

SROVNÁVACÍ TEST

Ford Fiesta ST versus Mini JCW versus Hyundai i20 N

Korejci velí do útoku!

Kdo vyrábí nejlepší ostré hatchbacky? Přece Francie. Ano, historicky s tím asi můžeme souhlasit, jenže doby se mění. Dnes spíše než země galského kohouta nabídne takové auto Jižní Korea.

**Ford
Fiesta ST**
147 kW
Cena
od 622 900 Kč

**Mini
JCW**
150 kW
Cena od
819 000 Kč



Fiesta dostala dvojité vyústění výfuku umístěné na pravé straně



Mini JCW má výfuk zakončený dvěma vývody, které jsou situovány uprostřed zadě



Hyundai i20 N má zakončení výfuku jednoduché, umístěné vpravo



Hyundai i30 N mnozí stále podceňují, ovšem zcela zbytečně. Nyní zkouší Hyundai stejný recept také v segmentu B. Za dobrý základ posloužila nová generace modelu i20. Čím tedy může novinka ohrozit tradiční hráče segmentu Ford Fiestu ST, respektive Mini JCW? Vždyť oba modely jsou dostatečně etablované a v očích kupujících vozů této třídy velice oblíbené.

Základní cena i20 N činí 599 990 Kč a je tudíž jen o málo nižší, než za kolik pořídíte Fiestu ST (622 900 korun). My jsme ale měli k dispozici vyšší verzi modelu N Premium za 679 990 Kč. Naproti tomu Mini JCW stojí citelně více, když startuje na částce 819 000 korun. S obje-

mem 2,0 litru má britský vůz největší agregát z testované trojice. A s výkonem 170 kW také nejsilnější. Současně je ale s 1266 kg také nejtěžší. Fiesta váží 1210 kg při výkonu motoru 147 kW, kdežto i20 disponuje přeplňovaným čtyřválcem 1,6 litru s výkonem 150 kW a zároveň vychýlí ručku váhy na 1255 kg. Rozdíl jsou tedy minimální jak ve výkonech pohonů, tak také v hmotnosti.

Při měření dynamiky z klidu kraloval do nižších rychlostí korejský vůz, při akceleraci na vyšší rychlosti, řekněme od 100 km/h výše ale přebralo iniciativu Mini. Jeho objemově velký motor znamená, že k dosažení obdobného výkonu nepotřebuje tak velké turbodmychadlo jako menší motory soupeřů. Ford Fiesta má jen tříválec o 0,5 litru menší, čtyřválec i20 N ztrácí v objemu na Mini 0,4 lit-



Hyundai nabízí ne-zvykle široké portfolio modelů. Od vodíkového nexa přes elektrický ioniq, luxusní genesis až po sportovní řadu hatchbacků N

ru. Tato výhoda se plně projevila v pružném zrychlení, kde mini své soupeře porazilo poměrně výrazně. Je to k nevíře, ale jeho motor, ačkoliv největší, se ukázal současně jako nejehospodárnější. Výrobce udává 6,8 litru na 100 km, my jsme jezdili za 7,7 litru. i20 N si vzala o pouhé deci paliva více, ovšem při větší odchylce od udávané spotřeby (6,7 l na 100 km). Fiesta se i přes nejmenší motor ukázala jako neméně hospodárna. Na našem okruhu jsme jeli za rovných osm litrů, výrobce udává 6,7 litru. Ford si tak mimo jiné nejvíce fandí, pokud jde o hospodárnost.

Dynamika v přímce se ovšem neskládá jen z akcelerace, ať už pružné, či z klidu. Auta je potřeba také zastavit. A tady se v nejlepším světle ukázalo Hyundai i20 N. Se studenými brzdami zabrzdil- ▶

**Hyundai
i20 N
170 kW
Cena od
599 990 Kč**



SROVNÁVACÍ TEST



HYUNDAI i20 N

Nejnovější železko v ohni představuje model i20 N. Za základní cenu necelých 600 000 korun získáte skvělé sportovní náčiní. Pokud připlatíte 80 000 korun, dostanete navíc vynikající aktivní samosvorný diferenciál Corner Carving. Testovaný vůz jezdil na pneumatikách Pirelli P Zero o rozměru 215/40 R 18. Kabina vozu je moderní a účelová zároveň. Obrazovka rozhraní má úhlopříčku 10,25 palce. Přístrojový štít je elektronický.



V nabídce je pět základních režimů Normal, Eco, Sport, N a N Custom. V jejich rámci se mění nastavení odezvy pedálu akcelerace, tuhost řízení či zvuk motoru.

Motor o objemu 1,6 litru je přeplňovaný čtyřválec s přímým vstřikováním benzínu z řady Gamma II. Sedadla dostala integrované opěrky hlavy.

lo z rychlosti 100 km/h na dráze dlouhé 33,9 metru. Ford potřeboval 37,7 metru, mini 35,8 metru. Zahřáté brzdy znamenaly u korejského zástupce zkrácení dráhy o 0,4 metru. U mini se naopak prodloužila na 36,2 metru, fiesta vykazala 35,7 metru.

Ted ale pojďme za volant. Fiesta potěší velmi dobrou ergonomií. Na vše je tady tlačítka. Kabina i20 je na pohled moderní, ergonomicky ale stále na velmi dobré úrovni. Mini je uvnitř atraktivní, ovšem nemůžeme se ubránit dojmům, že styl a vzhled zde byly povýšeny nad účelem. Ergonomie tak i nadále zůstává „každý pes jiná ves“, jakkoliv oproti předchozí generaci došlo ke zlepšení. Opravdu musí být tlačítka na startování motoru vedle spínače varovných blikáčů? Navíc v červené barvě?

Tím nejdůležitějším je tady radost z jízdy, nejlépe při cestování členitou krajinou. Pohled do technických údajů odhalí, že v otázce řešení podvozku je nejvyspělejším autem z trojice Mini JCW. Jako jediný vůz vzadu využívá zcela nezávislé zavěšení kol, kdy každé vedou tři prostorově uspořádaná ramena. Hyundai i ford se spoléhají na jednodušší polonezávislé zavěšení s torzní příčkou. Ačkoliv to na papíře pro mini vyznívá nejlépe, realita je jiná. Proč? Obecně složitější zavěšení prokáže své kvality zejména u aut, která mají těžší zadní část. Ať již z důvodu většího zadního převisu, nebo třeba umístěním hmotných akumulátorů u hybridů. Malá lehká auta s krátkým zadním převisem z výhod víceprvků v praxi příliš nevytěží a dokazuje to i naše srovnání. I přes nejvyšší výkon a nejlepší dynamiku zajelo mini nejhorší čas na testovacím okruhu Contidrom firmy Continental. Naopak nejlépe si zde vedl nováček z Koreje.

Když opomeneme zavěšení zadních kol, pak nejlepší techniku nabízí i20 N. Spolu s ním přichází do segmentu B prvek, zatím vídaný jen u kompaktních ostrých hatchbacků. Jedná se o chytrý samosvorný diferenciál N Corner Carving, který je standardem u vyšší verze N Premium za 679 990 korun. Nejde o žádný torsen, ale období toho, co známe již léta u VW pod názvem VAQ. Tedy elektrohydraulicky ovládaný závěr jinak otevřeného diferenciálu. Už několikrát jsme psali, že jde o geniální věc, která skutečně pracuje, jen když je třeba, tedy



FORD FIESTA ST

Současnou Fiestu ST můžete mít jak s třídveřovou karoserií, tak také s pětidveřovou. Příplatek za dvoje dveře navíc činí 15 000 korun. Také fiesta nabízí za příplatek 26 000 korun samosvorný diferenciál. Testované auto bylo obuto do pneumatik Michelin Pilot Sport 205/40 ZR 18. Kabina nabízí konvenční přístrojový štít. Dotyková obrazovka se chlubí úhlopříčkou osm placů.



Ve Fiestě ST lze zvolit jízdní režimy Normal, Sport, a závodní okruh. Vše ovládáte tlačítky na volantu.



Mini JCW je stylově líbivé, ale také chudě vybavené a drahé. Navíc dynamicky už dávno není vrcholem segmentu.



MINI JOHN COOPER WORKS

Zatímco i20 N existuje pouze za pěti dveřmi, Fiestu ST lze mít jako tří, i pětidveřovou, mini JCW je pouze třídveřové. Současná třetí novodobá generace se vyrábí od roku 2014. Verze JCW jezdí na 17palcových kolech s pneumatikami Pirelli P Zero 205/45. Brzdy jsou v dané třídě průměrné, byť dobře viditelné. Kabina je typickým mini. S ergonomickými nedostatky a chudou výbavou za základní cenu.



Mini JCW nabízí řidiči tři jízdní režimy – Sport, Mid a Green. Řadící páka navazuje na přesnou převodovku od Getrag.



Fiesta má jako jediný vůz v testu trivalcový přeplňovaný motor 1.5 EcoBoost. Při jízdě si na to ale rozhodně stěžovat nebudete. Za volantem se sedí zbytečně vysoko.

Přední sedadla britského vozu jsou umístěna příjemně nízko. Pozice za volantem je skvělá. Boční vedení by ale mohlo být výraznější.



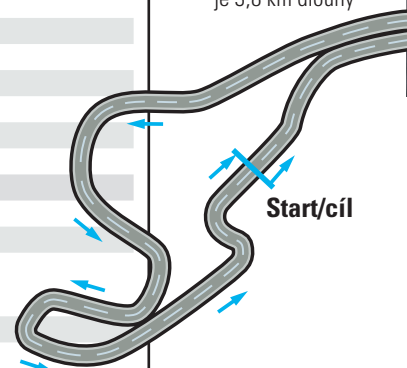
SROVNÁVACÍ TEST

Technické údaje

	FORD	HYUNDAI	MINI
Motor	R3, benzin, turbo	R4, benzin, turbo	R4, benzin, turbo
Ventilů/vačkových hřídelí	4 na válec/2	4 na válec/2	4 na válec/2
Pohon rozvodů	řetěz	řetěz	řetěz
Zdvihový objem (cm³)	1496	1598	1998
Výkon (kW/min)	147/6000	150/5500	170/5200
Točivý moment (N.m/min)	290/1600-4000	275/1750-4500 (304/2000-4000 overboost)	320/1450-4800
Nejvyšší rychlost (km/h)	232	230	246
Převodovka	6 MT	6 MT	6 MT
Poháněná kola	přední	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	205/40 R 18	215/40 R 18	205/45 R 17
Pneu typ	Michelin Pilot Sport 4	Pirelli P Zero	Pirelli P Zero
Normovaná spotřeba (l/100 km)	6,7	6,7	6,8
Objem nádrže (l)	45	40	44
Filtr pevných částic	S	S	S
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vnější hlučnost dB [A]	70	67	69
Brzděný/nebrzděný přívès (kg)	-	-	-
Objem zavazadelníku (l)	292-1093	352-1165	211-941
Délka x šířka x výška (mm)	4068 x 1735 x 1469	4075 x 1775 x 1440	3874 x 1727 x 1414
Rozvor (mm)	2493	2580	2495
Výrobní závod	Kolín nad Rýnem, Německo	Izmit, Turecko	Oxford, Velká Británie

Contidrom

Známý testovací okruh společnosti Continental, na němž jsme naši trojici testovali, je 3,8 km dlouhý



Záruky

Emisní norma	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Záruka na vůz	5 let/100 000 km	5 let/bez omezení	2 roky/bez omezení
Záruka proti prorozevívání	12 let	12 let	12 let
Záruka mobility	neomezená	neomezená	5 let
Servisní interval	20 000 km/rok	10 000 km/rok	dle ukazatele/max. 30 000 km/2 roky

*Platí pro motor, převodovku a rozvodku

Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,0	2,6	3,1
	0-100 km/h (s)	7,0	6,7	6,7
	0-130 km/h (s)	10,6	10,3	9,7
Pružnost	60-100 km/h (s)	4,7/6,2 s (4./5. stupeň)	5,1/6,7 s (4./5. stupeň)	4,3/5,5 s (4./5. stupeň)
	80-120 km/h (s)	6,4/8,1 s (5./6. stupeň)	6,4/8,4 s (5./6. stupeň)	5,6/7,0 s (5./6. stupeň)
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)		1210/425	1255/395	1266/419
Rozložení hmotnosti př./z. (%)		62/38	64/36	63/37
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)		11,4/11,4	12,0/11,8	11,1/11,0
Brzdy studené ze 100 km/h (m)		36,7	33,9	35,8
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)		35,7	33,5	36,2
Vnitřní hlučnost při 50 km/h (dB[A])		62	61	62
při 100 km/h (dB[A])		68	68	68
při 130 km/h (dB[A])		71	74	72
Emise CO ₂ (g/km)		158	158	160
Spotřeba v testu* (l/100 km)		8,0	7,8	7,7
Normovaná spotřeba (l/100 km)		6,7	6,7	6,8
Odchylna		+19%	+16%	+13%
Emise CO ₂ (g/km) naměřené v testu		190	185	183
Dojezd na plnou nádrž (km)		560	510	560

*Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

Ceny (Kč) a vybavení

Základní cena modelu	1.1 Trend: 324 900	1.2i Start: 279 990	Mini One: 505 700
Testovaná verze	ST Plus	N Premium	Mini John Cooper Works
Základní cena testované verze	622 900	679 990	819 900
Automatická převodovka	N	N	53 404
Samočinná klimatizace	S	S	2500 (paket Comfort plus)
Parkovací senzory P/Z	S/S	S/S	2500 (Driving assist)
Zpětná kamera	14 800	S	2500 (Driving assist)
LED světlomety	S	S	S
Navigace	S	S	2500 (Connected navigation)
Tempomat	S	S (adaptivní 12 500)	2500 (paket Comfort plus)
Vyhřívání přední sedadla	S	S	2500 (paket Comfort plus)
Panoramatické střešní okno	26 100	N	26 702
Kožené čalounění	S (polokožené)	S (kůže/látka)	S
Digitální budíky	N	S	S
Metalíza	od 8700	13 900	13 338

S - sériová výbava, N - nenabízí se

Pružné zrychlení

Všechna testovaná auta využívají šesti-stupňovou manuální převodovku. Mini je díky největšímu motoru v pružnosti ve výhodě a zjištěná čísla to potvrzují. Hyundai i20 N by mohlo z ustálené rychlosti na daný převod akcelarovat rychleji. Fiesta ST skončila někde uprostřed.

1:39,81

MINI JCW
1:41,62

FORD FIESTA ST
1:40,65

Zadní spoiler je u Mini JCW standardem. Součinitel odporu vzduchu výrobce neudává.



Hyundai i20 N se chlubí nejvyšší rychlostí 230 km/h. To vám přitlačně křídlo přijde vhod.



Ford jako jediný udává aerodynamický koeficient, který činí 0,341. Křídlo přirozeně součinitel odporu zvyšuje.



Novinka i20 N prokázala své kvality také na závodním okruhu, kde zajela nejrychlejší kolo

při jízdě v zatáčce pod plynem. V opačném případě zůstávají zachovány přednosti otevřeného diferenciálu, kdy při jízdě bez plynu nemá vůz tendenci se rovnat do přímého směru (a tedy nepůsobí tak toporně). Nemluvě o faktu, že se šetří pneumatiky. Řízení i20 N je tudíž lehké a přesné, navíc s převodem 12,0 : 1 velmi strmé. Mezi plnými rejdy je tak třeba otočit 2,16krát volantem.

Fiesta ST nabízí za příplatek 26 000 korun sadu Performance, zahrnující

mimo jiné také samosvorný diferenciál. Ačkoli větší Focus ST používá stejný systém jako za příplatek i20 N (pouze se to jmenuje eLSD), Fiesta ST kupodivu zůstává u opravdu ryze mechanického šroubového diferenciálu Quaife, který měla třeba druhá generace Focusu RS. Jde o obdobu známého torsenu, v principu využívajícího rozdíly momentů (pouze je jiné zakřivení šroubovice a z toho vyplývající jiná svornost).

Řízení fiesty je nalaďeno velmi sportovně a má stejný převod jako i20 N. S výrazným vratným momentem se s ním občas trochu perete, nemluvě o jízdě ve vyjetých kolejkách, kde si auto jede trochu, kam chce... Chtělo by to tužší silentbloky nebo rovnou jiná ramena. Ta uplatněná jsou zcela obyčejná plechová jak z malého auta s výkonem do sto koní. Přesto, pokud fiestě zatopíte, začne se chovat jako opravdové sportovní náčiní. Od řidiče ale vyžaduje poněkud hrubší zacházení než i20 N a pevnou ruku.

Zbývá Mini JCW. U něj nelze žádný mechanický prostředek ke zlepšení ovladatelnosti objednat ani za příplatek. Stačit si musíte s brzdami. V zatáčkách tak musíte uplatnit starou školu jízdy, a sice najíždět do oblouků bez plynu, jehož ubrání před zatáčkou vůz přejde k více neutrálnímu chování.

Oboje umějí i oba konkurenti, jenže navíc lze jezdit vlásenky také pod plynem, na což u mini zapomeňte. Mini má také méně strmé řízení s převodem 14 : 1. Ano, Mini JCW i nadále nabízí zábavu, ovšem nejlepším autem ve třídě už dávno není (a je otázkou, zda někdy vůbec bylo).

Umístění

Maximální počet bodů 400



1. Hyundai i20 N S třetí generací i20 přichází poprvé také sportovní varianta N. Novinka je všestranně moderním a zábavným hatchbackem. **267 bodů**



2. Současná Fiesta ST nabízí opravdu sportovní jízdní projev i solidní praktičnost. Dokonce ani tříválcový motor nevdává, neboť jeho dynamika je fenomenální. **254 bodů**



3. Pro mnohé je Mini JCW modla. Třetí generace dobře jezdí, je dynamická a vzhledově si zachovává tradiční ráz. Problém je, že je až příliš drahá. **241 bodů**



SPORTOVNÍ HODNOCENÍ

Hodnocení	Body max.	SPORTOVNÍ HODNOCENÍ		
		HYUNDAI	FORD	MINI
Karoserie	15	11	9	9
Kvalita zpracování	10	6	6	7
Sedadla/za volantem	25	20	21	18
Výbava	10	4	3	5
Motor	20	15	14	14
Jízdní výkony	50	22	21	24
Převodovka	20	15	13	14
Zvuk motoru	10	7	7	5
Jízdní komfort	10	5	5	6
Aktivní bezpečnost	20	18	17	17
Ovladatelnost	30	22	23	20
Dosažený čas na okruhu	50	22	20	18
Řízení	20	15	15	14
Brzdy	30	20	13	10
Údržba a servis	10	7	7	8
Spotřeba paliva	20	18	18	18
Základní cena	50	40	42	34
Celkový počet bodů	400	267	254	241

ZÁVĚR
Redaktor
TOMÁŠ DUSIL

Korejská novinka v segmentu rychlých hatchbacků ve třídě B zamíchala kartami. Glorifikovaná Fiesta ST stejně jako tradiční Mini JCW se musí sklonit před Hyundaiem i20 N. Nabízí nejen modernu nejmladšího auta a vše, co z ní vyplývá, ale také přesvědčivou techniku.