



# Normální auto nezklamalo

**Od kombíku Hyundai i30 jsme čekali, že to bude ve světě různých automobilových podivností hlavně normální auto. Od atmosférického čtyřválce 1.5 DPI pak zejména spolehlivost. Obojí potvrzujeme, a navíc můžeme konstatovat, že auto samotné je překvapivě kvalitní.**

**H**undai i30 třetí generace přišel na trh v roce 2017. V květnu 2020 byl modernizován, přičemž hlavní novinkou se stala zajímavá atmosférická patnáctistovka. Právě s ní jsme za uplynulý rok najezdili 33 603 km. Někde se označuje jako 1.5 CVVT (dle plynule proměnného časování ventilů, těch sacích dokonce elektricky), jinde jako DPI (Double Port Injection). To druhé označení ukazuje na unikátní techniku dvojitého nepřímého vstřikování, kdy na čtyři válce připadá hned osm vstřikovačů. Smyslem je přesnější dávkování při malém množství na volnoběh, kdy pracuje jen jeden pro každý válec, a přiblížení vstřikovačů

k ventilům, čímž se sníží plocha omývaná benzinem a rozličné neregulované srážení a odpařování paliva.

## Všechno, ale bez turba

Motor z nové řady Smartstream nahrazuje starší čtrnáctistovku 1.4 CVVT/74 kW řady Kappa. Novinek je řada, krom rychlejšího proměnného časování ventilů též výfukové svody integrované v hlavě válců – takzvané chlazené. Při vysokém zatížení to znamená, že není nutné obohacovat směs a zvyšovat spotřebu paliva, při krátkých jízdách zase, že se motor rychleji zahřeje. S celou věcí totiž souvisí moderní temomanagement s oddělenými okruhy hlavy

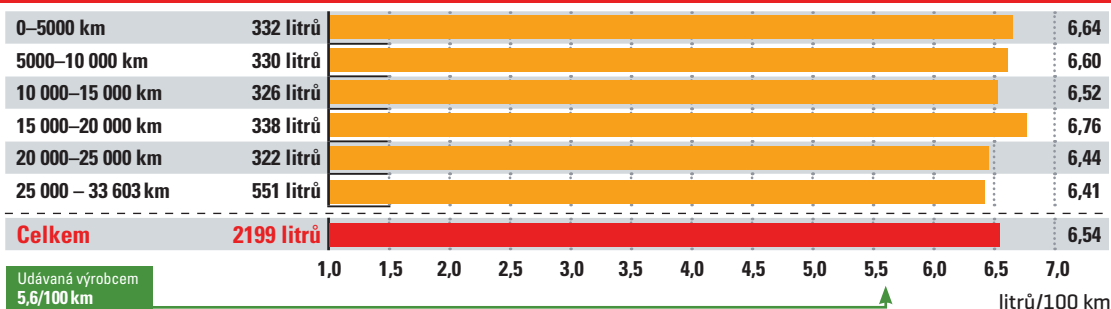
válců a bloku (do topení voda proudí přímo z hlavy), kdy vše už neřídí termostat, ale blok elektricky ovládaných rozváděcích ventilů. Motor 1.5 DPI, který Hyundai překvapivě nabízí jen v modelu i30, opravdu není žádné jednoduché šidítko – krom popsaného má třeba i velký ventil recirkulace spalin s chladičem nebo sací potrubí s proměnnou délkou. Jen turbodmychadlo a přímé vstřikování záměrně chybějí.

## Extrémní nadčtverec

Zajímavá je i samotná geometrie motoru. Vrtání válců sdílí s předchozí čtrnáctistovkou, tedy 72 mm. Nárůstu objemu bylo dosaženo zvětšením zdvihu

na rekordních 92 mm. Motor je tak naprosto extrémně nadčtvercový. Takový dobře využívá energii spalin a mívá vysokou účinnost, zejména v nižších otáčkách. V těch vysokých se objevují negativa. Písty musí za stejný čas urazit delší dráhu, tudíž i více zrychlovat na začátku a konci každé doby. Z toho plynou větší takzvané kinematické ztráty i výraznější vibrace. Patnáctistovka má navíc logicky menší vrtání, než by měla podčtvercová. Do válce se tak vejdou menší ventily, jimiž proteče méně plynů – a tím je limitován maximální výkon. Obecně tak platí, že nadčtvercové motory, tedy i náš 1.5 DPI, jsou pružné a úsporné v nižších otáčkách, ve vysokých však hlučné a méně výkonné. V dřívějších letech platilo, že přeplňované motory bývají nadčtvercové, neboť turbo profoukne dost vzduchu i přes menší ventily, dobře táhnou už z nízkých otáček a lépe využijí energii paliva. Naopak atmosférické motory, jejichž výkon bývá dostupný až v nejvyšších otáčkách, bývají podčtvercové. Tím, že Hyundai je v zájmu úspornosti atmosférický nadčtverec, je technikům jasné vše – dalším popisem se nemusí zdržovat. Po sametově měkkém rozběhu se kolem 3300 otáček začalo ozývat dunění. Bohužel nejhluchnější byl motor našeho vozu zrovna při 130 km/h, tedy 3500 min<sup>-1</sup>. V průběhu testu a záběhu se tato nectnost částečně snížila a zkušenými majiteli vozu jsme byli upozorněni na to, že se mnohem více projevuje u kombi než u kratšího hatchbacku. Vinen bude větší vnitřní prostor bez akustických bariér, v němž se hluk motoru více rozléhá.

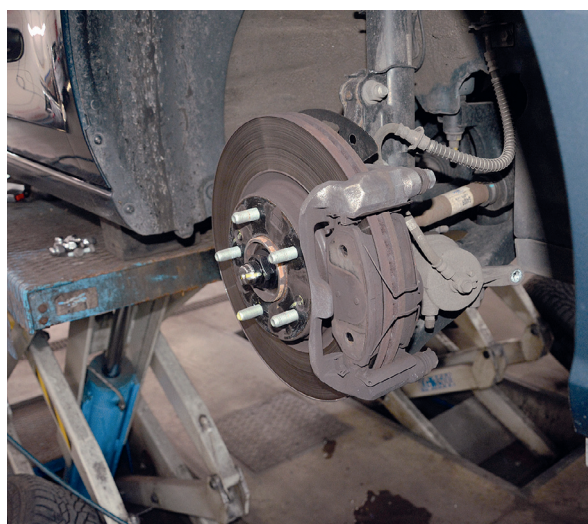
## Spotřeba během testu





Brzdová kapalina se u Hyundai i30 1.5 DPI mění už při první servisní prohlídce. Je to pak sice dražší, ale pro budoucí spolehlivost brzdové soustavy jediné dobře.

Vůz má dobře dimenzované a kvalitní brzdy. Jsou účinné, nepískají a za 33 603 km ubyla jen 25 procent obložení.



Vazy Hyundai jsou spolehlivé i proto, že mají velmi poctivý servisní plán, jehož předepsanou součástí je změření i seřízení geometrie. Nešizená první servisní prohlídka pak ale u většiny koncesionářů vyjde na 11 000 Kč.

### Nejvíce vadí horko

Motor má typicky dnešní naladění plynového pedálu. Jak nám odměřil Libor Fleischhans z IHR Technika, tak už při třicetiprocentním sešlápnutí plynového pedálu je škrticí klapka otevřená na maximum. Další sešlápnutí už vede jen ke změně časování ventilů či obohacení směsi, což na točivý moment už nemá velký dopad. Rozpolcenost i redakčního kolegia, zda základní motor pro rodinné kombi výkonově stačí, či nikoliv, je dána právě tím, jak často dotyčný řidič více šlápl na plyn. Po slibném úvodu se nic dalšího neděje, přičemž tuto vlastnost obnažují kopce, zatížení vozu a velmi zásadně i horké počasí. Atmosférický motor nemá jak kompenzovat nejen zvýšený odběr klimatizace, ale

zejména horký (a tudíž lehký) nasávaný vzduch. Ideálem motoru 1.5 DPI jsou okresní cesty s méně zatíženým autem a řidičem, který za horkého počasí ne raději zůstává doma u bazénu. Opakem ideálu pak jízdy za každého počasí s plně zatíženým autem, po dálnicích či v horách. Podle toho, ke kterému extrému máte blíže, buď Hyundai i30 1.5 DPI je, či není vhodné auto pro vás.

Pokud si teď říkáte, že jen lidé z pohodlnější turbomotory jsou líní si pořádit, podívejte se na graf z válcové zkoušky. Točivý moment nadčtvercového motoru je rovný takřka v celém spektru otáček. Co je z hlediska pružnosti považováno za ideál, však zároveň znamená, že výkon roste jen lineárně. Jízdní odpory ale rostou rychleji. Když se to zkomponuje

## Jak vidí i30 redakce

**Leoš Káňa:** Motor musím hodnotit ve dvou rovinách. Tou první je kultivovanost chodu, která je lepší než u přepřítaného litrového tříválce. Takže první pocit byl pozitivní, protože po nastartování si jen ševalil. V normálním tempu se ani příliš neprojevuje nedostatek točivého momentu. Ani celková dynamika není špatná, jen je potřeba motor pořádně vytáčet. A také častěji řadit. A tady přichází druhá rovina, komfortu jízdy. Když chcete předjet pomalejší vozidlo, nestačí jen šlápnout na plyn jako u oturbených agregátů, ale ve většině případů musíte i podřadit. Atmosférická patnáctistovka není špatná, ale raději bych si připlatit deset tisíc korun za přepřítaný litrový tříválec s vyšším výkonem a nižší spotřebou.



**Petr Slováček:** Třicítka je ideální auto české vesnice, proto jsem se nerozpokoval testovat ho s připojeným vozíkem plným písku nebo v obsazení pěti lidmi. V obou případech se ukázalo, že si atmosférický motor zdatně poradí i s nákladem. Vyžaduje to ale citlivou práci se spojkou a řadicí pákou. Kdo bude hulvát a vypomůže nedostatečné pružnosti klouzáním spojky, zničí ji hned. Vůbec bych se ale nerozpokoval vyrazit s ním v pěti lidech do Chorvatska, pokud by nebylo zbylí. V případě dětí vzadu je to ale komplikovanější jako ve všech autech nižší střední třídy - jsou úzká. Takže tři místa vzadu



sice najdete, ale spony upínacích pásů jsou zejména uprostřed tak blízko u sebe, že se musí postupně sedačky nadzvedávat a prostrkovat ruku pod ně, abyste dosáhli na poutací body. Je to otrava.

**Martin Jeník:** Na atmosférickou patnáctistovku jsem si časem zvykl a ke konci testu už jsem měl pocit, že se přece jen zajela a jela lépe než na začátku. Celkově model i30 oceňuji za snadnou obsluhu a dobrou ergonomii. Neměl jsem problém ani s měkkým naladěním podvozku, jež někteří kolegové kritizují. Proti octavii je znát menší vnitřní prostor i kufr, ale Hyundai se také nabízí za nesrovnatelně nižší cenu.



**David Šprinc:** Hyundai i30 v kombiku je pro drtivou většinu národa volbou rozumu: za slušný peníz funkční a praktické auto. Roční test, kdy jsme se s autem nijak zvlášť nemazali a nakládali stovky kilogramů do něj i za ně, dokázal, že je vzhledem k příjemné cenovce i dostatečně kvalitní. U motoru mě příjemně překvapila stálá spotřeba, ať už jsem s autem jezdil jakkoliv. Dá se s ním klidně vydat k moři, ale přece jen ho víc než na dálky vidím na denní dojíždění do práce. Asi nejvíc mě štvál výrazně pojatý asistent držení v jízdních pružích. Jasně, jde vypnout, ale složitě a při jízdě ne bezpečně v palubním menu. Kéž by to šlo jedním mechanickým tlačítkem.



Nejhůře test přestál klíček. Byl celý odřený a odmítal se vyklápat. Mohl za to vyjetý čep planžety.

s dlouhými převody, je výsledkem klesající zrychlení, a tudíž pocit marnosti. Citlivý řidič zkrátka rychle přijde na to, že je lepší nechat si auto „mlít svou“ než je do něčeho nutit.

### Se zádi na zemi

Jiná teorie se ale v našem ročním testu nenaplnila. I když jsme auto občas nenechali jet svým tempem, ale donutili je k svižnému pohybu, spotřeba



Foto Svět motorů



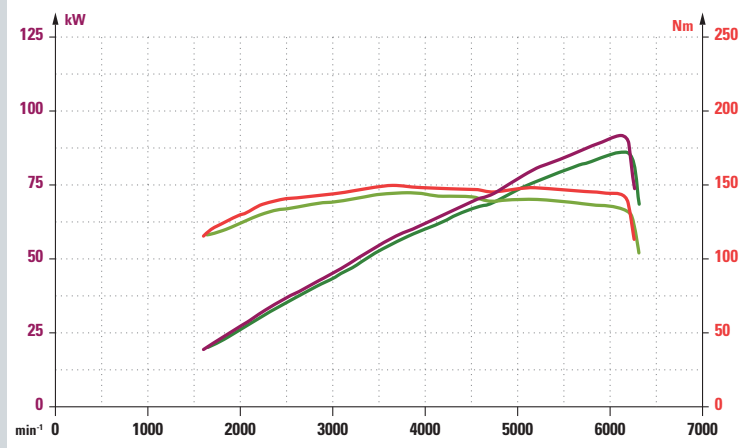
## Měření na válcové zkušebně

# Nakonec o deset navíc

Hyundai i30 1.5 DPI jsme k testu převzali zcela nový s pouhými 10 km na tachometru. Poprvé na válcovou zkušebnu jsme s ním zajeli po základním záběhu při 1820 km. Hodnota 86 kW tehdy přesáhla údaj výrobce o 5 kW, točivý moment udávanou hodnotu 144 Nm téměř přesně potvrdil. V průběhu testu jsme vnímali, že dynamika se zlepšuje, a dokonce jsme si lepší pružné zrychlení

i změřili [vizte SM 19/2022]. Na konci testu jsme si to povrdili opět měřením výkonu na válcové zkušebně, kde nás překvapila hodnota vyšší o dalších 5,6 kW, tedy 91,6. Nakonec tudíž o 10,6 kW více, než udává výrobce. Také točivý moment vzrostl na 149,1 Nm. Byť výrobci mluví o dokonalé jakosti třecích ploch už z výroby, tak záběh je stále znát.

Hyundai i30 1.5 DPI	Začátek testu	Konec testu
Točivý moment	144,5 Nm při 3780 min <sup>-1</sup>	149,1 Nm při 3640 min <sup>-1</sup>
Výkon motoru	86 kW při 6120 min <sup>-1</sup>	91,6 kW při 6120 min <sup>-1</sup>

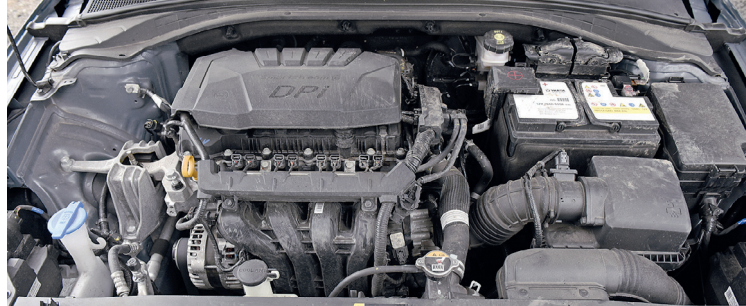


## Kapková zkouška

# Olej benzinem neředí

Dvojice vstřikovačů pro každý válec [DPI] zajišťuje lepší rozprášení už nízkých dávek paliva a omezuje obtížné srážení směsí na stěnách sacích kanálů. „Po studeném startu motor nemusí obohacovat směs, a dokonce ani aktivně neohřívá katalyzátor,“ přibližuje diagnostik Libor Fleischhans, jak velký emisní zážrak tento motor je. Projevilo se to i na kondici motorového oleje, který ani po 28 123 km [kdy jsme jej nechali v rámci pravidelného servisu vyměnit] nebyl naředěn benzinem. Byť u vlastního auta bychom asi měnili olej častěji, tak jeho kondice určitě nebyla

kritická. Že je motor emisní zážrak, se tak projevuje nejen tím, že po ránu v garáži nepáchne benzinem, ale právě i kondicí oleje.



Motor 1.5 DPI kombinující moderní technologii s atmosférickým plněním a nepřímým vstřikem je největší zajímavostí modelu. Nabízen prý bude i nadále, neboť než bude řada i30 nahrazena elektromobily, čeká ji ještě jeden facelift.



V autě nám celý rok vadilo jen to co už na začátku. Zejména že výbava Smart [nejvyšší, v níž je motor 1.5 DPI dostupný] neumožňuje bezklíčkové startování ani neumí mít automatické stěračče.



Překvapily nás velmi měkké výplně předních sedaček. Přesto nebyly na dlouhých cestách nepohodlné. Jak však budou bočnice vypadat třeba po 100 000 km, to si moc nechceme představovat.

nijak dramaticky nevzrostla. Za celý test jsme naměřili 6,55 l/100 km. Nikdy se nestalo, že by dílčí průměr přesáhl 7,2 l/100 km. Přepřítovaný tříválec 1.0 T-GDI/88 kW je v našich měřeních o kus úspornější (více v příštím technickém speciálu), ale očekávání, že se slabý atmosférický motor pomstí horentní spotřebou, se určitě nenaplnila.

Celý rok a 33 603 km nás vůz štvál jen tím čím na začátku. Krom vyšší dálniční hlučnosti motoru a pocitu šlapání

do prázdná, když po motoru chcete něco víc, hlavně měkkou zadní nápravou. Hyundai i30 měl vzadu vždy víceprvkovou nápravu. U jeho poslední generace (od roku 2017) navíc s přepracovanou kinematikou, která konečně eliminovala rázy odzadu. A dostatečně silnými pery, jež konečně nedovolila, aby zatížené auto vláčelo zád po zemi – což byla klasika obou předchozích generací.

Jenže to by nesměli kolem dnešních aut stále kroužit „cifršpioni“, kteří vymýšlejí, jak kde a co zlevnit. V červenci 2019 tak u tehdejšího základního modelu 1.4 CVVT víceprvkovou nápravu nahradili vlečenou, která pak zůstala i nástupnické patnáctistovce. Jednodušší a z pohledu jízdních vlastností kompromisní řešení by nám asi nevdalo. Bohužel vrátila se příliš měkká zadní pera. A s celou rodinou na palubě vidí řidič zpětným zrcátkem přes zadní okno jen silnici, jak se zád táhne po zemi. Ano, do dorazů nejde, zakloněná pozice vozidla však zhoršuje jeho trakci, stabilitu a nejistý je i pocit v řízení. Čili po motoru druhý důvod, proč by tuto



Jednoznačnou nevýhodou jsou měkká zadní pera, u korejských aut bohužel tradiční věc. Takto zád klesne zatížena jen nosičem se třemi koly, v zavazadelníku nic není.



Zvalili jsme menší z nabízených displejů, tedy verzi bez vestavěné navigace. Místo ní totiž používáme zrcadlení telefonu. Zklamaly nás silné odlesky – za jasného počasí nebylo na displeji téměř nic vidět.



Že na spodní části dveří vidíte šmouhy od lidí, co nedokáží při nastupování do vozu koordinovat své pohyby? Ano, byly tam, ovšem zbyly po nich nevzhledné škrábance, které už nevyčistíte.

### Ceny náhradních dílů

Přední brzdové destičky	3005 Kč
Přední brzdový kotouč	3568 Kč
Zadní brzdové destičky	1801 Kč
Zadní brzdový kotouč	2200 Kč
Přední tlumič pérování	3970 Kč
Zadní tlumič pérování	5066 Kč
Filtr sání	512 Kč
Filtr oleje	197 Kč
Kabinový filtr	842 Kč
Zapalovací svíčka	679 Kč
Přední světlomet	38 949 Kč
Přední nárazník	7238 Kč
Čelní sklo	11 596 Kč
Litý disk 16"	6250 Kč

\*Ceny originálních náhradních dílů na testovaný vůz včetně DPH



Motor 1.5 DPI je prvním zážehovým agregátem v řadě i30, který má výměnu oleje předepsanou až po 30 000 km. Díky čistému spalování to však dobře snáší.

specifikaci měli volit spíš lidé, kteří už mají děti z domu.

### Bez závad

Auto za celou dobu testu nemělo žádnou závadu. I na brzdách zůstalo po ročním používání stále 75 procent obložení. Jako velmi kvalitní se projevil metalický lak, jemuž kartáče myček, které vám neradíme, ale sami do nich z časových důvodů jezdíme, vůbec neublížily.

Tlustou a odolnou krycí vrstvu laku může závidět nejen redakční Dacia Duster, kterou máme po podobné porci kilometrů místy zhablovanou téměř na plech, ale i mnoho dražších aut. Uvnitř byly jediným estetickým opotřebením sklady na měkké bočníci sedáku, z nichž viníme

příliš měkké výplně. Plasty výplní dveří odnesly okopávání šrámy, které už žádné čištění nevyřeší – jsou to prostě rýhy v materiálu a každý majitel Hyundai e i30 by si měl dát pozor, jak do něj nastupuje. Typická je také třetí mikrozávada, která nás postihla. A to, že sklopný klíček přestal po stisku tlačítka elegantně vyskakovat, ale jen tak líně vylézal – občas jsme mu museli i pomoci. Zde byl příčinou vysunutý čep jeho planžety, který pomohlo zpět zalosovat kombináčkami.

Velmi spokojeni jsme naopak byli se spotřebou oleje. Byť výměnný interval už je zde dlouhých 30 000 km (všechny ostatní zážehové motory v i30 mají konzervativních 15 000 km), tak nám z 3,4litrové náplně ubyla jen tři deci. ●



Tažné zařízení s demontovatelnou koulí a obtížnou manipulací je slabinou vozu. Ze začátku nás štvál i tím, že si po zapojení vleku [či držáku na kola] nedokázal vypnout parkovací senzory. I po deaktivaci tlačítkem se zapnul po každém dalším zařazení zpátečky. Výrobce připravil úpravu zapojení a nyní se senzory s lehoučnou hláškou po zapojení vleku vypnou.

### Základní údaje výrobce

#### MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový atmosférický řadový čtyřválec, uložený vpředu napříč. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem 1498 cm<sup>3</sup>. Výkon 81 kW při 6000 min<sup>-1</sup>, točivý moment 144 Nm při 3500 min<sup>-1</sup>. Pohon předních kol. Manuální převodovka, 6°. Nejvyšší rychlost 187 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 12,6 s. Spotřeba město/mimo město NEDC 6,9/4,8 l/100 km.

**Kombinovaná spotřeba 5,6 l/100 km**

#### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka x šířka x výška 4585 x 1795 x 1475 mm. Rozvor náprav 2650 mm. Rozchod kol vpředu/ vzadu 1565/1573 mm. Provozní/užitečná hmotnost 1281/519 kg. Maximální hmotnost přívěsu nebrzděného/brzděného 600/1200 kg. Objem palivové nádrže 50 l. Standardní pneumatiky 205/55 R16.

**Objem kufru 602/1650 l**

#### ZÁRUKY

Celková záruka 5 let, 5 let na lak, 12 let na neprozrazování karoserie.

#### CENY

Nejlevnější i30 Kombi (1.5/81 kW Start)

**409 990 Kč**

Testovaný vůz (verze Smart 524 170 Kč + metalíza 16 900, sada koberec 1630 Kč a tažné zařízení 15 740 Kč).

**499 260 Kč**

### Hodnocení Světa motorů

+

**Výhodná cena**  
**Vzhledem k ceně slušná kvalita**  
**Spolehlivost**  
**Čistá emise**  
**Schopnost snášet trvalé krátké jízdy (olej se neřadí benzínem)**  
**I po letech čisté sání**  
**Kultivovaný chod a rychlé reakce motoru při nízkém zatížení**

-

**V průběhu ročního testu zdrazil o 45 000 Kč**  
**Hlučnost a lenost motoru při vysokém zatížení**  
**Měkká zadní péra i tlumiče**  
**Nestabilita ve vysokých rychlostech**  
**Pro motorizaci 1.5 DPI nelze mít bezklíčové zamykání ani automatické stěrač**  
**Odlesky na středovém displeji**

### Objem palivové nádrže

# Prý 50 litrů

V letošním čísle 17 jsme se pozastavili nad tím, že se nám do i-třičtky nedaří natankovat udávaný objem 50 litrů. Pro připomenutí: při vyjetí dosucha, což znamenalo 111 km po zobrazení nulového dojezdu, jsme do nádrže dostali jen 48,33 litru.

Nyní přinášíme vyjádření PR zástupce značky Hyundai i zkušenosti dvou čtenářů. Plyne nám z toho jediné, při běžném užívání – nevyjždění do sucha a tankování dle obecně doporučeného postupu do prvního cvaknutí – nemáte šanci 50 litrů do nádrže dostat. Udávaný objem nádrže sice má, ale není „uživatelsky dostupný“.

„Mohu vás ujistit, že naše nádrž pojme až 62 l, ale tohle se bere jako celkový objem. Jako uživatelská kapacita je uvedeno 50 litrů. Budeme-li plnit do opravdu

prázdné nádrže, do prvního cvaknutí se dostaneme na 49 litrů, protože palivo během tankování pění, což způsobí včasnější deaktivaci pistole. Pokud po prvním cvaknutí chvíli počkáte, na další stisk tam dostanete požadovaných 50 litrů. Nelze vyhodnocovat kapacitu nádrže v závislosti na cvakání tankovací pistole.“

**David Pavlíček, PR manager, Hyundai Motor Czech**

„V březnu jsem si koupil Hyundai i30 kombi 1.5 DPI. Sice mám najeto zatím minimum, ale i tak posílám svou zkušenost. Po převzetí z prodejny vozidlo ukazovalo dojezd 10 km. Hned po výjezdu jsem jel na pumpu, kde jsem po vypnutí pistole asi ještě 4x „docvakal“ benzin „do plna“. Natankoval jsem 49,61 litru. Při následném vyjetí nádrže už jsem však do nádrže při prvním vycvaknutí dostal už je 43,67 litru.“

**Tomáš Hasmanda, čtenář**

„Vlastním nejnovější model i30 Fastback 1.0 T-GDI a pozoruji stejné chování, co se objemu nádrže týče. Pokud tankuji s ukazatelem dojezdu okolo 30 km, dostanu do nádrže zhruba 41 litrů. Často tak

jezdím i pod nulou, nejvíce jsem dosud dotankoval 46 litrů. Na základě Vašeho článku jsem jsem však rozhodl udělat test a vyjel vůz dosucha. Poté jsem dalil z kanystru 4,49 litru a po necelých třech kilometrech dotankoval u čerpací stanice 45,87 litru. Celkem se tedy vešlo 50,36 litru. Nádrž vozu tak přece jen udávaný objem má.“

**Ioannis Papadopoulos, čtenář**

