

# › Kupte,

Éra tradičních hot-hatchů osazených výkonnými čistě  
spalovacími motory pomalu končí. Chcete nějaké takové  
auto? Tak kupte, dokud je z čeho vybírat.



než  
to zakážou!



**M**alé a lehké hatchbacky vybavené výkonnými motory mají velkou tradici. Všechno začalo, tedy pokud jde o světoznámé hot-hatche, v 70. letech u prvního Golfu GTI postaveného v podstatě v rámci volnočasových aktivit některých zaměstnanců automobilky. Od tohoto momentu následovaly další modely, až jsme si nakonec zvykli na to, že spousta výrobců nabízí coby vrchol pro modely obvykle spadající do nižší střední třídy (nebo menších) nějaké to RS, Cupru, ST... Jenže časy se mění a éra takto koncipovaných modelů se chýlí ke svému konci.

Nebojte, o hot-hatche patrně nepřijdeme. Alespoň v tomto smyslu se vyjadřovali zástupci automobilky Hyundai během jedné srpnové prezentace. Jenže jak určitě tušíte, koncepce se velmi pravděpodobně změní. Splnit emisní limity bez elektrifikace nebude téměř jistě možné. Výsledkem by mohly být plug-in hybridy, jenže ty přináší řadu potenciálních problémů. Zejména pokud jde o hmotnost. Takže jestli chcete nějaký ten tradiční hot-hatch, neměli byste váhat. Naopak, vezměte showroomy útokem. Stále ještě je z čeho vybírat a jak nás přesvědčila trojice nabroušených hatchbacků, která se nám sešla jednou takhle v srpnu v redakci, rozhodně je o co stát!

## Nový, omlazený a dosluhující

Trojice Golf GTI Clubsport 45, Hyundai i30 N a Ford Focus ST představuje pěkný průřez nedávnou historií téhle kategorie a tomu docela i odpovídá to, co nabízí. Focus ST je dosluhující model, který už koupíte pouze jako skladový vůz. Brzy by měl ale naštěstí dorazit facelift. Sportovní Hyundai se nedávno začal prodávat ve své modernizované podobě a Golf GTI Clubsport před časem přišel jako jeden z vrcholů nabídky sportovních Golfů nejnovější generace. Volkswagen navíc ještě vyšperkoval svůj aktuální klenot edicí 45 připomínající 45. výročí „gétéička“. Za příplatek zhruba 130 až 150 tisíc (podle toho, zda zvolíte edici 45, nebo edici 45 Plus) dostanete kromě nálepek také třeba sportovní výfuk Akrapovič s titánovými koncovkami, omezovač rychlosti posunutý na 270 km/h a nějakou tu výbavu navíc.

Právě Clubsport dorazil jako jednoznačný favorit. Má totiž z naší trojice největší výkon (300 koní) a současně je nejlehčí. I s automatem váží méně než 1,4 tuny. Naopak Focus ST přitahuje pozornost nejobjemnějším motorem ještě navíc opředěným zajímavým rodokmenem. Čtyřválec 2,3 EcoBoost známe z minulé generace Focusu RS a svého času bylo možné tuto jednotku koupit na našem trhu také v kombinaci s Mustangem. Největší objem současně přináší nejvyšší točivý moment testované trojky. To modernizovaná i30 se musí vypořádat s docela podstatným handicapem v podobě nejvyšší hmotnosti, přestože největším autem tohoto testu je Focus. O tom, že to nakonec nebude tak špatné, svědčí už tabulkové údaje. Udávané zrychlení na 100 km/h za 5,4 s je ve srovnání s Focusem ST lepší o 0,3 s. Pro úplnost, nedávná modernizace i30 se dotkla poměrně výrazně



Na fotkách to není úplně patrné, ale interiér Golfu GTI Clubsport coby nejmladšího modelu z této trojice opravdu vypadá nejmoderněji. Hyundai jako jediný pořád sází na klasický přístrojový štít a jednoduše tvarovaný volant bez ploché spodní části. Všimněte si také velkých tlačítek na volantu pro volbu jízdních režimů. Focus ST to s důrazem na sportovní stránku věci uvnitř nepřehání

i motoru. Ten dostal nové turbo, výfukové ventily, písty, jiný je i kompresní poměr a celkově je motor nově naladěný, což přináší plynulejší průběh výkonu.

K dnešním moderním hot-hatchům samozřejmě patří také moderní technika. Ať už byste sáhli z této trojky po čemkoliv, vždy dostanete elektronicky řízený přední diferenciál, adaptivní tlumiče (u GTI ovšem za příplatek) a větší či menší možnosti změny nastavení vozu. Do testu jsme vzali verze s automatickou převodovkou. Abychom měli karty rozdané kompletně, nelze přeskočit cenu. Focus ST s automatem



stál svého času zhruba milion. Hyundai i30 N Performance je o více než 100 tisíc levnější. Právě relativně nízká cena z něj dělá v mnoha očích lákavý vůz. V případě GTI Clubsport 45 si připravte nějakých 1,2 milionu. Je to mimochodem cena, za kterou si můžete koupit Golf R s pohonem všech kol. Tak jak, už máte svého favorita?

### Na velké rozdíly...

... narazíte hned od prvního metru. GTI Clubsport coby nejmladší působí v reálu nejmoderněji. Interiéru dominují dokonale tvarované přední sedačky s integrovanou opěrkou hlavy, sportovní volant a samozřejmě velké displeje známé z obyčejných verzí současného Golfu. Na to, že jde o nejrychlejší hatchback tohoto testu, překvapí Clubsport svým

celkově velmi civilním naladěním. Jistě, má tři stovky koní, má i výfuk Akrapovič, ale když auto nastartujete a vyrazíte, vypadá prostě jako... No jako Golf. Z pohledu aut určených pro zábavu by se takové nastavení dalo šmahem odsoudit. Tím spíš u nejrychlejšího dostupného provedení. Jenže na rychlosti takové nastavení ani náhodou neubírá a určitě se najdou zákazníci, kteří budou mít právě za to ostrý Golf rádi. Navíc nesmíme zapomenout na Cupru Leon 2,0 TSI o výkonu 300 koní z předchozích stránek. Clubsport nechal svým snad až překvapivě komfortním naladěním prostor právě nejostřejšímu Leonu.

Pořád to ale není nic proti tomu, co nabídne Hyundai i30 N Performance. Od prvního nastartování cítíte daleko větší důraz na sportovní stránku věci. Tuší je řízení, >



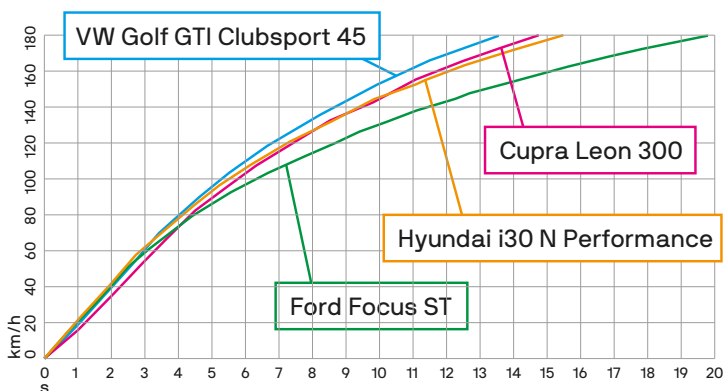
Clubsport je neskutečně rychlý jak v přímce, tak v zatáčkách. Má precizní řízení a i při ostrém tempu je dokonale přesný. Focus ST dynamikou za oběma soupeři zaostává, ale pro zapálené řidiče může být zajímavý jeho hravý podvozek i přední diferenciál, který se nerozpakuje tahat za řízení jako tradiční mechanika. Hyundai spojuje oba tyto přístupy a navíc je bez přehánění levný

Porovnání naměřené dynamiky jednoznačně vyznívá pro Golf. Cupra z předchozích stránek z nějakého důvodu zaostává při rozjezdu. Dynamickým překvapením je Hyundai, který se musel vypořádat s nejvyšší hmotností. Focus dynamicky hodně ztrácí. Částečně také kvůli převodovce



› tužší je i podvozek bez ohledu na zvolený jízdní režim. Motor je zvučnější, i když má „obyčejný“ sportovní výfuk a v případě testovaného auta všechno podtrhoval paket Sport (+30 000 Kč) obsahující skořepinová sedadla opět s integrovanou

opěrkou hlavy. Oproti Clubsportu jsou tvrdší a výrazněji tvarovaná. Hyundai si také jako jediný z naší trojice ponechává roztomilé detaily doby minulé, jako je třeba klasický analogový přístrojový štít nebo mechanická ruční brzda. A speciálně ta se u takového auta hodí. Ostrá i30 pak nabídne po vzoru BMW možnost volit sportovní jízdní režimy přímo tlačítky na volantu a jako jediná dostala i tlačítko s písmenky NGS. Jde o zkratku slov „N Grin Shift“.

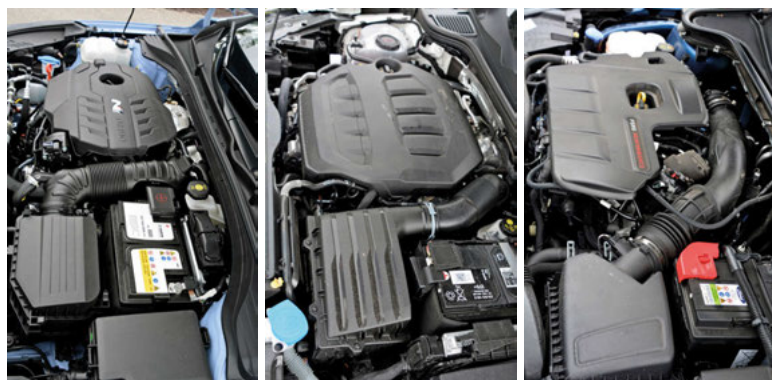


jsou dnes trochu jiné. Ale ani to někdy nutně nemusí být na škodu.

## Který je nejrychlejší?

Přesnou odpověď na otázku, který hot-hatch je nejrychlejší, najdete v grafu a v tabulce s naměřenými údaji zrychlení. Jak to u výkonných

předokolek chodí, největším problémem je rozjed z místa. Schválně si v grafu všimněte, že do nějakých 60 km/h zrychloval Focus, i30 i Clubsport stejně. Pro zajímavost jsme přidali i Cupru Leon z předchozích stránek. Kromě Focusu mají všechny modely systém Launch Control. Cupru ale patrně limitovaly opotřebované pneumatiky, protože při ostrém rozjezdu hledala trakci suverénně nejdéle. V případě Focusu ST s automatem jde o zajímavý paradox, protože



V rámci nedávného faceliftu Hyundai výrazně sáhl také do motoru, který dostal jiné turbo, písty nebo ventily. Z této trojice je korejský dvoulitr nejostřejší. Na motoru koncernu VW jsou znát zásahy kvůli emisím. Ani v nejsportovnějších režimech není tak ostrý jako motor i30 N, ale zase je nejvýkonnější i nejušpornější. Čtyřválec 2,3 EcoBoost nabídne největší objem a nejvyšší točivý moment. Nejlépe se cítí ve středních otáčkách

V praxi tohle tlačítko krátkodobě přepne auto do nastavení pro nejrychlejší možnou akceleraci bez ohledu na zvolený jízdní režim. Ideální to je zejména pro předjíždění.

Focus ST stojí oproti dnešním dvěma konkurentům trochu stranou. Fakticky jde o největší hot-hatch s největším rozvozem náprav. Ideál pro každého, kdo přece jen klade důraz na praktickou stránku věci. Nechybí příjemně tvarované sedačky Recaro, ani sportovní volant, ale nakonec je už z pozice řidiče trochu cítit, že modernější hot-hatche

u verze s manuálem Launch Control k dispozici je. Běžně je to zcela naopak.

Od rychlosti 60 km/h výše není příliš co řešit. Clubsport (a nakonec i Cupra) naplno ukáží um aktuálního dvoulitru EA888 evo4 a s absolutní lehkostí překonávají metu 200 km/h, aby s nekončícím elánem pokračovali dále. Hyundai i30 N Performance sám o sobě rozhodně nepůsobí pomalu, ale po přímém přesednutí nepochybně poznáte jak nižší výkon, tak vyšší hmotnost. GTI Clubsport je i v rychlostech

## Naměřená dynamika (s)

	Ford Focus ST	VW Golf GTI Clubsport 45	Hyundai i30 N Performance DCT	Cupra Leon 200
0–50 km/h	2,65	2,50	2,39	2,75
0–100 km/h	6,47	5,32	5,63	5,73
0–130 km/h	10,06	7,69	8,53	8,27
0–150 km/h	13,21	9,70	10,96	10,48
0–170 km/h	17,17	12,13	14,14	13,09

kolem 200 km/h lehkonohý, i30 N přece jen začne ztrácet. Focus ST vyšel z měření dynamiky v přímce jednoznačně nejhůře. Zajímavé je zejména srovnání s Hyundaiem, který je stejně výkonný, ale současně je těžší než Focus ST. Od 80 km/h Focus už docela dost ztrácí. Příčinou patrně budou delší rychlostní převody. Faktem také je, že automatická převodovka Fordu není z nejrychlejších. Za dvouspojkami koncernu VW i Hyundai zkrátka zaostává.

## Faktor zábavy

Jenže hot-hatch není jen o akceleraci v přímce. Je o zábavě a svezení na okreskách. Dobrá zpráva: O nedostatek dynamiky se fakt nemusíte bát, ať už sáhnete po Focusu, i30 nebo Golfu. ST vždy dokázalo ve své nepříliš dlouhé historii zaujmout podvozkem, a i v tomto srovnání se to potvrdilo. Zadní náprava vykazuje největší ochotu k přetáčivosti, což umožňuje si s autem v nájezdech do zatáčky pěkně hrát. Elektronicky řízený přední diferenciál pak na rozdíl od zbylých dvou soupeřů má největší tendenci tahat za řízení a v praxi působí více jako mechanický samosvor. Mít tohle auto samostatně, a hlavně s manuálem, asi budeme spokojeni. Automat ale Focusu ST po sportovní stránce moc nepomáhá. Řadí zkrátka příliš pomalu. Velkoobjemový čtyřválec pak působí, jako kdyby měl radši spíše střední než vysoké otáčky. Focus tak nakonec v praxi vypadá jako takové příjemné cestovní GT s karoserií hatchback.

Volkswagen Golf GTI Clubsport je totální opak Focusu ST. Dynamiky máte na rozdávání, ale někdy trochu chybí zábava. Účinek samosvoru elektronika zdárně maskuje a podvozek snese ta nejpřísnější kritéria. Trakce a stabilita i na rozbité silnici je bez přehánění ohromující. A přesně taková

je i rychlost, jakou vám tohle auto dává ve chvílích, kdy se do toho trochu obujete. Clubsport doslova létá zatáčkami s jistotou, která vás nutí projet další oblouk zase o něco rychleji, aby se znovu nestalo nic a německý hot-hatch vás s tou stejnou ledovou jistotou opět napasoval do toho výrazného bočního vedení sedadel. Jen je škoda trochu emisně sešněrovaného motoru. I ve sportovním režimu na takový ten prvotní pokyn pedálu plynu motor reaguje spíše vlažně. Pokud ale



## Nastav, co chceš

Měnit charakter

auta v rámci různých nastavení je běžné. Focus, i30 i Golf nabídnou hned několik jízdních režimů, kdy se mění jak chování tlumičů, tak třeba zvukový projev vozu. GTI Clubsport navíc přidává k běžným možnostem jízdní režim Special naladěný pro Nürburging. Vůz pak má celkově ostrý charakter, ale poměrně měkký podvozek. Pro české okresky ideál. Hyundai i30 N nabízí z této trojice nejširší možnosti nastavení. Volit můžete kromě jiného dokonce i startovací otáčky systému Launch Control nebo lze nastavit, při jakých otáčkách se mají začít rozsvěcovat diody signalizující blížící se zásah omezovače.





› pojedete v nejvyšších otáčkách, žádný problém asi neobjevíte.

Hyundai i30 N Performance nabízí velice zajímavý kompromis. Není tak ďábelsky rychlý jako Clubsport, ale zároveň si bere něco ze zábavného nastavení podvozku Focusu ST. Na vaše smysly útočí nejhlasi-tějším zvukovým projevem a má suverénně nejživější motor, který se ve sportovních režimech nerozpakuje s decentním kopancem, aby vám další kopanec dopřála při výměně převodů dvouspojková převodovka. Na nerovnostech auto posádku díky tuhému podvo-zku dokáže pěkně naklepat, přesto podvozek zvládá s přehledem i větší nerovnosti, aniž byste se dočkali nějakých tvrdých rázů. Nošovicá raketa je celkově taková krásně mechanická, což je ostrý kontrast hlav-ně oproti Clubsportu a nakonec i současné Cupře Leon. Dnešní hot-hatche koncernu VW působí až chirurgicky přesně. Nepochybně jsou rychlejší, ale paradoxně od řidiče vyžadují méně práce. Hyundai po absolutní rychlosti nejde, ale pokud se bude řidič trochu snažit, na okreskách ujede téměř všemu.

## Vítězem se stává...

Byl to zase jeden redakční týden, který opravdu stál za to. Vybrat vítěze není úplně jednoduché. Člověk si sice na první dobrou udělá určitý názor, ale pak se znovu posadí do auta, které se mu před tím třeba moc nelíbilo, znovu se svezí a objeví nové věci. A tak musí svůj úsudek zase trochu poupravit. Nakonec jsme se ale v redakci shodli, že vůbec nejraději bychom byli tehdy, pokud by nám tu na dlouhodobý test zůstal Hyundai. Tohle auto jezdí bez debat skvěle, nový automat mu ani trochu neuškodil, a kromě jiného nabízí také nejširší možnosti různého nastavování různých systémů vozu. Skoro se až nechce věřit, že verze Performance s automatem stojí 820 tisíc. Za dané peníze je to výborná nabídka.

Ale popravdě, jestli se vám více líbí Focus ST, třeba kvůli objemnému motoru, nebo Golf GTI Clubsport kvůli jeho neskutečné rychlosti, rozmlouvat vám to v žádném případě nebudeme. Naopak, směle do nich, dokud ještě nemají hot-hatche hnací elektromotory a těžké trakční akumulátory. Za nějakých deset patnáct let, až budou tahle auta definitivně zakázaná, se vám rádi ozveme, abychom se svezli a v rámci rubriky Historie zavzpomínali na staré dobré časy. ◀

### Hyundai i30 N Performance

#### MOTOR

Zážehový I4, turbo, 1998 cm<sup>3</sup>, 206 kW (280 k) při 5500–6000 ot/min, 392 Nm při 2100–4700 ot/min, 8st automatická, pohon předních kol.

#### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

4340 × 1795 × 1445 mm (D × Š × V), rozvor 2650 mm, objem zavazadelníku 0,395–1,301 m<sup>3</sup>, objem nádrže 50 l, pohotovostní/ užitečná hmotnost 1501/469 kg.

#### JÍZDNÍ VÝKONY

Zrychlení 0–100 km/h za 5,4 s, nejvyšší rychlost 250 km/h. Kombinovaná spotřeba (WLTP) 8,4 l/100 km.

#### CENA TESTOVANÉHO VOZU

866 890 Kč vč. DPH

#### HODNOCENÍ

- + Celkové mechanický projev
- + Výborné naladění podvozku
- + Široké možnosti nastavení
- Nejvyšší hmotnost z testované trojice

### VW Golf GTI Clubsport 45

#### MOTOR

Zážehový I4, turbo, 1984 cm<sup>3</sup>, 221 kW (300 k) při 5500 ot/min, 400 Nm při 2000–5200 ot/min, 7st automatická, pohon předních kol.

#### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

4295 × 1789 × 1445 mm (D × Š × V), rozvor 2628 mm, objem zavazadelníku 0,374–1,230 m<sup>3</sup>, objem nádrže 50 l, pohotovostní/ užitečná hmotnost 1387/543 kg.

#### JÍZDNÍ VÝKONY

Zrychlení 0–100 km/h za 5,6 s, nejvyšší rychlost 250 km/h. Kombinovaná spotřeba (WLTP) 7,5 l/100 km.

#### CENA TESTOVANÉHO VOZU

1 202 800 Kč vč. DPH

#### HODNOCENÍ

- + Neskutečná rychlost v přímce... i v zatáčkách
- + Velmi nízká hmotnost
- Méně mechanický než i30 N
- Velmi přesný, ale ne tolik zábavný

### Ford Focus ST

#### MOTOR

Zážehový I4, turbo, 2261 cm<sup>3</sup>, 206 kW (280 k) při 6000 ot/min, 415 Nm při 3000 ot/min, 7st automatická, pohon předních kol.

#### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

4388 × 1825 × 1458 mm (D × Š × V), rozvor 2700 mm, objem zavazadelníku 0,301–1,250 m<sup>3</sup>, objem nádrže 52 l, pohotovostní/ užitečná hmotnost 1459/581 kg.

#### JÍZDNÍ VÝKONY

Zrychlení 0–100 km/h za 5,7 s, nejvyšší rychlost 250 km/h. Kombinovaná spotřeba (WLTP) 8,1 l/100 km.

#### CENA TESTOVANÉHO VOZU

1 078 900 Kč vč. DPH

#### HODNOCENÍ

- + Zábavný podvozek
- + Velkoobjemový motor
- + Výrazný účinek samosvoru
- Automat celkový projev hodně kazí
- V době testu byly k dispozici jen skladové vozy