



Vzpouora drobotiny

1. TEST
V ČR



V Evropě jsou minivozy na útlumu, ale celosvětově se jim stále daří. I proto je pro globální Hyundai tento segment pořád důležitý, o čemž nás přesvědčil i novým modelem i10.

Předchozí generace 2013



Máme se sakra dobře. O našem bohatství svědčí například i pohled do statistik registrací nových vozidel. Vždyť prodeje nabubřených opulentních SUV rostou a levných minivozů naopak klesají. V roce 2008 tvořil v Česku jejich podíl na celkových registracích 5,10 %, Ioni již jen 2,32 %. Lidé nemusejí škludit a nedělá jim problém si připlatit za větší a pohodlnější auto. Důsledky na sebe samozřejmě nenechaly dlouho čekat a výrobci vývoj a výrobu nejmenších vozidel omezují. Škodovka proměnila citigo v elektroauto, Seat Mii byl z nabídky stažen a kolínská trojčata čeká brzký konec bez pokračování. Tento segment, který kdysi postavil Evropu na čtyři kola, pomalu vymírá, což je škoda. Stačí se podívat na aktuální, třetí generaci Hyundai i10.

DOJEM

Malý dravec

Vypadá totiž hodně přitažlivě. Základní hranatá silueta pětideřevové karoserie se nezměnila – nic praktičtějšího vymyslet nejde. Rozšířením a snížením

1 Hyundai i10 je moderní nejen zvenku, ale také zevnitř. Palubní deska má jednoduchý základ, příkladně uspořádané ovladače a od třetí výbavy i velký 8" displej multimediálního systému. 2 Jihokorejský minivůz nás potěšil i plnohodnotným přístrojovým štítem s rychloměrem i otáčkoměrem. 3 Ve standardní výbavě je i palubní počítač, v němž se listuje tlačítky na volantu a hned vedle nich najdete tempomat. 4 I nejlevnější model je vybaven vypínatelným aktivním pomocníkem jízdy v pruzích.

CENA A VÝBAVA

Na začátku cesty

Pokud chcete nový automobil, nic levnějšího než minivozy nekoupíte. Doba, kdy jejich cena startovala hluboko pod dvěma sty tisíci, je však nenávratně pryč – podstatně větší kompaktní hatchbacky nejsou o moc dražší. Za zdražení mohou moderní bezpečnostní systémy, které nově legislativa vyžaduje nebo na něž se zaměřuje bodování nárazových testů. Proto i základní provedení Hyundai i10 1.0i/49 kW Start za 219 990 Kč zahrnuje elektronickou stabilizaci, autonomní nouzové brzdění před překážkami nebo aktivní vedení vozu v jízdách pruzích. Kamera v předním skle auta navíc zvládne mnohem víc. Není proto problém již v základu dodat automatické svícení, samočinné přepínání dálkových světel, sledování únavy řidiče, tempomat nebo upozornění na rozjezd vpředu stojícího vozidla. Za podobné vychytávky si často musíte připlatit i u mnohem větších a prestižnějších vozů. Jenže to má i odvrácenou stranu mince. Verze Start je bez rádia a klimatizace. První nedostatek by vyřešila instalace přístroje z druhé výroby, ale chladný vzduch v horkém létě si dopřejete až ve verzi Classic za 229 990 Kč. K ní Hyundai nabízí i zajímavé balíčky. Club za 10 000 Kč zahrnuje rádio, výškově stavitelné sedadlo řidiče, dálkový centrální, dojezdovou rezervu i elektrická vyhřívání vnější zrcátka. „Go“ stojí dvacet tisíc a přidává navíc kožený volant či bluetooth. Cenový etalon třídy Citroën C1 1.0 VTi/53 kW koupíte ve verzi Live za 214 900 Kč. Jenže také bez rádia a klimatizace, takže stejně musíte sáhnout po druhém stupni Feel, který už stojí 229 900 Kč. Má sice rádio, ale za bezpečnostní prvky či otáčkoměr stejně připlácíte a o takovém tempomatu si můžete nechat jen zdát. Po porovnání s konkurencí dostává Hyundai i10 za cenové náklady jasnou jedničku, kterou ještě umocňuje pětiletá záruka na celé auto bez omezení ujetých kilometrů.



Zajímavé detaily představují označení i10 na zadním sloupku i diody denního svícení

ale působí dynamičtěji, na čemž mají výrazný podíl i vkusné detaily. Design přední části navazuje na předchozí generaci, která prošla faceliftem v roce 2016. Charakterizuje ho široká maska chladiče s kulatými světly LED pro denní svícení zabudovanými v horních rozích. Aktuální provedení navíc přidává agresivněji pojaté vzduchové průchody ve spodní části nárazníku, ostře řezané kapsy s mlhovkami po stranách i výraznou dvojici výstupků na kapotě. Vtipné řešení představuje označení i10 v trojúhelníku, jenž navazuje na linie oken v zadním sloupku. Boční vzhled oživují i oblíny kolem předních a zadních světel nebo prolisy u lemů blatníků. Celkovému dojmu prospívá i optické rozbití zadní části na několik vodorovných segmentů a samozřejmě příplatkové dvoubarevné lakování karosérie s černou střechou.

Útulný domeček

Uvnitř na nás čeká dospěle působící kabina. Hyundai v případě i10 nic neošdil, což dokládá i plnohodnotný přístrojový štít s rychloměrem a otáčkoměrem. Mezi nimi je umístěn displej pro standardní palubní počítač s ovládním na volantu. Na jeho pravém rameni jsou také tlačítka tempomatu, takže i základní provedení vypadá docela luxusně. Tento dojem podporuje okrasný panel uprostřed jinak jednoduše tvarované palubní desky. Zajímavý je voštinovým reliéfem, přičemž stejný motiv má i lišta na výplních dveří. Použité materiály i kvalita zpracování snesou vysoké hodnocení. Volant padne bezvadně do ruky

Pořizovací náklady

	Etalon	
	Citroën C1 1.0 VTi/53 kW	Hyundai i10 1.0i/49 kW
Základní cena	214 900 Kč (Live)	219 990 Kč (Start)
Cena verze Světa motorů	214 900 Kč (Live)	219 990 Kč (Start)
Výbava verze Světa motorů	Airbag řidiče a spolujezdce, příprava pro rádio, výškově stavitelný volant nebo sedadlo řidiče.	
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ		
Klimatizace/automatická	15 000 Kč/x	10 000 Kč/x
Světlomety LED	x	x
Airbagy boční/okenní	✓/✓	✓/✓
Vyhřívání předních sedadel/volantu	x/x	x/x
Zadní parkovací senzory	x	x
Výškově stavitelné sedadlo řidiče	x	x
Litá kola	x	x
Palubní počítač	✓	✓
Elektrické ovládání předních/zadních oken	✓/x	✓/x
Navigace	x	x
Centrální zamykání/dálkové	✓/✓	✓/x
Rádio s USB/bluetooth	4000 Kč/x	x/x
Dešťový a světelný senzor	x/x	x/✓
Tempomat	x	✓
Bezklíčkové startování	x	x
Metalíza	11 000 Kč	12 900 Kč
Porovnání cen	214 900 Kč (100%)	219 990 Kč (o 2,4% horší)
Známka 1)	1,00	1,00

1) Známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

Náhradní díly

	Hyundai i10 1.0i/49 kW
Světlo/zadní sdružená svítilna (Kč)	
Přední/zadní nárazník (Kč)	ceny v době uzávěrky ještě nebyly stanoveny
Přední blatník (Kč)	
Čelní sklo (Kč)	
Brzdové destičky (Kč)	1928
Cena práce v servisu (Kč/hod.)	726
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km (Kč)	25 091
Záruky: celý vůz/lak/neporoz. karoserie (roky)	5/5/12

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit. Zdroj: údaje výrobce

Základní ceny 5dv. konkurentů

Citroën C1 1.0 VTi/53 kW	214 900 Kč
Fiat Panda 1.2/51 kW	219 900 Kč
Kia Picanto 1.0 CVT/49 kW	229 980 Kč
Peugeot 108 1.0 VTi/53 kW	225 000 Kč
Suzuki Ignis 1.2 DualJet/66 kW	256 900 Kč
Toyota Aygo 1.0 VVT-i/53 kW	235 900 Kč
Volkswagen Up 1.0 1.0 MPI/44 kW	288 000 Kč

Jak známkujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnocením parametru. Měřitelné veličiny známkujeme podle odstupe od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlevnějším minivozem se základním benzinovým motorem splňujícím podmínky Světa motorů je Citroën C1 1.0 VTi/53 kW Live za 214 900 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 225 645 Kč. Za cenu od 225 646 Kč do 247 135 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčíslujeme odstup od nejlepšího. Známkou můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Známka za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení! Jedná se o samostatnou disciplínu.

Ceny a výbavy

	Start	Classic	Smart	Style
1.0i/49 kW	219 990 Kč	229 990 Kč	269 990 Kč	299 990 Kč
1.2i/62 kW	-	-	289 990 Kč	319 990 Kč

SÉRIOVÁ VÝBAVA

Start

Ocelová 14" kola • automatické přepínání dálkových světel • autonomní nouzové brzdění včetně varování před čelním nárazem • aktivní asistent pro jízdu v pruzích • přední boční airbagy a okenní pro obě řady • palubní počítač • výškově stavitelný volant • přední elektrická okna • centrální zamykání • tempomat • upozornění na rozjezd vpředu stojícího vozidla • dva přední reproduktory • světelný senzor

Classic (navíc proti Start)

Manuální klimatizace • možnost individualizace pakety Club (integrované rádio s ovládním na volantu, rezerva, elektrická a vyhřívání zrcátka, dálkový centrální) 10 000 Kč nebo Go (Club plus kožený volant a řadička, bluetooth handsfree) 20 000 Kč

Smart (navíc proti Classic)

Dojezdová rezerva • vnější zrcátka a klíky v barvě karoserie • statické přisvětlování do zatáček • přední mlhovky • asistent pro rozjíždění do kopce • kůží potažený volant a hlavice řadičky • elektricky ovládaná a vyhřívání vnější zrcátka • zadní parkovací senzory a kamera • výškově nastavitelné sedadlo řidiče • tónovaná skla • audiosystém s 8" dotykovým displejem a USB • bluetooth handsfree • zadní kotoučové brzdy • dvojitá podlaha zavazadelníku

Style (navíc proti Smart)

Litá 15" kola • vyhřívání předních sedadel a volantu • zadní elektrická okna • bezdrátové nabíjení mobilů

PŘÍPLATKOVÁ VÝBAVA

Metalický lak karoserie (12 900 Kč) • automatická pětistupňová převodovka (30 000 Kč) od výbavy Classic • paket Premium pro výbavu Style s vestavěnou navigací, odlišně lakovanou střechou, startováním tlačítkem, 16" litými koly a rozpoznáváním dopravních značek (50 000 Kč)

INZERCE

Allianz

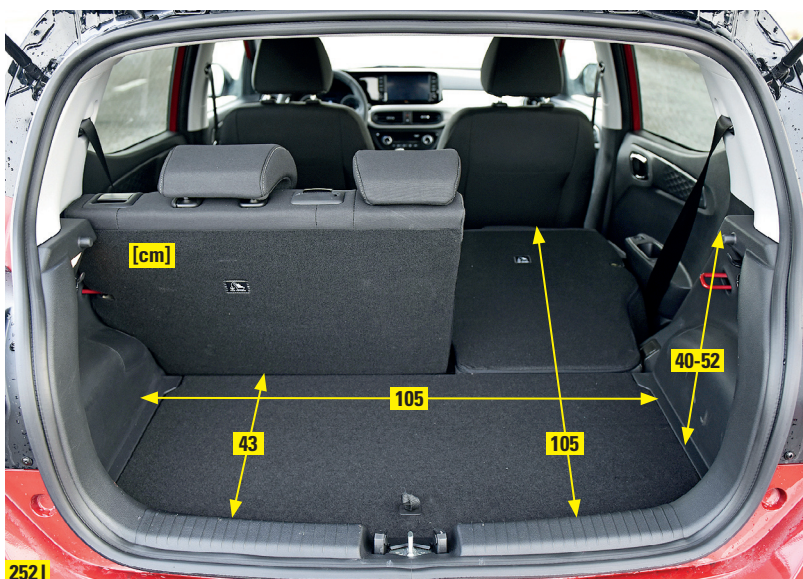
Povinné ručení a havarijní pojištění

	Komfort	Plus	Extra	Max
Hyundai i10 1.0i	od 116 Kč/měsíc	od 150 Kč/měsíc	od 195 Kč/měsíc	od 390 Kč/měsíc

**Lýžujte, sáňkujte, bruslete.
Jistě většinu běžných sportů.
Jen to zdvihání půllitrů zůstane
na vaše riziko.**



Uvnitř nacházíme neobyčejně hodně místa. Vzadu máme před koleny dostatečnou rezervu a 174 cm vysoký redaktor se ani nemusí krčit. Sedadla ve druhé řadě poskytují dostatek pohodlí. Na prostornost si nestěžujeme ani vpředu, protože aktuální generace i10 je o nějaký ten centimetr širší než předchozí a pojetím kabiny se blíží o segment větším hatchbackům.



252 l

Malinký hyundai nabízí naprůměrně velkou kabinu, a tak je jasné, že centimetry pro posádku někde chybějí. Zavazadelník s objemem 252 litrů sice patří v segmentu minivůzů k největším, ale moc toho do něj nenaložíte. Na dovolenou si zajistěte jiný vůz. Standardem vyšších verzí jako například testované je dvojitá podlaha na vytvoření rovné plochy při sklopení zadních opěradel. S ní dostanete i dojezdové rezervní kolo, které ubere ještě 24 l. Plato nedrží na šňůrkách, několikrát jsme si ho nechali takto nahoře a neviděli dozadu.



a velmi rychle nacházíme ideální pozici pro řízení. Vyšším postavám možná bude vadit, že sloupek řízení lze nastavit pouze v jednom směru. Proto za ovládací prvky dáváme známku 1,50, jinak je totiž ergonomie vydařená. Potěšitelný je i značný počet odkládacích schránek a držáků.

Vybavený byteček

O tom, že minivůz Hyundai i10 už nechce lákat pouze cenou, nás přesvědčuje nejen vespole působící vzhled, pozitivní interiér, ale i bohatá výbava – o té základní se zmiňujeme v samostatném rámečku. Námí testované provedení Style dokáže zpříjemnit pobyt na palubě ještě více. Dostanete s ním vyhřívání předních sedadel i volantu, automatickou klimatizaci, parkovací kameru, audiosystém s osmipalcovým dotykovým displejem, funkcí Android Auto i Apple CarPlay, a dokonce bezdrátové dobíjení mobilů. U multimediálního zařízení oceňujeme možnost přímé volby samostatnými tlačítky po stranách. Integrovaná navigace, bezklíčové startování nebo rozpoznávání dopravních značek

Hyundai i10 a vybraní konkurenti: základní údaje výrobce



	Hyundai i10 1.0i	Citroën C1 1.0 VTi	Fiat Panda 1.2	Kia Picanto 1.0 CVVT	Toyota Aygo 1.0 VVT-i
Motor, ventilový rozvod	benzinový R3, DOHC	benzinový R3, DOHC	benzinový R4, OHC	benzinový R3, DOHC	benzinový R3, DOHC
Zdvihový objem (cm ³)	998	998	1242	998	998
Největší výkon (kW/min ⁻¹)	49/5500	53/6000	51/5500	49/5500	53/6000
Největší točivý moment (Nm/min ⁻¹)	96/3750	93/4400	102/3000	96/3500	93/4400
Převodovka	5° manuální	5° manuální	5° manuální	5° manuální	5° manuální
Délka x šířka x výška (mm)	3670 x 1680 x 1480	3466 x 1615 x 1460	3653 x 1643 x 1551	3595 x 1595 x 1485	3465 x 1615 x 1460
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2425, 1479/1490	2340, 1425/1420	2300, 1409/1407	2400, 1420/1423	2340, 1430/1420
Standardní pneumatiky	175/65 R14	165/65 R14	175/65 R14	175/65 R14	165/65 R14
Provozní/užitečná hmotnost (kg)	996/489	915/400	1055/460	1010/465	915/400
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Objem zavazadelového prostoru základní*/maximální (l)	252/1050	196/780	225/870	255/1010	168/812
Objem nádrže paliva (l)	36	35	37	35	35
Nejvyšší rychlost (km/h)	156	160	164	161	160
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	14,6	14,0	14,2	14,3	13,8
Kombinované emise CO ₂ (g/km)	97 (104)**	85	119	113	93
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	5,2/3,7/4,2 (5,3/4,1/4,5)**	4,3/3,4/3,7	6,6/4,3/5,1	5,8/4,4/4,9	4,9/3,6/4,1

* Bez rezervního kola, ** emise a spotřeba testovaného provedení



Sedadlo spolujezdce sice nemůže být výškově stavitelné, ale svým tvarem jsou obě křesla velmi povedená. Prezentují se dostatečně dlouhým opěradlem i sedákem nebo ideálně umístěnou opěrkou hlavy. Velký vstupní otvor i úhel otevírání zadních dveří zajišťují pohodlné nastupování. Jedinou vadu na kráse představuje jen nastavování volantu v jedné ose.

paketu Premium jsou jen takovou třechničkou na dortu.

PROSTOR A POHODLÍ

Kouzelná skříňka

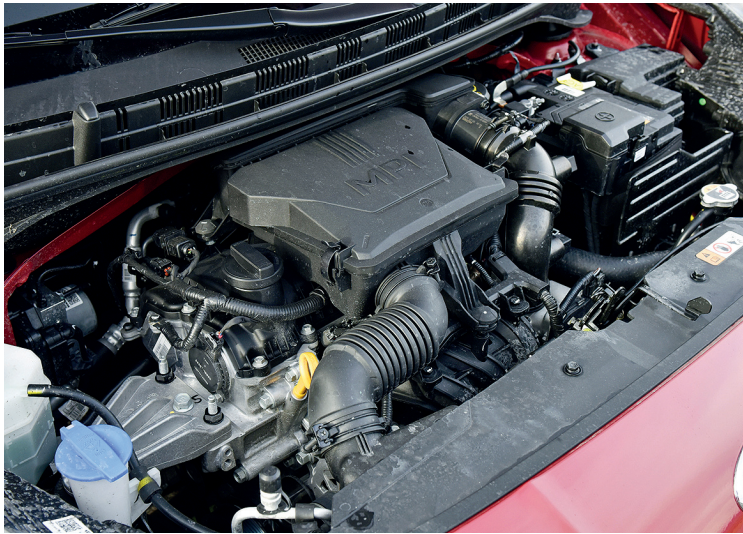
Přestože je model i10 nejmenším vozem nabízeným značkou Hyundai, znamená to, že by lidé uvnitř seděli

namačkáni jako sardinky. Právě naopak. Aktuální generace se proti předchozí natáhla o 5 na 3670 mm a rozšířila o dva centimetry na 1680 mm. Ještě důležitější je možná zvětšení rozvoru náprav o 40 na 2425 mm. Výsledek překonává všechna očekávání a smekáme klobouk před tím, jak se jihokorejským konstruktérům podařilo využít každý milimetr. Kabina nám připadá vzdušná a dostatečně prostorná. Všude kolem sebe máme dostatek volného místa,

což potvrzuje i laserový měřič. Na šířku ukázal vpředu i vzadu o dva centimetry víc než u minulé generace. A zjištěné hodnoty se výrazně přibližují vyššímu segmentu malých městských hatchbacků. Ještě více nás maličký hyundai udivuje svou velikostí v podélném směru. Po přesednutí do druhé řady zbývá figurantovi před koleny volných 13 cm. Přitom můžeme krásně zasunout nohy pod přední křesla a užíváme si nebyvalého pohodlí. To podporují i velmi dobře

tvárovaná sedadla s ideálním sklonem opěradel a dostatečně dlouhými sedáky, které příkladně podpírají stehna. Nějaký volný centimetr máme i nad hlavami a strop bude vadit až cestujícím s výškou nad 185 cm. Předchozí i10 bylo ve vertikální prostornosti o něco lepší, ale také o dva centimetry celkově vyšší.

Vraťme se ještě dopředu. Pohodlná a dostatečně rozměrná sedadla nacházíme i zde. Poskytují slušnou boční oporu a díky ideální tuhosti se na nich



Litrový atmosférický tříválec v novém modelu i10 posílil na 49,3 kW [v tabulkách používáme zaokrouhlenou hodnotu]. Na dynamice se tento posun ani příliš neprojevil. V nízkých otáčkách agregát duní a příliš elánu neukazuje. K životu se probudí po překročení tří tisíc otáček, ale potom je už docela hlučný. Ani námi dosažená průměrná spotřeba 5,6 l/100 km není zrovna závratná. Konkurence i některé podstatně větší vozy umějí jezdit úsporněji. U pětistupňového manuálu jsme bojovali se zařazením zpátečky.

Naměřené hodnoty

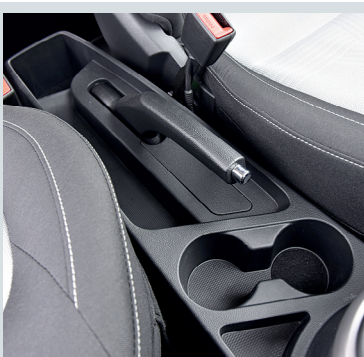
PROSTORNOST

Místo podélné/před kolny zadního cestujícího	(cm)	171/13
Výška interiéru nad sedákem P/Z; nad hlavami P/Z	(cm)	93-98/92; 8-13/7
Šířka interiéru v loktech P/Z; v ramenou P/Z	(cm)	136/135; 133/127
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo	(cm)	50 x 50/47 x 52
Rozměry opěrady řidiče (délka x šířka)	(cm)	65 x 48
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka)	(cm)	70 x 92
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi	(cm)	70/178

JÍZDA

Pružnost (60-100 km/h) na 3./4. rychlostní stupeň	(s)	9,9/15,1
Pružnost (80-120 km/h) na 4./5. rychlostní stupeň	(s)	19,4/27,0
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS	(min-1)	4000
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h	(km/h)	46,2/85,9/125,3
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva	(l/100 km)	5,6

„Místo podélné“ – součet vzdáleností od předělu opěrady a sedáku levé zadní sedačky k opěrady sedadla řidiče, od předělu opěrady a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před kolny zadního cestujícího“ – figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ – vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejnižší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ – totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ – nejširší místo interiéru ve vybrání dveří. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 174 cm. K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.



Jihokorejci ukázali, že i miniauto může mít hezky tvarované výplně dveří s velkými kapsami. Ty najdete i vzadu a lze do nich odložit i litrovou PET lahev. Mezi sedadly má i10 praktický organizér na odkládání drobností a kelímků s nápoji.

sedí velmi příjemně. Řidič se může těšit z výborného výhledu ven díky snížené hraně oken – vpředu o 11 vzadu o 13 mm – i užšímu zadnímu sloupku. Uvolněnou atmosféru dotváří i kompaktní středový panel, který neutiskuje pravou nohu řidiče. Vzhledem k velkému úhlu otevírání rozměrných dveří se dovnitř i příjemně nastupuje.

Bez výrazných změn

Přestože objemem zavazadelníku 252 litrů patří Hyundai i10 k premiantům své třídy, rozhodně od něj nečekejte, že pobere kufr čtyřčlenné rodiny chystající se na týdenní dovolenou. Nafouknout auto se základním půdorysem 3670 x 1680 mm už více nejde. Lehké prodloužení karoserie a zvětšení rozvoru spolko místo pro posádku a za druhou řadou sedadel zůstalo vše při starém, tedy jako u předchozí generace. Byt s ním sice neodstěhujete, ale na nákupní tašky je dostačující. Stejně tak na batohy dětí, které budete vozit do škol nebo kroužků.

Námi testované vrcholné provedení navíc disponuje standardní dojezdovou rezervou, která kufru ubírá dalších 24 litrů. Na jeho praktičnosti to ale našťestí není znát. Zaplnila se jím jen prohlubeň na úplném dně, která by jinak byla těžko využitelná. Dvě vyšší výbavy dostaly i dvojitou podlahu, která vytvoří rovnou ložnou plochu při sklopení zadních asymetricky dělených opěradel.

Potěšilo nás snížení nákladové hrany o 3 cm, čímž se o dva centimetry zvýšila průchodnost zavazadlového prostoru – šířku jsme naměřili shodnou. Škoda že plato nepřidržuje šňůrka a nezvedá se spolu s pátými dveřmi – předchozí i10 tento praktický detail mělo.

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

První na ráně

Nejmenší model v nabídce značky Hyundai můžete mít s dvěma zážehovými motory: litrovým tříválcem a čtyřválcovou dvanáctistovkou dosahující 62 kW, jež je k máni pro dvě nejvyšší provedení. Nás však zajímal hlavně základní agregát. Ten novinka převzala

od předchozí generace, takže disponuje variabilním časováním sacích i výfukových ventilů. Drobné úpravy se postaraly o zvýšení kompresního poměru z původních 10,5:1 na 11:1. Tříválec by tak měl mít lepší účinnost. Výsledkem je nárůst výkonu o 0,8 na 49,3 kW a točivého momentu o jeden newtonmetr na 96,2 Nm.

Po nastartování hned odhalíte, že si motor musí vystačit s třemi „hrnký“. Na volnoběh se lehce chvěje, což se přenáší do volantu. Ale kultivovanost je na tom v tomto režimu lépe než přeplňovaný litr T-GDI, u nějž jsme v i20 zaznamenali ještě o něco větší vibrace. Jenže se v určitém tempu uklidnil a pak o sobě dával vědět jen občas. Drnčivý zvuk nás v i10 doprovází prakticky po celou cestu. Jen se zmenšuje a zvyšuje jeho intenzita, která po dosažení čtyř tisíc otáček už docela ruší. Na pětku to znamená rychlost 130 km/h, při níž se do kabiny dere i aerodynamický svist od karoserie a hluk od odvalujících se kol.

Nadšení nejsme ani z jeho projevu v nízkém spektru. Šípky na palubním počítacím radí při padesátce zařadit pětku. Otáčky tak spadnou na hodnotu 1500 a každé lehké sešlápnutí plynu potom znamená nepříjemné dunění. Navíc motor při tomto líném převalování nemá sebemenší chuť k životu. Probouzí se na hranici 2000 a průběžně ožívá. Největší elán ukazuje v rozmezí tří až pěti tisíc otáček a potom začíná zase uvadat. Na běžné popojíždění po městě i slušné tempo po dálnici atmosférický litr stačí. Určitě nebudete brzdou provozu, a pokud agregát roztočíte na potřebné kmiltočky, vyšplháte bez problémů i dlouhé kopce. Máte-li závodnické choutky, počkejte si na provedení N Line s přeplňovaným tříválcem 1.0 T-GDI/74 kW.

Hlavně točit

Pro udržení svižnější jízdy je potřeba častěji spolupracovat s převodovkou, protože jakákoliv snaha o předjíždění je podmíněna podřazením. Pětistupňový manuál je přitom celkem přesný s jasně vymezenými drahami. Jen když se snažíme o rychlou změnu, občas zadrhne. Chce to klid, rozvahu a nikam nespěchat. Potom klouže jak po másle. Za řazení jsme nakonec dali dvojku, protože



Hyundai i10 je sice malý, ale komfortní prvky se to v něm jen hemží. V nejvyšší specifikaci nabídne vyhřívání sedadla i volant nebo bezdrátové dobíjení mobilů. Obrazovky má jemně rozlišené.

zavaknout zpátečku se většinou podařilo až na druhý pokus.

Hyundai u tohoto agregátu uvádí kombinovanou spotřebu v rozmezí 4,2 až 4,5 l/100km. Vzhledem k maximální výbavě zvyšující hmotnost a příplatkovým 16" litým kolům s širokými zimními pneumatikami můžeme brát jako vodítko vyšší hodnotu. Appetit malého agregátu se odvíjí hlavně od stylu jízdy a prostředí. Ve městě se s ním dá pohybovat lehce nad pět litrů, plynulou jízdou po okresech kolem čtyř. Rychlé tempo po dálnici ale představuje vyšší apetit. Klesání ručičky palivoměru lze sledovat pouhým okem. Nádrž se totiž proti předchozí generaci zmenšila o čtyři litry na 36l. Při námi zaznamenaném průměru 5,6 l/100km tak hyundai bude častým návštěvníkem čerpacích stanic. Konkurence, ale i větší a mnohem silnější vozy umějí být úspornější, a proto za spotřebu dáváme známku 2,5.

JÍZDA

Dospělý projev

Největší přednost miniaut objevujeme v hustém městském provozu. Na přečpaných magistrálách proklouzne sobeměší mezířkou a v úzkých uličkách stačí k zaparkování malá skulinka. Když máte poloměr otáčení pět metrů, je to hračka. Ale pozor! Předchozí

Hyundai i10 se nebál ani rychlejšího řezání zatáček. Stabilitu mu zajišťovala 16" kola. Vzhledem k použitým pneumatikám ale lehce utrpěl na komfortu.



Pneumatiky v testu: Nokian WR D4 195/45 R16

generaci stačilo ještě méně místa, protože zvládla poloměr 4,86 m. A například Kia Picanto se pyšní hodnotou 4,7 m.

S Hyundaiem i10 se ale nemusíte bát opustit městskou zástavbu a můžete se v poklidu vydat i na delší výlet. Malá auta už dávno nejsou poskakujícími kostičkami, se kterými musíte do zatáček najíždět opatrně. Důkazem je i nově i10 se zadním zavěšením s vlečenými rameny a zkrutnou příčkou. Vyvážený podvozek zaručuje dostatečnou dávku pohodlí. Pera a tlučičky pohlcují většinu

nerovností na vozovce a ani průjezd velkými výmoly i10 nerozhodí. Oceňujeme zvukové ostitění rázů, takže uvnitř vnímáme jen tlumené ducnutí. A komfort by mohl být ještě lepší, nebýt příplatkových pneumatik s rozměry 195/45 R16. Na nízkoprofilových pláštích hyundai občas poposkočí, což se projevuje zejména při sérii hrbolů za sebou.

S velkými, 16" koly ale zase bezvadně sedí. Stabilní je nejen v přímém směru, ale i v pozvolných rychlých zatáčkách. Díky dlouhému rozvoru a koncepci kol

v rozích karoserie rychle reaguje na pokyn volantu a téměř okamžitě namíří do požadovaného směru. Vlastně se chová jako vyšší motokára. Při vyhýbacím manévru registrujeme minimální náklony karoserie, kola se sveřepě drží v kontaktu s vozovkou a hyundai hbitě proklouzne mezi kužely. Elektronická stabilizace zasahuje minimálně, téměř neznatelně a na hranici přilnavosti se projevuje lehká nedotáčivost. Ještě kdyby řízení bylo komunikativnější, a ne tolik přeposilované.

ZÁVĚR

Velikostí to sice nedává znát, ale Hyundai i10 je díky prostornosti kabiny, rozsáhlým bezpečnostním prvkům, moderní konektivité, bohaté výbavě i slušným jízdním vlastnostem plnohodnotným autem využitelným pro každodenní potřeby. Nemusíte se s ním

bát jezdit ani na delší cesty. Tedy pokud nepotřebujete převážet mnoho zavazadel a zvolíte mírnější tempo, protože vám bude vadit hlučnost při stotřicítce i nárůst spotřeby. Určitě však jde o nejlepší minivůz současnosti.



AUTOJAROV
www.autojarov.cz

Hodnocení

DOJEM	
Design	1,50
Dílnské zpracování	1,00
PROSTOR A POHODLÍ	
Prostornost	1,50
Sedadla	1,00
Zavazadelník a variabilita	1,00
Ovládací prvky	1,50
MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ	
Dynamika	1,50
Pružnost	2,00
Spotřeba	2,50
JÍZDA	
Řazení	2,00
Řízení	1,50
Brzdy	1,50
Ovladatelnost	1,50
Jízdní komfort	2,00
CELKEM	
Průměr celkem	1,57

- + Prostorná kabina
Pohledný design
Kvalita zpracování a materiálů
Bohatá výbava včetně bezpečnostní
Stabilní jízdní vlastnosti
Na segment slušný zavazadelník
- Pružnost a hlučnost motoru
Vyšší spotřeba
Snížený komfort jízdy