

# KŘEŠT OHNĚM

Respekt si musí každý nováček nejprve vysloužit, stejně jako Hyundai i30 N. První lekci mu proto budou chtít udělit Honda Civic Type R a Seat Leon Cupra 300. Nebo to nakonec bude naopak?



## RYCHLÝ PŘEHLED

### HONDA CIVIC TYPE R

235 kW, 400 Nm, 0-100 km/h za 5,8 s,  
7,7 l/100 km, od 929 900 Kč

### HYUNDAI I30 N PERFORMANCE

202 kW, 378 Nm, 0-100 km/h za 6,1 s,  
7,1 l/100 km, od 739 990 Kč

### SEAT LEON CUPRA 300

221 kW, 380 Nm, 0-100 km/h za 5,8 s,  
6,9 l/100 km, od 802 900 Kč



**P**ro sportovní image udělal Hyundai sice už poměrně dost, soutěží například v rallye či závodech cestovních vozů. Přesto je značka známa zejména díky pětileté záruce, samotná účast v motoristickém sportu totiž nestačí, dosud Korejcům chyběly hodnověrné sériové modely, které by sportovní image podtrhly.

Takovou hodnověrnost má nyní zajistit i30 N Performance, která během značkování revíru narazila hned na dvě alfa zvířata: Hondu Civic Type R a Seat Leon Cupra 300. A oba už cení zuby, mezi hot hatchi zuří tradičně největší vřava, rivalita a konfrontace. Každý nováček je nejprve potupně vržen do vroucího kotle, aby ho následně mohli ostatní brát nejprve na vědomí a pak možná i vážně. Takto si postupně vybudovaly renomé Seat s Leonem a Honda s Civicem Type R.

Vzhledově se i30 N zařadila mezi oba rivaly. Je výraznější než Seat, ale dokonce ani ve verzi Performance se

# 1459 kg

## VÁŽÍ i30 N, O 55 kg VÍCE NEŽ TYPE R A O 85 kg VÍCE NEŽ CUPRA. PŘI JÍZDĚ TO NAŠTĚSTÍ NENÍ ZNÁT.

nepřiblíží doslova závodnímu vzhledu Hondy, která vyznává vsutku divoký styl. A ten neosloví každého, ve třídě GTI jsou v módě spíše decentní manifestace moci, což vysvětluje i úspěch zakladatele segmentu, Volkswagenu Golf GTI. V jeho šlépějích kráčí i jeho pří-

mý potomek Leon Cupra 300. Jako nenápadné auto pro každý den.

Hyundai i30 N se ale v tomto bodu Seatu téměř vyrovná a Hondu převyšší prostorností, přehledností a snazší obsluhou, jeho interiér navíc není nudný. Seat je sice kvalitnější a Honda extravagantnější, jedině v i30 N si ale můžete vybrat ze čtyř pevně nastavených režimů a pátý si podle libosti nakonfigurovat sami. Takovou míru individualizace nenabídnou žádný ze soupeřů – ani dvojici modrých tlačítek na volantu, který mi mezi režimy přepínáte.

### STRHUJÍCÍ SOUNDTRACK

A změna je velmi rychlá, mezi setupem pro rovné či hrbolaté silnice volíte pouhým pohybem palců. V i30 rozdíl v nastavení pocítíte okamžitě a výrazně – a také ho uslyšíte. Zvuk výfuku se mění ve třech krocích, od decentního hudebního až po řev a rány od vstříků nespáleného paliva do výfuků à la AMG. Již prostřední stupeň ale nabízí strhující zvukový doprovod, aniž by svým projevem obtěžoval celé okolí.

Zato třetí stupeň nastavení adaptivních tlumičů je přehnaně tvrdý, použitelný snad jen pro lovení rekordů na zrcadlově hladkém okruhu. Dostatečně tuhý je i režim Comfort, tomu již však nechybí potřebná poddajnost. Cupra 300 působí v přímém srovnání pohodlněji, chybí jí však fantastická zpětná vazba, kterou poskytne i30 N. Ta se v tomto ohledu vyrovná Civicu Type R, což zasluhuje respekt.

Tím ale výčet pozitiv nekončí, í-třicítka N dokonce Type R provokuje a vyzývá v jeho výsostném revíru – v zatáčkách. Na testovací dráze se Hyundai díky své hravé zádi protáhl mezi kužely dokonce svižněji než Honda, za níž mírně zaostal pouze ve zrychlení. Vzhledem k o 33 kW nižšímu výkonu to ale není žádná ostuda. Při rozjezdu – a pouze při rozjezdu – se projeví přetížení přední nápravy. Civic vystartuje mnohem svižněji a skrze celý rozsah otáček se žene doslova explozivně. Takový tlak nevyvine žádný ze soupeřů.

Ale ani malé zaváhání při akceleraci nezabrání Hyundaii držet se Hondy v těsném závěsu, nováček prostě před velkým jménem neprojevuje ani strach, ani úctu. Obě předokolky těžší z precizní práce svých samosvorů, jež zaručí skvělou trakci bez tahání za volant po přidání plynu za vrcholem zatáčky. Místo neklidu u nich do volantu plyne zpětná vazba.

Přes řadu podobností ale přesto mají oba soupeři rozdílný charakter. Civic působí pevně a precizně jako závodní vůz série WTCC. Bez citelných pohybů karoserie se drží ideální stopy a neúprosně se vypořádá s každou zatáčkou.

# 63,1 m

## POTŘEBUJE SEAT K ZASTAVENÍ ZE 130 km/h. HYUNDAI STAČÍ 58,8 m, HONDĚ DOKONCE JEN 57,1 m.

### S GENY Z RALLYE

Naopak i30 N podědila geny přímo ze závodů rallye, do zatáčky se ochotně stáčí již na brzdách. V celém autě je cítit více pohybu a živosti, což ale vůbec není myšleno negativně. Tento pohyb totiž přináší informace o blížících se limitech, včas se dozvíte, kde končí legrace a kde začíná skutečný problém. Na okraj budiž zmíněno, že kapitolu jízdních vlastností i30 N vyhrála i díky menšímu poloměru otáčení.

A Seat? Ten se vlastně ještě neprojevil, možná i zásluhou své celkové nenápadnosti. To však nemusí znamenat nic špatného, Cupra například slízla smetanu v kapitole komfortu a na soupeře má největší náskok v oblasti multimédií.

V zatáčkách pak za oběma konkurenty tolik nezaostává, ale do popředí se také zrovna nedere. Není bavičem jako Hyundai ani divou jako Honda. Svých 221 kW podává ležerně a bez většího rozruchu. Krev se vám z toho vařit nebude, ani pulz nepovyskočí. Cupru dostanete snadno do ruky a nemusíte ji krotit pomocí velkých gest. Má ale i slabá místa, například nedostatečnou trakci. Leon sice odstartuje jen s lehkým prokluzem, pak ale turbo dosáhne plného

### MĚŘENÍ SPOTŘEBY

Natural 98 (l/100 km)	9,1	7,2	9,1	11,3
<b>Honda</b>	9,1	7,2	9,1	11,3
<b>Hyundai</b>	9,2	7,1	9,2	11,5
<b>Seat</b>	9,0	7,0	9,0	11,2

**EKO** obzvlášť úsporně zajetý okruh (275 km)

**DO PRÁCE A DOMŮ** typický každodenní režim (průměrně 21 km)

**SPORTOVNÍ JÍZDA** ostrý jízdní styl a časté vyšší rychlosti

### TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMĚŘENÉ HODNOTY

Model	Honda Civic Type R	Hyundai i30 N Performance	Seat Leon Cupra 300	
<b>Pohon</b>				
Uspořádání/počet válců	Ř/4	Ř/4	Ř/4	
Zdvihový objem	1996	2998	1984	
Nejvyšší výkon	235 (320)/6500	202 (275)/6000	221 (300)/5500	
Nejvyšší točivý moment	400/2500	378/1750	380/1800	
Přenos síly	pohon předních kol, 6st. manuální převodovka	pohon předních kol, 6st. manuální převodovka	pohon předních kol, 6st. manuální převodovka	
Pneumatiky	245/30 R 20 Y Continental SportContact 6	235/33 R 19 Y Pirelli P Zero	235/35 R 19 Y Pirelli P Zero	
<b>Rozměry a hmotnosti</b>				
Pohot. hmotnost/úžitčné zatížení	1404/356	1459/491	1374/516	
Délka × šířka × výška	4557 × 1877 × 1434	4335 × 1795 × 1451	4281 × 1816 × 1435	
Rozvor	2699	2650	2631	
Průměr otáčení vlevo/vpravo	11,7/11,9	11,3/11,4	10,9/11,0	
Zavazadlový prostor	0,420/1,209	0,395/1,301	0,380/1,210	
Přívěs nebrzděný/brzděný	-	700/1600	-	
Vnitřní šířka vpředu/vzadu	1465/1455	1470/1455	1460/1430	
Vnitřní výška vpředu/vzadu	995/940	1020/970	1020/960	
Prostor pro kolena	690	700	710	
<b>Spotřeba a emise</b>				
Spotřeba v testu	l/100 km	9,1	9,2	9,0
ams „eko“	7,2	7,1	7,0	
ams „do práce a domů“	9,1	9,2	9,0	
ams „sportovní jízda“	11,3	11,5	11,2	
Emise CO <sub>2</sub> v testu	g/km	212	214	209
Spotřeba (dle ECE)	l/100 km	benzín 9,8/6,5/7,7	benzín 9,7/5,7/7,1	benzín 9,0/5,7/6,9
město/mimo město/kombinovaná				
Emisní norma	Euro 6	Euro 6	Euro 6	
Emise CO <sub>2</sub>	g/km	176	163	158
Objem nádrže	l	46	50	50
Dojezd	km	505	543	555
<b>Rychlost a zrychlení</b>				
Zrychlení	s			
0-80 km/h	4,3	4,4	4,6	
0-100 km/h	5,8	6,1	6,4	
0-120 km/h	7,4	8,2	8,0	
0-130 km/h	8,3	9,3	8,9	
0-140 km/h	9,6	10,6	10,5	
0-160 km/h	12,0	14,1	13,0	
0-180 km/h	15,3	18,0	15,8	
0-200 km/h	19,4	24,4	20,5	
0-400 m	13,8	14,2	14,2	
Průžnost	s			
60-100 km/h	2,6	3,1	3,0	
80-120 km/h	3,1	3,8	3,4	
Nejvyšší rychlost	km/h	272	250	250
<b>Brzdné dráhy</b>				
ze 100 km/h, studené brzdy	m	33,8	34,2	37,1
ze 130 km/h, studené/zahřáté brzdy	57,1/57,1	58,8/59,8	63,1/52,9	
ze 190 km/h, studené brzdy	122	125	133	
<b>Vnitřní hluk</b>				
při 80 km/h	68	69	67	
při 100 km/h	70	69	69	
při 130 km/h	73	71	70	
při 160 km/h	78	74	73	
při 180 km/h	80	75	76	
<b>Jízdní dynamika</b>				
Slalom 18 m (ASR/ESP zap./vyp.)	68,8/68,9	68,1/69,1	67,3/68,1	
Dvojité změna jízdy, pruhu	143,5/145,1	145,6/146,7	139,9/141,9	
<b>Hodnocení dynamiky</b>				
Rízení (nepřímé/přímé)	◀ ○ ▶	◀ ○ ▶	◀ ○ ▶	
Nedotáčivost/přetáčivost	○○○○	○○○○	○○○○	
Zásahy ESP (konzerv./sportovní)	○○○○	○○○○	○○○○	
Ovladatelnost (lehká/náročná)	○○○○	○○○○	○○○○	
Koncepce (komfortní/sportovní)	○○○○	○○○○	○○○○	
<b>Ceny a náklady</b>				
Povinné ručení <sup>1)</sup> /havarijní pojištění <sup>2)</sup>	Kč 4510/16 882	4510/10 763	4510/12 428	
Standardní záruka	3 roky/100 000 km	5 let/bez omezení	2 roky/bez omezení	
Základní cena	Kč 929 900	739 990	802 900	
Navigační systém/parkovací senzory p+z	S/S	S/S	od 13 900/13 000	
Brzdy Brembo	S	S	78 900*	
Adaptivní tempomat	S	S	13 900	
Adaptivní podvozek	S	S	S	

<sup>1)</sup> Česká pojišťovna, limity 100/100 mil. <sup>2)</sup> Česká pojišťovna, 5% spoluúčast, fyzická osoba, 30 let, Praha 4. Ceny jsou orientační, smlouvy se uzavírají pouze individuálně. \*součást balení Performance Black

**Neutrální Honda** svým jízdním projevem připomíná cestovní závodní vozy. Od ideální stopy se neodchýlí a nejen díky samosvoru má vždy dostatek trakce.



**Hravý Hyundai** při změnách zatížení pohodlí žádá. Také on vyniká bezproblémovou trakcí a skvělou ovladatelností. Je mimořádně zábavný.



**Seriózní Seat** plní všechna zadání bez většího rozruchu. Na fotografii vypadá průjezd zatáčkou efektněji než ve skutečnosti. Seat má navzdory samosvoru nejhorší trakci.





**Jediný Hyundai** zůstal pod hranicí 300 koní. V praxi to ale příliš nevedí, do 100 km/h zrychluje dokonce lépe než Seat, zejména díky mnohem lepší trakci.



**Křiklavý interiér** je mnohem přehlednější než u předchůdce. V submenu se dají zobrazit další ukazatele, jako například měřič času kol na okruhu. Infotainment by ale mohl být intuitivnější, s rychlejšími reakcemi.



**Dvě modrá tlačítka** na volantu tvrdí muziku. Umožňují přímý přístup k pěti jízdním režimům. Jinak se interiér příliš neliší od běžných verzí. Je přehledný a ergonomicky dotážený.



**Decentní kokpit** Cupry je zbytku modelové řady ze soupeřů nejbližší. Pouze tachometr napoví, jaký potenciál tento Leon má. Interiér je kvalitní a přehledný, dobře se v něm budete cítit každý den.



plnicího tlaku a kola se začnou protáčet, což Cupru stojí drahocenný čas. Že je to obecný problém u silných předokolek? Dnes už nikoli, Hyundai a Honda mají trakci bezpečně pod kontrolou.

### CUPRA NEPLNÍ SLIBY

Dalším slabým místem Cupry jsou brzdy. Paket Performance (78 900 Kč) sice obsahuje soustavu Brembo, od níž právě očekáváte působivé výkony, Cupra ale skončila ve všech měřených pokusech až za svými soupeři. A to výrazně.

Přišla tím o cenné body v kapitole bezpečnosti a v celkovém hodnocení ji to odsunulo na třetí místo. Cupra je navíc po dorovnání výbavy stejně drahá jako Type R, i to se odrazilo v bodovém zisku.

Takže nám zůstal duel mezi Hyundaiem a Hondou. Oba precizně řezou zatáčky, oba vzorně vzdorují opuštění ideální stopy na jejím vrcholu, a když si už myslíte, že jste to přehnali a šli příliš brzy na plyn, jejich přední nápravy vás, podpořeny samosvorem, přesně nasměrují na další rovinku. Type R táhne ještě masivněji, což vzhledem k jeho výkonu nepřekvapí. Tím jsou ale výhody Hondy vyčerpány, zbytek je otázka vkusu. Jak jsme již řekli – Honda je silniční závodní auto, Hyundai zase rallyové.

Ani jízdní vlastnosti tak test jednoznačně nerozhodly, více do výsledku promluvil poměr ceny a výkonu. Na jedné straně 235 kW a 929 900 Kč, na druhé 202 kW a 739 990 Kč – a k tomu nižší provozní náklady. Kdo by ale teď chtěl snižovat výsledek Hyundaiem tím, že zvíťazil jen díky kapitole nákladů, zapomíná na jednu důležitou věc: nováček totiž porazil matadora i v hodnocení vlastností, byť o jeden bod. A vysloužil si hned napoprvé skutečný a hluboký respekt.

**Text:** Marcus Peters a Jan Hřeňo  
**Foto:** Hans-Dieter Seufert

### ZÁVĚR

- Hyundai**  
Neskutečné – hned napoprvé vítězem, a nejen díky ceně či záruce. Hlavně proto, že je skutečně rychlý a zábavný. Každý den.
- Honda**  
Civic se chtěl před nováčkem předvést a musel se nakonec sklonit, v hodnocení vlastností i nákladů. Type R je ale nejsilnější.
- Seat**  
Cupra 300 je nenápadně rychlá a příjemně komfortní. V hodnocení vlastností by mohla držet krok, pokud by nesehala v testu brzd.

### HODNOCENÍ

Model (nejvyšší počet bodů)	Hyundai i30 N Performance	Honda Civic Type R	Seat Leon Cupra 300
<b>Karoserie</b>			
Vnitřní prostor (20)	9	8	9
Vnější rozměry (10)	2	2	2
Zavazadlový prostor (15)	5	6	5
Užitečná hmotnost (10)	6	4	6
Variabilita (10)	7	7	8
Přístroje (5)	5	4	5
Jednoduchost obsluhy (10)	12	10	11
Výhled z vozidla (10)	8	6	8
Kvalita zpracování (10)	7	6	8
<b>Celkem (100)</b>	<b>61</b>	<b>53</b>	<b>62</b>
<b>Bezpečnost</b>			
Bezpečnostní systémy (40)	16	16	13
Světla (10)	5	5	7
Brzdná dráha ze 100 km/h, studené brzdy (10)	6	7	2
Brzdná dráha ze 130 km/h, studené brzdy (5)	3	4	1
Brzdná dráha ze 130 km/h, zahřáté brzdy (10)	6	8	2
Brzdná dráha ze 190 km/h (5)	5	5	4
Dávkovatelnost brzd (5)	5	5	5
Aktivní bezpečnost (15)	13	14	14
<b>Celkem (100)</b>	<b>59</b>	<b>64</b>	<b>48</b>
<b>Komfort</b>			
Odpružení (25)	21	22	23
Přední sedadla (15)	14	13	15
Zadní sedadla (10)	7	6	7
Multimédia (20)	7	9	11
Komfortní asistenční systémy (10)	3	3	6
Klimatizace (10)	7	7	7
Naměřený vnitřní hluk (5)	3	3	3
Dojem hlučnosti (5)	4	3	2
<b>Celkem (100)</b>	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>74</b>
<b>Pohon</b>			
Kultura chodu (10)	7	7	8
Zátah motoru (10)	8	8	8
Průběh výkonu (5)	2	4	3
Řazení/odstupňování převodovky (10)	10	10	8
Zrychlení/nejvyšší rychlost (15)	10	11	10
Pružnost (5)	4	4	4
Spotřeba v testu (20)	8	8	8
Možnost dobíjení (10)	-	-	-
Dojezd na elektřinu (10)	-	-	-
Celkový dojezd (5)	2	2	2
<b>Celkem (100)</b>	<b>51</b>	<b>54</b>	<b>51</b>
<b>Jízdní vlastnosti</b>			
Jízdní dynamika (20)	14	14	12
Ovladatelnost/radost z jízdy (25)	25	25	22
Řízení (20)	18	18	18
Obratnost ve městě (10)	2	1	2
Trakce/jízda na kluzkém povrchu (15)	12	12	9
Stabilita/citlivost na boční vítr (10)	10	10	10
<b>Celkem (100)</b>	<b>81</b>	<b>80</b>	<b>73</b>
<b>Životní prostředí</b>			
Emise CO <sub>2</sub> „od zdroje ke kolům“ (30)	13	13	14
Emise CO <sub>2</sub> podle ECE (15)	2	2	2
Vnější hluk (5)	0	0	0
<b>Celkem (50)</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>16</b>
<b>Součet vlastností (550)</b>			
<b>333</b>	<b>332</b>	<b>324</b>	
Základní cena* <sup>1)</sup> (25)	25	19	19
Výbava* (10)	10	10	7
Příplatkové položky (5)	4	5	3
Šance na opětovný prodej (10)	6	6	6
Fixní náklady na 5 let* (10)	10	4	7
Údržba a servis na 100 000 km* (15)	11	14	15
Náklady na palivo na 100 000 km* (15)	14	15	15
Záruky* (10)	10	8	7
<b>Celkem (100)</b>	<b>90</b>	<b>81</b>	<b>79</b>
<b>Celkové hodnocení (650)</b>	<b>423</b>	<b>413</b>	<b>403</b>
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

\* Nejlepší v testu získává plný počet bodů.  
<sup>1)</sup> Základní cena + relevantní příplatky.