

Hyundai ix20 - Král je mrtev! Ať žije král!



2 - Novinky, zajímavosti

3 - Háša a GMP MIX v
Hyundai Frontier Clubu

4 - Ohlédnutí za Paříži

5 - Den otevřených dveří
s Hyundai ix20

6 - Představujeme:
Hyundai ix20

9 - Milionářský klub

11 - Hyundai na veletrhu
SEMA 2010

13 - Změny v silničním
zákoně k 1.1.2011

14 - Auta našich členů:
Carlosova Elantra

15 - Autobazar:
Hyundai Sonata Y-3

16 - Recepty z korejské
kuchyně, sudoku

Hyundai i20 Sport Edition: Tovární tuning podle Brabusu

Hyundai ve spolupráci s německým Brabusem připravil prototyp modelu i20 s názvem Sport Edition. Jedná se o předprodukční kus, který vznikl ve spolupráci automobilky s uznávanou tuningovou firmou, do prodeje se tato edice dostane v roce 2011.

Nečekanou premiérou na stánku Hyundai byla v Paříži model i20 Sport Edition. Vystavený kus nese označení CRD, což ale v tomto případě znamená Car Research and Development. Společnost tohoto jména je součástí světoznámé Brabus Group a evropské vývojové centrum Hyundai v německém Rüsselsheimu ji přizvalo ke spolupráci na tomto modelu.



Exteriér této tuningové verze je provedený v antracitově černé barvě. Do tohoto odstínu byla rovněž nalakována maska chladiče i pozadí světlometů, jediným chromovaným prvkem je logo automobilky. Nové jsou i oba nárazníky, rozšířené prahy a blatníky, zatmavená boční skla, kouřové kryty zadních světel a diodová světla pro denní svícení. Automobil je obutý na 17palcových kolech Brabus s pneumatikami Yokohama.

Interiéru vládne oranžová barva. Sedačky Recaro jsou čalouněny kůží, stejně jako výplně dveří a středová konzole. S oranžovou barvou kontrastují černé části, některé díly jako volant nebo řadič páka jsou dvoubarevné. Oranžová sedadla mají prošívání černou nití, černé koberce jsou naopak obšity oranžovým lemem.

i20 Sport Edition je zatím ve fázi prototypu, automobilka ale odtajnila, že v roce 2011 uvede do prodeje limitovanou edici v tomto provedení. Informace o konkrétních motorizacích a převodovkách budou teprve zveřejněny (spekuluje se o benzínové šestnáctistovce), Hyundai ale ujišťuje, že pro sériovou výrobu této limitované edice počítá jak s tří tak i s pětidveřovou karoserií.

text: Lukáš Vaverka, David Pleva; foto: Brabus

Hyundai se stal nejkvalitnější značkou roku 2010

Od roku 2001 největší německý motoristický magazín AUTO BILD každoročně publikuje komplexní report kvality. Poskytuje rychlou a fundovanou orientační pomůcku pro posouzení různých oblastí jako jsou spolehlivost, dlouhodobá kvalita a spokojenost zákazníků všech nejdůležitějších automobilových značek prodávaných v Německu. Vítězem reportu 2010 se stal Hyundai jako první korejská značka v jeho historii.

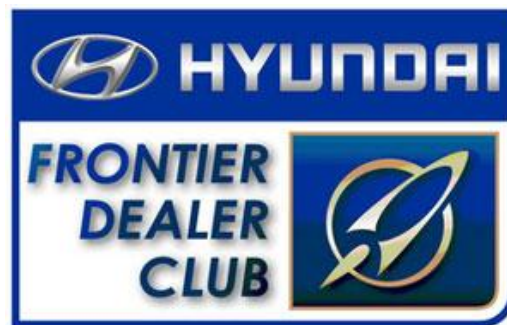


Značka Hyundai v roce 2010 předběhla tradiční vítěze předchozích let - japonské značky Toyota a Mazda. Pro lidi z automobilové branže to není žádné překvapení. Ředitel výrobních závodů BMW veřejně chválí příkladné výrobní metody značky Hyundai. Christian Klingler, člen představenstva Volkswagen pro oblast prodeje, dává pokroky dosažené značkou Hyundai za příklad pro vlastní práci: "Hyundai je číslo 1, od něj se můžeme učit."

Pořadí	Výrobce		Známka (1-5)	Pořadí	Výrobce		Známka (1-5)
1.	Hyundai		2,3		Seat		3,0
2.	Honda		2,4		Škoda		3,0
3.	Audi		2,6	13.	Ford		3,1
	Mazda		2,6		Kia		3,1
	Toyota		2,6		Opel		3,1
6.	Mitsubishi		2,6		VW		3,1
7.	Suzuki		2,7	17.	Renault		3,6
8.	BMW		2,7	18.	Citroën		3,7
	Mercedes		2,7		Fiat		3,7
10.	Nissan		3,0	20.	Peugeot		3,9

Autocentrum Háša a GMP MIX v Hyundai Frontier Dealer Clubu

Automobilka Hyundai patří bezesporu mezi jednu z nejprogresivnějších se vyvíjejících automobilek na světovém trhu. Není proto divu, že si Hyundai vybudoval obrovskou hybnou sílu i na evropském trhu. Vstupem do „Hyundai Frontier Dealer Clubu“, bude Hyundai oceňovat nejschopnější evropské dealery, kteří sehraji důležitou roli v úspěchu značky. Stát se členem „Hyundai Frontier Dealer Clubu“ je nejvyšší uznání, které Hyundai svým evropským partnerům může dát. A letos se to povedlo oběma partnerům HCCZ, autorizovaným dealerům značky Hyundai - společností Autocentrum Háša a GMP MIX Ostrava, jejichž zástupci si toto významné ocenění převzali jako jediní z českých dealerů.



Ocenění bylo slavnostně předáno na letošním pařížském autosalonu, kde si ho během slavnostního ceremoniálu převzali za Autocentrum Háša pan Jan Háša a za ostravský GMP MIX to byl předseda představenstva, pan ing. Jaroslav Tesař.

Členství v Hyundai Frontier Dealer Clubu bude udělováno pouze špičkovým dealerům, kteří splní všechna náročná kritéria, která byla stanovena pro vstup. Členy se tak mohou stát všichni dealeri, reprezentující značku Hyundai v Evropě, kteří výraznou mírou přispějí k vytvoření takových podmínek pro zákazníky, aby jejich zkušenost se značkou Hyundai byla co možná nejlepší.

Hyundai Frontier Dealer Club si klade za cíl, mimo jiné, ještě více přiblížit značku Hyundai nejen jejím příznivcům, ale především široké veřejnosti, z níž může vzejít cílová skupina zájemců právě o vozy značky Hyundai. Privilegium ve formě členství v klubu se bude odrážet v exkluzivních benefitech poskytovaných k členství. Vyvrcholením obchodního roku bude vždy velká akce Hyundai Frontier Dealer Clubu, která se bude konat každý rok v květnu. Tato událost bude hrát nemalou roli v možnosti hlubšího pohledu na značku Hyundai, především půjde o udržování blízkého spojení společnosti a značky.

Členové mají rovněž exkluzivní možnost využívat benefitů v podobě odběru exkluzivních novinek o značce Hyundai, oficiálních setkání s top managementem Hyundai Motor Europe, a v neposlední řadě rovněž slavnostního ceremoniálu, během něhož budou uznáni právoplatnými členy klubu za přítomnosti mnoha významných osob ze společnosti Hyundai Motor Europe. „Věřím, že Hyundai Frontier Dealer Club je dalším obrovským krokem k realizaci naší vize stát se nejatraktivnější a nejvíce soutěživou značkou v Evropě“, pronesl prezident společnosti Hyundai, pan C. K. Han. „Je důležité náležitě uznat a ocenit naše dealery, protože hrají velmi důležitou roli v urychlování našeho růstu.“

K podpoře ideje dynamičnosti, rychlosti růstu a značky nejvyšší kvality, zvolila společnost Hyundai stylové klubové logo. To zahrnuje stylizovaný obrázek rakety. Raketa v klubovém logu symbolizuje ambiciózní cíl iniciátorů: vyslat značku Hyundai na orbit pěti nejlepších automobilek v Evropě.



Závěrem našeho článku o vstupu našich partnerů do takto exkluzivní společnosti mi dovoluji, abych jim jménem celého našeho občanského sdružení poblahopřál k získání takto významného ocenění, jako je vstup do Hyundai Frontier Dealer Clubu. Věřím, že vstup mezi nejlepší evropskou extraligu dealerů značky Hyundai pozvedne renomé obou našich partnerů, což povede v konečném důsledku opět a pouze ke zvýšení kvality poskytovaných služeb, které jsou ovšem už nyní na velmi vysoké úrovni.

Ohlédnutí za Paříži 2010

Asi jen málokdo z vás, našich čtenářů, nezaznamenal, že se od 2. do 17. října konal mezinárodní autosalon v Paříži. A jak vypadal stánek „naší“ značky? Na stánku značky HYUNDAI bylo vystaveno celkem 18 modelů. Z toho čtyři novinky (bráno optikou evropského zákazníka), jeden facelift, několik „eko“ verzí stávajících modelů (ať už sériových či studií) a jedna „designová studie“

Výčet máme za sebou a teď se na jednotlivé novinky podíváme podrobněji. A vezmeme to, dle výčtu, od konce. O designové studii modelu i20 Sport Edition jste si mohli přečíst již na straně 2. Jen upřesníme, že tato „studie“ je již definitivně potvrzena do sériové výroby a jako limitovaná edice, osazená motorem 1,6 CVVT 16V, se v prvním pololetí roku 2011 objeví i na českém trhu!



Moje averze ke všemu, co má něco společného s tzv. ekologií je obecně známá, a proto se u oněch „eko“ verzí omezím jen na jejich výčet - modely i10, i20, ix20 a ix35 se prezentovaly v sériových verzích Blue, jako studie jsme mohli vidět i30 Blue a ix35 Hybrid.



Základní model značky HYUNDAI, model i10, jenž je produkován pro evropské trhy v Indii, se v Paříži představil v modernizované podobě. Jednak prošla plastickou operací před s novými světlometry, nárazníkem s výraznější maskou, tak úpravou prošla též optika zadních světel. S nástupem norem EURO5 se též udály změny i pod kapotou a svou premiéru si odbyl nový třívalec Kappa 1,0 12V s výkonem 51 kW při 6.200 ot/min a maximálním točivým momentem 94,1 N.m při 3.500 ot/min. Stávající motor Kappa 1,2 16V prošel v souvislosti s nástupem EURO5 modernizací, při níž se jeho výkon zvýšil na 62 kW.

Světovou výstavní premiéru si v Paříži odbyl model ix20. Protože si jeho podrobné představení můžete přečíst na straně 6 tohoto čísla Zpravodaje, omezím se jen na informační povinnost. Tento model vyjíždí z továrny v Nošovicích a je konstrukčně spřízněn s modelem KIA Venga, který se též produkuje v Nošovicích. Jedná se o vůz určený prakticky výhradně pro Evropu. Toto kompaktní MPV se vyrábí s motory 1,4 CVVT 16V - 66 kW, 1,6 CVVT 16V - 91,5 kW a dvou výkonových verzích motoru 1,4 CRDi - 57 kW a 66 kW. Základní cena na českém trhu byla stanovena na Kč 264.900,- včetně DPH s motorem 1,4 CVVT 16V ve výbavě Start.

A teď se podíváme na premiéry evropské. Jedná se o vozy, které fanoušci značky HYUNDAI důvěrně znají, a o většině z nich jste si na stránkách našeho Zpravodaje již mohli přečíst. Všechna 3 auta mají v podstatě společný konstrukční základ. Mají motor vpředu a poháněná ta správná kola. Ano, ta zadní! HYUNDAI se rozhodl podniknout na Evropu „útok zadohrabů“!!! Tak se na ně, alespoň stručně, podíváme.

Začneme tím, který přijde do prodeje jako první. Již v lednu 2011 se na českém trhu objeví Genesis Coupe. Do ČR se budou dovážet všechny 3 technické specifikace tohoto vozu. Začínat se bude provedením s motorem 2,0 Turbo o výkonu 154 kW s manuální převodovkou a následovat bude motor 3,8V6 s výkonem 223 kW s manuální nebo automatickou převodovkou. Předpokládá se, že ve výbavě nebude nic podstatného chybět. Neznámou jsou zatím ceny, ale na některých motoristických serverech se objevila informace o částce zhruba Kč 850.000,- za V6 v manuálu. Kéž by to byla pravda!

Zatímco termín uvedení na český trh u Coupe Genesis je prakticky jistý, neboť auta jsou již zadána do výroby, termín uvedení následujících dvou vozů je zatím plánem. V dubnu 2011 by na český trh měl dorazit sedan Genesis, a to s motorem 3,8V6 o výkonu 216 kW spřažený s automatickou převodovkou. Postrádáte motor 4,6V8 o výkonu 283 kW? O provedení sedanu Genesis s tímto motorem se zatím v souvislosti s dovozem do Evropy nemluví, ale tímto motorem má být osazován sedan Equus, jehož uvedení na trh je naplánováno na stejný termín jako u sedanu Genesis. Ceny i specifikace výbav jsou v tuto chvíli předmětem analýz trhu, výpočtů a jednání. Každopádně budou hluboko pod cenami konkurence, jako vždy.



Pařížský autosalon nám přinesl předzvěst mnoha zajímavých novinek českého trhu pro příští jaro. A tyto novinky nejsou pro jaro 2011 všechny. O těch dalších vás budeme informovat po jarním autosalonu v Ženevě. Zatímco novinky z podzimních autosalonů obvykle přicházejí na trh až na jaře následujícího roku, novinky ze Ženevy na trh spěchají ještě před zahájením hlavní sezóny. A bude se ještě nač těšit, to vám mohu slíbit už teď!

Den otevřených dveří s Hyundai ix20

20. listopadu 2010 se konal již tradiční den otevřených dveří v autosalonu GMP MIX Ostrava v Mariánských Horách, který nesl tentokrát název „Den otevřených dveří s Hyundai ix20“. Ale tentokrát bylo pro návštěvníky připraveno netradiční překvapení. S vozy značky Hyundai se mohli projet na nově otevřeném polygonu v areálu firmy Libros v Ostravě - Přívoze.

Už před osmou hodinou ranní, než se otevřely dveře autosalonu, postávalo před prosklenou částí budovy několik zájemců, kteří už takzvaně nemohli dospát, aby se mohli podívat nejen na novinku ix20, ale rovněž na ostatní vozy z nabídky automobilky, které byly vystaveny v showroomu, čehož využila spousta návštěvníků, a tak jsme při předváděcích jízdách mohli rovněž spatřit třeba Hyundai ix35 nebo faceliftované Santa-Fe.

Ke zkušebním jízdám byly návštěvníkům k dispozici vozy Hyundai ix20, které si mohli vyzkoušet při zkušební jízdě v okolí autosalonu, a po té byli převezeni automobily Hyundai Santa-Fe, Hyundai ix55 a Hyundai H-1 na zkušební polygon, kde pro ně byly nachystány modely Hyundai i10, Hyundai i30 a Hyundai i30cw, ve kterých si mohli všichni zájemci vyzkoušet chování vozidla při smyku na mokré vozovce. Po absolvování jízd, které na polygonu trvaly pro jednu skupinu cca 30 minut, bylo pro každého návštěvníka připraveno malé občerstvení v podobě kávy nebo čaje, které přišly mnoha návštěvníkům vhod, jelikož venkovní teploměr ukazoval pouhých 6°C a k zakousnutí zde byly nabízeny domácí koláče, či grilované klobásy.



Po návratu ze zkušebního polygonu pak čelili prodejci nejrůznějším otázkám ze stran návštěvníků, které zajímaly především ceny nového modelu ix20. Někteří zájemci byli po absolvování zkušební jízdy tak nadšeni, že setrvali na místě a ihned sepsali s prodejcem smlouvu. Když jsem jednomu z návštěvníků, který patřil k oněm šťastlivcům, kteří se rozhodli pro nový vůz, položil otázku, „proč si kupují právě Hyundai“ bylo mi odpovězeno, že i během krátké zkušební jízdy bylo poznat, že se jedná o kvalitní automobil a cena je v porovnání s konkurencí více než dobrá.



Tak takhle vypadal letošní Den otevřených dveří s Hyundai ix20. Z mého pohledu, i z reakcí návštěvníků bylo znát, že se tato akce velmi vydařila a ani chladné počasí nikomu z přítomných nezkazilo náladu. Chtěl bych závěrem tohoto článku poděkovat panu Petru Svobodovi, vedoucímu prodeje GMP MIX Ostrava, za možnost zúčastnit se takto vydařené akce. Na úplný závěr mi dovoluňte ještě jednu informaci. Právě s panem Svobodou jsme řešili možnosti pořádání našeho Hyundai srazu Morava 2011. Pokud vyjde vše, co bychom chtěli s panem Svobodou realizovat, máme se opravdu nač těšit.

Představujeme: Hyundai ix20 - Král je mrtev, ať žije král!

Malý, ale přesto rodinný. Tak tohle mě napadne při myšlence na ideální auto do města. Ulice hustě obestavěny množstvím budov a davy lidí, které neustále něco pronásleduje. Neodmyslitelnou součástí města jsou rovněž zácpy, ve kterých zůstali stát mnozí řidiči se svými vozy. Jak v takovém prostředí, uprostřed městské džungle, obstojí nošovická novinka Hyundai ix20? Zvu vás na cestu po okolí Ostravy a Opavska. Zapněte si bezpečnostní pásy, vyrážíme.

Z nošovické továrny začal vyjíždět Hyundai ix20 a domácí veřejnost to nenechalo chladnou. Nic zvláštního, uvážíme-li, že praktické vozy za nízkou cenu byly na našem trhu vždy populární. S tím, jak české rodiny bohatnou a současně klesají ceny aut, přestávají se zajímat o ojetiny a začínají se rozhlížet po nových vozech, do kterých se naskládá normální čtyřčlenná rodina s plnou bagáží. Podmínkou samozřejmě je, aby takový vůz nezruinoval rodinný rozpočet nejen pořizovací cenou, ale také provozními náklady. Dokáže tedy Hyundai ix20 to, co kdysi dokázala údajně jen Škoda Octavia Combi? Pojdme se na to podívat.

V základní výbavě modelu ix20, který začíná na ceně Kč 264 900,- najdeme mimo jiné šest airbagů, ABS, stabilizační systém ESP, úchyty ISOFIX, nárazníky v barvě vozu nebo přední mlhová světla se světlými pro denní svícení. Příplatková výbava zahrnuje například panoramatickou prosklenou střechu, navigaci s integrovanou couvací kamerou v zadní části vozu, asistent pro rozjezd do kopce HAC nebo automatickou 4stupňovou převodovku nabízenou za příplatek 30 000Kč ve všech stupních výbavy, kromě základní označené Start.



Prohlídku modelu ix20 musíme samozřejmě začít u exteriéru. Na rovinu se přiznám, že nejsem fanda nafouklých karoserií vozů MPV, ovšem v případě vozu Hyundai ix20 musím udělat výjimku. Jeho konstruktéři odvedli výbornou práci v nastavení proporcí. Z žádného úhlu totiž nepůsobí přehnaně vysokým dojmem. Ba naopak, stojí-li osamocen, zdá se malý. Teprve když k němu přistoupíte blíže, či ho postavíte vedle jiného auta, uvědomíte si, že to není žádný precek. Na krátkou zakulacenou před s velkými projektorovými světlomety plynule navazuje prostor pro posádku a krátká záď, ve které byste zajisté nehledali objemný kufr. Jedním z důvodů, proč ix20 působí subtilním dojmem, je vysoko umístěná spodní hrana prosklení, která se směrem vzad zvyšuje. Při pohledu z boku si povšimnete jednoho efektu. Hyundai ix20 působí jako relativně normální

vůz, který ale stojí na malých kolech. Omyl ta kola mají průměr 15 palců a jsou zcela netypicky obutá do pneumatik značky Continental o rozměrech 195/65 R15! Co mě rovněž uchvátilo u modelu, který jsme měli zapůjčený k víkendovému testu, byla maska s tzv. fluidním designem, který jsme ale mohli rovněž nalézt i v interiéru, třeba na krytech reproduktorů ve dveřích.

Zajímavá kombinace křivek a materiálů je charakteristická nejen pro exteriér modelu ix20, ale rovněž pro jeho vnitřní prostor. Moderní přístrojová deska s dobře čitelnými přístroji sestávající ze dvou kruhových ukazatelů a centrálního displeje, který ukazuje další důležité údaje, jako například množství paliva v nádrži, teplotu motoru nebo třeba okamžitou spotřebu, je pečlivě rozdělena do několika funkčních zón, takže ovládání jednotlivých systémů je zcela přirozené. Ihned po prvních minutách uvnitř modelu ix20 proto budete schopni nastavit například požadovanou teplotu klimatizace, pomocí standardně dodávaných vstupů USB či AUX-IN si pustit hudbu z přineseného MP3 přehrávače, ale třeba také ovládat palubní počítač a zjišťovat průměrnou spotřebu nebo dojezd na dané množství paliva v nádrži. Kvalitní černé plasty jsou kombinovány v závislosti na stupni výbavy vozu například s jemnou kůží použitou na čalounění volantu nebo se stříbrnými dekoračními prvky použitými na volantu či středovém panelu. Intenzivní důraz na kvalitu vnitřního prostoru v modelu ix20 můžeme pozorovat na kvalitě použitých materiálů, za které by se ještě před několika lety nemusely stydět ani vozy v daleko vyšších cenových kategoriích.



Uvnitř nabízí Hyundai ix20, díky platformě s poměrně dlouhým rozvorem, který činí 2615 milimetrů, dostatek místa pro pětičlennou posádku, kufr má v základní konfiguraci 440 litrů. Zajímavostí u modelu ix20 je variabilní dno zavazadlového prostoru, které lze nastavit ve dvou výškách tak, že v horní pozici splývá se složenými sedadly a nakládací hranou, čímž vznikne ideálně rovný prostor pro převoz nejrůznějších věcí. Základem všestrannosti modelu ix20 jsou také jeho flexibilní sedadla, která jsou sklopná, mají nastavitelný sklon opěradla

a lze je také posouvat dopředu a dozadu, čímž vzniká nepřeberné množství variant vnitřního uspořádání kabiny. Hlavní změnou ve srovnání s libovolným hatchbackem nižší střední třídy je pozice pasažérů. V ix20 všichni sedí jako v autobuse. Díky tomu potřebují značně kratší prostor na nohy a směstnají se na menší podélný prostor. Sedáky jsou ale podle mého názoru umístěny poměrně vysoko, což může způsobit menší problémy osobám malého vzrůstu. Ale u modelu ze segmentu MPV se dá vzhledem ke konstrukci vozidla s takto umístěnými sedáky víceméně počítat.



Přední sedadla mají dobře tvarovaný sedák, ale ve spodní části jsem narazil na můj vkus na poměrně měkké opěradlo, takže pokud máte problémy s páteří jako já, budete při jízdě v ix20 citelně trpět. Bederní opěrku jsem bohužel nenašel v nabídce ani za příplatek. Hledání pozice za volantem usnadňuje jak výškově nastavitelné sedadlo, tak obousměrně nastavitelný volant. Pochybuji, že by měl někdo problém najít si svou vlastní pozici. Také výhled z auta je až na jednu výjimku bez výhrad. Za silný A sloupek se leccos schová, což je ovšem pečlivě vyváжено velkým trojúhelníkovým sklem právě těsně za A sloupkem.

Také různých odkládacích prostor je dostatek. Do kapes ve dveřích v pohodě umístíte 1,5 l láhev, která se při mírném zmáčknutí dostane i do držáku mezi předními sedadly. Drobnosti lze uložit do přihrádek ve spodní části středové konzole a mezi sedadly. Standardem většiny modelů Hyundai jsou i dvě 12 V zásuvky, nebude tedy problém současně napájet navigaci a třeba DVD přehrávač pro děti. A třetí zásuvka je v kufru. Jelikož jsem počítal, že častými pasažéry modelu ix20 budou rodiny s dětmi, rozhodl jsem se, že vyzkouším umístění dětské autosedačky. Model ix20 je ve všech stupních výbavy vybaven systémem uchycení ISOFIX, takže instalace sedačky byla záležitostí několika sekund a můžu říci, že tuto činnost zvládne díky velkému úhlu otevření zadních dveří i žena.

Přední kola ix20 může pohánět jeden ze čtveřice čtyřválců standardně ve spojení s pětistupňovou (motor 1,4 CVVT) nebo šestistupňovou převodovkou. Všechny motory pro modelovou řadu ix20 (kromě verze 1,6 se samočinnou čtystupňovou převodovkou) se budou dodávat také v provedení zaměřeném na co nejnižší produkci CO₂ (Blue Drive), najdeme u nich start/stop systém označený ISG, pneumatiky s nízkým valivým odporem a inteligentní řízení činnosti alternátoru. Standardně ale můžeme pod krátkou přední kapotu vybírat ze dvou turbodieselů nebo dvojice zážehových agregátů o objemech 1,4 a 1,6 litru, které s přehledem plní emisní normu Euro V a jejich výkonové rozpětí se pohybuje od 57 kW (77 k) do 92 kW (125 k).



V rámci testování jsme měli zapůjčenu ix20 ve výbavě Comfort se zážehovým čtyřválcem 1,4 litru, který sice nepatří mezi nejživější, ale vzhledem k tomu, že se nám během testu podařilo dosáhnout kombinované spotřeby 6,6 l/100km, si dokážu představit, že právě tato jednotka může patřit k velmi vyhledávaným. Co se týče jízdních vlastností, musím uznat, že naladění povozku ix20 je velmi komfortní, což by mohlo znamenat, že jí nebude vyčítána "skákavost", jak tomu bylo v případě Vengy. Při rychlejší jízdě na okresních silnicích jsem byl velmi překvapen malým náklonem vozidla, upřímně řečeno, počítal jsem s bočním náklonem, který bude daleko větší. Přední náprava je vybavená zavěšením typu Mc Pherson s pomocným rámem a příčným stabilizátorem, zadní nápravu pak tvoří torzní tyč s vlečenými rameny. Na obou

nápravách najdeme kotoučové brzdy, přední s vnitřním chlazením. Robustní mechanický základ navíc doplňují aktivní systémy podvozku v čele se stabilizačním systémem ESP, jehož nedílnou součástí je protiblokovací systém ABS. Velmi praktická je, zejména u modelů s manuálními převodovkami, také funkce asistentu rozjezdu do kopce HAC, která při své činnosti zabraňuje couvnutí vozu, což ocení všichni řidiči, kteří mají problém s rozjížděním se do kopce. Tento asistent jsem si osobně vyzkoušel v dost prudkém stoupání a při rozjezdu nedošlo k couvnutí vozidla ani o píď.

Je otázkou, s kým si ix20 na trhu konkuruje. Nejbližším rivalem je asi Škoda Roomster. Nejlevnější verze obou aut začínají na přibližně stejné úrovni, Hyundai má ale navíc delší záruku na pět let a také vypadá podstatně lépe. Další možností je Renault Grand Modus. Ten je sice o kousek levnější, ale zase nabídne méně prostoru. Ostatní podobné vozy jako Seat Altea, Ford C-max, VW Golf Plus nabídnou možná lepší svezení, ale také za podstatně vyšší cenu.

Hyundai ix20 je dobré auto. Tak by se asi dal shrnout dojem z celkem 200 km za jeho volantem. Lze do něho bez problémů naložit čtyři dospělé pasažéry a spoustu zavazadel. Nebo naopak složit zadní sedadla a zajet do nějakého obchodu pro nábytek. V případě, že od auta očekáváte co největší praktičnost, může být pro vás Hyundai ix20 tou správnou volbou.



Značka Hyundai se s modelem ix20 podařilo vyvinout automobil, který je s nadhledem připraven splnit nejvyšší nároky rozmanitých typů zákazníků. Ve světlých barvách, s panoramatickou střechou, silným motorem 1,6 litru, bohatou výbavou včetně ovládání audiosystému na volantu, skvěle vyhoví nárokům mladší generace. Naopak vyšší stavbou, kompaktními rozměry, vysokým bezpečnostním standardem a atraktivními cenami stojí jako zajímavá alternativa i pro konzervativnější řidiče. Nebo je tomu naopak? Ať tak či tak, v každém případě jen těžko někde najdete tolik flexibility v tak atraktivním, a přitom kompaktním a dostupném balení.



kvalitní materiály a zpracování, prostorný interiér, variabilita zavazadlového prostoru, bohatá výbava, dobré jízdní vlastnosti, pětiletá záruka bez omezení počtu ujetých kilometrů



Verze s 1,4 l motorem je vhodná spíše do města a příměstský provoz, absence bederní opěrky řidiče, problematické zapnutí bezpečnostního pásu při sklopené loketní opěrce řidiče

Základní ceník ix20

(platnost od: 30. 10. 2010)

	MOTOR	VÝKON KW/HP	PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ	CENA S DPH	CENA BEZ DPH
START					
	1.4 DOHC CVVT 16V	66.2/90	5-ti st. manuální	264 900	220 750
	1.4 CRDi DOHC 16V	57/78	6-ti st. manuální	304 900	254 083
CLASSIC					
	1.4 DOHC CVVT 16V	66.2/90	5-ti st. manuální	289 900	241 583
	1.6 DOHC CVVT 16V	91.5/124	6-ti st. manuální	309 900	258 250
	1.4 CRDi DOHC 16V	57/78	6-ti st. manuální	329 900	274 917
	1.4 CRDi DOHC 16V	66/90	6-ti st. manuální	344 900	287 417
COMFORT					
	1.4 DOHC CVVT 16V	66.2/90	5-ti st. manuální	314 900	262 417
	1.6 DOHC CVVT 16V	91.5/124	6-ti st. manuální	334 900	279 083
	1.4 CRDi DOHC 16V	57/78	6-ti st. manuální	354 900	295 750
	1.4 CRDi DOHC 16V	66/90	6-ti st. manuální	369 900	308 250
STYLE					
	1.4 DOHC CVVT 16V	66.2/90	5-ti st. manuální	374 900	312 417
	1.6 DOHC CVVT 16V	91.5/124	6-ti st. manuální	394 900	329 083
	1.4 CRDi DOHC 16V	57/78	6-ti st. manuální	414 900	345 750
	1.4 CRDi DOHC 16V	66/90	6-ti st. manuální	429 900	358 250
PREMIUM					
	1.6 DOHC CVVT 16V	91.5/124	6-ti st. manuální	456 900	380 750
	1.4 CRDi DOHC 16V	66/90	6-ti st. manuální	491 900	409 917



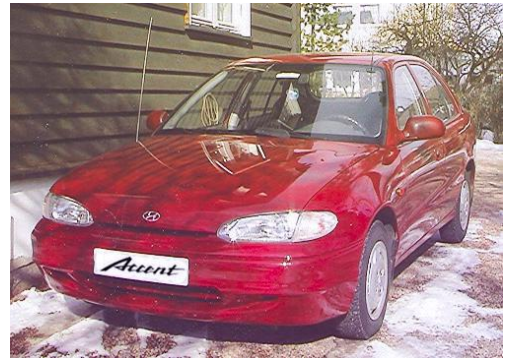
Kompletní fotogalerii vozu Hyundai ix20 naleznete na webových stránkách www.hccz.cz v sekci Galerie

Vozidlo k testu zapůjčila společnost GMP MIX Ostrava, a.s. Grmelova 2008, Ostrava - Mariánské Hory (u Sconty)

Milionářský klub

V předminulém čísle jste si mohli přečíst stručný životopis modelu SONATA, jehož produkce v letošním roce překročila hranici 5.000.000 kusů. Prvním modelem značky HYUNDAI, který této hranice dosáhl, byl už v roce 2001, po 7 letech produkce, ACCENT. A jaký je jeho životopis?

Poprvé se ACCENT v nabídce značky HYUNDAI objevil v roce 1994 jako nástupce velice úspěšného a populárního modelu PONY. Zatímco PONY byl modelem, který do značné míry vycházel ze spolupráce s MITSUBISHI, jeho nástupce byl zcela samostatnou konstrukcí. Ve zmíněném roce 1994 vstoupil na světové trhy se třemi karoseriemi. Na výběr byl hatchback se třemi nebo pěti dveřmi a též klasický čtyřdveřový sedan. První ACCENTy byly charakteristické svým tzv. bio designem plným oblín. Další zvláštností tohoto modelu bylo, že vozy s třídveřovou karosérií měly jinou příď, mnohem dynamičtější, než na rodinu orientované sedany a pětidveřové modely. I technická stránka vozu byla pro HYUNDAI malou revolucí. ACCENT totiž přišel na trh s první generací vlastních motorů značky. Jednalo se o motory řady Alpha, a to 1,3 12V o výkonu 62 kW (pro některé trhy existovala kvůli daním a sazbám pojistného též verze o 55 kW, čehož se dosahovalo montáží restriktoru sání), 1,5 12V o výkonu 65 kW a pro model GT 1,5 16V o výkonu 74 kW. Zatímco motory 12V vynikaly mimořádně uživatelsky vstřícnou charakteristikou, kterou jim propůjčoval tříventilový rozvod zajišťující v nízkých otáčkách dostatek točivého momentu a ve vysokých naopak výkon, motor 1,5 16V byl nefalšovanou „pilou“, která dokázala se zhruba tunovým autem pořádně mávat. A když je řeč o technice, nesmíme opomenout zmínit se o zadní nápravě tohoto modelu - byla víceprvková, což u malého vozu v polovině 90.-tých let minulého století byla naprostá rarita. Tato generace ACCENTu, s kódovým označením X3, byla velice úspěšná, jednalo se o vůz cenově velice příznivý, s dobrou komfortní výbavou, úspornými a přitom dynamickými motory (běžný průměr spotřeby se pohyboval kolem 6,5 litru naturalu na 100 km), prostorným interiérem a kufr o objemu 457 litrů také nebyl k zahození.



V roce 1998 se model X3 podrobil modernizaci. Tato modernizace byla víceméně pouze designová. Osvědčenou a spolehlivou techniku nebylo potřeba měnit, a tak se jen trochu zvýraznily příděl jednotlivých karosářských variant. Původní diferenciaci mezi třídveřovou verzí a sedanem spolu s pětidveřovou variantou se ještě více zvýraznila, novou optiku dostala zadní světla. Pod kódovým označením X3B odešla do zaslouženého důchodu tato varianta na přelomu let 1999 a 2000.

Píše se zhruba polovina roku 1999 a jako model 2000 přichází na světové trhy nová generace ACCENTu, model interně označovaný LC (Little Champion), a to opět jako klasický sedan nebo jako hatchback se třemi či pěti dveřmi. Zlí jazykové tvrdí, že tato generace ACCENTu novým modelem vlastně nebyla. Co je k tomu vede? Značka HYUNDAI se velice rozumně řídila v tomto případě heslem „neměň, co funguje“ a jako základ modelu LC posloužila platforma první generace. S ohledem na konstrukční vyspělost původní platformy s víceprvkovým zadním zavěšením to bylo rozhodnutí správné. Platforma byla posílena a byla na ni usazena karoserie, jejíž design byl naprosto odlišný od modelu X3. Jestliže předchozí generace byla navržena s použitím křivítka, pak LC je namalován podle pravítka. I motory byly použité, po drobných konstrukčních úpravách zaměřených na snížení spotřeby a zlepšení výkonových charakteristik, stejné. I tato generace měla odlišné příděl pro různé karosářské varianty. Lišily se pouze maskou chladiče, která byla u klasických sedanů obdélníková a u hatchbacků lehce do šípu, aby působila o něco dynamičtěji, a použitými mlhovkami, které měly u sedanu tvar obdélníku a u hatchbacků byly kulaté. Právě zmíněná maska, dosti agresivně působící, která mnohým evokovala vyceněné zuby, byla terčem kritiky ze strany zákazníků. A tak v roce 2001 přichází drobná modifikace - původní grily masky jsou nahrazeny jednotnou maskou, která pro změnu vypadá jako by se vůz usmíval. Ruská firma TAGAZ jej v této podobě vyrábí dodnes!



S modelem LC se značka HYUNDAI vydala též do nejvyšší rallye kategorie své doby - WRC. Nevstoupila však do bojů přímo, ale prostřednictvím britské specializované firmy. Do bojů o body v letech 2000-2003 vstupovaly speciály o výkonu 300 koní, a to celkem ve třech evolucioních, ale bohužel nedosáhly výsledků, které by si značka HYUNDAI představovala, a tak působení ve WRC po čtyřech sezónách skončilo a mělo posléze dohru v podobě žalob, které na sebe společnost HYUNDAI a britská specializovaná společnost navzájem podávaly.

Na podzim 2002, jako model 2003, přichází další provedení ACCENTu. Nejedná se ovšem o nový model, ale o další modernizaci modelu LC. Změněna byla před, teď už pro všechny karosářské verze stejná, přišla nová zadní skupinová světla. V interiéru se mnoho nového neodehrálo, modernizace se projevila jen v podobě jiných materiálů a barev čalounění. Zato pod kapotou se tentokrát měnilo hodně. Původní motor 1,3 12V posílil na 63 kW, v nabídce se objevil motor 1,6 16V o výkonu 77 kW a přichází též revoluce pod kapotou tohoto modelu - diesel. Konkrétně tříválec 1,5 CRDi o výkonu 60 kW. Tento motor byl sice velice úsporný, ale měl i své chyby. Nepatřil zrovna k nejkultivovanějším, na čemž měla podíl jednak tříválcová koncepce, jednak fakt, že s aplikací dieselového motoru se při původní konstrukci nepočítalo, čímž vibrace a hluk vynikaly ještě víc. Posléze se ukázalo, že tento motor měl i jistá konstrukční omezení, zejména v oblasti těsnosti vysokotlakého palivového potrubí.



S příchodem modelového roku 2006 přichází na trh nová generace s kódovým označením MC. Jedná se o zcela novou konstrukci, která s původním ACCENTem nemá nic společného, zadní víceprvková náprava ustoupila v této třídě běžnější, levnější a jednodušší torzní příčce s vlečenými rameny, bohužel. I motory jsou jiné, základem se stává motor 1,4 16V o výkonu 71 kW, pokračuje motorem 1,6 16V o výkonu 82 kW a nechybí ani diesel, sice se stejným obchodním označením 1,5 CRDi, ale tentokrát se jedná o zcela nový čtyřválec o výkonu 81 kW. Tento motor je pravým opakem svého předchůdce co se týká vibrací, hlučnosti a poruchovosti a zároveň má stejně asketický přístup ke konzumaci nafty - zkrátka perla mezi malými diesely. Co se týče karoserií tak v nabídce je provedení sedan a třídvéřový hatchback, přičemž na českém trhu byl v nabídce pouze sedan, o jehož praktičnosti sice může být vedena debata, ale

samotný objem zavazadelníku 390 litrů není vůbec špatný na vůz této kategorie. Tato generace ACCENTu byla jedním z prvních modelů, který nevznikal jen v mateřském závodě v korejském Ulsanu. Pro evropské trhy byl vyráběn v Turecku, spolu s modely H-1 a posléze i Matrixem a i20. Pro evropské trhy se tato generace výraznější modifikace nedočkala, k průběžným úpravám drobností ve vzhledu a výbavě docházelo po celou dobu výroby. Pro domácí trh tato generace faceliftem prošla pro modelový rok 2009, omezil se však jen na úpravy světel a nárazníků.

Prodej modelu MC skončil na českém trhu na podzim roku 2010. Otázkou je, zda se na českém trhu nástupce dočká nebo ne. Je pravdou, že v létě se v Číně prezentovala nová generace modelu Verna, což je jedno z dalších jmen ACCENTu na světových trzích, na přelomu léta a podzimu se na ruském autosalonu představila modifikace tohoto vozu pod kódovým označením RB, která reflektuje specifické požadavky evropských zákazníků. Až budoucnost ukáže, jestli jeden z nejúspěšnějších modelů značky HYUNDAI na českém trhu neupadne nakonec v zapomnění.



A ještě jedna věc závěrem. Pokud by někdo o úspěchu Accentu snad pochyboval, což je s ohledem na prodejní výsledky dost nepravděpodobné, máme ještě jeden důkaz popularity tohoto modelu. Accenty se ve všech svých generacích staly objektem více či méně zdařilých tuningových úprav. Od tzv. tuningu od pumpy, který reprezentují samolepicí fólie imitující karbon a vypadající v konečném výsledku, mírně řečeno, úděsně, až po skutečně špičkové úpravy, při kterých bez povšimnutí nezůstala žádná podstatná část vozu. Úpravami procházely snižované a přitvrzované podvozky s rozšířeným rozchodem osazené koly o průměru až 20 palců, osazení právě těmito koly následně vyžadovalo rozsáhlé změny karoserií, při nichž se „vytahovaly“ blatníky, rozšiřovaly prahy, uchycení tlumičů byly propojovány rozpěrnými tyčemi. Všemi zmíněnými úpravami prošel též vyobrazený Accent



X3, kterého majitel neochudil ani o nůžkové otevírání dveří ve stylu Lamborghini. Celkový vnější vzhled vozu doplňuje rovněž špičkový airbrush a patřičné stavitelné zadní křídlo z duralu, které ovšem bohužel na této fotografii není vidět. Rozsáhlými úpravami procházely též interiéry, počínaje individuálními stupnicemi přístrojového štítu, přes aplikace hliníkových plátů na podlahy, sportovní sedadla zvukných značek nebo naopak interiéry čalouněné kůží včetně palubních desek. Modifikací nebyly ušetřeny ani motory, jejichž výkon se zvyšoval nejen sportovními vzduchovými filtry a laděnými výfukovými systémy, jejichž zvuk připomínal výkonné sportovní vozy, ale objevila se i varianta motoru 1,5 16V doplněná turbodmychadlem a s výkonem až 200 koní, a v neposlední řadě ani NOS (Nitrous Oxide Systems, čili vstřikování oxidu dusného do sacího potrubí benzinových motorů) nezůstal bez povšimnutí. Fantazii se meze nekladly.

Hyundai na veletrhu SEMA 2010

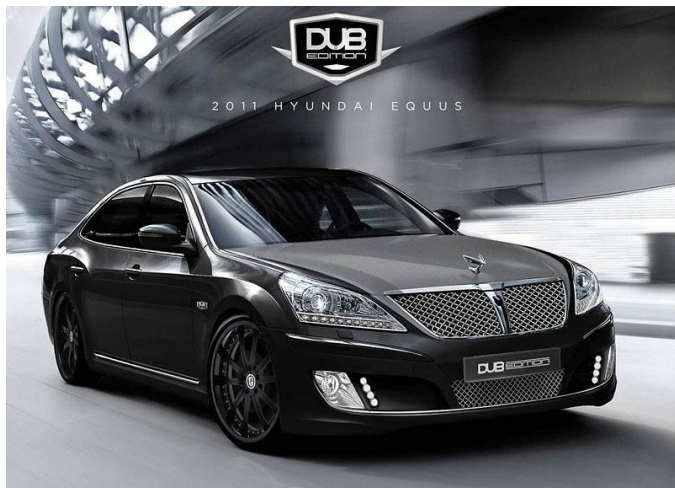
Ve dnech od 2. do 5. listopadu 2010 se v Las Vegas ve Spojených státech uskutečnil mezinárodní veletrh v oblasti automobilového průmyslu SEMA SHOW 2010. SEMA se již tradičně těší velmi dobré pověsti, takže si její většina nejen domácích automobilek nenechá ujít a připraví pro něj také speciální série svých produkčních modelů. Letošní ročník tak byl lákavý i pro milovníky vozů značky Hyundai, která byla zastoupena v Las Vegas třemi modifikacemi vozu Hyundai Equus a jednou opravdu dravě vyhlížející Sonatou YF.



První exemplář limuzíny Equus vystavovaný letos na veletrhu SEMA prošel rukama úpravců, kteří se specializují především na americké luxusní vozy - ano, mluvíme zde o úpravě DUB Edition.

Luxusní auta nepatří zrovna k nejupravenějším, jednak proto, že klientela není moc velká, druhak proto, že tahle auta vyžadují opravdu velmi citlivý přístup. Ale je více než jasné, že se úprava DUBu vydařila. Jak můžete vidět na fotografii, vypadá to, že sázka na decentnost opět vyšla.

Equus má pouze velká kola (hodně velká – 24"), tradičně s pneumatikami Pirelli P Zero Nero, barevně odlišenou kapotu, nový výplet masky chladiče a denní LED světla. Kabina má zatmavená okna a stejnou úpravu dostanou i zadní světlínky. Vymazlený by tak měl být zejména interiér – špičková kůže, luxusní podsvícení a prvotřídní DUB audio.



Druhou upravenou limuzínou Hyundai Equus je vůz z dílny Rhys Millen Racing (RMR), který s automobilkou spolupracuje již třetím rokem. Jejich úprava nese pojmenování Signature Edition a dotkla se jak úprav interiéru a exteriéru, tak i oblasti výkonu.

Karoserie limuzíny nese dvoubarevný lak Red Bull Racing Blue Satin od společnosti BASF a je osazena doplňky z uhlíkových vláken a chromu, 21palcová kola P40 nesou značku HRE. Interiér RMR Signature Edition dostal nové čalounění sedadel (v kombinaci kůže/alcantara), středové loketní opěrky a výplně dveří (pouze kůže) a na opěrkách hlav a kobercích jsou vyšita loga Rhys Millen Racing.

Pod kapotou pracuje původní vidlicový osmiválec o objemu 4,6 litru, jeho výkon 385 koní byl však pomocí nového sportovního sání a výfuku z nerezové oceli zvýšen na 415 koní (305 kW). S tím úzce souvisí montáž silnějších brzd s kotouči o průměru 355 mm.



Třetí provedení mířilo na veletrh SEMA z dílny společnosti Mumbbles Marketing. Rovněž tato verze se neliší jen exteriérem (ohromná 22" kola asi ani nejde přehlédnout), ale i rozsáhlými úpravami technického charakteru. Vidlicový osmiválec o objemu 4,6 dostal turbodmychadlo, takže nyní poskytuje výkon 450 koní. Nový je také výfukový a chladicí systém, vzduchový podvozek, kotouče o průměru 356 mm vpředu a 330 mm vzadu se šestipístkovými třmeny...seznam úprav pokračuje ještě asi dvaceti položkami.

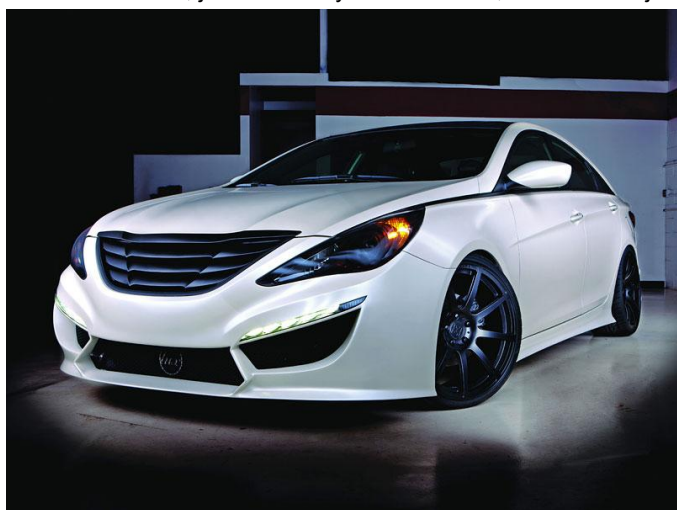
Jak je vidět, někdo tomu „dá“ víc než jen čiptuning a LEDky do světel. Když už jsme u LED...v interiéru najdete malé domácí kino s DVD přehrávačem a 20" obrazovkou, čtyřmi třiceticentimetrovými subwoofery a dalšími komponenty od Infinity (výrobce ozvučení). Výkon aparatury je prý takový, že i osazený výfuk Magnaflow se má ještě čemu učit...



Z ofenzívy, kterou v posledních dvou letech rozjel Hyundai, musí být ostatním velkým hráčům na trhu pořádně ouzko, a když si některé z nových aut vezmou do parády navíc zapálení milovníci tuningu, může to dopadnout přinejhorším dobře, což můžeme pozorovat na posledním představeném modelu, kterého se ujal tým lidí z amerických tuningových časopisů Rides a 0-60, kteří připravili důkladnou úpravu modelu Sonata, která se nyní představuje v celé své kráse. Tvůrci tvrdili, že se při stavbě inspirovali exotickými superauty a my se tak můžeme přesvědčit, jak moc vážně to mysleli.

Kombinace bílého laku a tmavých doplňků určitě patří k těm nejpůsobivějším, což je vidět i na tomto příkladu. S matnou bílou kontrastují výrazné otvory v agresivně stylizovaných náraznících, optika předních světlometů i zadních svítilen, karbonová maska chladiče, 20" kola a karbonový střešní panel. Křídélko na horní hraně okna a lišta mezi zadními svítilnami jsou vyvedeny ze stejného materiálu. Z uhlíkového kompozitu jsou mimochodem i zpětná zrcátka, ta ale nesou bílý lak. Agresivní vizáž podtrhnou ještě šikmo umístěné denní LED. Interiér se prý inspiroval Ferrari F430 a tvoří ho černá kůže a alcantara, červená niť, hliník a karbon.

Oproti původním informacím se nesahalo na motor (nebo se o tom alespoň tisková zpráva nezmiňuje), takže by měl mít svých 278 k (204 kW), což určitě postačuje. Jenže novinářští profíci jaksí pozapomněli informovat o změnách na podvozku, jenž je očividně všechno, jen ne sériový. Takže kdo ví, o čem všem ještě nevíme. I tak jde ale o hodně dobrou práci.



Tak taková byla letošní SEMA z pohledu milovníka značky Hyundai. Víím, že ne všechny modely, které jsou zde představené se musí všem líbit. Ale letošní ročník dal jasnou zprávu do světa tuningu. Začněte brát značku Hyundai vážně, vyrábíme nejen kvalitní automobily, ale ve spojení s předními úpravci jsme rovněž schopni představit špičkový tuning jakéhokoliv našeho vozu. Je jasné že na poli tuningu o značce Hyundai zcela jistě uslyšíme.

Změny v silničním zákoně k 1.1.2011

Od ledna 2011 čeká na řidiče hned několik novinek. Podstatné změny se týkají zejména vybavení autolékárniček. Nově bude též povinná reflexní vesta pro všechny řidiče. Některé šoféry čeká i výměna jejich řidičských průkazů. Naopak pravidla pro užívání zimních pneumatik se oproti loňsku nemění.

Nejzásadnější změnou je zřejmě nové vybavení autolékárničky. Její obsah stanovuje vyhl. č. 283/2009 Sb. Ten se od starších liší zejména v nových zdravotnických pomůckách, jako je resuscitační maska, izotermická fólie, celokovové nůžky se zaoblenými rohy a leták ke zvládnání dopravní nehody. Dále je také po konzultacích s profesionálními záchranáři upravena šířka škrtidla, stanovena savost ob vazů a také došlo ke změnám rozměrů a vlastností trojicípeho šátku. Všechny změny směřují k možnosti poskytnout touto základní sadou zdravotnických pomůcek plnohodnotnější pomoc.



OBSAH LÉKÁRNIČKY PRO MOTOROVÁ VOZIDLA S NEJMÉNĚ ČTYŘMI KOLY (neplatí pro vozidla určená k hromadné přepravě osob)

ZDRAVOTNICKÝ MATERIÁL	MNOŽSTVÍ (ks)
Obvaz hotový s 1 polštářkem (šíře nejméně 8cm, savost nejméně 800g/cm ²)	3
Obvaz hotový s 2 polštářky (šíře nejméně 8cm, savost nejméně 800g/cm ²)	3
Šátek trojicípeý z (netkaného) textilu (délka stran nejméně 960 x 1360 x 960 mm)	2
Náplast hladká cívka (velikost 2,5 cm x 5 m, minimální lepivost 7 N/25 mm)	1
Náplast s polštářkem (velikost 8 cm x 4 cm, minimální lepivost 2,5 N/cm)	6
Obinadlo škrtící pryžové (60x1250 mm)	1
Maska resuscitační s výdechovou chlopní a filtrem schválená jako zdravotnický prostředek	1
Rouška plastová (20 x 20 cm, tloušťka 0,05 mm)	1
Rukavice pryžové (latexové) chirurgické v obalu	1
Nůžky se sklonem v antikorozi úpravě se zaoblenými hroty - délka 15 cm	1
Isotermická fólie o rozměrech nejméně 200 x 140 cm	1
Leták o postupu při zvládnání dopravní nehody	1

Od 1. ledna 2011 nesmí také chybět v povinné výbavě aut reflexní vesta. Dosud ji v České republice museli používat pouze profesionální řidiči. Od nového roku se tato povinnost rozšíří na všechny řidiče aut, stejně jako je tomu například v sousedním Rakousku. Tento prvek výrazně zvyšuje bezpečnost posádky při nutnosti opustit nečekaně vozidlo při nehodě nebo poruše.

Ke konci roku též končí platnost řidičským průkazům vydaných v období mezi 1. lednem 1994 až 31. prosincem 2000. Vlastníci těchto dokumentů by měli co nejdříve navštívit obecní úřad obce s rozšířenou působností a průkaz si vyměnit za „evropský“ typ. Příslušný úřad řidičák vymění do 20 dnů, a to zdarma. Vzhledem k tomu, že k 1. 10. 2010 zbývalo vyměnit ještě přes půl milionu průkazů, mohou žadatelé na úřadech očekávat velkou kumulaci lidí – proto MD vyzývá k aktivnímu přístupu žadatelů, vyhnou se tak nepříjemným frontám ke konci roku.

Naopak v oblasti povinné výbavy aut zimními pneumatikami, se oproti loňskému roku mnoho nemění. Vzhledem k tomu, že legislativní proces příslušného zákona bude nově projednáván poslaneckou sněmovnou, nebude zatím užívání zimních pneumatik pro řidiče povinné. Výjimkami jsou dálnice D1 (zde se nově prodlužuje úsek od exitu 21. km Mirošovice až po exit 182. km Kývalka) a úseky silnic, kde to nařizuje speciální dopravní značka.



Pevně věříme, že vás tento článek zaujal, i když se přímo netýkal dění okolo značky Hyundai. Rozhodli jsme se, že vám budeme nadále přinášet články, které se týkají změn v silničním zákoně, nebo bezpečnosti provozu, protože ne všichni mají čas nebo potřebné znalosti vyhledávat tento druh informací na internetu. Proto vám budeme nadále přinášet nejdůležitější změny prostřednictvím našeho zpravodaje.

Auta našich členů: Carlosova Elantra

Hyundai Elantra 1,6 GL

přezdívka auta: nemá
palivo: benzín
výkon [kW]: 77
převodovka: manuální
koupeno: nové
počet ventilů na válec: 4
maximální rychlost [km/h]: 182
spotřeba [l/100km]: 7,4

rok výroby: 2006
počet válců: 4
zrychlení 0-100 km/h [s]: 12,8
Zavazadlový prostor [l]: 415
najeto [km]: 51 200
objem [cm3]: 1599
počet rychlostí: 5
pohon kol: přední



Naši Elantru jsme koupili zcela náhodou. Potřebovali jsme totiž trochu větší auto, než jsme původně měli, protože občas vozíme naše rodiče. A v jejich věku a s berlemi je dostatek prostoru nutný. A tak jsme jeden den koncem srpna 2006 jezdili s manželkou od jednoho autosalonu k druhému. Objeli jsme snad vše kolem Chrudimi i Pardubic, všude jsme se svezli, až jsme skončili v Dražkovicích u Pardubic v Renaultu. Moc se mi tam líbil Megane sedan, navíc byl v akci, takže super nabídka. Ale manželka řekla, že je moc dlouhý. Takže Renault nepřicházel v úvahu. Nakonec jsme se šli podívat ještě do vedlejšího autosalonu, kde sídlí Hyundai. A bylo vymalováno. Já jsem si vybral typ karoserie, protože hatchbacky „miluji“, žena si zase zvolila barvu (tu museli sehnat až v Praze) a za tři dny byla Elantra u nás na parkovišti. Jenom malý dovětek – Ela byla asi o 1cm delší než ten Megane vedle u Renaultu, ale to jsme už neřešili.



Při koupi mě nadchla především výbava v poměru k ceně vozu. Mimochodem cena byla super, protože to byl vlastně poslední model a navíc ve „výprodeji“. Takže cena 330 000 korun taky rozhodovala. A veškerá výbava v ceně vozu byla rovněž dost dobrá: manuální klimatizace, okna a zrcátka v elektrice, vyhřívání zrcátek, palubní počítač, nastavitelný volant a sedadlo řidiče, 6x repro. Nemůžeme zapomenout taky na ABS + EBD, 4x airbag a předpínače bezpečnostních pásů. Nemá sice dálkově ovládaný centrální zámek, ale to zase tak nevadí. Stejně musím ke dveřím dojít ...

Po nějaké době mi to ovšem přestalo stačit a přišla na řadu různá vylepšení. Nejdříve přišel na řadu zámek řadicí páky, rádio s CD přehrávačem, jelikož to v základu bohužel nebylo, hliníkové disky, parkovací asistent, přední mlhovky, atd. Člověk přijede na sraz, něco uvidí a hned pochytil nejednu inspiraci, jak si svého plechového miláčka náležitě vylepšit. Jednou kožený potah na volant, jindy elektricky vysouvateľná anténa nebo v neposlední řadě LED světla v interiéru a zavazadlovém prostoru.

Elantra je vlastně páté auto v naší rodině. Pro pamětníky – první byla stařešina Škoda 1201 sedan. S ním jezdil i major Zeman. Ale byla to klasika. A jedno naše auto si někdo přes noc půjčil a už ho nevrátil. Policie se domnívá, že asi jelo do Polska, nebo někam na náhradní díly. Od té doby máme garáž. Prostě nejdřív tři škodovky, pak Ford Escort a teď ten náš „miláček“. I když takovou přezdívku nemá. To jsem totiž jednou čekal, až pro mě žena přijede se Škodou 105 do práce. Když se auto objevilo, jeden kolega pravil: „Hele, už ti jede tvůj miláček! A řídí ho Irena.“ No, pro chlapy je to možná dobrý fór.

Ale zpět k Elantře. Nejsem žádný velký šilenc a v podstatě nezávodím, dokonce se snažím dodržovat předpisy (dobry, ne?). Prostě jsem spokojen. Kabina prostorná, kufr dostatečně velký, pěkná výbava, motor OK. Jen mi někdy na našich hrbolatých cestách vadí slabší odhlučnění podvozku (zejména podběhů), ale to je u Elantery asi jediná vada.

Tak teda díky, pane Hyundai (to by mohla být klidně i přezdívka! Pan Hyundai).



spolehlivost, příznivé ceny, bohatá výbava včetně klimatizace, dostatečná prostornost, příznivé servisní náklady



horší odhlučnění podvozku

Autobazar: Hyundai Sonata Y-3

Většinu majitelů nové Sonaty nalákali dealéři značky Hyundai na nízkou cenu, za kterou se sedan prodával. Ceník nové Sonaty začínal ve druhé polovině 90. let na necelých 600.000,- Kč za což jste dostali sice korejský, ale zato pohledný a prostorný automobil, jehož sériové vybavě nemohl v této cenové kategorii nikdo jiný konkurovat.

Sonata byla v České republice, podobně jako třeba Seat Toledo, manažerským vozidlem. To byla věc na západ od našich hranic celkem neobvyklá. Nově vzniklá skupina zákazníků přesedlala z vrcholných verzí Felicií do "velkých aut" a image pro mnoho lidí nebyla tím hlavním kritériem. Navíc dával výrobce záruku 3 roky nebo 100.000 ujetých km, takže i ty sebemenší obavy z "Korejce" se rozplynuly.



Hyundai Sonata byl model, který v roce 1988 zahájil cestu ambiciózního korejského výrobce, k evropským zákazníkům. Už předtím se do Evropy dovážely menší modely, ale automobil velikosti Sonaty rozšířil nabídku modelových řad v nabídce Hyundai. My se tentokrát zaměříme na třetí generaci Sonaty označovanou jako Y-3, které se prodávaly v letech 1993-1996. Faceliftovaná verze Y-3B vyrábějící se v letech 1996 - 1998 se od zobrazeného provedení liší plastičtější tvarovanou přední maskou, nárazníkem a přepracovaným zadním čelem, kde je pás koncových světlů nahrazen trojúhelníkovými koncovými světlými, jejichž hrany zasahují do boků karosérie.

Časté modelové výměny dovozovaly automobilce dobře sledovat aktuální trendy v designu, který se právě nosil, a tak v 90. letech populární obliny se dostaly i na Sonatu, která patřila spolu s Mazdou 626 k nekulatějším sedanům své doby. I dnes lze na 7 let staré Sonatě najít elegantní detaily (např. chromované lišty propůjčovaly exkluzivitu vozu ve střední třídě). Silnou stránkou Sonaty je velkorysý vnitřní prostor. 4,7 metru dlouhý sedan se stupňovitou záďí má rozvor 2,7 m, který je beze zbytku využit ve prospěch pohodlí posádky. Také šířka Sonaty bezmála 1,8 metru se uvnitř pozná. Na zadních sedadlech je dostatek místa pro nohy, bytelně vyhlížející sedačky jsou čalouněny měkčím šedým velurem. Řidičovo sedadlo je seřiditelné v širokém rozsahu a ani zde není problém s dostatkem místa. Za příplatek bylo možno zakoupit do Sonaty čalounění v kůži, což udělalo z vozidla automobil v maximální výbavě se vším všudy. V Sonatě najdeme úplnou elektrickou výbavu (elektromotory ovládají všechna okna, zrcátka, otevírání víka kufru tlačítkem v řidičových dveřích), která ve své době nebyla v této cenové kategorii běžná.

Motorová nabídka zahrnovala buď základní dvoulitrový čtyřválec s osmi nebo šestnácti ventily o výkonech 77 až 102 kW nebo dražší třilitrový šestiválec. Zpřevodování je dosti těsně navrženo, což umožňuje velkému automobilu svižnou jízdu. Podvozek třetí generace Sonaty má vpředu klasiku v podobě vzpěry McPherson a vzadu moderní víceprvkovou nápravu. Výsledky testů Euro NCAP pro Sonatu bohužel nejsou k dispozici, ale výrobce myslel při sestavování výbavy i na airbagy a záhy se ve výbavě všech Sonat objevilo i ABS.

Časté závady:

závady imobilizérů a zapalování, koroze zadních lemů, krátká životnost synchronizačních kroužků, závady alternátoru, vybité akumulátory, neklidný chod motoru vlivem vlhkosti v zapalovací soustavě, zasekávající se elektrické ovládání oken a zámku volantu (zapalování)

-  Výbava, prostor, cena, výborné motory s dlouhou životností (konstrukční původ ještě u Mitsubishi), dobrá poloha řidiče, ovládací prvky dobře uspořádané, snadno se řídí.
-  Pro některé potencionální zákazníky nedostatečná prestiž značky, koroze zadních lemů, synchronizační kroužky manuálních převodovek špatně snášely rychlé řazení.



Cena vozidla u společnosti AAA AUTO: 16 000 Kč

foto: AAA AUTO

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

Z korejské kuchyně: Pečené vepřové

Ingredience:

Marináda na maso: 2 polévkové lžíce červené pasty z čili papriček, 2 polévkové lžíce sójové omáčky, 2 polévkové lžíce cukru, ½ lžíce prášku z červených čili papriček, 1 polévková lžíce najemno nakrájených zelených cibulek, ½ polévkové lžíce rozmačkaného česneku, 1 čajová lžička zázvorové šťávy, 1 čajová lžička sezamové soli, troška pepře, 1 polévková lžíce sezamového oleje

Postup přípravy:

1) Připravte vepřové plecko nebo panenku a nakrájejte ji na hrubé plátky, v kterých pak udělejte zářezy. 2) Namíchejte marinádu na maso. Aplikujte marinádu na obě strany masa a marinujte cca hodinu. 3) Položte pečící fólii na gril a zahřejte ji. Položte maso na gril a pořádně propečte na středním plameni.



převzato z knihy Korejská jídla; překlad a foto Josef Krchňavý, Marie Krchňavá

Sudoku:

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

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

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

Proč používat zimní pneumatiky

Máme tady konec roku a s tím spojené zimní období. Jistě už máte všichni, nebo alespoň většina z vás, přezuto na zimní pneu. Pokud jste tak ještě neučinili, máme pro vás krátký článek, proč bychom na autě měli v zimě používat právě zimní obutí.

V zimě má pro nás silnice vždy více překvapení než za teplého počasí. Nezávisle na tom, zda je vozovka pokryta sněhem, ledem nebo je prostě mokrá, je přilnavost menší než v létě. Zimní pneumatika má specifický dezén s mnohem větším počtem lamel (drážek), jednak díky tomu mnohem lépe odvádí odvod, čímž snižuje riziko aquaplaningu, jednak má mnohem lepší záběrové vlastnosti na sněhu a ledu (čím více lamel, tím větší je záběrová plocha). Zimní pneumatika je též vyrobena z jiného materiálu než pneumatika letní, tyto materiály na bázi siliky v chladném a mrazivém počasí zajistí neztvrdnutí pneumatiky, a tak zajistí adekvátní záběrové i brzdné schopnosti.

Nezapomeňte, že vozovka pokrytá ledem je dvojnásob kluzká než vozovka pokrytá sněhem; její kluzkost je 4x větší než kluzkost mokré vozovky nebo vozovky pokryté tajícím sněhem; a ve srovnání se suchou silnicí je její kluzkost osminásobná.

V zimě řidiči bývají často v pokušení obout zimní pneumatiky pouze na jednu nápravu (obvykle poháněnou), aby zvýšili trakci při rozjíždění. Ale osazením pouze jedné nápravy se patřičný výkon nezajistí, o (ne)bezpečnosti nehovoříc. Se zimními pneumatikami nasazenými pouze na jedné nápravě docílíte pouze neovladatelnosti vozidla. Náprava obutá na zimních pneu bude mít adekvátní trakci, náprava na letních pneu nebude mít trakci žádnou, takže smyk přijde velmi brzy a zcela bez varování. Pokud budou letní pneu na zadní nápravě čeká vás smyk přetáčivý, pokud na přední nápravě přijde smyk nedotáčivý.

Roman Kotek