

HYUNDAI I20



Čtyřmetrové hatchbacky jsou vozy, které dokážou s odřeným

Malá auta? Je

Skvělé svezení! Výborné svezení. A výtečné svezení... Hm, a teď jak z toho ven? Jak rozhodnout srovnávací test tří malých hatchbacků, když při přeseďání z jednoho do druhého zjistíte, jak moc jsou si podobné? A když máte pocit, že jedním se skvěle svezete, nabídne další totéž v bledě modrém? Ale samozřejmě, že je to moc dobrá zpráva – nejvíc na tom vyděláme my, potenciální kupci takových vozů.

Postavili jsme proti sobě nejnovější model Škodovky, čtvrtou generaci fabie, která se představila loni na podzim, a jen o málo starší Hyundai i20, který měl premiéru v listopadu 2020. Třetím do party byl Opel Corsa, s nímž jsme se poprvé svezli už o rok

dříve, na sklonku roku 2019. Zajímalo nás, jestli se poslední generace malých hatchbacků v něčem liší a který nabízí českému zájemci nejvíc.

Auta nejsou, slyšeli jsme při shánění vozů do testu ze všech stran. A základní verze už vů-



bec ne, všechno je vyprodané, hlásili nám z automobilek. A tak přestože bychom rádi vyzkoušeli „základy“ s atmosférickými motory, nebylo v našich silách je sehnat.

Museli jsme tak vzít zavděk lépe vybavenými verzemi, v případě škodovky a hyundai dokonce s automatickými převodovkami. Všechny motory byly „oturbené“ tříválce – u škodovky a hyundai s obsahem jednoho litru, u corsy o dvě deci víc. A opět konstatujeme, že přestože spousta motoristů na downsizing pořád zahlíží s nedůvěrou, je to opravdu předsudek. Větší motor by byl v autě této velikosti úplně zbytečný.

» Jízda a motory

Do testu dorazily silnější verze tříválců – v případě škodovky s výkonem 81 kW, i20 dokonce 88 kW. A hyundai jako jediný disponoval mild-hybridní technologií se 48voltovou architekturou, jež autu pomáhá

vykryvat hluchá místa před roztočením turba pomocí elektromotoru.

Funguje to skvěle. Motor jede docela hezky i v Eco módu (v němž vždy startuje), ale nejvíc mu svědčí Sport. To se nechá malinko víc vytáčet a naplno ukazuje svou sílu; za nás je to nejlepší mód i pro normální jízdu.

Také škodovka měla na výběr ze tří jízdních režimů, rozdíl mezi nimi nám ovšem přišly menší než u i20. Také její tříválec táhl velmi hezky, výkon má naprosto dostatečný. Na dálničním limitu točila fabia na sedmičku 2 000 otáček,





ušima plnit i funkci rodinných přibližovadel. Které se povedlo nejvíc?

zdí jako velká!

stejně jako hyundai, pouze šestistupňová corsa o 600 otáček víc. Kupodivu to nemělo žádný vliv na průměrnou spotřebu: v opelu jsme jezdili za 6,4 litru, v i20 za 7,2; fabia vypila ještě o dvě deci na stovku víc.

V každém případě je to na turboagregáty, s nimiž jsme jezdili velmi svižně, solidní výsledek. Opravdu klidní řidiči se dokážou dostat i o litr níže.

Ani dálniční štreky nečinily žádnému z aut problémy – chovala se i při maximální povolené rychlosti velmi dospěle a vyváženě. Jen u fabie trochu rušilo hučení, pravděpodobně od kol, které kazilo ji-

nak výborný dojem, konkurenti byli tišší.

Z naší trojice nás nejvíc překvapila corsa. Chraptivě znějící „tříhrnek“ sice nenadchl akustickým projevem, který na volnoběh zazníval v kabině víc, než by bylo zdrávo, ale naprosto si nás získal jízdou dychtivostí a ochotou k vytáčení. A ten podvozek! Na patchworku středočeských asfaltek byl ve svém živlu, izoloval posádku od všech rázů a propadů kol, až sportovně zatáčel; zkrátka výtečné svezení.

Po této stránce nezklamal ani malý hyundai – byť jeho podvozek je naladěn tvrději, s výmoly a asfaltovými záplattami si krásně poradí. Malý korejec je jistý, stabilní, krásně ovladatelný. Není o nic horší než fabia, na niž malinko ztrácí jen v oblasti komfortu – což

ovšem bez přímého přesednutí z vozu do vozu nemáte šanci poznat. Za výtečné tlumení nerovností corsa vděčila i 16“ pneumatikám s vyšším profilem, soupeři obouvali nižší sedmnáctky; i s nimi ovšem nabídli překvapivý komfort.



Všechna tři auta se také skvěle řídila. Fabia i corsa mají řízení tužší s přesnější zpětnou vazbou než i20, takže o malinko lépe cítíte, kam kola vedete. V tomto směru je za nás nejlep-

ší malý opel, jehož jízdni projev bychom se nebáli označit za sportovní. Tahle šedá (u nás modrá) myška nás opravdu příjemně překvapila.

» Interiéry

Ačkoli to tak pocitově nevypadá, naše měření ukázala, že vnitřní rozměry soupeřů (viz tabulka) jsou téměř shodné. Hyundai mírně vede v místě pro nohy v zadu, těžší z nejdelšího rozvoru; fabia zase lehce boduje v šířce kabiny. Corsa je ve všech parametrech nejhorší a také pocitově má interiér nejtisnější, stejně jako nejmenší kufr; funkci rodinného vozu tak bude plnit nejhůře.

I pracoviště řidiče v opelu působí nemoderně, ergonomie palubní desky i grafika budí-



→ ků jsou už za zenitem. Stejně jako u konkurentů chválíme mechanické ovládání klimatizace, není nutné se spoléhat na dotykový tablet.

Kokpity i20 i fabie jsou mnohem modernější, ale zároveň i útulnější – nedokázali jsme se rozhodnout, ve kterém se cítíme lépe. Ergonomicky dobře zvládnuté jsou oba, jen u hyundae nás úplně nebere ladění do modré barvy a laciné ztvárnění ikonky na displeji infotainmentu, které se zbytkem neladí. Krásný je volant, stejně jako napojení displeje na panel před řidičem, zajímavý tvar má i řadicí páka.

Škodovka nás chytla za srdce možná malinko víc; hned jsme si připadali jako doma v obýváku. Svě dělají i hezké detaily, jako kulaté výdechy ventilace, povedená sedadla. Jediné, na co jsme si nemohli zvyknout, je zvláštní znázornění zařazené rychlosti – slabě oranžově svítí na vrchu řadicí páky a připadaly nám dost neviditelné.

» Design

Zde jsme neváhali ani chvíli – vede hyundai, druhá je fabia, poslední corsa. Vzhled opelu doplácí na nedostatek silných nápadů, jimiž konstruktéři i20 nešetřili; zvlášť pohled na navýsost moderní zadní partie je osvěžující; ostatně Hyundai na poli designu mezinárodně silně boduje. Ani fabia není žádná ošklivka, nijak ale nevyčnívá z vizuálního rámce současných škodovek a v jejich záplavě ji na silnici snadno přehlédnete, což se vám u korejského vozu nestane. Corsu pak lehce ztratíte i na parkovišti, tak je nenápaditá a obyčejná.

» Výbava

Všechna tři auta mají skvělou bezpečnostní výbavu včetně moderních asistentů – jejich přítomnost na palubě na rozdíl od dotykových tabletů, jimiž se ovládá většina věcí, jednoznačně vítáme. To, že auto samo zastaví za někým, kdo to před vámi „zaflekuje“ ve chvíli, kdy se na pikosekundu po-

1. Hyundai i20



2. Škoda Fabia



3. Opel Corsa



díváte do zpětného zrcátka, je jednoznačná výhoda, která se může sakra hodit. Kromě toho už v základní výbavě každého z trojice nechybí asistent hlídající jízdní pruhy, asistent pro rozjezdy do kopce, nejdražší corsa přidává i rozpoznávání dopravních značek nebo tempomat s omezovačem rychlosti. Zajímavostí je, že její základní bezpříplatkovou barvou je oranžová metalíza Fizz, jinak se připláčí 13 tisíc. U fabie je základem modrá energy, za ostatní dáte 14 tisíc (včetně naší

šedé); za oranžovou dokonce 18. U i20 je zdarma stříbrnošedá Brass nebo polární bílá, jinak se opět platí 14 tisíc Kč.

» Ceny

Vzhledem k velké vyrovnanosti techniky i jízdních vlastností bude nakonec rozhodujícím faktorem cena. A v tomto ohledu je na tom nejlépe malý hyundai. S atmosférickým základem 1.2i totiž stojí 290 tisíc korun, o 50 tisíc méně než fabia a o 70 oproti corse. Pravda, i20

Start je opravdové „holátko“ bez klimatizace, rádia a třeba LED světlometů (i denních), které soupeři mají. Podobné je to s lepšími benzinovými turbomotory – i20 je za 340 tisíc, fabia za 360 a corsa... no, za 430. Když hyundai dovybavíte klimatizací a rádiem, jste na stejné ceně jako u škodovky.

A pokud chcete automatickou převodovku, je příběh velmi podobný: i20 za 380 tisíc má chudší výbavu, při jejím dorovnání je dokonce dražší; u verzi s nejsilnějšími motory s auto-

Zákl. cena (1.2i 62 kW): od 289 990 Kč

Cena test. verze (1.0 T-GDI 74 kW): od 339 990 Kč



atraktivní design
jízdní vlastnosti
premiový, moderní
a prostorný interiér
výhodné ceny zákl. verzí



tvrdší podvozek

délka	4 040 mm
rozvor	2 580 mm
šířka	1 750 mm
šířka uvnitř vpředu	1 395 mm
šířka uvnitř vzadu	1 390 mm
objem kufru	351 l

dostupné motorizace
benzin: 1.2i 62 kW, 1.0 T-GDI
74 a 88 kW (mild-hybrid)



Zákl. cena (1.0 MPI 59 kW): od 339 900 Kč

Cena test. verze (1.0 TSI 70 kW): od 359 900 Kč



skvělé jízdní vlastnosti
komfortní podvozek
útulný interiér
největší kufr



dražší základní výbava

délka	4 108 mm
rozvor	2 564 mm
šířka	1 780 mm
šířka uvnitř vpředu	1 428 mm
šířka uvnitř vzadu	1 417 mm
objem kufru	380 l

dostupné motorizace
benzin: 1.0 MPI 59 kW, 1.0 TSI
70 a 81 kW, 1.5 TSI 110 kW



Zákl. cena (1.2 55 kW): od 359 990 Kč

Cena test. verze (1.2 Turbo 74 kW): od 429 990 Kč



výborné jízdní
vlastnosti
výkonný točivý motor



nenápadný design
zastaralý interiér
nejvyšší ceny
nejmenší vnitřní prostor

délka	4 060 mm
rozvor	2 538 mm
šířka	1 765 mm
šířka uvnitř vpředu	1 390 mm
šířka uvnitř vzadu	1 350 mm
objem kufru	309 l

dostupné motorizace
benzin: 1.2 55 kW, 1.2
Turbo 74 a 96 kW
nafta: 1.5 CDTi 75 kW



maty je pak fabia za 450 tisíc korun nejdostupnější (i20 480 tisíc, corsa 500 tisíc Kč).

Jenže hyundai má podle nás velkou výhodu právě v tom, že jde vstříc skromněji založeným lidem – za svých necelých 300 tisíc totiž dostanou velmi povedený atmosférický motor 1.2, který máme dost najetý z dřívějších a o jehož kvalitách není pochyb, zabudovaný v moderním autě. A pokud nechtějí, nemusí si připlácet ani za klimatizaci a třeba designová vylepšení; rádio si pořídí

vlastní. Tato možnost se nabízí i u vyšších výbav, zatímco škodovka začíná s výbavou i s cenou výše – třeba klimatizaci má vždycky.

A corsa, to je kapitola sama pro sebe – ve všech případech je s odstupem nejdražší, což její silnější motor a výborné jízdní vlastnosti ospravedlnit nedokážou.

Škodovka trochu ztrácí v oblasti záruky, nabízí pouze dvouletou, zatímco oba soupeři pětiletou (u opelu omezenou hranicí 100 tisíc najetých km).

» Verdict

Corsa zůstává jako nejmenší a nejdražší auto třetí v řadě, byť kdyby šlo čistě o jízdu, bývala by mohla i vyhrát. Takhle se ale o vítězství perou i20 a škodovka. Přiznáváme ho nakonec malému hyundai hlavně kvůli lepším základním cenám, které umožňují větší výběr. Jeho jízdní vlastnosti jsou navíc stejně dobré jako u fabie, která zase boduje o maličký fous pohodlnějším podvozkem. I design má i20

zajímavější; interiér je u obou aut na skvělé úrovni.

Víc než kdy jindy to tak bude chtít při výběru obejít autosalony a vyzkoušet oba vozy na vlastní ruce, nohy a oči. V každém případě za své peníze dostanete sice malá, ale jízdně skvělá a moderní technikou napěchovaná auta, za něž se rozhodně nemusíte stydět. A opět platí – chcete-li je, nemá cenu váhat. Ceny stoupají každým okamžikem...

Roman Švidrnoch