

Hyundai magazin

številka 1



**Summit Leasing Slovenija,
vodilna finančna družba na področju
financiranja vozil v Sloveniji, želi
vsem strankam in poslovnim partnerjem
vesele praznike in srečno novo leto 2008.**



MANEKINEKO ZA BREČO, USPEH IN PRILATELJSTVO



Summit Leasing & Credit
Sumitomo Corporation Group

Summit Leasing Slovenija d.o.o. • Trzinova ulica 1 • SI-1000 Ljubljana • www.summit-leasing.si



DRAGI bralci,

pred vami je prva številka Hyundai Magazina. Izdali smo jo ob 40-letnici delovanja našega principala Hyundai Motor Company in polnoletnosti našega zastopanja blagovne znamke Hyundai v Sloveniji.

Seveda je glavna zvezda revije avtomobil Hyundai, ki se popelje skozi zgodovino ter predstavi, kaj zmore danes in kam nas bo popeljal v prihodnosti.

Avtomobil Hyundai predstavlja tudi korporacijo Hyundai, šestega največjega svetovnega proizvajalca avtomobilov, korporacijo, ki za svoje izdelke že nekaj let dobiva najvišja priznanja za kakovost, korporacijo, ki se je svojo razvojno vizijo približala voznikom v regijah, saj z novim konceptom z oznako ,i' predstavlja vozila, ki so razvita za evropski trg v Hyundaijevem razvojnem centru v Nemčiji.

Hyundai se zaveda svoje odgovornosti do okolja. Pomembna naloga Hyundaijevih inženirjev je razvoj energetsko učinkovitega, do okolja prijaznega avtomobila.

Avtomobil Hyundai v Sloveniji predstavlja vse tiste, ki zanj in od njega živimo. Že 18 let mu služimo z željo, da je to služba v zadovoljstvo naših strank, voznikov avtomobilov Hyundai.

Veseli me, če smo vam s prvo številko Hyundai Magazina prinesli prijetno branje: nekaj novic in zanimivosti o Hyundaiju in našem delu. Veselim se ponovnega srečanja z vami, ob drugi izdaji Hyundai Magazina.



Ob iztekajočem letu vam, dragi bralci, želim vesel božič in srečno vožnjo v letu 2008.

Ludvik Svolfšak
direktor Hyundai Avto Trade

Kratka zgodovina podjetja Hyundai Motor Company

HYUNDAI Motor Company je na avtomobilskem trgu že štiri desetletja. Poglejmo, kaj je danes zelo uspešna korejska avtomobilska tovarna doživljala v preteklosti!

USTANOVITEV PODJETJA

Začetki podjetja Hyundai Motor Company segajo v april 1946, ko je Ju-Yung Chung pri enaintridesetih letih v južnokorejski prestolnici Seul ustanovil podjetje Hyundai, čigar ime bi v slovenščino lahko prevedli kot »sodoben«. Poseben pomen ima tudi logo podjetja, ki simbolizira željo, da bi se širilo. Ovalna oblika namreč simbolizira globalno širitev, stilizirani »H« v njem pa je simbol dveh, podjetja in stranke, ki se rokujeta.

Druga polovica štiridesetih let je bila v znamenju začetka hladne vojne in zaostrovanja odnosov med obema velesilama, ZDA in Sovjetsko zvezo. Prvi veliki odmev hladne vojne je bila tudi korejska vojna, ki je potekala v letih 1950-53 in povzročila razdelitev Korejskega polotoka na dve državi, ki traja še danes.

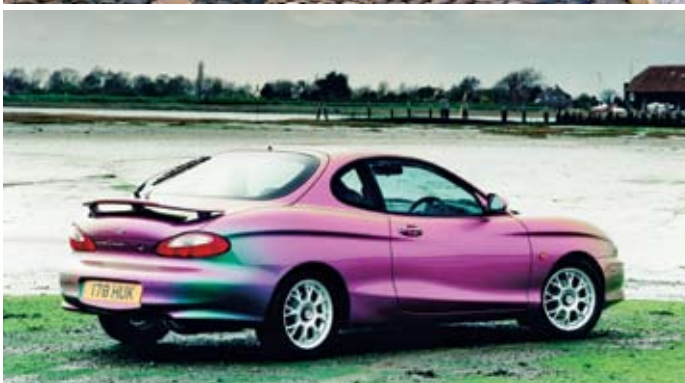
SODELOVANJE S FORDOM

Od ustanovitve podjetja Hyundai do ustanovitve njegovega avtomobilskega oddelka Hyundai Motor Company sta potekali kar dve desetletji, saj sta ga Ju-Yung Chung in njegov mlajši brat Se-Yung Chung ustanovila šele decembra 1967. Leta 1968 sta s Fordom sklenila pogodbo, da bosta za južnokorejski trg sestavljala Cortino in Granado. Hyundai je v naslednjih šestih mesecih zgradil tovarno Ulsan in v njej, vse do leta 1976, izdeloval omenjena modela. Skoraj desetletje trajajoče sodelovanje s Fordom je bilo za Hyundai zelo koristno, saj si je v tem obdobju pridobil izkušnje v proizvodnji avtomobilov in se pripravil na lasten razvoj.





Leta 1976 so uradno predstavili prvi v Hyundaiju razviti avtomobil, Pony.



Šestdeseta leta so bila na svetu obdobje precejšnjega optimizma in ustvarjalnosti, obdobje prepletenih kulturnih in političnih gibanj ter uporništv in precejšnjega svobodnjaštva, ki bi ga najlaže opisali z besedami soustanovitelja ameriške glasbene skupine Jefferson Airplane: »Če se spominjaš česarkoli iz šestdesetih let, te tam zares ni bilo.« Šestdeseta so pozneje postala sinonim za novo, razburljivo, radikalno, prevratniško in nevarno. Na zahodu se je to odražalo v gibanjih za državljanske pravice, pravice feministk in gejev, na vzhodu Evrope so ljudje prvokrat svobodneje zadihali v primežu komunističnih režimov, nekdanje evropske kolonije pa so se ravno tedaj najbolj intenzivno osvobajale kolonialnih režimov ter velikokrat padle naravnost v roke pokvarjenih diktatorjev.

PRIPRAVA LASTNE PROIZVODNJE

Da bi vzpodbudila gospodarsko rast, je južnokorejska vlada v začetku sedemdesetih let vzpodbujala razvoj lastnih korejskih avtomobilov. Izziv je sprejel tudi Hyundai in zgradil novo tovarno, v kateri naj bi vsako leto izdelali 80.000 avtomobilov. K sodelovanju je pritegnil tudi 26 podjetij iz petih držav, od katerih je kupil manjkajoče tehnologije. Giugiarov Italdesign je, denimo, zadolžil za oblikovanje novega avtomobila, Mitsubishi pa mu je priskrbel motor, menjalnik, zadnjo premo in tehnologijo odtiskovanja delov. Pri razvoju novega avtomobila je sodeloval tudi bivši predsednik britanskega Leylanda, s še šestimi britanskimi inženirji. Leta 1976 so uradno predstavili prvi v Hyundaiu razviti avtomobil, Pony, ki so ga izdelovali v različnih karoserijskih oblikah. Leta 1975 se je pojavil kot štirivratna limuzina s poševnim zadkom, maja 1976 kot poltovornjak, aprila 1977 kot kombi, marca 1980 pa kot trivratna kombilimuzina. Januarja 1982 je doživel osvežitev v trivratni kombilimuzinski in poltovornjaški različici. Z letom 1985 je oznako HD na avtomobilih nadomestil celotni napis Hyundai. Hyundai je svoje avtomobile na nekatere, predvsem pacifiške, trge izvažal že od vsega začetka njihove proizvodnje, leta 1978 pa se je s Ponyjem pojavil tudi na 56. mednarodnem avtomobilskem salonu v Bruslju. Njegova prodaja na stari celini je kmalu stekla. Sedemdeseta leta so na vzhodu Evrope prinesla ponovno zaostritev komunističnih režimov, na zahodu pa se je družbeni aktivizem šestdesetih let obrnil v dejavnosti, ki so služile predvsem zadovoljevanju lastnih potreb in zabavi. V sedemdesetih letih je svoj vrh doživela tudi hipijevska kultura, ki se je sicer začela že v šestdesetih, ljudje pa so se zabavali predvsem v diskotekah, ki so tedaj doživele velik razmah. V sedemdesetih letih je avtomobilski svet doživel tudi prvo zares veliko naftno krizo, ki je zanimanje kupcev z



velikih limuzin korenito preusmerila k manjšim in gospodarnim avtomobilom.

PRVI AVTOMOBILI S POPOLNOMA LASTNO TEHNOLOGIJO

Hyundai je v osemdesetih letih izkušnje, ki si jih je nabral z razvojem Ponyja, uporabil pri razvoju dveh novih modelov. Prvi je nadomestil Pony in bil na nekaterih trgih znan kot Excel, na drugih pa ostal Pony, drugi pa je bil limuzina nižjega srednjega razreda Stellar, s katero so nadomestili Ford Cortina. Stellar je sicer obdržal izpopolnjeno podvozje Cortine, pri katerem je motor gnal zadnji kolesni par, karoserijo pa mu je na novo oblikoval Giugiaro.

Leta 1985 predstavljeni Excell/Pony je bil prvi Hyundai s pogonom na prednji kolesi, ki smo ga v začetku devetdesetih let spoznali tudi pri nas. S tem modelom se je Hyundai prvič pojavil tudi na ameriškem avtomobilskem trgu. Na voljo je bil v dveh karoserijskih različicah, trivratni kombilimuzinski ter štirivratni limuzinski in s tremi bencinskimi motorji. V obdobju 1990 do 1994 se

je na cestah pojavljal v prenovljeni različici. Mednarodni uspeh Excela oziroma Ponyja je vzpodbudil hitro širitev podjetja Hyundai Motor Company. Oktobra 1988 so začeli graditi novo avtomobilsko tovarno v Asanu v Južni Koreji in jo že čez dve leti odprli, zgradili pa so tudi tovarno v Kanadi. V avtomobilsko industrijo so hkrati vpregli tudi svoje tovarne za izdelavo elektronskih komponent, robotov, stiskalnic pločevine in celo velikansko ladjedelnico. Hyundaijevi inženirji so si v osemdesetih letih nabrali toliko znanja, da so razvili tudi prvi avtomobil, ki je bil popolnoma plod njihovih zamisli in tehnologije. Šlo je za leta 1989 predstavljeno Sonato prve generacije. Avtomobil, pri čigar razvoju so mislili predvsem na ameriški trg, je spet oblikoval Giugiaro, njegovo izdelavo pa so deloma zaupali korejski, deloma pa kanadski tovarni. Leta 1989 je nastal tudi Scoupe, kupejevska različica Excela/Ponyja. Sedemdeseta leta so bila čas umika v lastni svet in gospodarske umiritve, osemdeseta pa so prinesla obnovljeni optimizem in liberalizacijo gospodar-



stev. Tedaj se je v poslovnem svetu pojavil izraz »yuppie«, ki je označeval mlade ljudi, ki so se hitro vzpenjali na najpomembnejše položaje v gospodarstvu in družbi. V osemdesetih smo bili priča tudi postopnega umika Sovjetske zveze za njene meje in zloma komunističnih režimov ter množičnih demokratičnih revolucij, ki so v nekdanjih komunističnih državah privedle do ponovne vzpostavitve demokratičnih političnih sistemov. Osemdeseta leta so bila znana tudi po samosvoji popularni kulturi, na katero danes gledamo nekoliko zviška, povzročila pa je predvsem komercializacijo zabavne glasbe in filma. Za to desetletje je bila značilna tudi ena največjih rasti svetovnega prebivalstva v zgodovini človeštva, ne le v nerazvitih deželah, ampak tudi na razvitem zahodnem svetu.

RAST V DEVETDESETIH LETIH

V želji po uresničitvi popolnoma svojih projektov je Hyundai leta 1991 predstavil tudi prvo generacijo Lantre, ki so jo ponekod imenovali tudi Elantra ali Avante. Leta 1993 je Hyundai

predstavil drugo generacijo Sonate, čez dve leti pa tudi drugo generacijo Lantre, ki je, poleg že običajne limuzinske, dobila še kombijevsko različico. Ta generacija Lantre je korenitejšo oblikovno prenavo doživela leta 1998, sicer pa je bila znana po neprestanih manj opaznih izboljšavah. Leta 1995 je nastal Hyundai Accent, naslednik Excela/Ponyja, ki so ga ponekod poznali tudi pod imeni Pony, Excel, Verna ali Brisa in, ki je čez pet let v prenovljeni obliki postal nekoliko večji. Po nekajletnem premoru je Hyundai leta 1996 predstavil tudi novi Coupe, ki so ga ponekod poznali tudi kot Triburon, Turbulence ali Tuscani. Sonata tretje generacije, iz leta 1996, je bila nekoliko bolj prilagojena evropskemu okusu, vendar je že leta 1998 dobila naslednico. Evropski slogovni vpliv je ostal in doživel precej priznanj tiska in kritike. Leta 1997 je Hyundai svojo modelno paleto razširil tudi navzdol in predstavil malčka Atos, ki je korenito osvežitev doživel leta 2003.

Za devetdeseta leta je bil značilen hiter napredek globalizacije po zlomu Sovjetske zveze in koncu

hladne vojne, oblikovali pa so jih predvsem izkušnje z gospodarsko recesijo konec osemdesetih let, množični pojav osebnih računalnikov v stanovanjih srednjega družbenega razreda in posledični pojav interneta. Internet je kmalu povzročil korenito revolucijo v popularni kulturi in postal eden glavnih medijev integracije vsega sveta v veliko globalno vas. Devetdeseta leta so bila med drugim tudi kratko cvetoče obdobje predaha med dvema »velikima« vojnama, hladno vojno in vojno proti terorizmu.

ZASUK H KAKOVOSTI

Azijska podjetja, ki so do tedaj veljala za nepremagljive industrijske »tigre«, so se ob koncu dvajsetega stoletja znašla v resni krizi, iz katere pa so nekatera izšla kot veliki zmagovalci. Med temi je bil tudi Hyundai, ki je zmanjšal delovno silo in se znebil nekaj obremenjujočega premoženja ter leta 1998 kupil precejšen delež propadajoče Kie, s katero je vzpostavil uspešno partnerstvo Hyundai-Kia Automotive Group. Leta 1999 se je zamenjalo tudi vodstvo podjetja. Po novem ga je vodil ustanovitelj sin Mong-Koo Chung, ki je izvedel radikalni zasuk, med katerim je opustil nekaj modelov in se osredotočil na kakovost preostalih.

Leta 2000 je Hyundai predstavil nov avtomobil nižjega srednjega razreda, ki se je povsod imenoval Elantra. Priljubljeno kombijevsko različico so opustili, namesto nje pa uvedli petvratno, kombilimuzinsko. Leto pozneje so s Santa Fé vstopili v segment lahkih SUV, leta 2002 pa predstavili majhni Getz. Hyundai je v teh modelih končno ponujal tudi turbodizelske motorje. Leta 2001 je dramatično prenavo doživela tudi Sonata, leta 2003 pa so predstavili novi Coupe, ki ga je tedaj veliko avtomobilskih kritikov primerjalo s Ferrarijem 456 GT. Leta 2005 so modelno linijo razširili še z majhnim SUV, Tucsonom, ter predstavili peto, popolnoma novo generacijo Sonate. Z začetkom leta 2006 je popolno prenavo doživel tudi Accent, letos pa se mu pridružuje še popolnoma nova limuzina nižjega srednjega razreda, Elantrin naslednik i30, ki ga v petvratni kombilimuzinski različici pravkar spoznavamo tudi na naših cestah. Kmalu mu bo sledila še kombijevska različica i30 CW. Najbolj pogoste teme pogovorov v trenutnem »dvtisočem« desetletju so širitev mednarodne trgovine, skrbi zaradi oskrbe z energijo, globalno segrevanje ozračja, eksplozija telekomunikacij, panični strah pred terorizmom ter eskalacija nasprotij med posameznimi družbenimi razredi. Tehnološki napredek je drastičen, saj je vsepovsod prisotna digitalna tehnologija, ki močno vpliva na naša življenja, po drugi strani pa nas skrbi, kako bomo v prihodnosti zadovoljevali vse večjo energetske lakoto in ob tem ne bomo uničili okolja, v katerem živimo.



Hyundai i30

Inspiracija

HYUNDAI i30 je avtomobil, zasnovan in izdelan pretežno v Evropi, prav posebej za evropski trg in za zahteven okus evropskih kupcev. Odlikujejo ga zapeljiv in atraktiven design, prostorna in udobna notranjost, prepričljiva aktivna in pasivna varnost ter vsestranska uporabnost in zanesljivost. Obenem "i" zaznamuje tudi inteligenco, integriteto in inovativnost. Se mu pustite zapeljati?

Hyundai i30 je ustvarjen, da ugaja. Izbočene linije poudarjajo široko držo in dolgo medosno razdaljo ter moderen videz avtomobila, spodnja neprekinjena linija bokov pa daje pridih klasične. Rezultat je atraktivna, športna, a vendar elegantna oblika, združena z zmogljivostjo in odličnimi voznimi lastnostmi. Športni prednji del avtomobila, ki predstavlja popolnoma novo prepoznavnost Hyundaijevih vozil, se gladko nadaljuje v linije motornega pokrova in s tem ustvarja dinamično držo. Izklesan videz zadnjega dela je dosežen s kombinacijo linij, ki podaljšajo boka, avtomobil pa deluje skladno in športno. Notranjost je po zaslugi dolge medosne razdalje in radodarne širine vozila udobna in prostorna. Vodilo pri načrtovanju prostora z zračnim ambientom, udobjem sedenja ter intuitivno ergonomijo je bila dinamična uglajenost, saj je bil i30 že od začetka zasnovan kot avtomobil, usmerjen k vozniku. Notranjost, s poudarkom na tkaninah in materialih oblaginjenja, ustvarja elegantno in zelo 'evropsko' okolje. Pregledna armaturna plošča, priročno in premišljeno nameščena stikala, športni sedeži z odličnim oprijemom in optimalna postavitev prestavne ročice zagotavljajo užitek med vožnjo. Za prikazovalnika na sredinski in armaturni plošči je bila zaradi preglednosti uporabljena tehnologija



LED, osvetlitev merilnikov pa je prefinjeno modre barve. Sodobna klimatska naprava z velikimi zračnimi šobami poskrbi za optimalno razpršitev zraka v notranjosti.

Hyundai i30 je dokaz, da ni potrebno, da je avtomobil zelo velik, da je tudi prostoren. Inovativna razporeditev notranjosti omogoča obilico prostora za voznika in potnike, enostaven dostop do velikega prtljavnika in veliko odlagalnih prostorov, kar še povečuje udobje in užitek. Za športno privlačnost skrbita ergonomsko oblikovana prednja sedeža, z odlično podporo v ledvenem predelu, potnike zadaj pa razvajajo reliefno oblikovani sedeži z veliko prostora za



noge. Zadnja klopa je deljiva v razmerju 60:40, ki v vsakem trenutku omogoča več prostora za prtljago, ne da bi se pri tem zmanjšala varnost in udobje. V prtljažnem prostoru je za 340 litrov prostornine, ki se pri zloženih zadnjih sedežih poveča na 1250 litrov.

Napredni oblikovalski sistemi in računalniške simulacije, združene z obsežnim testiranjem komponent, so značilni za Hyundaijev pristop k varnosti. Tako ima i30 za pasivno varnost vgrajeni po dve sprednji in stranski zračni vreči ter zračni zavesi, aktivne zglavnike, zategovalnike varnostnih pasov in opomnike za nepriprane varnostne pasove. Obenem je potniška varnostna kletka dodatno varovana z deformacijskimi področji in ojačitvami iz visokokvalitetnega jekla, ki zagotavljajo optimalno absorpcijo energije ob morebitnem trku. Za Hyundai i30 so na voljo štiri ravni opreme. Že

osnovni, Life, vsebuje ABS z EBD, šest zračnih vreč, aktivna vzglavnika, klimatsko napravo s hlajenim predalom, potovalni računalnik, električni pomik prednjih stekel, daljinsko sredinsko zaklepanje z alarmom, električni servovolan, radio s CD in predvajalnikom MP3, USB in AUX ter stikali na nastavljenem volanskem obroču.

Pod motornim pokrovom je lahko eden od treh bencinskih ali treh dizelskih motorjev, v kombinaciji z ročnim ali samodejnim menjalnikom. Bencinsko ponudbo predstavljajo 1,4-litrski motor z 80 kW (109 KM), 1,6-litrski motor z 90 kW (122 KM) in 2,0-litrski motor s 105 kW (143 KM), dizelsko pa 1,6-litrski CRDi s 66 kW (90 KM) ali 85 kW (115 KM) in 2,0-litrski CRDi s 103 kW (140 KM). In še cena? Vstopni model i30 Life je na voljo že za 12.990 evrov.



Dizelski motor v Hyundaiju i30

HYUNDAI v svojem najnovjšem modelu nižjega srednjega razreda i30 svojim kupcem poleg bencinskih ponuja tudi tri vrhunske turbodizelske motorje z najnovjšo tehnologijo skupnih gorivnih vodov. Zanje naj bi se zaradi njihovih lastnosti, po pričakovanjih tovarne, odločilo največ kupcev novega avtomobila.

Najbolj priljubljen bo verjetno popolnoma novi 1,6-litrski motor CRDi 16V. Ta sodobni motor je opremljen z električno nadziranim turbinskim polnilnikom vstopnega zraka s prilagodljivo geometrijo lopatic turbine (VGT), za vbrizgavanje goriva v motorne valje pa pri njem skrbi tehnologija skupnih gorivnih vodov, ki mu zagotavlja predvsem mirno in tiho delovanje. Poleg njiju za mirno in gospodarno delovanje skrbi tudi naprava za sekundarno uravnoteženje motorne gredi, ki zmanjšuje predvsem trenje njenih površin in stiku z drugimi gibljivimi deli. Oba omenjena sistema zagotavljata motorju moč in živahnost ter majhne izpuste škodljivih plinov. K zmanjšanju onesnaževanja poleg tega pripomore tudi doplačilni filter trdnih delcev (DPF), s katerim so sicer opremljeni vsi trije dizelski motorji, ki so na voljo v Hyundaiju i30. Kako pa motor CRDi pravzaprav deluje? Dizelski motorji so najbolj učinkoviti tedaj, ko se gorivo v

izgorevalno komoro vbrizga natanko v trenutku, ko je motorni bat v najvišjem položaju. Med stiskanjem se je zrak v valju pred tem segrel nad vžigno temperaturo dizelskega goriva, zato po vbrizgavanju pride do eksplozije, ki bat potisne navzdol. Eksplozija v klasičnem dizelskem motorju je precej silovita, zato povzroči precej hrupa in tresljajev. Rešitev teh težav se sicer skriva v bolj posrednem vbrizgavanju goriva, ki pa posledično zmanjša tudi živahnost motorja. Eden od odgovorov na to je motor CRDi, v katerem skupni visokotlačni vod goriva oskrbuje vse injektorje motornih valjev. Motor posredno vbrizgavanje goriva posnema tako, da gorivo v valje vbrizga dvakrat. Takoj po eksploziji prejšnjega takta namreč v valj vbrizga večino goriva (potrebne za uspešno izvedbo takta motorja), ki se enakomerno pomeša z zrakom. To zmes potem vžge tik pred naslednjo eksplozijo vbrizgana minimalna količina goriva. Ker je

gorivo v valje vbrizgano pod izjemno visokim tlakom, se v njih dejansko uplini in z zrakom enakomerno zmeša v aerosol. V motornem valju zato po eksploziji ostane zelo malo neizkoriščenega goriva. To pripomore k večji čistosti izpušnih plinov, večjemu izkoristku goriva in veliko boljšim zmogljivostim motorja. Ker takšen delovni proces zahteva veliko natančnosti, je delovanje motorja računalniško nadzirano.

1,6-litrski motorja 1,6 CRDi 16V v Hyundaiju i30 se med seboj razlikujeta dejansko predvsem po različnih tlakih, s katerima turbinski polnilnik v njune motorne valje vpihava zrak, saj tlak vstopnega zraka precej vpliva na njuna moč in navor. Šibkejši motor 1,6 CRDi zmora z nižjim tlakom vstopnega zraka največjo moč 66 kW (90 KM) in avtomobilu povsem primernih 235 Nm navora, močnejši pa - ob višjem tlaku - precej občutnejših 84,6 kW (115 KM) ter, za prostornino njegovih motornih valjev občudovanja vrednih, 255 Nm navora.

Ob koncu ne pozabimo omeniti niti najmočnejšega dizelskega motorja v Hyundaiju i30, za katerega seveda tudi velja, da je opremljen s tehnološkimi domisljicami, omenjenimi že pri opisu njegovega manjšega 1,6-litrskega sorodnika. Gre za motor 2,0 CRDi, ki zmora največjo moč 105 kW (140 KM) in osupljivih 304 Nm navora.

Udobje v vašem vozilu z vrhunskimi preprogami



pritrjena voznikova preproga
itison vrhunske kvalitete
za vse tipe vozil
po meri
v različnih barvah

Zagotovite si jih že sedaj ! Zahtevajte konstill-ove preproge po meri za vsakogar.



KUPCI
icom

www.kupci.com

spletna trgovina z avtoopremo



KONSTILL
d.o.o.



Hyundai Santa Fé – elegantni SUV

DRUGA generacija Hyundaijevega športnega terenca Santa Fé je plod sodelovanja treh oblikovalskih studiov – korejskega, ameriškega in evropskega. Elegantno in prestižno vozilo je dovolj vzdržljivo, da lahko zaide tudi na teren. A ne glede na to, kam ga pot zapelje, povsod ga spremljajo občudujoči pogledi mimoidočih.

Moderen in prepoznaven izgled novega Santa Fé poudarja prednji del z dvojnimi žarometi.

Kombinirane luči zadaj segajo v sredino pokrova prtljažnega prostora, kljuka za odpiranje vrat prtljažnika pa je nameščena na desni strani vrat. Na zadku izstopata dve izpušni cevi, ki poudarjata njegov nemirni duh.

Santa Fé je v dolžino od predhodnika zrasel za dobrih 17 centimetrov, tako da je sedaj na voljo v

različici s petimi ali sedmimi sedeži. V notranjosti prevladujeta umirjenost in eleganca, na voljo pa so tri različne barvne kombinacije. Armaturna plošča, ki je modro osvetljena, je prijetno urejena in pregledna. Da je vožnja Santa Fé v užitek, poskrbi dvopodročna samodejna klimatska naprava, ki vzdržuje konstantno temperaturo v kabini avtomobila. V sredinsko konzolo je vgrajen hlajen predal, v številnih manjših predalčkih se

najde prostor za ostale drobnarije, potniki na zadnji klopi pa imajo na voljo komolčnik z držaloma posod za pijačo. Prostora prtljažnik meri 969 litrov (pet sedežev), ki ga je moč z zlaganjem sedežev povečati na zares prostornih 2213 litrov.

Za varnost je v Santa Fé zelo dobro poskrbljeno. S sodobno tehnologijo, razvojem in številnimi testiranjmi so inženirji razvili trdno in varno vozilo.



Varnostna kletka v primeru trka absorbira energijo in jo usmeri v naprej začrtane smeri, Santa Fé pa je serijsko opremljen z ABS in EBD ter ESP in BAS. Aktivni zglavniki preprečijo poškodbo vratu ob trku, prednji in stranski zračni vreči ter stranski zračni zavese pa še dodatno zaščitijo potnike. Da se Santa Fé dobro pelje po terenu, skrbi elektronizirano nadzirani štirikolesni pogon TOD, ki preko elektronizirane sklopke odredi pogonsko moč motorja tistemu paru koles, ki ima boljši oprijem. Za bolj zahtevne vozne pogoje pa je na voljo tudi funkcija 4WD Lock, s katero se vklopi stalni štirikolesni pogon v razmerju 50:50, ob prekoračitvi hitrosti 40 km/h pa se samodejno izklopi. Oprema je na voljo v dveh paketih, v različici s petimi ali sedmimi sedeži ter ročnim ali samodejnim menjalnikom. Že osnovna oprema Style vključuje štirikolesni pogon z blokado, ABS, EBD, ESP, BAS, prednji in stranski zračni vreči ter stranske

zavese, dvopodročno klimatsko napravo, usnjen volanski obroč, alarmno napravo, potovalni računalnik, dežno tipalo, meglenske ter 18-palčna platišča iz lahke litine. Še bogatejši paket opreme se imenuje Premium in (dodatno) vključuje usnjene sedeže – prednja sta tudi ogrevana, avdio napravo s CD in MP3 predvajalnikom ter s stikali na volanskem obroču, vzvratno ogledalo s samozatemnitvijo, vanj pa je vgrajen tudi digitalni kompas, da se ob potepanju po terenu ne izgubite. Santa Fé je na voljo z 2,2-litrskim motorjem CRDi z neposrednim vbrzgvanjem goriva v valje skozi skupni vod, hladilnikom tlačnega zraka ter spremenljivo geometrijo turbinskega polnilnika. Zmore 114 kW (155 KM) in 343 Nm. Moč na kolesa se prenaša preko 5-stopenjskega ročnega ali samodejnega menjalnika H-matic. Santa Fé v petsedežni razporeditvi je na voljo od 30.763 evrov dalje, v sedemsedežni pa od 31.447 evrov dalje.



Iztok Čop vozi Hyundai Santa Fé

IZTOKOVA veslaška pot se je pri njegovih trinajstih letih začela na Bledu, pod vodstvom Miloša Janše. Najprej je veslal v dvojcu brez krmarja, v paru z Denisom Žvegljem. Skupaj sta na olimpijskih igrah v Barceloni s tretjim mestom priveslala prvo olimpijsko medaljo za samostojno Slovenijo. Svojo kariero je nato nadaljeval v enojcu, a je po nekaj ne preveč uspešnih sezonah, skupaj z Luko Špikom, sedel v dvojni dvojec. Sledila je uspehov polna sezona, saj sta osvojila naslov svetovnih prvakov v dvojnem dvojcu, naslednje leto na olimpijskih igrah v Sydneyju pa sta si priveslala tudi prvo olimpijsko zlato medaljo. Izток se je nato vrnil v enojec in redno osvajal medalje na svetovnih prvenstvih, za olimpijske igre v Atenah pa sta s Špikom zopet sedla v dvojni dvojec in si priveslala srebrno medaljo.

Iztoka smo ujeli pred začetkom priprav na olimpijske igre v Pekingu ter ga povprašali, kako mu Hyundai Santa Fé pomaga pri vsakodnevnih treningih.

Iztok, sezona veslanja je pri koncu. Boste tudi letos zamenjali vesla za smučarske palice in čez zimo trenirali smučarski tek?

Z veseljem, če bodo le pogoji. Po vrnitvi s treninga v Španiji, sredi decembra, se nameram za dober mesec preseliti na smuči, saj je način treninga podoben. Splošno vzdržljivost lahko krepi tudi na smučeh, sprememba okolja pa vnese potrebno svežino. Sam v zaprtem prostoru ne zdržim več dolgih in napornih treningov, dve do tri ure treninga v naravi pa hitreje mine.

Kako je sestavljen vaš običajen delovni dan?

Osnova je trening, ki poteka dvakrat dnevno - zjutraj med osmo in enajsto ali dvanajsto in popoldan po peti uri. Preden grem zjutraj na trening, odpeljem starejšo hčer Ruby v vrtec, mlajšo Amber dopoldne pazi varuška, popoldan



pa varstvo prevzame moja mama. V času med treningoma skušam čim več postoriti v svojem podjetju, po popoldanskem treningu pa mi ostane še kakšna ura za družino.

Kako vam Hyundai Santa Fé olajša vsakodnevne opravke?

Nad Hyundaijem Santa Fé sem navdušen. Ne vem, kako bi mi uspelo brez njega vse opraviti. Prostorna notranjost mi omogoča, da vanj spravim vse otroške pripomočke, kot so sedeži in vozički, ki jih potrebuje hčerki. Pozimi mi omogoča, da se brez skrbi dnevno vozim trenirat na Pokljuko, v podjetju, ki se ukvarja s prodajo veslaških čolnov, pa ga uporabljam za vleko prikolice. Ker me družina pogosto spremlja tudi na tekmovanjih, vse prtljage, ki jo vlačimo s seboj, ni možno spraviti v vsak avto. Vsako leto se tako nabere med 45 in 50 tisoč kilometrov, vozim pa ga že od leta 2000.

Kaj pa vaša družina, se rada vozi z vami?

Hčerki ob vsaki vožnji s kakšnim drugim avtomobilom negodujeta. Njegova praktičnost in prilagodljiva notranjost pa mi omogočata, da kljub trem ženskam uspem vse 'nujno potrebne' stvari zložiti vanj.

Poleg varnosti in zanesljivosti je Hyundai Santa Fé tudi udoben, kar je eden glavnih razlogov, da se na večino tekmovanj v Evropi vozim(o) kar z njim!

Pred vami je olimpijska sezona. Kakšne priprave vas čakajo?

Priprave bodo v osnovi podobne vsakoletnim, le nekoliko bolj intenzivne in skoncentrirane bodo. Vsak nepričakovan problem bo zato še toliko bolj neprijeten. Glede na desetletne izkušnje s Hyundaijem pa vem, da z avtom ne bo težav. Upam, da bo tudi šofer zanesljiv.



H Hyundai Getz – nova energija



GETZ že, odkar je zapeljal na ceste, navdušuje kupce po vsem svetu. Nedolgo je bil deležen rahle preobleke v bolj svežo in dinamično podobo, tako, da ga kar razganja od energije!



Hyundai Getz prepoznate po modernih linijah, mladostnem videzu in eksplozivnem značaju. Na zunaj je polepšan z novo prednjo masko s kromirano letvico, privlačnimi žarometi in zajetnim odbijačem, ki mu daje športen značaj. Doplačilni okrogli meglenki sta vgrajeni v odbijač in lepo dopolnjujeta videz avtomobila. Zadnje kombinirane luči so dobro vidne, tretja zavorna luč pa je vgrajena v zgornji rob zadnjega stekla ali pa v zadnji spojler.

Notranjost Getza je pregledno in praktično urejena, doplačilna imitacija aluminija pa poskrbi za dodaten lesk. Pred voznikom je armaturna plošča z vsemi potrebnimi informacijami za vožnjo, za doplačilo je v usnje oblečen volanski obroč. Veliko je odlagalnih predalov, eden se skriva tudi pod volanskim obročem, na hrbtišču sopotnikovega sedeža pa je kljukica za nakupovalno vrečko.

Getz je pravi čarovnik pri prevažanju prtljage, saj vsebuje deljivi zadnji sedež v razmerju 60:40 in tristopenjski mehanizem zlaganja sedežev z dvojnimi sklapljanjem. Tako se sedeži enostavno prilagajajo velikosti prtljage, saj se prostornina prtljažnika od osnovnih 254 litrov poveča do 882 litrov, z dvojnimi dnom pa celo do 977 litrov.

Da se lahko na Getz zanesete, skrbi obilo opreme za aktivno in pasivno varnost. Jeklena konstrukcija z vgrajenimi stranskimi ojačitvami in programiranimi deformacijskimi predeli, ki ob trku absorbirajo energijo, izdatno varuje potnike. Vgrajeni so tritočkovni varnostni pasovi z zategovalniki in nadzirano polnjeni čelni zračni vreči, po želji pa sta na voljo tudi stranski zračni vreči. Serijsko je vgrajen ABS z EBD, opcijsko pa je na voljo ESP.

Osnovni paket opreme pri Getzu se imenuje GL in je edini na voljo le pri karoserijski različici s tremi vrati. Vsebuje zračno vrečo za voznika, servovolan, deljivo zadnje klopi, po višini nastavljen volanski obroč in odbijača v barvi karoserije. Že naslednji paket Klima vsebuje klimatsko napravo, električni pomik stekel spredaj in sredinsko zaklepanje. Še nekoliko bogatejši paket Life pa dodatno vsebuje še zračno vrečo za sopotnika, luči za meglo spredaj in radio s CD predvajalnikom, ter ogledala in kljuko v barvi vozila. Vrh opremljenosti predstavlja Style, ki vključuje tudi bočni zračni vreči, potovalni računalnik, zadnji spojler in električno ogrevana ogledala ter bralne lučke. Pri Hyundaiju pa so za mlade in dinamične po letih in duši pripravili paket opreme HUD CAR, ki vključuje posebno oblažinjeno v rdeči ali modri barvi, usnjen volanski obroč in kromirane kljuko za odpiranje vrat. Getz lahko poganja 1,1-litrski bencinski motor s 49 kW (66 KM) ali 1,4-litrski bencinski motor z 71 kW (97 KM). Dizelskim navdušencem pa je na voljo 1,5-litrski CRDi s 65 kW (88 KM) ali 81 kW (110 KM), a le v petvrtni karoserijski različici. Moč se prenaša preko 5-stopenjskega ročnega menjalnika, pri močnejšem bencinskem motorju pa je na voljo tudi 4-stopenjski samodejni menjalnik.

Cena osnovne različice znaša 7461 evrov, za Getz s klimatsko napravo pa 8121 evrov.

Hyundai Tucson – urbani način življenja

IME je dobil po velikem mestu v ZDA, ki je urbano, razgibano in polno življenja. Tako je Hyundaiev športni terenec z imenom dobil tudi značilnosti, ki ga v celoti opišejo – športen, aktiven, urban. Tucson izraža individualnost in svobodo urbanega načina življenja in je prava izbira za aktivne ljudi, ki potrebujejo prilagodljivo in vsestransko vozilo.

Čiste in robustne zunanje poteze poudarjajo moč in trdnost vozila ter mu dajejo pravi športni videz. Karoserija je visoko nad tlemi, plastične obrobe, ki ga obkrožajo, pa skrbijo, da mu kamenje ne pride do živega. Športno podobo zaokrožijo 16-palčna lahka platišča in, pri močnejših različicah, kromirani izpušni cevi na zadku.

Čeprav je manjši kot Santa Fé, je notranjost prostorna in udobna. Pregledna armaturna plošča, v usnje oblečen volanski obroč (paket comfort) in pregledno urejena sredinska konzola zagotavljajo vsestranskost in uporabnost, tako na asfaltu kot kakšnem brezpotju. Med prednjima sedežema je pomična konzola, primerna za shranjevanje zgoščenk in ostalih drobnarij, potnikom na zadnji klopi pa je namenjen

komolčnik z držaloma pijače. Zlaganje sedežev je enostavno, po sistemu 'zloži in pogrezni', kjer se z eno samo potezo zloži naslonski del sedeža, ob tem pa se sedalni del pogrezne v dno prtljažnega prostora. S tem se, od osnovnih 325 litrov, prostornina prtljažnika poveča na 805 litrov. V prtljažniku so na hrbtišču zadnjih sedežev

nameščene kljukice za nakupovalne vrečke, v dnu pa se skriva predal za odlaganje drobnih predmetov, da niso raztreseni po prtljažniku. Steklo na vratih prtljažnika je možno ločeno odpreti.

Tucson se najbolje znajde na asfaltnih cestah, obenem pa zna nuditi veliko veselja tudi na izletih proč od urejenih cest. Za ta namen ima pri paketu comfort vgrajen štirikolesni pogon TOD, ki preko elektronicirano nadzirane sklopke porazdeli pogonsko moč motorja na tisti par koles, ki ima boljši oprijem. Vgrajena je tudi blokada štirikolesnega pogona '4WD Lock', pri čemer ima avtomobil vklopljen stalni kolesni pogon v razmerju 50:50 in tako lažje premaguje kolesne zdrse. Sistem se samodejno izklopi nad hitrostjo 40 km/h.

Poleg štirikolesnega pogona zagotavljajo varnost v Tucsonu tudi čelni in stranski zračni vreči, skupaj z doplačilnima zračnima zavesama, sistem štirih obročev pri ojačitvi karoserije, dvojni zategovalniki varnostnih pasov ter ABS z EBD in sistem proti zdrsanju gnanih koles (TCS), opcijsko pa je na voljo tudi ESP.

Za Tucson sta na voljo dva paketa opreme, osnovni Life je na voljo brez štirikolesnega pogona in vsebuje prednji zračni vreči, klimatsko napravo, potovalni računalnik, električno pomična prednja in zadnja stekla, daljinsko sredinsko zaklepanje, alarmno napravo, prednji meglenki in mrežo za pritrnitev tovora v prtljažniku. Bogatejši paket Comfort pa dodatno vsebuje štirikolesni pogon, avtomatsko klimatsko napravo, usnjen volanski obroč, imitacijo aluminija na armaturni plošči in

bočne obrobe v sivi barvi. Po želji so na voljo tudi širše gume.

Tucson lahko poganja 2,0-litrski bencinski motor z 104 kW (141 KM), moč pa se na kolesa prenaša preko 5-stopenjskega ročnega menjalnika. Druga možna izbira je 2,0-litrski motor CRDi, ki je na voljo z 100 kW (136 KM) ali 103 kW (140 KM) in 6-stopenjskim ročnim menjalnikom. Po naročilu pa je Tucson lahko opremljen tudi z 2,7-litrskim bencinskim šestvaljnikom s 129 kW (175 KM), moč pa se prenaša preko 4-stopenjskega samodejnega menjalnika.

Cena za bencinsko gnani Tucson s prednjim pogonom znaša 17.990 evrov, za štirikolesno gnane pa se cena začne pri 20.450 evrih za bencinsko različico oz. pri 23.670 evrih za dizelsko različico.



Varnost

Hyundai in varnost

SKRB za varnost potnikov v avtomobilih in drugih udeležencev v prometu pomeni velik napredek v skrbi za družbeno dobro in pri Hyundaiju se tega popolnoma zavedajo. Za cilj so si postavili tudi razvoj pripomočkov za aktivno in pasivno varnost potnikov, s katerimi poskušajo že vnaprej doseči, da do prometne nesreče sploh ne bi prišlo; če pa se že zgodi, poskušajo omiliti vsaj njene posledice.

Da bi to dosegli, določeno zasnovo avtomobila že v začetnih fazah razvoja podvržejo natančnim računalniškim simulacijam, s katerimi posnemajo dejanske vozne okoliščine in predvidijo, kako bi se avtomobil vedel med morebitno nesrečo. Teoretičnih preskusov ne izvedejo le z namenom, da bi povečali stopnjo varnosti voznika in potnikov v avtomobilu, ampak poskrbijo tudi za čim večjo varnost ranljivih udeležencev v prometu, v katere bi avtomobil morebiti trčil. To



so predvsem pešci in kolesarji. Računalniške simulacije pripomorejo predvsem k ustreznemu oblikovanju avtomobilske varnostne kletke in ustrezni razvrstitvi pasivne varnostne opreme, kar potem seveda preskusijo tudi na prototipih dejanskih avtomobilov.

Hyundai se uvršča med vodilne svetovne avtomobilske tovarne tudi na področju vrhunskih tehnologij za zagotavljanje aktivne varnosti, kot so protiblokirni zavorni sistem (ABS), ki skrajša zavorno razdaljo avtomobila in vozniku tudi med silovitim zaviranjem omogoči, da lahko avtomobil dejansko vodi, sistem za nadzor trakcije (TC), ki zagotavlja varno in tekoče pospeševanje z mesta in preprečuje zdrse gnanih koles, ter elektronski program za stabilnost vozila (ESP), ki vozniku pomaga s tem, da preprečuje nevarna drsenja avtomobila med vožnjo. Razvili so tudi sistem za nadzor zračnega tlaka v

kolesnih gumah (TPMS), ki voznika z opozorilno lučko opozori, če zračni tlak v gumi upade pod priporočljivo vrednost.

Med pripomočke za povečanje avtomobilske varnosti spadajo še aktivni zglavniki, ki pripomorejo k omejitvi nevarnega nihanja glave med trkom in posledičnih bolečin v predelu vratu, ter zategovalniki varnostnih pasov, ki vozniku med trkom bliskovito preprečijo, da bi se preveč nagnil naprej. Hyundaijevi avtomobili so seveda opremljeni tudi z inteligentnima zračnima vrečama, ki s pomočjo tipal določita dejansko silovitost trka ter hitrost in tlak svojega napihovanja prilagodita dejanskemu položaju sedenja voznika in sovoznika ter nastavitvi njihovih varnostnih pasov. Avtomobili so opremljeni tudi z bočnimi zračnimi vrečami in zavesami, ki pripomorejo k omejitvi poškodb med bočnim trkom.

Odgovornost do narave

VSI Hyundaijevi avtomobili so izdelani tako, da v kateremkoli obdobju njihove življenjske dobe kar najmanj vplivajo na okolje, pa naj gre za razvoj, izdelavo, prodajo, uporabo ali, kar je tudi zelo pomembno, razrez ob koncu življenjske dobe.



V Hyundaiju bi radi med drugim dosegli tudi to, da bi imeli avtomobili najboljše zmogljivosti, pri tem pa ne bi izločali škodljivih snovi. Prizadevanja se osredotočajo na tehnologije za zmanjševanje emisij škodljivih plinov, zmanjšanje mas avtomobilov, zmanjšanje uporabe škodljivih snovi pri njihovi izdelavi in različne tehnologije izkoriščanja električne energije.

Osrčje Hyundaijevih okoljskih prizadevanj tvorijo prizadevanja, da bi izboljšali tako imenovano »aftertreatment« tehnologijo (tehnologijo naknadne obdelave). Katalitski konverterji k zmanjšanju onesnaževanja ozračja pripomorejo na ta način, da škodljive izpuste plinov in trdnih snovi iz motorja pretvorijo v manj škodljive snovi. Poraba goriva določenega avtomobila je tudi

obratno sorazmerna z njegovo maso, zato je za izboljšanje izkoristka goriva in posledično zmanjšanje izpusta škodljivih plinov masa ključnega pomena. Manjša masa avtomobila pripomore k zmanjšanju kotalnega upora koles, tresljajev in hrupa, posledično pa tudi k izboljšanju vodljivosti in živahnosti avtomobila. Hyundai zato v proizvodnji, če je le mogoče, uporablja lahke materiale, kot so aluminij, magnezij ter različne plastike in kompoziti. Okolju prijaznejša tehnologija izrabe gorivnih celic je podobna sistemom, ki za oskrbo z energijo skrbijo tudi v Nasinih vesoljskih čolničkih. Najprej omenimo Hyundai Tucson FCEV, prvo vsestransko uporabno vozilo FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle = električno vozilo na

gorivne celice), ki je uspešno delovalo tudi pri temperaturah pod lediščem, poleg njega pa še Santa Fé Fuel Cell Vehicle, prvi avtomobil na gorivne celice, pri katerem je bil vodik v posodi za gorivo shranjen pod visokim tlakom 350 hPa. Oba avtomobila sta se izkazala za učinkovitejša od običajnih avtomobilov z motorji z notranjim zgorevanjem, poleg tega pa v ozračje nista izpuščala škodljivih snovi.

Uspešna so tudi prizadevanja za uporabo hibridnih avtomobilov in avtomobilov s pogonom na električno energijo, ki jo v avtomobilske baterije s pomočjo polnilnika shranimo iz električnega omrežja. Nekaj takšnih vozil so med drugim uspešno preskusili tudi med praktično uporabo na cestah havajskega otočja.

Prizadevanja za varovanje okolja se osredotočajo na zmanjševanje emisij škodljivih plinov, zmanjšanje mas avtomobilov, zmanjšanje uporabe škodljivih snovi pri njihovi izdelavi in različne tehnologije izkoriščanja električne energije.

Hyundai Matrix – kompaktnost

KOMPAKTNA enoprostorska oblika Matrixu zagotavlja okretnost, s kakršno se ponašajo majhni avtomobili, potniško kabino pa odlikujeta izjemna prostornost in prilagodljivost.

Že po obliki se opazi, da je Matrix vsestranski avtomobil. Na prednji maski se bohoti velik Hyundaijev znak, na vsaki strani pa je nameščena ena od prednjih luči, ki sta prekrite z gladkim steklom. Bočni videz poudarjata znižana okenska robova, kar dodatno izboljša vidljivost iz vozila. Enoprostorski značaj Matrixa zagotavlja prilagodljivo notranjost, ki se prilagaja trenutnim potrebam. Voznikovo delovno mesto je uporabno zasnovano ter inovativno. Merilniki so na sredini armaturne plošče in dajejo občutek tridimenzionalnosti. Razporeditev notranjosti omogoča številne možnosti in kombinacije,

zadnja klopi je vzdolžno pomična, lahko pa se delno ali v celoti zloži. Matrix je poln odlagalnih površin in predalčkov. Predal pod volanskim obročem je namenjen shranjevanju dežnika, za večje stvari je priročen predal pod sovoznikovim sedežem, drobnarije pa bodo našle mesto v predalčku na sredinski konzoli. Potniki na zadnji klopi imajo na razpolago mizici, ki sta shranjeni ob hrbtiščih prednjih sedežev, v sredinskem komolčniku pa se skrivata držali pijače. Za varnost skrbijo tritočkovni samozategovalni varnostni pasovi, skupaj s čelnima zračnima vrečama, stranski zračni vreči pa sta na voljo za

doplačilo. Prednja sedeža preprečujeta vzdolžni zdrs telesa, na zadnji klopi pa so pripravljene pritrdilne točke Isofix, za otroške varnostne sedeže.

Matrix je na voljo s tremi paketi opreme, že osnovni Life pa vsebuje ABS z EBD, prednji zračni vreči, ročno klimatsko napravo, sredinsko zaklepanje, električno pomična ogledala, električno pomična prednja in zadnja stekla ter oblazinjenje iz blaga. Na izbiro sta 1,6-litrski bencinski motor s 76 kW (103 KM) in 1,5-litrski dizelski CRDi s 81 kW (110 KM). Cena Matrixa se začne pri 12.016 evrih.



S SANTA FE



Zaščita zadnjega odbijača
MPC 319,56 EUR



Strešni prtljažnik v barvi aluminija
MPC 181,18 EUR



Prtljažnik za zadnja vrata MPC 478,73 EUR v kombinaciji z nosilcem za 3 kolesa
MPC 103,64 EUR



Kromirana maska poudarja športen videz vašega Santa Fe-ja.
MPC 199,99 EUR



Stranska stopnica
MPC 598,93 EUR



Zaščita prednjega odbijača
MPC 547,46 EUR



Zaščitni lok pod prednjim odbijačem
MPC 308,70 EUR

T TUCSON



Zadnje luči v stilu Kalifornija
MPC 309,53 EUR



Zaščita zadnjega odbijača v imitaciji aluminija
MPC 305,66 EUR



Kromirana mrežasta prednja maska
MPC 222,24 EUR



Stranske stopnice
MPC 808,54 EUR



Zadnji spojler
MPC 200,03 EUR

Dodatna oprema je na voljo pri vseh pooblaščenih trgovcih.

Hyundai Accent – tradicija

LANI je na cesto zapeljala peta generacija priljubljenega Accenta, ki je Hyundaijev sinonim za tradicijo in zanesljivost. Z novo, svežo obliko želi ugajati tudi bolj zahtevnim evropskim kupcem.

Novi Accent ni le izboljšava prejšnje generacije, temveč je zasnovan popolnoma na novo. Njegovo obliko zaznamujejo harmonične linije, široke zračne reže pa mu dajejo pridih dinamičnosti. Veliki prednji žarometi so prekriti z gladkim steklom in omogočajo dobro vidljivost, doplačilno pa so na voljo tudi meglenke, ki elegantno dopolnijo prednjo podobo avtomobila. Zadnje luči so velike in pregledne, med njima pa je dovolj velika odprtina prtljažnega prostora s prostornino 390 litrov.

Največja odlika Accenta je prostornost, tako za potnike kot za prtljago, saj je zrasel v vse smeri.

Voznikov prostor je prijeten in moderno urejen, na voljo pa sta dve barvi notranjosti - siva ali bež. Armaturna plošča je pregledna, stikala so smiselno in praktično razporejena, povsod je dovolj odlagalnih mest. Zadnja klopa je, za večje udobje potnikov, nameščena nekoliko višje in deljiva v razmerju 60:40.

Za varnost v Accentu skrbita prednji zračni vreči, vsi sedeži pa so opremljeni s tritočkovnimi varnostnimi pasovi. Zglavniki so na vseh sedežih nastavljivi po višini, na zadnji klopi pa so tri pritrđilna mesta Isofix. Karoserija je oblikovana

čvrsto in še dodatno ojačana na vseh kritičnih mestih. Že v serijsko opremo je vključen ABS z EBD.

Accent lahko poganja 1,4-litrski bencinski motor z 71 kW (97 KM) ali 1,5-litrski dizelski CRDi z 81 kW (110 KM). Oba sta opremljena s petstopenjskim ročnim menjalnikom in paketom opreme Top Life, ki vsebuje prednji zračni vreči, klimatsko napravo, potovalni računalnik, električni pomik prednjih in zadnjih stekel ter sredinsko zaklepanje. Tako opremljeni Hyundai Accent je na voljo za 10.431 oz. 11.683 evrov.



Hyundai leasing

Bi radi kupili avtomobil, pa pri sebi nimate dovolj gotovine? Da bi svojim strankam olajšali nakup vozil in dodatne opreme, ponujamo pri Hyundaiju različne oblike financiranja.

Najbolj klasična oblika financiranja je kredit. Pri tej obliki kupec ob podpisu pogodbe postane lastnik avtomobila. Postopek pridobitve kredita je nekoliko bolj zapeten od ostalih oblik financiranja, saj se od stranke zahteva več dokumentacije in plačilo zavarovanja terjatev. Poleg kreditov za nakup vozila Hyundai leasing svojim strankam omogoča tudi pridobitev potrošniškega kredita, ki je namenjen nakupu dodatne opreme, kot so gume, platišča in strešni kovčki, ter plačilu servisnih storitev. Znesek takšnega kredita se giblje med 417 in 6259 evri, odplačilna doba pa je lahko od enega do pet let. Drugačno obliko financiranja predstavlja leasing. Če bi izraz neposredno prevedli v slovenščino, bi pomenil »najem«, vendar to ne bi bilo dovolj natančno. Leasing kot oblika financiranja ni niti prodaja niti najem. Vozilo namreč pri tej obliki financiranja ostane v pravni (dejanski) lasti dajalca leasinga. S tem se dajalec zavaruje za primer, če jemalec leasinga ne bi plačeval

obrokov. Najpogostejši obliki leasinga sta finančni in operativni leasing. Finančni leasing je klasična oblika financiranja nakupa vozil, ki je primerna za posameznike in podjetja, njegova prednost pa je predvsem v nižjih kriterijih za pridobitev kot pri kreditu. Ob sklenitvi postane kupec vozila takoj tudi njegov ekonomski lastnik in ga lahko neomejeno uporablja. Po plačilu zadnjega obroka vozilo tudi pravno preide v njegovo last. Finančni leasing lahko razdelimo še na dve podvrsti. Ena je finančni leasing z višjim zadnjim obrokom, ki omogoči odlog plačila dogovorjenega dela kupnine na konec dobe financiranja. Obroki so tako nižji, jemalec pa na koncu obdobja plača višji, vnaprej dogovorjeni, obrok. Druga podvrsta je »rapid leasing« (hitri finančni leasing), pri katerem jemalec leasinga ob njegovi pridobitvi sicer plača 35 odstotkov pologa, zato pa za sklenitev potrebuje manj dokumentov. Druga oblika leasinga je poslovni najem

(operativni leasing), ki omogoča odplačevanje po načelu »plačam le toliko kot potrebujem oziroma uporabljam«. Dejansko gre za nekakšen najem vozila za dogovorjeno obdobje, ki ga jemalec leasinga po izteku obdobja vrne dajalcu leasinga, vmes pa zanj plačuje mesečno najemnino. Primeren je predvsem za podjetja, ki ga lahko izkažejo med svojimi stroški. Razširjena oblika poslovnega najema je t.i. poslovni najem »all inclusive« (operativni leasing all inclusive), ki poleg stroškov najema vozila vključuje tudi stroške, ki jih zahteva uporaba avtomobila, od menjave gum, vzdrževanja in zavarovanja vozila, do uporabe nadomestnega vozila in drugih stroškov, ki jih zahteva uporaba vozila. Ob nakupu avtomobila lahko torej izbirate med različnimi oblikami financiranja, skladno z vašimi željami in potrebami. Vse formalnosti lahko uredite na enem mestu, zato nas obiščite v najbližjem pooblaščenem prodajnem salonu in si izberite avtomobil, ki vam je všeč.



Hyundai Atos Prime – mestni malček

ATOS Prime se dobro ujema predvsem z mladimi vozniki, ki živijo dinamično. Majhen avtomobil je nadvse primeren za vsakodnevne poti v šolo ali trgovino, zaradi udobnega in nekoliko višjega sedenja pa je priljubljen tudi med starejšimi.



Atos Prime ima sodoben in mladostniški videz, velika prednja žarometna svetilnika pa še polepšata avtomobil. Velik odbijač optično poveča prednji del, obenem pa nudi zaščito pred udarci. Zadaj je avto opremljen z zavornimi lučmi, s katerimi je zaviranje in ustavljanje varnejše. Prtljažni prostor je osvetljen in z 253 litri prostornine dovolj velik za nakupe in izlete. Prostornost je v dobre tri metre in pol dolgem malčku zagotovljena z visoko kabino, zaradi veliko steklenih površin pa je Atos Prime

pregleden v vseh smereh. Notranjost je lično in pregledno urejena, veliko pa je tudi odlagalnih mest. Prednja sedeža sta oblikovana tako, da se lahko na zadnji klopi vozijo tudi višerasli ljudje. S pomočjo dvojnega mehanizma zlaganja zadnjih sedežev se potniški del hitro spremeni v prostorno vozilo za prevoz manjših tovorov. Atos Prime je opremljen s sedeži, ki v primeru trka ali nenadnega zaviranja preprečujejo zdrs potnikov. Tritočkovni varnostni pasovi varno zadržijo voznika in sopotnika ter ju v kombinaciji

z zračnima vrečama zaščitijo. Volanski drog se ob močnejšem trku zlomi in tako zmanjša možnost poškodbe prsnega koša voznika.

Prime je opremljen z 1,1-litrskim bencinskim motorjem s 46 kW (63 KM), ki ga odlikuje nizka poraba goriva, moč pa se prenaša preko petstopenjskega ročnega menjalnika. Osnovni paket opreme GL vsebuje ABS z EBD, zračno vrečo za voznika, sredinsko zaklepanje, servovolani in deljivo zadnje klop, na voljo pa je za 6581 evrov.

Prodajne kampanje in akcijski popusti

Do konca leta 2007 so aktualne prodajne kampanje za naslednja vozila Hyundai:

1. HYUNDAI GETZ

Hyundai Getz že od 7.552 EUR

ali

119,46 EUR na mesec brez pologa

+

enoletno obvezno in kasko zavarovanje z dodatnim

zavarovanjem proti kraji vozila za 1 EUR.

2. HYUNDAI TUCSON

Hyundai Tucson že od

17.990,00 EUR

+ DARILO

4 zimske gume

3. HYUNDAI SANTA FÉ

Ob nakupu vozila Santa Fé

vam podarimo

4 zimske gume in lita platišča

Aktualni popusti za vozila Hyundai

1. ATOS	1250 EUR
2. GETZ	1200 EUR
3. SONATA	1700 EUR
4. MATRIX	1627 EUR
5. TRAJET	1878 EUR
6. TUCSON	1012 EUR

** Popusti so informativni in se lahko spremenijo brez predhodnega obvestila. Za aktualne popuste pri posameznih modelih se obrnite na pooblaščen prodajalce vozil blagovne znamke Hyundai.*

Hyundai Leasing – najširša ponudba finančnih produktov na enem mestu

Skrb za kupca je naša prioriteta, zato lahko vse uredite na enem mestu:

1. izberete vozilo;
2. ga preizkusite;
3. izberete način financiranja;
4. zavarujete;
5. odpeljete.

Vse formalnosti v zvezi z nakupom in financiranjem vozila lahko uredite kar v prodajnem salonu, kjer vam nudijo širok izbor financiranja in pogojev, ki so prilagojeni vašim željam in potrebam.

Hyundai Leasing – enostavnost financiranja

Financiranje Hyundai Leasing je prirojeno vašim željam. Sami pa lahko izberete obliko, ki vam najbolj ustreza. Odločite se lahko za:

• Kredit

To je najprimernejši način financiranja za vse, ki prisegajo na klasiko. Ob podpisu pogodbe postane kupec ekonomski in pravni lastnik vozila.

• Lizing

To je pogodbeno razmerje, kjer dajalec lizinga po naročilu in izbiri jemalca lizinga kupi predmet lizinga ter mu ga izroči v uporabo. Dajalec lizinga v času trajanja pogodbe ostane pravni lastnik, jemalec lizinga pa mu za uporabo predmeta lizinga plačuje ustrezno najemnino.

OD 1. DECEMBRA 2007

Dvoletno jamstvo brez

kilometrskih omejitev

za vse originalne vgrajene

nadomestne dele.



Hyundai Coupe – magnetna privlačnost

SPOMLADI je bil Hyundaijev športnik deležen novih, svežih karoserijskih potez. Z modernim in privlačnim videzom, sodobno notranjostjo in športnimi zmogljivostmi bo poskrbel, da ne boste ostali neopaženi.

S prenovno je Hyundai Coupe pridobil več prepoznavnosti, tako, da sedaj izraža močan značaj. Klinasta in nizka bočna linija športnega kupeja je poudarjena s stranskim robom, gladke prednje luči, ki segajo čez rob motornega pokrova, pa mu dajejo pridih dinamičnosti in očarljivosti. Notranjost je v celoti prilagojena vozniku. Prednja sedeža nudita odlični bočni oprijem, prenovljena armaturna plošča s privlačno osvetlitvijo v modri barvi pa je pregledno urejena. Za kakšen daljši izlet s Coupejem je v njegovem prtljažniku na voljo 312 litrov prostora.

Hyundaijev razvojni oddelek je tudi zagotovil, da Coupe izpolnjuje najvišje zahteve po aktivni in

pasivni varnosti. Deli karoserije so izdelani tako, da v primeru nesreče absorbirajo udarno silo. ABS z EBD preprečuje blokado koles in ohranja stabilnost vozila pri zaviranju, doplačilno pa je na voljo tudi ESP. Coupe je serijsko opremljen s prednjima ter stranskima zračnima vrečama, za otroke pa so na zadnjih sedežih nameščena pritrđilna mesta Isofix. Hyundai Coupe lahko poganja eden izmed treh bencinskih motorjev: 1,6-litrski DOHC s 77 kW (105 KM), 2,0-litrski DOHC s 105 kW (143 KM), po naročilu pa je na voljo tudi 2,7-litrski V6 s 121 kW (165 KM). Na razpolago so tudi trije menjalniki: pet- in šeststopenjski ročni ali štiristopenjski samodejni menjalnik Shiftronic. Cene Coupeja se začno pri 16.808 evrih.



Hyundai butik



Dežnik Hyundai i30

MPC: 7 EUR



Moška jakna Hyundai Coupe

MPC: 43 EUR



Medvedek Hyundai

MPC: 5 EUR



Kapa s senčnikom
Hyundai

MPC: 4 EUR



Majica, kratka rokava, Santa Fé

MPC: 11 EUR

Kolesarska oprema

MPC: od 32 do 75 EUR



Predstavitev podjetja Avto Moto Plus



V podjetju Hyundai Avto Trade smo leta 2003 ustanovili hčerinsko podjetje z imenom Avto Moto Plus, ki je zadolženo za oskrbo pooblaščenih servisov vozil Hyundai s servisnim materialom (olja, baterije, platišča, kolesne gume, obvezna avtomobilska oprema, prevleke sedežev, avtomobilske preproge itd.) in za zastopanje tujih blagovnih znamk dodatne opreme na področju Slovenije.

AVTO
MOTO plus

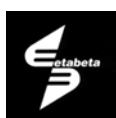


Znamke, ki jih zastopamo, so naslednje:

Avon Tyres – vrhunske angleške gume za osebna, SUV, 4x4, poltovorna vozila in za motocikle. Gume Avon izdelujejo že več kot stoletje. Avon Rubber je postalo javno podjetje leta 1890, ko so se iz 8 milj oddaljene stare tovarne oblačil na obali reke Avon v kraju Limpley Stoke, kjer se je proizvodnja gumastih izdelkov začela že leta 1875, preselili v Melksham. Sprva so izdelovali le polne gume. Marca 1897 so začeli razmišljati o možnostih razvoja pnevmatskih gum - za ponazoritev njihove daljnovidnosti velja poudariti, da so do takrat v Britaniji naredili manj kot 50 avtomobilov. Avon je bil eden prvih proizvajalcev takrat zelo popularnih rebkastih gum, ki so preprečevale zdrsa vozila tudi v dežju. Leta 1933 je Avon začel nastopati na londonski borzi. Istega leta je tovarna vozil Rolls Royce izbrala gume Avon za prvo montažo na njihova ekskluzivna vozila in to sodelovanje traja še danes. Medtem so vstopili v svet motociklov in tekmovanj, kar jim je prineslo bogate nagrade. V letih od 1958 do 1963 so vsi zmagovalci svetovnega prvenstva vozili z gumami Avon.



Vee Rubber – tajske gume za osebna, poltovorna, ATV, go-kart vozila in motocikle, predvsem za moto-cross, trial in skuterje. Kot ena največjih proizvajalk in izvoznic naravne gume na svetu ima Tajska izredne možnosti ustvariti dodano vrednost s proizvodnjo gotovih izdelkov, še posebno gum za vse vrste vozil. Vee Rubber Group je po obsegu ponudbe vodilni tajski proizvajalec gum, saj izdelujejo od najmanjših gum za gokart vozila pa vse do gum za tovorna vozila. Te so skrbno narejene iz izbranega surovega materiala in upoštevajoč najnovjšo proizvodno tehnologijo. Vse gume so izdelane v najvišji možni kvaliteti in namenjene pretežno izvozu. Zahvaljujoč stalni rasti skozi zadnja desetletja, se je Vee Rubber uvrstil kot zelo uspešen proizvajalec gum za vse vrste vozil in izvoznik, ki podpira tako prvo vgradnjo na nova vozila (OEM) kot tudi vgradnjo v poprodaji. Podjetje je bilo ustanovljeno leta 1977 kot proizvajalec gum in zračnic za kolesa in motocikle. Prodaja se je bliskovito razširila na vso Azijo, Zahodno Evropo, ZDA, Kanado, Latinsko Ameriko in ostale dele sveta. Vee Rubber ima 10 podružnic na vsem svetu in trenutno zaposluje preko 5500 ljudi. Samo v domači trg so investirali preko 100 milijonov dolarjev. V določenih segmentih je Vee Rubber poznan po vsem svetu. So dobavitelji za prvo vgradnjo (OEM) za kar nekaj znanih proizvajalcev skuterjev in motociklov: Gas Gas (Španija), Derbi (Španija), Yamaha (Španija), Sherco (Španija), MBK (Francija), Malaguti (Italija), Piaggio (Italija), Yamaha (Tajska), Honda (Tajska), ...



Eta Beta – italijanska alu-platišča. Leta 1977 je podjetje Eta Beta, na podlagi izkušenj, znanja in dobrega občutka za design, začelo s proizvodnjo alu-platišč. Kombinacija elegantnega designa in visoke tehnologije izraža izjemen karakter alu-platišč Eta Beta. Vodilo pri oblikovanju, izdelavi in končni obdelavi je jasno: brezkompromisna kvaliteta. To je tudi glavni razlog za uspeh znamke tako na cestah Evrope kot tudi na ostalem svetu.



**AvtoTransporti
Kastelec**



V AVTOTRANSPORTI KASTELEC

z našimi prevzemnimi mesti

SKRBIMO ZA ČISTO OKOLJE

in vaše izrabljeno vozilo varno razgradimo !

AVTOTRANSPORTI KASTELEC, Grosuplje

AVTO LEV, Vrhnika

JORAS CENTER, Ribnica

AVTOHIŠA RANDELJ, Kočevje

AVTOPLUS KOPER, Koper

AVTO BUBNIČ, Sežana

MORATTO KOBAL, Vipava

DINOS d.d., Nova Gorica

DINOS d.d., Koper

AVTOMOBIL, Semič

AVTOCENTER VOVK, Trebnje

DINOS d.d., Novo Mesto

STOR TRANS d.o.o.

ŠPAN, Brezovica pri Ljubljani

INTERSERVICE d.o.o., Ljubljana

AVTOHIŠA KISOVEC, Kisovec

AVTOCENTER VRTAČ, Visoko

AVTO MONY, Lesce

AVTOMEHANIKA, Kranj

INTEGRAL AVTO, Jesenice

AVTO KRAKOV, Škocjan

Piščančja nabodalca po korejsko

<http://www.drustvo-gurman.si/>



- 520 g piščančjega fileja
- 2 mladi čebuli
- 2 žlici sezamovega olja
- 2 žlici sezama
- 2 žlici sojine omake
- 1 žlička sladkorja
- sol
- beli poper v zrnu
- 2 stroka česna

“Korejska kuhinja je nekakšna mešanica kitajske in japonske kuhinje. Koreja je bila namreč več stoletij pod oblastjo Kitajske, nekaj desetletij pa pod oblastjo Japonske.”

PREDPRIPRAVA

- Piščančje fileje očistimo, operemo, obrišemo in narežemo na majhne koščke.
- Česen olupimo, stremo in drobno sesekljamo.
- Mlado čebulo očistimo, potem pa z zelenjem vred narežemo na kolesca.
- Narezane koščke piščančjega fileja stresemo v skledo. Dodamo narezano mlado čebulo, sesekljan česen, sezamovo olje, sojino omako, sladkor, sol in sveže mlet beli poper. Marinira-

mo 30 minut; vmes nekajkrat premešamo.

- Lesena palčke za nabodalca namočimo v mrzlo vodo.
- Pripravimo žar, zakurimo in primerno segrejemo oglje.

PRIPRAVA

- Marinirane koščke mesa obrišemo in nabodemo na namočene palčke. Meso na hitro spečemo na močno segretem žaru.

SERVIRANJE

Piščančja nabodalca po korejsko postrežemo s sezonsko zelenjavo, s poljubno (namakalno) omako za meso z žara in s kozarcem belega vina ali piva.

NADOMESTEK

Sezamovo olje nadomestimo z olivnim oljem.

IZBOLJŠANJE

Meso pred serviranjem pokapljamo z malo limoninega soka. Pridobimo na sočnosti in okusu.

NASVETI

Če se nam zdi potratno, da zaradi nekaj nabodalca zakurimo žar, jih spečemo na kuhinjskem žaru ali brez maščobe v ustrezni ponvi.

POJASNILA

Za pečenje na žaru je najprimernejše oglje, ki je segreto do te mere, da dobi nekoliko sivkasto prevleko. Živil nikakor ne pečemo nad plamenom, če pa se plameni že pojavijo, jih na hitro pogasimo s pivom. Na ta način poskrbimo tudi za dodatno sočnost živil.

OPOMBE

- Azijska nabodalca so sicer podobna nam znanim ražnjičem. So pa manjša pa tudi meso je narezano na manjše koščke, ki ga na močno segretem žaru spečemo v nekaj minutah.
- Najbolj preprosta oblika mariniranja je, če živilo pokapljamo z (olivnim) oljem.

Opozorila

- Pečenje pri visokih temperaturah spodbuja nastajanje heterocikličnih aromatičnih aminov (HAA), ki so rakotvorni. V tem smislu je najbolj škodljivo prav pečenje na žaru (dr. Richard Adamson, American National Cancer Institute). Škodljive učinke omilimo tako, da je rešetka žara med pečenjem od oglja oddaljena vsaj 15 centimetrov. Še bolje, če med živilo in rešetko položimo alu folijo.
- Piščančji file je nadvse sočno in nežno meso, še posebej notranji del - piščančji file minjon. Pri pripravi pazimo, da meso sicer prepečemo, ne pa tudi presušimo.
- Čebula je varovalno živilo (gl. zdravilni učinki), vendar pa je hkrati najpogostejši povzročitelj zgage.
- Meso med pečenjem oziroma obračanjem ne stiskamo ali prebadamo, da ne izteče mesni sok, ki pečenemu živilu zagotavlja sočnost **Zdravilni učinki (domnevni)** Česen in (mlado) čebulo uvrščamo med varovalna živila, ki so za zdravje nadvse pomembna. Gl. tudi opozorila.

KOLOFON:

Urednik: **Sašo Mrak** • Uredniški svet: **Marko Kajfež, Dijana Pajnikihar, Tina Škerjanec**

Prihodnost – kaj se obeta?



HYUNDAI i10

Mestni malček, ki bo nosil oznako i10, bo nudil užitek v vožnji, obenem pa bo cenovno dostopen in praktičen. Na prvi pogled ponuja povsem novo in svežo obliko, kupcem pa bo ponudil kvaliteto in opremo, ki je tekmeči nimajo. Ohranil bo majhne mere, s čimer bo vožnja in parkiranje i10 v mestu pravi užitek. V osnovi ga bo poganjal 1,1-litrski bencinski motor, v kombinaciji z ročnim ali samodejnim menjalnikom, izpust CO₂ pa bo znašal le 119 g/km. Na voljo pa bo tudi 1,1 CRDi dizelski motor s 55,1 kW.



HYUNDAI i30 CROSS WAGON

Uspešnemu petvrtnemu modelu i30 se bo kmalu pridružila tudi kombijevska različica, Hyundai i30 Cross Wagon. Oblikovali so ga v Hyundaijevem evropskem oblikovalskem studiu v Nemčiji, da bo zadovoljil zahteven okus evropskih kupcev. V njem se prepletata eleganca in praktičnost, k večji skladnosti pa pripomoreta tudi utripalki, vgrajeni v zunanji ogledali. Ponudba motorjev bo zajemala 1,6 - litrski in 2,0 - litrski bencinski motor ter 1,6 - litrski in 2,0 - litrski dizelski motor, na ceste pa bo i30 CW zapeljal spomladi 2008.

PRODAJA IN SERVIS		
OMREŽNA SKUPINA 01	PRODAJA	SERVIS
HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o. Ljubljana, Brnčičeva 45, 1231 Ljubljana-Črnuče	01/530 77 56	01/530 77 60
AVTOMERKUR d.d., Samova 14, 1000 Ljubljana	01/306 60 20	01/306 60 21
AVTOMERKUR d.d., BTC, Hala 3, Šmartinska 152, 1000 Ljubljana	01/547 30 00	
AVTOCENTER ŠUBELJ, Preserska cesta 11, 1235 Radomlje	01/724 01 43	01/724 01 40
AVTOCENTER LEKŠE d.o.o., Ul. Lovre Klemenčiča 1, 1000 Ljubljana	01/420 10 05	01/420 10 00
AVTOCENTER ŠPAN d.o.o., Tržaška 547, 1351 Brezovica pri Ljubljani	01/365 80 80	01/365 80 40
URBAN SERVIS IN PRODAJA d.o.o. Ribnica, Gornje Lepovče 36, 1310 Ribnica	01/836 21 96	01/836 21 96
OMREŽNA SKUPINA 02		
AVTO CENTER ŠERBINEK, Zagrebška cesta 85, 2000 Maribor	02/450 35 20	02/450 35 19
HYUNDAI AVTO MLAKAR Marjan s.p., Partizanska cesta 38, 2230 Lenart	02/729 23 40	02/720 61 35
AVTOHIŠA LUNEŽNIK Lunežnik Slavko s.p., Klopce 21 c, 2310 Slovenska Bistrica	02/805 00 01	02/805 00 03
AVTOBUSNI PROMET MURSKA SOBOTA d.d., Bakovska 29/a, 9000 Murska Sobota	02/530 16 62	02/530 16 70
CAST d.o.o. - Avtocenter Kralj, Ind. cona Pameče, 2380 Slovenj Gradec	02/882 16 62	02/885 76 13
OMREŽNA SKUPINA 03		
AUTOEMONA d.d. - Podružnica Celje, Dečkova 43, 3000 Celje	03/425 43 61	03/425 43 62
HYUNDAI ZLATEČAN, Zoran Zlatečan s.p., Lopata 70/a, 3000 Celje	03/492 24 40	03/492 24 40
AVTOHIŠA MLAKAR d.o.o., Stopče 32b, 3231 Grobelno	03/746 61 00	03/746 61 10
CAST d.o.o., Polzela 91a, 3313 Polzela	03/705 04 00	03/703 33 33
INTERSERVICE d.o.o. - DE TRBOVLJE, Savinjska cesta 36, 1420 Trbovlje	03/562 54 52	03/562 54 58
OMREŽNA SKUPINA 04		
AVTO KADIVEC s.p., Mlakarjeva 81, 4208 Šenčur	04/279 00 00	04/279 00 11
AVTOMEHANIKA LUŠINA FRANČ s.p., Gosteče 8, 4220 Škofja Loka	04/502 20 00	04/502 20 13
AVTO MONY d.o.o., Alpska c. 43, 4248 Lesce	04/535 38 04	04/535 38 00
OMREŽNA SKUPINA 05		
CARGO d.o.o., Prvomajska 30, 5000 Nova Gorica	05/333 39 20	05/333 48 67
AVTO UKMAR, Igor Ukmar s.p., Gradiška cesta 3, 5271 Vipava	05/368 70 10	05/368 70 10
AVTOHIŠA RUTAR d.o.o., Slap ob Idrijci 38, 5283 Slap ob Idrijci	05/380 90 70	05/380 92 11
SERVIS BOLČIČ d.o.o., Na Logu 15, 6280 Ankaran	05/663 31 80	05/663 31 90
NOVA OLIMPIJA d.o.o., PE SEŽANA, Partizanska cesta 75d, 6210 Sežana	05/731 04 00	05/731 04 01
OMREŽNA SKUPINA 07		
ADRIA PLUS d.o.o. PE TREBNJE, Glavarjeva 10, 8210 Trebnje	07/348 13 50	07/348 17 14
AVTOMOBIL d.o.o., Vajdova ulica 2, 8333 Semič	07/306 76 51	07/306 76 51
AVTOMOBIL d.o.o. PE ČRNOMELJ, Belokranjska 14, 8340 Črnomelj	07/305 64 99	
ADRIA PLUS d.o.o., AVTOHIŠA ADRIA, Podbevškova 13, 8000 Novo Mesto	07/393 54 03	07/393 54 00
ADRIA PLUS d.o.o. PE KRŠKO, Cesta krških žrtev 137, 8270 Krško	07/490 57 90	
AVTOMEHANIKA ŽARKO TINTOR s.p., Bukošek 1/c, 8250 Brežice		07/499 36 60

OSVEŽITE MOTOR VAŠEGA AVTOMOBILA



actinia

ACTINIA d.o.o. - nacionalni distributer Shell maziv www.actinia.si - 080 28 38

topla Energija v gibanju



TAB

Tovarna akumulatorskih baterij, d.d.
Mežica - Slovenija



“Power does not consist of hitting hard or often, but striking right”

Honoré De Balzac