otázka, proč je takový zájem o konkurenční Mladoboleslavský model? - při pohledu do ceníku a srovnání výbavy /konfigurátor/ je rozdíl více jak 100tis!!! Kč ve prospěch i30 (a to jsem nedohledal navigaci). Takže, pokud hledáte rodinné auto, nebo plánujete vyměnit firemní flotilu, tak rozhodně nevynechejte návštěvu autosalonu Hyundai (třeba právě AUTOPROFI České Budějovice), auto otestujte a ověřte jak pravdivá je tato recenze. Já už jsem skoro rozhodnutý - pokud v budoucnu nebudu potřebovat 4x4, tak je i30 kombi moje další volba!



Na závěr bych chtěl poděkovat autorizovanému prodejci vozů Hyundai - společnosti AUTOPROFI České Budějovice za spolupráci a poskytnutí testovacího vozu pro redakční testy.



- opravdu povedený přístrojový štít s výborným TFT displejem a přehlednými údaji
- funkce "Flex Steer", která umožňuje tlačítkem na volantu nastavit úroveň posilovače řízení (Normal, Sport, Comfort)
- možnosti sklápění vnějších zpětných zrcátek (vypnuto, automatické, trvalé sklopení)
- vítací typ :-)



- displej v palubním štítu stále nezobrazuje navigační údaje
- při aktivaci omezovače rychlosti je maximální povolená rychlost zobrazena na displeji a je nastavitelná použitím tlačítek +/- . Toto řešení však nebylo aplikováno na tempomat
- funkce asistentu pro rozjíždění do kopce není stále doplněna o kontrolku aktivace na palubním štítu.
- displej klimatizace u modelů s navigací doslova bije do očí. Pro lepší dojem by stačila jemnější grafika a inverzní podsvícení



- sladění navigačního systému se systémem BT handsfree a multimediálním systémem
- systém odkládacích míst v interiéru a zavazadlovém prostoru
- fast, comfort automatické módy klimatizace, které definují maximální intenzitu proudění vzduchu.
- informace o připoutání/nepřipoutání spolujezdů na zadní lavici.
- pokročilý rádce řazení: Systém hlídá úroveň stisknutí plynového pedálu. Při udržování rychlosti poradí přeřadit na vyšší stupeň. Pokud stisknete plyn pro razantnější zrychlení, doporučení přeřazení zmizí.
- výborná spotřeba
- pětiletá záruka v základní ceně

AUTOPROFI
Husova ul., České Budějovice

Tento redakční test proběhl díky vstřícnosti společnosti AUTOPROFI s.r.o., která nám ochotně zapůjčila testovací vůz. Děkujeme!

text a foto: Pavel Ryba

Vysočina očima účastníka zájezdu

Každý rok, střídavě v Čechách a na Moravě. Vždy za dobré nálady a skvělé party lidí. Takové jsou srazy klubu majitelů a příznivců značky Hyundai. Letošní ročník se konal nedaleko Žďáru nad Sázavou. Toto je krátké vyprávění o tom co se dělo...

Čtvrtek, 7. června 2012

Je všední den, takže rychle do kolbenky, ať můžu vyrazit brzy – pražský okruh a dálnice D1 se v odpolední dopravní špičce vždy změjí ve válečnou zónu s válečníky z klanů Trpišovských a Lacinů. Snaha vyrazit je však zmařena! Neschopný zákazník mě zavedl zpět na pracoviště ještě před onou dopravní. Nevadí, třeba to vyjde a nějak prokličkují... Vyrazím tedy směr Žďár nad Sázavou za podpůrných SMS již dorazivších účastníků srazu. Cestou potkávám pouze dva klanové válečníky – jeden podjíždí, druhý vybrzdí, PČR nikde... Nevadí, tihle mi sváteční náladu nezkaží! Dálniční exit 112 a okrsky mě dovedou rovnou do kempu Pilák, ležícího na břehu Pilské vodní nádrže, nedaleko Žďáru nad Sázavou. Překvapují mne velký počet lidiček, většinou již známé tváře z minulého ročníku (GMP MIX Morava 2011).



Než se stačím rozkoukat a zjistit ubytování, již mám v ruce pivečko a panáka. Čtvrteční večer tedy probíhá přesně dle předpokladů: přátelské posezení s přáteli a probírání jak HYU témat, tak témat zcela mimo automobilový průmysl. S přibývajícím hodinou řady lidiček u táboráku řídnu, zítra nás totiž čeká první oficiální den a začínáme již po osmé ranní!

Pátek, 8. června 2012

Špatně se vstává, je moc brzy. Přesto se všichni připravíme a společně v koloně vyrážíme do Žďáru na první bod nabitého programu – Jízda zručnosti. Počasí sice nic moc, ale nálada je pozitivní a všichni se těšíme na „závod“. Rozmísťují se kuzele, já tradičně dostávám do ruky stopky a mířím pěšky k cíli. S vysílačkou připnutou v mé „parádní“ pláštěnce postupně zapisuji čas a trestné body za rozlítlé kuzele. Zejména couvání je občas oříšek. Cílem jízdy je však se zúčastnit a hlavně se pobavit! Jako poslední se na dráhu vydává má maličkost a poté hurá za dalším bodem programu – exkurze ve vodní elektrárně.

Po chvíli kolona vozů Hyundai různého stáří a typů přijíždí k vodní elektrárně Vír. Řeknu vám, procházet se v chodbách přehrady s vědomím, že několik metrů ode mě je masa vody, mi nepřidávalo moc jistoty. Navíc výstupy a sestupy po chatrných žebřících, všude kapající, tekoucí voda... Náladu si vylepšuji v místnosti u turbín a následně v kontrolní místnosti. Neustálé záblesky od blesků fotoaparátů nás řadí na úroveň skupinky Japonských turistů. Pro některé běžná exkurze, pro mne zážitek! Po krátké prodlevě, zpestřenou ukázkami chůze po laně + pády z lana (bylo to lano, Yurii?) vyrážíme na orientační jízdu, dle připraveného itineráře, s cílem více než lákavým – obědem. Samotného mne mile překvapuje pouze jedno krátké zabloudění (byl sem sám sobě řidičem i navigátorem). Avšak ve finále obdržené trestné body za „příliš nízký průlet“ v radarem měřeném úseku 30km/h a nepoužití ukazatele směru jízdy kdesi na křižovatce, jejíž existenci považuji za pověru, mne sráží na chvost soutěžících. Nevadí! Báječně jsem si to užil a už nesou jídlo.



pokračování na další straně ►

► Vysočina očima účastníka zájezdu

Najedeni postupně vyrážíme zpět do kempu za odpočinkem. Odpočinout si musíme, protože nás čeká večerní zábava „v plné síle“ – ráno a během dne jsme přivítali další známé i neznámé tváře. Večerní zábava, krátce přerušovaná valnou hromadou Hyundai klubu se nevytratí ani během deště, kterým se nás příroda snaží zlomit. Zase jí to nevyšlo a „večírek se vydařil!“

Sobota, 9. Června

Těžká jsou rána alkoholikova. Po absolvování dechové kontroly a s 0,00 ‰ alkoholu v krvi vyrážíme směr Exit112, kde nás čeká celodenní program, organizovaný našim partnerským dealerem vozů Hyundai, společností AC Rozkoš Jihlava. Počáteční plán individuálního přesunu, seřazení před samotným Exit112 a následný společný vjezd nabral trhliny již v prvních křižovatkách

Žďáru nad Sázavou. Nicméně i přes nechtěný výlet přes Jihlavu a překvapených pohledů dalších ztracených v protisměru jsme se všichni našli v destinaci. Jenom fotka společného příjezdu kolony bude tak nějak chybět...

V budově Exit112 jsme byli mile přivítáni ředitelem AC Rozkoš, panem Neubauerem, který nám představil program celého dne. Po vydatné snídani a vypití hektolitru kafe již přijíždí autobus, který odváží „účastníky zájezdu“ na exkurzi do jaderné elektrárny Dukovany. Zde zápisky chybí, neboť jsem se zájezdu nezúčastnil (byl jsem tam individuálně) a dobrovolně jsem hlídal zbylé chlebičky ze snídaně.

Po odpoledním návratu výletníků nás čekal další program spojený s prezentací veřejných i neveřejných videí automobilky Hyundai, které nám laskavě představili zástupci importéra Hyundai. Po ukončení prezentace na nás čekaly předváděcí modely Hyundai – každý si zde mohl najít a otestovat svého favorita. Na parkovišti na nás čekala nová i30, ix35, i40, Veloster a můj favorit – Coupé Genesis. Zážitky ducha doplňoval kulinařský zážitek z ochutnávky pravé korejské kuchyně. Stranou nezůstali ani naši plechoví miláčci, o které se starala profesionální diagnostika zástupců Hyundai Ráj a Auto Mima

Den se chýlil ke konci a plni dojmů a ve skvělé náladě jsme ještě dokázali poskládat naše plechové miláčky k společnému focení. Následovali upřímné díky a rozloučení se zástupci importéra Hyundai, AC Rozkoš Jihlava, GMP Mix, Hyundai-Ráj a Auto Mima a poslední přesun do kempu.

Zápisky ze třetího večera v kempu chybí, byť jsem byl přítomen. Nicméně, jak jinak, opět se vydařil! :-)



Neděle, 10. června

Následujícího rána nastává vyklízení chatek a loučení se s přáteli. Odjíždím se smíšenými pocity – opět to byl skvělý víkend, ale zase je to za námi...

Na závěr tohoto článku bych chtěl poděkovat jak sponzorům letošního ročníku oficiální srazu majitelů a příznivců vozů Hyundai, tak zejména organizátorům! Jejich dobrovolná a mnohdy únavná práce umožnila tento skvělý víkend. Poslední dík patří všem, kteří přijeli a přivezli sebou onu skvělou dobrou náladu! Za rok opět na viděnou!

Účastník zájezdu

foto: David Pleva, Roman Kotek, Jiří Formánek

Hyundai sraz AC Rozkoš Vysočina 2012

Rok se s rokem sešel a letos naše sdružení pořádalo v pořadí již sedmý ročník mezinárodního setkání majitelů a příznivců vozů značky Hyundai. Letošní ročník se ukázal nakonec opět jako přelomový ne jen umístěním, které letos připadlo na „střed“ republiky, ale rovněž doprovodným programem našeho hlavního partnera, jihlavského prodejce vozů Hyundai AC ROZKOŠ.

Když jsem loni prováděl svou obvyklou cestu napříč republikou, kdy jsem navštěvoval různé prodejce z řad našich partnerů, vzpomněl jsem si na mail, který jsem kdysi z Jihlavy dostal a stálo v něm „Až pojedete kolem, stavte se na kafe“. Nedalo mi to tedy a stávil jsem se. Jaké bylo mé překvapení, když mi ředitel společnosti AC Rozkoš, pan Jaromír Neubauer, nabídl nejen možnost spolupráce s naším sdružením, ale jako třešničku na dort jsem obdržel nabídku, že by se ujal zorganizování hlavního programu našeho příštího srazu. A bylo rozhodnuto. Příští sraz proběhne na Vysočině. A vzhledem k místu setkání byl jako hlavní organizátor setkání vybrán Jirka Formánek, vám známý spíše pod přezdívkou Taťulda.

Jelikož letošní sraz obsahoval opět nabitý program již od pátečního rána, mnoho letošních účastníků přijždělo do Žďárského kempu Pilák, kde mimochodem probíhal ve stejném termínu i sraz GetzClubu, již ve čtvrtek v odpoledních hodinách včetně mě a „mé“ ix35, kterou nám pro letošní sraz zapůjčil ostravský prodejce GMP MIX Ostrava, za což bych mu ještě jednou rád poděkoval. Mezi naše další partnery se pak připojily společnosti Central Media, Automima Opava, Hyundai-RÁJ a poprvé v historii pořádání našich setkání také importér, společnost Hyundai Motor Czech.



Letošní sraz byl organizován způsobem, kdy páteční program byl pořádán čistě v režii HCCZ a sobota patřila našemu generálnímu partnerovi. I když nám v pátek už od rána počasí nepřálo, sešlo se na bruslařské dráze ve Žďáru nad Sázavou nemalé množství posádek, které byly připravené k plnění své první disciplíny, jízdy zručnosti. Zde nastal při proměňování první zádrhel. Trasu nelze vytvořit tak, jak jsme byli doposud zvyklí a tak se zrodila myšlenka, která se líbila spíše nám, organizátorům, než samotným posádkám. Celá trasa bude rozestavěná do oblouku a polovinu budou muset řidiči navíc odcouvat. A i když se to pro mnohé zdálo jako nespílitelný úkol, nakonec zvládli jízdu zručnosti bez větších potíží úplně všechny posádky.

Po ukončení jízd zručnosti následoval přesun účastníků na vodní elektrárnu Vír, kde byla zajištěna exkurze tohoto jedinečného vodního díla. Po této krátké, nicméně velmi zajímavé, prohlídce se po krátké pauze rozběhla další disciplína, orientační jízda, na které byla přichystána „past“ nejen v podobě radaru, který byl umístěn v klesání a navíc v úseku, kde byla rychlost pouhých 30km/h, ale taky v podobě kontrolního bodu na křižovatce, která se tak sice netvářila, avšak dopravní značka nám říkala něco jiného. Zde si organizátoři počkali na posádky a sledovali, zda řidiči použijí znamení o změně směru jízdy. I když většina řidičů dodržovala silniční předpisy tak jak měla, občas se jim nějaký ten trestný bodík na jejich srazové konto vloudil. A i když se většinou jednalo o „přestupky“, nad nimiž by se dopravní policista nanejvýš zamračil a zvednul prst, organizátoři byli neúprosní. Díky tomu pak nastala situace, která zamíchala pořadím posádek tak dokonale, že ti, kteří si mysleli, že mají vítězství v kapse, museli své pozice „předat“ těm, kteří jeli poněkud opatrněji. Po příjezdu všech posádek do cíle ve Svatce následoval společný oběd a individuální přesun do kempu, a následná příprava na večerní program u ohně.

V sobotu následoval hlavní program letošního setkání, který pro nás připravil náš partner z Jihlavy, společnost AC Rozkoš, ve spolupráci s mediální agenturou Central Media, kteří pro nás připravili vskutku nabitý program

pokračování na další straně ►

AC ROZKOŠ VYSOČINA 2012

Jihlava 8. - 10. června 2012





HYUNDAISRAZ 7. ročník

www.hccz.cz

► Hyundai sraz AC Rozkoš Vysočina 2012

na celý sobotní den. Po příjezdu na místo setkání se všech ujal ředitel společnosti AC Rozkoš, pan Jaromír Neubauer, a přivítal všechny dorazivší na půdě budovy EXIT 112. Po krátkém přivítání a seznámení následovalo malé občerstvení a přesun na exkurzi do jaderné elektrárny Dukovany, která se setkala s velmi pozitivními ohlasy.

Mezitím zůstali někteří z organizátorů „na Exitu“ a čekali na příjezd čestných hostů z řad našich partnerů a také na příjezd zástupců importéra, společnosti Hyundai Motor Czech, která se letos poprvé stala partnerem setkání a kromě velmi zajímavých filmových materiálů, přivezla rovněž dva předváděcí vozy, ve kterých se mohli projet zájemci o sportovnější styl jízdy, Hyundai Veloster a Hyundai Genesis Coupe.

Ještě před příjezdem účastníků z exkurze dorazili zástupci dalšího z partnerů, společnosti Hyundai-RÁJ, kteří zde měli opět své stanoviště s diagnostikou a doplňovali tak dalšího našeho partnera, opavskou společnost Automima, která však dorazila již v pátek odpoledne.

Nakonec se nám dostalo cti, přivítat mezi námi zástupce společnosti GMP MIX Ostrava, kteří neváhali přijet skoro 200km a strávit s námi, doufáme, příjemné odpoledne.

Po občerstvení sestávajícího převážně z jídel korejské kuchyně začalo „Hyundai odpoledne“ naplno v podobě projekce videomateriálů importéra, skenování vozidel na obou stanovištích s diagnostikou, nebo také předváděcích jízd s většinou vozů z nabídky automobilky Hyundai. I když největší zájem byl pochopitelně o svezení s vozy Veloster nebo Genesis Copue, pozadu nezůstávaly jak novinky v nabídce, modely i30 nové generace a i40 kombi, tak i již zavedené modely jako například SUV Hyundai ix35, které bylo připraveno hned v několika motorizacích, výbavách a také v obou variantách pohonu (4x2, resp. 4x4, pozn. red.), díky čemuž si mohli potenciální zájemci udělat velmi konkrétní představu o tom, co která výbava nabízí.

Po té následovala poslední část společného odpoledne, završena znalostním testem z oblasti automobilové značky Hyundai, kdy bylo úspěšné splnění testu odměněno certifikátem o úspěšném absolvování znalostní prověrky, kterou všichni zvládli na výbornou a byli tak uznáni znalci v oblasti vozů Hyundai. Pak již následovalo společné focení a společný přesun kolony do kempu, kde začaly přípravy na večerní program.

Při sobotním táboráku zhodnotil prezident Hyundai klubu průběh celého setkání a prohlásil oficiální část setkání za ukončenou. Zároveň poděkoval všem organizátorům za perfektní a náročnou přípravu letošního setkání a ocenil zodpovědnost všech, kteří na letošní akci dorazili. Nakonec všem popřál šťastný návrat domů a tímto definitivně udělal tečku za letošním v pořadí již sedmým mezinárodním setkáním majitelů a příznivců vozů značky Hyundai.

Jak již bývá dobrým zvykem, neděle se stala dnem odjezdu všech účastníků směrem domů. Jak postupně všechny posádky přijížděly do svých domovů, objevovaly se na diskusních fórech nebo sociálních sítích vzkazy o šťastném návratu. A to je hlavní věc, na kterou bychom měli stále myslet, na bezpečnou jízdu se šťastným návratem do cíle.



text: David Pleva, foto: David Pleva, Roman Kotek, Jiří Formánek

Z historie:

Hyundai Scoupe DF

Hyundai Scoupe byl vyráběn v letech 1990-1995, byl to první a nepříliš podařený pokus korejské automobilky o sportovně laděné dvoudveřové kupé.

Jako základ pro Scoupe posloužila platforma v Americe a Koreji populárního vozu Hyundai Excel u nás prodávaného pod jménem Pony, což se společně s koncepcí vše vpředu bohužel nevalně projevilo na jízdních vlastnostech.

Tento článek není určený jako popsání mých zkušeností a příhod s tímto vozem, ale spíš jako, pro někoho nudné, shrnutí technické specifikace a představení samotného vozu. Jestli nemáte rádi tento druh článků rovnou přeskočte na závěr



Hyundai Scoupe 1993-1995

se o řadový čtyřválec 1,5 (1 495 cc) SOHC s vtáním 75,5mm a zdvihem 83,5mm. Základní verze motoru měla výkon 92 hp / 5500 rpm s točivým momentem 131,5 Nm. Druhá a silnější verze G4EK-TC přepřlňovaná turbodmychadlem Garrett T15, měla výkon 115 hp / 5500 rpm s točivým momentem 167 Nm. Maximální elektronicky regulovaný tlak turba je 0,6bar. Bohužel tato verze se kromě pístů pro nižší kompresi a několika dalších drobností od výchozí verze prakticky neliší, dokonce nedisponuje ani mezichladičem. Obě verze byly řízeny elektronikou Bosch Motronic. Jen tak pro zajímavost: s lehce okleštěným turbem T15 se můžeme setkat třeba u motorů VW 1.6 TD. Tento motor byl v nabídce Hyundai Motors prvním, a na dlouhou dobu posledním, turbodmychadlem přepřlňovaným benzínovým motorem. Až nedávno se objevily přepřlňované benzíny v modelech Genesis Coupe a zcela čerstvě i ve Velosteru.

Podvozek a brzdy:

Pro všechny verze byly prakticky totožné, a jak už jsem naznačil v úvodu, žádná sláva. Podvozek, vpředu McPherson, vzadu vlečná náprava standardně s tlumiči Kayaba údajně "tuned by Lotus" je, díky konstrukci převzaté z malého hatchbacku Pony, dost houpavý a s originálními 14" koly není problém při losím testu auto dostat na tři kola.

Brzdy dvouokruhové s posilovačem. Vpředu jednopístkové kotoučové s chlazenými kotouči o průměru 242mm, vzadu mrňavé bubny. S trochou nadsázky doporučuji s tímhle autem jezdit zásadně rovně a nebrzdit :).



Hyundai Scoupe 1993-1995

Motory:

V letech 1990 až 1992 bylo Scoupe k dispozici, stejně jako jeho základ Hyundai Pony, pouze s 1,5 (1 468 cc), 8v, motorem Mitsubishi označovaným jako Orion přesněji 4G15, nebo v terminologii Hyundai G4DJ. Tento motor byl samozřejmě řízen elektronikou Mitsubishi.

Na přelomu let 1992 a 1993 se Scoupe dočkalo výrazného faceliftu zahrnujícího zakulacená přední světlá, upravené nárazníky, oplastování boků a omlazení interiéru, ale největší změny proběhly pod kapotou. Tam jste mohli najít první motor vyvinutý přímo Hyundai Motors označovaný jako G4EK - Alpha Engine. Jedná

pokračování na další straně ►

► Z historie:

Hyundai Scoupe DF

Design:

No design je takový... ani ryba ani rak, bez jakýchkoli výraznějších výstřelků, prostě klasická soudobá Korejská pixla ve třídveřovém provedení, která se díky zajímavě tvarované zádi, spoileru na kufru a oplastování boků, tváří jako že je rychlejší než ve skutečnosti. Jediný trochu neobvyklý rys jsou trochu vytažené zadní blatníky ve stylu BMW M3 E30, nebo Subaru Impreza WRX STi 2003, takovou perličkou je, že blatníky a boční plasty sice nezapomněli rozšířit, ale podvozkovou platformu z Ponyho převzali tak jak byla, takže auto s originálními koly vypadá při pohledu zezadu jako tramvaj. Drobnou nápravu této komičnosti dokážou až 2,5cm podložky pod kola.



Hyundai Scoupe 1990-1992

Karoserie:

Samonosná, podle reklamních materiálů vybavená celou řadou pasivně bezpečnostních prvků, výztuh a vzpěr, díky typu karoserie s poměrně slušnou torzní tuhostí. Hmotnost vozu se pohybuje kolem 985kg, samozřejmě v závislosti na výbavě. Jediná antikorozi ochrana je lak a lehký bitumenový nátěr na podvozku, pozink se nekonal, takže drtivá většina těchto aut byla v našich prosolených zimních podmínkách doslova sežrána rzi, která postupovala obvykle v tomto pořadí: zadní lemy, prahy, žlábek střešního okýnka, přední a zadní hrany střechy a spodní hrana víka kufru.

Výbava:

Výbavu dostupnou u nás můžeme dělit na dvě základní verze:

Scoupe LS: (atmosférické motory před i po FL), elektrická okna i zrcátka, zadní mlhovky, zadní spoiler a střešní okno (bez něho jsou auta výjimkou). V Motokovu, který je k nám dovážel, bylo taky možné doobjednat přední mlhovky, klimatizaci a centrální zamykání.

Scoupe GT: (pouze po faceliftu, přeplňované motory) standardně vše co má LS, ale pravidlem zde byly, přední a zadní mlhovky, kožený paket (volant, hlavice řadící páky, polokoženková sedadla) a volitelnou výbavou byla klimatizace, u aut dotažených ze Švýcarska se můžeme setkat i s tempomatem.

Spotřeba, komfort a jízdní výkony:

Spotřeba turboverze se při mém normálním stylu jízdy mimo město bez dálnic pohybuje kolem 7,2 litru, při jízdě ve městě kolem 9 litrů a na dálnici 120 km/h tak 8 litrů. Extrémní spotřebu jsem měl při blbnutí na letišti 11,5 l a při nejvíc kloboukovském stylu jízdy po rovině 5,25 l (počítáno vždy od pumpy k pumpě). No komfort, vzhledem ke stáří se o komfortu moc mluvit nedá, uvnitř kabiny se tovární odhlučnění omezuje na dva čtverečky 10x10cm protivibračních nálepek na největším plechu karoserie a filcový koberec mezi motorem a prostorem pro cestující. Díky koncepci auta je na předních sedadlech královsky místa především u spolujezdcových nohou, které není problém u 180 cm člověka natáhnout i při střední poloze sedadla. Vzadu je to horší, přece jenom je to kupé, ale na kratší cesty po ČR chiropraktika zadní cestující potřebovat nebudou.

Cestování ve dvou po kvalitních okresech je příjemné a do poměrně objemného kufru je možné naskládat vybavení na 14denní kempování pro tři lidi. Pamatuju ale i doby, kdy jsme vyráželi na týdenní kempování v pěti lidech a nějakým zázrakem jsme všechno vybavení úspěšně do kufru narvali. Cestování třeba Praha - Ostrava je pro mne díky chřestícím a vrzajícím tvrdým plastům v interiéru a kvalitám českých dálnic peklo, ale jednou ročně

pokračování na další straně ►

► Z historie:

Hyundai Scoupe DF

Jízdní výkony: Zrychlení 0-100 se pohybuje kolem 8,5 sekundy, maximální rychlost v TP je 195 km/h, ale tachometr se umí vyšplhat až na 225 km/h což je s 15" koly reálně něco kolem 210 km/h, nikomu kdo se má rád ale nedoporučuju to zkoušet, v téhle rychlosti už není legrace ho uřídit.

Spolehlivost:

U prvního modelu LS s motorem G4DJ se snad kromě odcházejících řídicích jednotek nedělo nic co by ji výrazně ohrožovalo. U faceliftovaných modelů se to vše změnilo, elektronika Bosch je trochu náchylnější, a to se občas projevovalo tím, že prostě stávkovala. Ať už za to mohly váhy vzduchu, lambda sondy nebo jiné drobnosti, dovedlo to potrápít. Trochu specifická je verze GT na kterých se, vzhledem k poměrně nízké ceně a atraktivnímu "fénu" pod kapotou, dost podepsalo chování rádobyzávodníků a diskotékových túrovačů, co se k přepřehovanému motoru prostě neuměli chovat, takže aut co překročily 120 000 km s dobrou turbínou je jako šafránu. Pominu li motory, tak u Scoupe kromě koroze a nutnosti vyměňovat spotřební díly, jako zadní ložiska, čepy a podobně, žádný zásadní problém není.



Hyundai Scoupe 1990-1992

Performance tuning:

Díky solidní pružnosti výchozí řídicí jednotky je i poměrně snadné zvyšovat výkon, samotné přidání IC toho moc nesvede, protože T15 je prostě prcek, ale po výměně za větší, třeba T25, se dá výkon bez razantního omezení životnosti motoru vyšroubovat ke 150 koním, a to už je u tak malého auta zajímavá hodnota. Jen je potřeba při řízení počítat s tím, že podvozek a brzdy na to prostě nejsou stavěné.

Shrnutí:

Ačkoli se nejedná zrovna o kultovní auto, které je v našich končinách spíš zatracované, své fanoušky si najde. Díky nízké hmotnosti 985 kg a výkonu až 115 koní je poměrně agilní a přes divoké naklánění v zatáčkách a rozevlátý způsob jízdy dovede jeho řízení na tváři vykouzlit místo mrazení v zádech i ne jeden úsměv.

Scoupe si přes svůj název nehraje na sportovní auto a jeho chování na silnici je čitelné a perfektně předvídatelné, díky tomu je to podle mne vhodné auto pro začátečníky. Snadno se řídí, snadno se udržuje, je kompaktní, má relativně velký kufr a začínajícího řidiče nerozmazlí přešrlí elektronických asistentů, nemá dokonce ani ABS.

Ceny těchto vozů jsou dnes vyloženě směšné, zachovalé Scoupe se dá pořídit kolem 15 000,- a pokud máte opravdu kliku můžete narazit i na vůz dovezený z Itálie nebo pravidelně garážovaný. Ceny náhradních dílů jsou v některých případech trochu vyšší, ale není problém celou řadu dílů sehnat z druhé ruky, nezřídka se vyplatí kvůli nim prostě koupit celé auto za pár tisícovek a rozebrat ho nebo ho po vymontování potřebných dílů poslat na vrakoviště.

Kdybych si měl vybírat znovu své první auto, volil bych zase Scoupe.

Autor: Jiří Dejmek

Zpravodaj není vše!

Pro Vás, příznivce světa automobilů Hyundai, není tento časopis jedinou cestou k získání informací. Od druhé poloviny roku 2011 Vám nabízíme zasílání aktuálních klubových událostí či novinek prostřednictvím našeho Newsletteru.

Samozřejmostí je naše přítomnost na sociální síti Facebook, kde můžete plně diskutovat a sledovat aktuální dění okolo značky Hyundai.

V obou případech se stačí přihlásit :-)



QR kód stránek HCCZ na Facebook:



QR kód pro přihlášení k odběru Newsletteru

Přihláška za člena občanského sdružení
„HYUNDAI CLUB CZ, o.s.“



Žadatel/Žadatelka*

Titul(y):

Jméno:

Příjmení:

Bydliště ulice: č.p.:

město: PSČ:

Datum narození:

Přezdívka:

E-mail: Skype:

Telefon: Mobil: ICQ:

adresa pro doručování: *(není-li shodná s adresou bydliště)*

.....

.....

Podpisem této přihlášky žádám o přijetí za člena/členku* občanského sdružení s názvem **HYUNDAI CLUB CZ, o.s.** (dále jen HCCZ, o.s.), který je registrován u MV ČR dne 15.11.2006 pod čj.VS/1-1/65 685/06-R, podle zákona o sdružování občanů č. 83/1990 Sb. v platném znění tohoto zákona.

Prohlašuji, že jsem se dostatečně seznámil/seznámila* se stanovami HCCZ, o.s. a souhlasím s nimi. Dále souhlasím se zpracováním, mnou poskytnutých osobních údajů, pro potřeby vyplývající z členství v tomto sdružení a to v souladu se zákonem na ochranu osobních údajů. (§5, odst.2, písm.F a §18 písm.C zákona 101/2000 Sb.).

Potvrzuji správnost všech údajů, které jsem uvedl/uvedla* v této přihlášce a jsem připraven/připravena* na žádost zodpovědné osoby HCCZ, o.s. správnost údajů doložit.

Klubový příspěvek uhradím osobní platbou/bankovním převodem/poštovní poukázkou* po registraci přihlášky.

HYUNDAI CLUB CZ

Podpis (vyplňte do rámečku pod tímto textem)

V dne: Podpis:

..... vyplní HCCZ, o.s.

Žádost byla HCCZ, o.s.

Přijata dne: Jméno/podpis zástupce

Schválena dne:

Předseda představenstva HCCZ, o.s.

*Nehodící se škrtněte

Tučně – povinný údaj

Členské číslo (vyplní zástupce HCCZ, o.s.)

Partneři 7. mezinárodního setkání majitelů a příznivců vozů Hyundai:



ROZKOŠ
absolutní rozkoš z jízdy

Automima
specializujeme se na značky Hyundai a Kia

hyundai
RÁJ.CZ 

 **CENTRAL
MEDIA**
DĚLÁME TO HLAVOU...


OSTRAVA–MAR. HORY (U SCONTA)


HYUNDAI | NEW
THINKING.
NEW
POSSIBILITIES.

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 ; www.hccz.cz ; www.hyundaiclub.cz

šéfredaktor: D. Pleva; korektura výtisku: Š. Turek; redaktoři: D. Pleva, Š. Turek, R. Kotek, J. Dejnek, M. Krchňavá, J. Krchňavý, P. Ryba; Grafika: P. Ryba
náklad: elektronická distribuce, v případě zájmu o tištěný výtisk informujte prosím redakci prostřednictvím výše uvedených kontaktů. NEPRODEJNÉ!