



Srovnávací test ve třídě kompaktních bývá často provázen nudou. Když v něm právě není Škodovka, tak vyhraje Golf, zatímco jeho soupeři bývají často odsunuti do nepříliš důležité role statistů. **I V TOMTO TESTU SE GOLF VYSKYTUJE, TENTOKRÁT UŽ V SEDMÉ GENERACI.** Budou jeho rivalové opět hrát druhé housle, nebo už dozrál čas na změnu?

KÁPO GOLF A TI DRUZÍ

Hned na úvod malý exkurz do historie: Před čtyřiceti lety nastoupil jedničkový Golf ke svému prvnímu srovnávacímu testu ve velkém německém časopisu. Byl tmavě modrý, pod kapotou měl benzinovou patnáctistovku se sedmdesáti koňmi a vážil 835 kilogramů. Nevyhrál. Pokořil sice Opel Kadett, Simcu 1100 i Fiat 128 Berlina, ale skončil až třetí za Citroënem GS a Alfasudem.

Současný omlazený Golf má za sebou 30 milionů prodaných exemplářů a také docela jiné soupeře. Jeho rivalové se jme-

v třináctimetrákovém Civicu působí poněkud letargicky. Navzdory pilnému používání radic páky sotva drží krok se svými silnějšími konkurenty – a protože je při tom nutné více šlapat na plynový pedál, není motor ani zvlášť úsporný, stejně jako není řazení manuální šestistupňové převodovky zvlášť přesné. Tohle Honda dokáže udělat i lépe.

Civic je s délkou přes 4,5 metru největším autem v testované partě, nutno však přiznat, že jeho interiér nenabízí výrazně větší prostor než jeho více či méně

Civic brzdí tak dokonale, jako by byl čistokrevným sportovním autem.

nují Honda Civic, Hyundai i30 a Opel Astra. Všechno jsou to veskrze čerstvé novinky: Civic ve své desáté generaci dorazil na trh v březnu, Astra se v současné verzi prodává od roku 2015. A konečně Hyundai i30, od roku 2008 prošel teprve nedávno druhou generační obměnou.

U současných benzinových patnáctistovek je obvyklým standardem sto padesát koní, jen Honda jde vlastní cestou – její jedenapůllitrové turbo dává 182 koní, do testu tak nastoupila se slabším litrovým tříválcem a 129 koňmi. A řekněme rovnou, že to je poněkud hlučná a zároveň neotesaná volba, která

kompaktnější soupeři. Jen objem kufru je o třídu větší, geniálně variabilní zadní lavice předchází generace však patří minulosti. První dojem z auta, které nabízí extravagantní vzhled, unavený motor a mírně nepraktický interiér, je tedy rozpačitý. Naštěstí má Civic i výrazné světlé stránky: Podvozek se do zatáček vrhá do té míry neutrálně a předvídatelně, že zdaleka přesahuje možnosti nasazeného motoru. Pokud jde o řízení, které má variabilní převod už v základní výbavě, mohlo by být drobet přesnější. Jen slova obdivu máme pro brzdovou soustavu – zastavit ze stokilometrové rychlosti na 33,3 metru, to je ▶

CIVIC působí ve skupině kompaktních hatchbacků jako opravdový extrémista.



► hodnota očekávatelná jen u čistokrevného sportáku. V tomto ohledu nejslabší Golf potřebuje o 3,4 metru delší dráhu. Méně oslnivý je komfort. Po nerovnostech Honda nepříjemně drkotá, o něco přívětivější je k posádce v případě, že veze větší náklad.

Se základní cenou 469 900 Kč je Honda z pětice testovaných aut nejlevnější, pokud ale zvolíte testovanou verzi Elegance, cena se vyšplhá o rovných 100 000 výš. Auto je ale vybavené tak, že se příplatkový ceník smrskne už jen na pár položek. To samé však nelze říci o Golfu. I když i on přijel do testu v nejvyšší výbavě High-line, zájemcům o Volkswagen se stále nabízí nespočet možností,

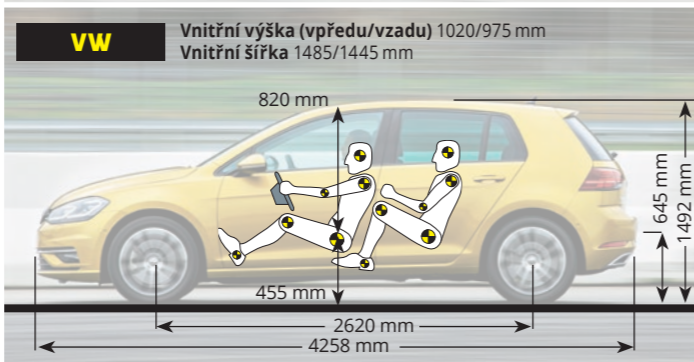
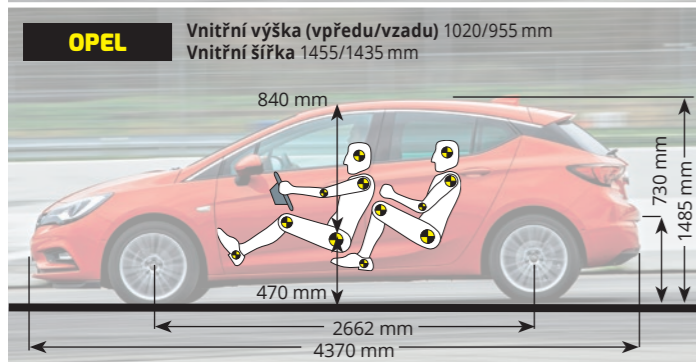
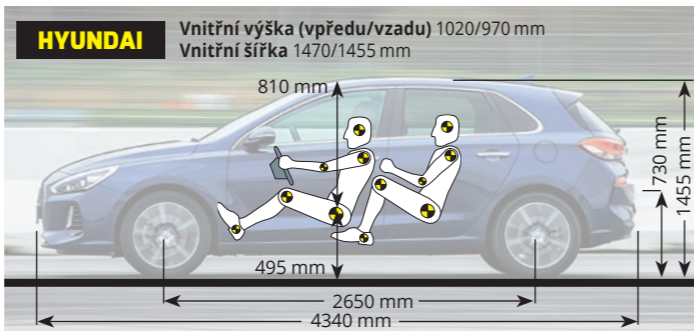
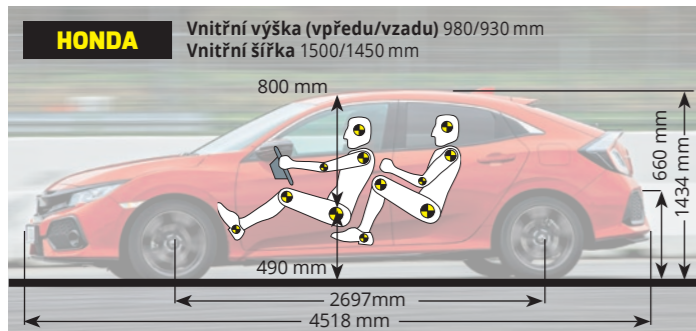
jak utratit spoustu peněz navíc. Třeba za dynamické LED světlomety (53 300 Kč) nebo adaptivní podvozek (25 600 Kč). Kdo však přespříliš popustí uzdu svým nárokům, může se u Golfu snadno dostat do cenové hladiny, ve které se běžně pohybují vozy střední třídy. Navzdory tomu však platí, že Golf je skvěle vyvážené auto, a kdybychom měli zohlednit jen jeho vlastnosti, srovnání se souperi by vyhrál. Opravdové novinky nabízí ale jen dvě: velký barevný displej s vrtošivým ovládáním gesty a patnáctistovku TSI. Její silnější, stopadesátikoňová varianta v testovaném voze vyniká kultivovaným chodem, plynulým zátahem a nízkou spotřebou.

Ostatně podobně je na tom motor 1.4 v Opelu, do otáček se však vrhá s lehce menší radostí než nové TSI. Stejně tak povedené je i odpružení podvozku, které nefiltruje nerovnosti o nic hůř než testovaný Golf s adaptivními tlumiči a třeba na dálničních spárách reaguje i o něco citlivěji. Jízda v Opelu působí agilně, i díky tomu, že Astra je z čtveřice testovaných aut nelehčí. K dobrému řídicímu pocitu přispívá i relativně tuhé a přesné řízení.

Kdo má ještě v živé paměti Elantru, ten se v nové i30 musí cítit jako na jiné planetě. Hyundai vypadá moderně a vkusně, po drsném korejském šarmu není ani stopy.

Tady udělala automobilka obrovský pokrok, navíc interiér je nejen hezký, ale i funkční. Podobně je to s komfortním podvozkem, který snese bez reptání i maximální zátěž. Řízení sice stále nemůže sloužit jako mistr pro příkladnou zpětnou vazbu, působí ale přesně a citlivě. K autu dobře pasuje i čtyřválcová jednačtyřka, spíše decentní než dravá, ale pracující takřka stejně jemně a kultivovaně jako nové TSI ve Volkswagenu. Její jedinou slabinou je lehce vyšší spotřeba. Což ovšem nic nemění na faktu, že nová i30 si díky vyváženému mixu vlastností, výbavy, záruky a ceny odváží ze srovnávacího testu prvenství.

Sebastian Renz/Jakub Stehlík



HONDA CIVIC – INDIVIDUALISTA KAŽDÝM COULEM

NÁKLADY NA 1. ROK
75 208 Kč
AUTO 7



INTERIÉR CIVICU působí poněkud neuspořádaně, v tomto případě nejde vždy forma ruku v ruce s funkcí.



ZADNÍ SEDADLA Hondy poskytují dostatek místa, kvůli svažující se linii střechy to však úplně neplatí pro oblast hlavy. Praktická skládací sedadla Magic Seats už v nové generaci Civicu nenajdeme. Litrový triválec s turbem nepůsobí nijak vitálně a navíc je relativně hlučný, spotřebou však nevybočuje.



HYUNDAI i30 – JEDNODUŠE A SROZUMITELNĚ

NÁKLADY NA 1. ROK
62 242 Kč
AUTO 7



ZÁDNĚ EXPERIMENTY Hyundai i30 nepřestuje. Ovládání je proto zcela intuitivní a přehledné, zpracování výborné.

VÍTEŽ TESTU
AUTO 7
Červenec 2017



VZADU je místa dostatek, tentokrát i pro hlavu. Sedí se tu relativně vzpřímeně a sedadla mají tuhé čalounění. Motor 1.4 T-GDI má kultivovaný charakter, zároveň je ale poněkud žížnivý – příčinu hledáme i ve vyšší hmotnosti auta, i30 je z testované čtveřice nejtěžší.




OPEL ASTRA – USEDLOST NEZNÁMÝM POJMEM


NÁKLADY NA 1. ROK
64 423 Kč
AUTO 7



PŘÍSTROJOVÁ DESKA
Astry působí lehce rozverně, orientace v ní je ale bez problémů i pro opelovské začátečníky.



S OMEZENÍM musíte vzadu počítat jen pro hlavu, kvůli klesající linii střechy. Jinak jsou zadní sedadla rozměrná a navzdory tvrdšímu polstrování pohodlná a dobře tvarovaná. Čtyřválcové turbo vyniká hebkým chodem a britkým nástupem, lepší je v tomto ohledu už jen nové TSI od Volkswagenu.



VOLKSWAGEN GOLF – ZÁVAN NOVÉ DOBY

NÁKLADY NA 1. ROK
69 585 Kč
AUTO 7



BUDOUCNOST je tady, v Golfu se rádio ovládá gesty. Ne každému bude vyhovovat, že postrádá otočné ovladače.



GOLF sice není nejprostornějším autem v tomto srovnání, zato se v jeho interiéru skvěle cítíte. K tomu má Volkswagen pod kapotou nejušpornější motor, který zároveň nad ostatními vyniká skvělým zátahem a sametově klidným chodem. V nabídce jsou i adaptivní tlumiče, pochopitelně za příplatek.



HONDA CIVIC



478/1267 l

NEJVĚTŠÍ kufr z celé čtveřice má Honda, ale nákladová hrana je poměrně vysoko a vstupní otvor docela malý.

HYUNDAI i30



395/1301 l

TAKŘKA čtyřsetlitrový objem kufru, i tady však nákladku trochu omezuje vysoká hrana a velikost otvoru.

OPEL ASTRA



370/1210 l

NEJMENŠÍ kufr má Astra, alespoň pokud jde o údaj na papíře. V praxi není rozdíl oproti konkurenci tak markantní.

VW GOLF



380/1270 l

KUFR Golfu není z největších, ve srovnání s ostatními je však nejlépe přístupný, i díky nízké nákladové hraně.

DŮLEŽITÉ ÚDAJE	HONDA CIVIC 1.0 VTEC TURBO ELEGANCE	HYUNDAI i30 1.4 T-GDI 140 STYLE	OPEL ASTRA 1.4 DI TURBO INNOVATION	VW GOLF 1.5 TSI HIGHLINE
MOTOR & PŘEVODOVKA				
Typ	benzinový, ř3 vpředu napříč, turbo	benzinový, ř4 vpředu napříč, turbo	benzinový, ř4 vpředu napříč, turbo	benzinový, ř4 vpředu napříč, turbo
Zdvihový objem	968 cm ³	1353 cm ³	1399 cm ³	1498 cm ³
Největší výkon	129 k (95 kW) při 5500/min	140 k (103 kW) při 6000/min	150 k (110 kW) při 6000/min	150 k (110 kW) při 5000/min
Točivý moment	200 Nm při 1500/min	242 Nm při 1500/min	230 Nm při 2000/min	250 Nm při 1500/min
Převodovka	6M převodovka, pohon předních kol	6M převodovka, pohon předních kol	6M převodovka, pohon předních kol	6M převodovka, pohon předních kol
ROZMĚRY & HMOTNOSTI				
Délka/šířka/výška	4518/1799/1434 mm	4340/1795/1455 mm	4370/1809/1485 mm	4258/1790/1492 mm
Rozvor	2697 mm	2650 mm	2662 mm	2620 mm
Objem kufru	478/1267 l	395/1301 l	370/1210 l	380/1270 l
Pohotovostní/užitelná hmotnost	1291/484 kg	1341/479 kg	1266/549 kg	1327/463 kg
Objem nádrže	46 l	50 l	48 l	50 l
DYNAMIKA & SPOTŘEBA				
Zrychlení 0-100 km/h	10,4 s	8,9 s	8,9 s	8,3 s
Nejvyšší rychlost	203 km/h	210 km/h	215 km/h	216 km/h
Spotřeba udávaná	5,1 l/100 km	5,4 l/100 km	4,9 l/100 km	5,1 l/100 km
Spotřeba naměřená	7,4 l/100 km	7,8 l/100 km	7,3 l/100 km	6,7 l/100 km
CENY & VÝBAVY				
Cena modelu od	469 900 Kč	389 900 Kč	329 900 Kč	411 900 Kč
Cena testovaného vozu (vč. příplatků)	569 900 Kč	541 890 Kč	534 900 Kč	715 600 Kč
AUTO 7 doporučuje výbavu	Elegance (569 900 Kč)	Style (499 990 Kč)	Innovation (477 900 Kč)	Comfort Edition (336 900 Kč)
PROVOZNÍ NÁKLADY				
Záruka auto/lak/rez	3/3/12 let	5/12/12 let	5/5/12 let	2/3/12 let
Servisní interval	15 000 km/1 rok	15 000 km/1 rok	30 000 km/1 rok	30 000 km/1 rok
Průměrná sazba servisní práce	820 Kč/h	570 Kč/h	847 Kč/h	990 Kč/h
Sada zimních pneu (rozměr)	15 534 Kč (235/45 R17)	9608 Kč (205/55 R16)	9608 Kč (205/55 R16)	5652 Kč (195/65 R15)
Zákonná a havarijní pojistka na rok	34 128 Kč	24 412 Kč	28 365 Kč	36 834 Kč
Servisní náklady na 1. rok/15 000 km	2596 Kč	3922 Kč	4400 Kč	4149 Kč

KLADY & ZÁPORY

+ účinné brzdy, skvělý podvozek, prostorný kufr, bohatá výbava	+ zpracování, dlouhá záruka, harmonický motor a podvozek	+ agilní podvozek, nízká hmotnost, poměr ceny a výbavy	+ živý a úsporný motor, jízdní vlastnosti, zpracování
- hlučný a unavený tříválec, nepřehledná přístrojová deska	- vyšší pohotovostní hmotnost, vyšší spotřeba	- malý kufr, místo nad hlavou vzadu, méně agilní motor	- cena vozu a pojištění, relativně slabší brzdy

VERDIKT Nebýt vysoké ceny, generacemi vycizelovaný Golf by třídě kompaktní kraloval i nadále: Nová panáctistovka TSI je nejen příjemně pružná a kultivovaná, ale i úsporná, jízdní vlastnosti čitelné a zábavné. Jenže nový Hyundai i30 nedělá nic výrazně hůře a je levnější, proto si tentokrát odnáší prvenství. Třetí Opel těží z lehké konstrukce, jeho podvozek je takřka stejně dobrý jako ten v Golfu, a to i bez adaptivních tlumičů. Motor je také relativně úsporný, ale v projevu trochu mdlý. Sportovně orientovaná Honda doplatila na tříválcový motor. Pokud se vám líbí, sáhněte po větší patnáctistovce, skvělý podvozek a brzdy si s ní dobře poradí.

