

# auto motor a sport

nezávislý | kritický | fascinující

## PRVNÍ TEST AUDI A8



**JE ÚŽASNĚ KOMFORTNÍ!**

# HYUNDAI i30 N

NOVÁ HVĚZDA MEZI **OSTRÝMI HATCHBACKY**

**PŘEKVAPENÍ ROKU!**

STOVKOU  
ZA **6,1 s**  
**275 k**



**EXKLUZIVNĚ**  
**911 GT2 RS**



Co přinese rok 2018?



Vyzkoušeli jsme **nejsilnější** Porsche 911 **v historii**

76,90 Kč  
(4,89 €)

FASCINACE



**Alfa 155 DTM:**  
rande s vítězkou

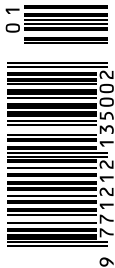
TESTY A JÍZDNÍ DOJMY

- » **VOLVO XC40:**  
Nejmenší z rodu odkrylo trumfy
- » **SUBARU IMPREZA:**  
Bezpečnější a chytřejší
- » **HYUNDAI KONA:**  
Mrštný crossover s pohonem 4x4

CESTOPIS



**Súdán:** krásná země jen pro otrlé dobrodruhy



# NOŠOVICKÝ EXPRES

Ukončete nástup a pohodlně se usadte, dnes to bude opravdu divoká jízda. První ostrý hatchback od Hyundai je vyráží do naší pražské redakce z Nošovic a buďte si jisti, že Pendolino proti němu nemá šanci.




Úpravy ostré i30 rozhodně sluší, v barvě Performance Blue (16 900 Kč) s rudými doplňky má na jedné straně šmrnc, na straně druhé však do světa neurvale nekřičí: „Jsem ostrý závodník!“


## RYCHLÝ PŘEHLED


### HYUNDAI i30 N

Sportovní hatchback nižší střední třídy, první zástupce ostrých modelů Hyundai.

**Kč** Cena od 699 990 Kč.  
Na trhu již nyní.

 Přepínaný zážehový čtyřválec 2,0l, pohon předních kol.

 Pětimístný pětidveřový hatchback, výrazně technicky vylepšený.

 VW Golf GTI, Ford Focus ST, Seat Leon Cupra či Honda Civic Type R

Vyrobít kvalitní hot hatch na první pokus je v dnešním světě nesmírně složitá věc. Kdo nemá možnost čerpat ze zkušeností předešlých generací, nejspíš udělá řadu menších či větších začátečnických chyb. A když už se jich automobilka vyvaruje, neakceptují kupující jeho vysokou cenu nebo (a i to se stává) propadne u odborných recenzentů. Vývoj stojí spoustu peněz a řada výrobců už se přesvědčila, že jít to toho na půl plynu nemá cenu – výsledek prostě nemůže stát za to.

## RECEPT NA ÚSPĚCH

Když budu upřímný, nikdy by mě nenapadlo, že největší letošní automobilové překvapení zažiji v hot hatchu Hyundai. Je totiž postavený podle tradičních receptů, kdy základem je odladěná mechanika: nechybí adaptivní tlumiče, chytrý přední diferenciál nebo silné brzdy.

Ale postupujme popořadě. Srdcem vozu je přeplňovaný dvoulitrový čtyřválec o výkonu 202 kW, resp. 184 kW u slabšího provedení, které ale moc nedává smysl (k tomu se ještě dostanu). Svým projevem ani silou rozhodně nezklamal. Výkon s rostoucími otáčkami hezky graduje (na běžnou jízdu má přitom dostatek síly i kolem dvou tisíc) a reakce na plyn je svižná. Spotřeba se při dynamické jízdě pohybuje kolem 12 litrů, zklidnění uspoří zhruba třetinu nákladů. Popravdě ale v případě motoru nejde o to nejlepší, co auto nabízí: jistě, můžete díky němu jet 250 a zrychlení z klidu na 100 km/h (jak jsme si ověřili) za 6,1 sekundy je na hot hatch skvělé, hlavní trumfy proti konkurenci však leží jinde.

Třeba hned ve skvělém řazení. Dráhy jsou v kulise precizně vymezeny, převody dobře odstupňovány, středně tuhá spojka zabírá na optimální dráze a díky karbonovým synchronům můžete být při podřazování opravdu rychlí. A to i zásluhou přesně dávkovaných automatických meziplýnů, které dovolují užít >



**Vzpomínka na Mnichov:** Žluté pole otáčkoměru postupně zhasíná.

**Volant** má příjemně tlustý věnec, přibyla tlačítka volby jízdních režimů.



**Hot hatch** musí být i praktický, vyhříváný volant proto potěší.

**Skvělá převodovka** má krátké dráhy, odolnou spojku a karbonové synchrony.



**Kovové pedály** jsou standardem, chválíme výborný pocit na pedálu při brzdění.

**Poctivá ruční brzda** sice stojí na výrobu víc než tlačítko, na sněhu však otevírá nové možnosti zábavy.



si ostrou jízdu i těm řidičům, kteří by jinak sáhli po automatu. S takovouto výborně odstupňovanou, mechanicky působící šestistupňovou převodovkou si na nemožnost připlatit si za automat ani nevzpomenete. Zvláště když jízdu zásluhou aktivní klapky ve výfuku provází barvitě, tak akorát hluché zvukové efekty, doplněné o občasně „střílení“ do výfuku či odfrknutí při rychlém přerazení na vyšší stupeň. Není to přehnané, oproti třeba autům z dílny AMG, a krásně se to poslouchá.

Také tuhý, leč poddajný podvozek (viz vložený článek na protější straně), využívající služeb adaptivních tlumičů, vystupuje svými schopnostmi z řady. Široké devatenáctky neodsakují a svěřepe se drží asfaltu, auto se ve sportovním režimu naklání jen minimálně, bezprostředně reaguje na povel řidiče a zadní víceprvková náprava poslušně následuje přední kola. Není však netečná k hrátkám s přenášením hmotnosti, ale nebojte se, neutíká, jen díky ní umí enko na požádání laškovně pohodit boky. Skr-

ze přesné řízení, nabízející sympatickou zpětnou vazbu, je díky tomu dobře čitelný blížící se limit podvozku, což je věc, bez které se dobré sportovní auto neobejde. A protože nedotáčivost přichází postupně a v běžných rychlostech se k ní ani nepřiblížíte, budete opravdu velmi rychlí. Dokonce tak rychlí, že v přímém souboji zalapají po dechu i mnohem dražší a výkonnější modely. Bylo

**Pokračování testu najdete na straně 36.**



**Anatomická sedadla** neubrala nic z prostornosti na zadních místech, prostoru je dost ve všech směrech.

**Výztuha v zavazadelníku** znesnadňuje převážení velkých předmětů, tuhost šasi je však i díky ní špičková.



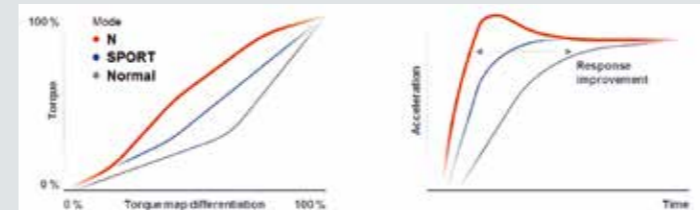
# Jen Nürburgring nestačí

Mít „razítko“ potvrzující, že auto bylo naladěno na Ringu, je sice fajn věc, bez odpovídající techniky by ale bylo k ničemu.

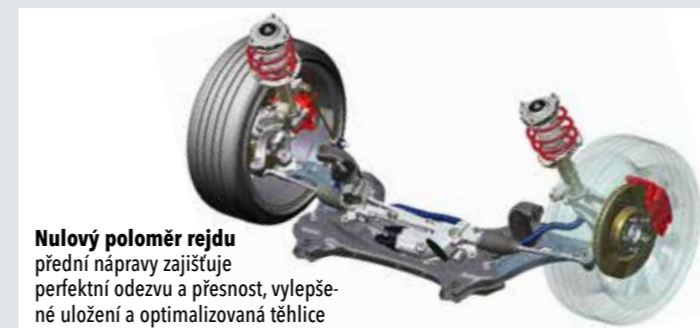
Je to skoro jako příběh z pohádky. Dlouholetý šéf vývoje sportovních BMW Albert Biermann (rozhovor s ním jste si mohli přečíst v AMS číslo 2/2017) dostal nabídku pracovat pro Hyundai a vést rozsáhlý tým inženýrů z „divize N“ a v roce ji 2015 přijal. Kromě práce na showcarech či limuzínách G90 a G70 má na starosti právě i ostré enkové verze. A jeho přítomnost v týmu je rozhodně vidět. Na rozdíl od některých konkurentů není „ostrosti“ dosaženo elektronickými šidítky, ale poctivou strojařinou, přesně podle Biermannovy filozofie. Klíčové prvky vozu jsou ve vzácně vyrovnané symbióze, už dlouho se nám nestalo, že bychom na hot hatchi (kde je velký tlak na konečnou příznivou cenu) nemohli najít žádné slabší místo.



**Motor 2.0 T-GDI** se může pochlubit variabilním časováním vaček sacích (el. aktuátorem) i výfukových ventilů, rozdíly mezi jednotlivými jízdními režimy jsou opravdu velké. Twincscroll turbodmychadlo je od Honeywellu.



**Masivní výztuhy** za přední nápravou jsou důležité, tuhé tlumiče se díky nim mohou do karoserie pořádně opřít.



**Nulový poloměr rejdů** přední nápravy zajišťuje perfektní odezvu a přesnost, vylepšené uložení a optimalizovaná těhlice lépe přenášejí příčné síly.



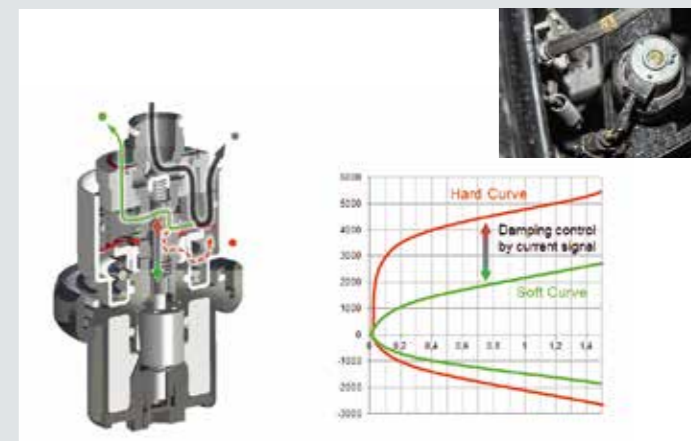
**Výfukový systém** byl přepracován, pevněji uložená zadní víceprvková náprava je stabilní i ve vysokých rychlostech.



**Nekompromisní přístup** k problematice tuhosti karoserie nejlépe dokládá vzpěra za zadními opěradly. I díky ní je auto o téměř 7% tužší než civilní verze i30.



**Aktivní klapky** ve výfuku dodávají auto hezky jadrný, nikoliv však vlezlý nebo přehnaně hlasitý zvuk.



**Adaptivní tlumiče** jsou standardem u všech verzí, jejich tuhost je řízena elektronicky (viz detail řídicího ventilu). Kola díky nim neodsakují ani na rozbitém asfaltu.



**Exteriér vylepšují** rudé doplňky. N poznáte už z dálky i díky dvěma koncovkám výfuku. Světla výška zůstává slušných 132 mm.

docela zajímavé sledovat reakce řidičů, které pokořil dosud neškodný Hyundai. Inu, musejí si zvykat, i30 nezůstane v řadě sportovních modelů osamocena.

## OKAMŽITĚ NA OKRUH? S BALÍČKEM PERFORMANCE KLIDNĚ!

Záslouhou vyztuženého šasi a výborně naladěných náprav je u i30 N podvozek o krok před motorem, takže vás na zatočených okreskách přímo vybízí k tomu, abyste jej ždímalí, co to jde. A přesně tam také leží zábava za volantem: ne v absolutní rychlosti, ale v radosti z objevování a posouvání limitů na klikatcích se okreskách. Výtečný grip na výjezdech zajišťuje přední samo-

svorný diferenciál s elektronicky řízenými lamelami. Ty dovolují nastavit si míru sevření dle chuti a podmínek, mně se osvědčilo střední nastavení, podobně jako u tuhosti řízení. Jinak jsem nechal všechny parametry ve Sport+, včetně nastavení tlumičů. Když už se něco zvrtně, máte v záloze přesně dávkovatelné brzdy s ostrým nástupem a velmi vysokou odolností proti vadnutí. Ventilované kotouče mají průměr 345 mm vpředu a 315 mm vzadu, což je na lehký hatchback výtečná výbava.

### PERFORMANCE JE NUTNOST

Základní cena pod sedm set tisíc je strategickým tahem, nicméně jsem si skoro jistý, že většina i30 N bude prodána s balíčkem Performance. Za 40 000 Kč dostanete nejen zvýšený výkon, větší kola, vyztužení vozu vzpěrou v kufru a lepší zvuk výfuku, ale také řadu dalších vylepšení, o kterých už byla řeč. Právě ta totiž z velké části pomáhají i30 N excelovat mezi hot hatchy; silnější brzdy i elektronicky řízený diferenciál prostě chcete. Kdo se někdy pokoušel vylepšit si auto o nějaký ten kvalitnější díl, ví, jak

### NĚCO PRO HRAČIČKY

Na hlavní, osmipalcové obrazovce multi-mediálního systému si můžete nejen vůz nakonfigurovat k obrazu svému, ale také sledovat zajímavé telemetrické údaje či si pomocí stopek nechat změřit jízdu.



Vše začíná nenápadnou ikonkou N, pomocí které se dostanete do „sportovního“ menu.



Možnost vytvořit si vlastní jízdní režim je výborná. My jsme vycházeli z nejostřejšího režimu, o stupeň jsme však „zcivilnili“ řízení (ve Sport+ je trochu zbytečně tuhé) a aktivní přední diferenciál.



Působící přetížení či využití výkonu vozu lze sledovat v reálném čase nebo (to je asi bezpečnější) analyzovat zpětně.



**Poloha za volantem** je příjemně uvolněná, vše je na dosah. Snad jen řadicí páka by mohla být o kousek výš.



**Kdo si připlatí** za ostřejší provedení Performance, dostane větší brzdy (zde přední o průměru 345 mm) či hezká 19" kola.



**Z výkonu i30 N se sice** nikdo na zadek neposadí, 202 kW je ale na ostrý hot hatch tak akorát.



**Zadní křídlo** optimalizuje proudění ve vysokých rychlostech, vzhled vozu zůstává příjemně decentní.

**Lepší vstup** do světa rychlých aut se snad ani nedal vymyslet. Značka N má už teď velmi dobrou image.



směšný je za výše zmiňované věci čtyřicetitisícový příplatek. Balíček Performance, díky němuž bych se neostýchal vzít auto bez dodatečných úprav na okružové volné jízdy, zaškrtněte, jinak vás to jednou (třeba při případném prodeji) bude hrozně moc mrzet.

### PŘEKVAPENÍ ROKU

Jak jste asi pochopili, v Koreji nenechali vůbec nic náhodě. Vývojové týmy byly doplněny o zkušené matadory, kteří dostali velkorysý rozpočet, auta na Severní smyčce najezdila tisíce testovacích kilometrů a v marketingovém oddělení se rozhodli držet u zdi, když za 202 kW auto chtějí méně než 700 000 Kč. Výsledkem je po všech stránkách povedené auto bez zjevných slabín, dokonce tak povedené, že se z něj musí zavedeným hráčům na trhu rozklepat kolena. Tohle se automobilce Hyundai povedlo na jedničku podtrženou. A my Češi můžeme být při faktu, že se tenhle skvělý hot hatch vyrábí v Nošovicích, zase o něco pyšnější.

**Text:** Aleš Jungmann  
**Foto:** Martin Mičánek

**Aktivní přední diferenciál** potlačuje nedotáčivost v zatáčkách a zlepšuje agilitu.



**Také zadní brzdy** jsou ventilované a mají na sportovní hatchback nadstandardní průměr 315 mm.



**Po vzoru formulí** a ostrých závodáků se při vysokých otáčkách začnou rozsvěcet v zorném poli řídicí diody.

**Ani klíček** není obyčejný; najdeme na něm logo N. Bezklíčkové odemkání i start tlačítkem jsou standardem.



### TECHNICKÉ ÚDAJE

**HYUNDAI i30 N PERFORMANCE** průměr horší lepší

<b>Motor</b>	přepř. zážehový R4, 1998 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon</b>	202 kW (275 k) při 6000/min
<b>Točivý moment</b>	378 Nm při 1750-4200/min
<b>Pohon a podvozek:</b> 6st. manuální převodovka, pohon předních kol, vpředu McPherson, vzadu víceprvková náprava. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením. Pneu 235/35 R 19.	
<b>Zavazadlový prostor</b>	0,381/1,287 m <sup>3</sup>
<b>Rozměry:</b>	4335 × 1795 × 1447 mm, rozvor 2650 mm, provozní/užitečná hmotnost 1504/446 kg, objem nádrže 50 l.
<b>Nejvyšší rychlost</b>	250 km/h
<b>Zrychlení 0-100 km/h</b>	6,1 s
<b>Spotřeba</b>	9,7/5,7/7,1 l/100 km
<b>Emise CO<sub>2</sub></b>	163 g/km

**Naměřené hodnoty:**

<b>Zrychlení</b>	0-80/100/130/160/200 km/h	4,4/6,1/9,3/14,1/24,4 s
<b>Brzdná dráha</b>	ze 100 km/h studené brzdy prázdný	35,1 m
	ze 130 km/h studené brzdy prázdný	60,1 m
<b>Naměřená spotřeba paliva</b>	průměr během testu	9,2 l/100 km
<b>Cena/testovaný vůz</b>		739 990 Kč/758 180 Kč
<b>Konkurence:</b>	VW Golf GTI, Seat Leon Cupra, Ford Focus ST	

<b>AUTO motor sport</b>	<b>HODNOCENÍ</b>	★ ★ ★ ★ ★
+ špičkový podvozek, přesné řízení, výborná převodovka, brzdy, zvuk, sedadla, záruka 5 let	<b>Pohon</b>	9
- menší objem zavazadel/nízká kvůli vzpěře	<b>Podvozek</b>	10
	<b>Komfort</b>	9
	<b>Interiér</b>	9
	<b>Cena/vybava</b>	9