

# Dlouhodobý test!

Hyundai i30 kombi 1.6 CRDI Style

## Hyundai to prostě dokáže

Kompaktní vůz z Koreje je nejlepším automobilem všech dob v dlouhodobém testu. Kdyby jen neměl slabiny v detailech...

**N**IC. NULA. ZERO. Když se vůbec nic nestane, je to asi tak zajímavé jako výsledek 0:0 nebo bílá stěna. A nezaslouží si to ani rádek v AUTO BILD. Ale tentokrát přináší velké nic vynikající příběh, který stojí za to vyprávět: protože na voze Hyundai i30 Kombi se za celých 100 000 kilometrů NIC nepokazilo, pokud odhlédneme od osvětlení registrační značky za 94 centů. Žádná závada, žádný výpadek, žádná rez. Se známkou „jedna“ je tento Korejec nejlepším automobilem v dlouhodobém testu, který jsme dosud zkoušeli. Dobré, ne?

Nyní jde již jen o věci, které tomuto kombi na konci přeci jen přinášejí čtyři nešťastné minusové body. Drobnosti, které narušují sympatický dojem z lehce ovladatelného, prostorného vozu. Nový král spolehlivosti se líbil co do pohonu

### STRUČNÝ PŘEHLED



Koupit, nebo nekoupit?

V každém případě! i30 v pětidveřové, kombi nebo kupé verzi doporučujeme, pokud sháníte nový vůz, se kterým nebudete mít žádné starosti. Navíc dostanete pětiletou záruku! Diesel by měli volit pouze řidiči polykající kilometry, benzin 136 k je špička. Zapomeňte na automat!

s pořádným podvozkem a řízením, které reaguje výrazně lépe než dříve ve větším Hyundai i40 (AUTO BILD 13/2014). Není ještě dokonalý a někteří řidiči by raději volili ostřejší „sportovní“ režim, ale jedno je jasné: v jízdní dynamice se značka znatelně poučila.

O to hůře dopadají ve srovnání s jinými kompakty zbytečné detailní slabiny. Třeba silná hlučnost pneumatik, protože mezi silnicí a pasažéry chybí izolace. „Auto je směrem dolů akusticky velice propustné,“ říká autor Martin Puthz. Diesel 1,6 litru zní podle vozovky různě: nahlas mrzutě bručí ve městě, kde v harmonii mezi odezvou a (přesným) manuálním řazením připomíná turbo, zatímco spokojeně přede na dálnici.

Zdvihový objem po prodělané redukční dietě měl – jak se očekávalo – několik kritiků, kterým chyběl krouťací moment, ale dostal většinou dobré známky za svižné jízdní tempo, velký dojezd a průměrnou spotřebu

v dlouhodobém testu 6,7 l/100 km. Když ho proháníte, má CRDi bohužel sklon hltat olej: na celé vzdálenosti musel AUTO BILD doplnit 6,5 litru maziva.

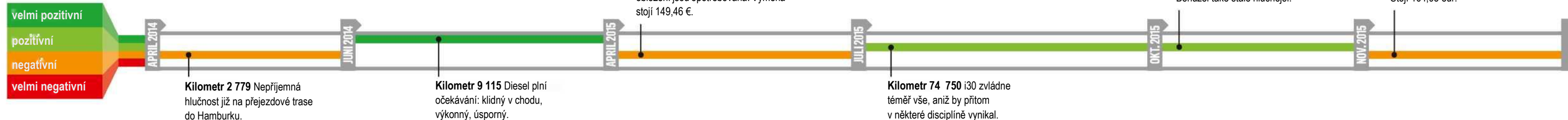
Tento diesel, „lepší pohon, horší hnací agregát“, jak poznamenal redaktor Stefan Puls, se se svou nenápadnou povahou dobře hodí k vozu Hyundai, který nabízí mnoho pozitivního. >>

\*Může i na dlouhé trasy. S plnou nádrží zvládne 1 000 km.

Dobré místo pro dětskou sedačku. Jen háky Isofix nejsou bohužel optimálně dosažitelné.



### ZEITLEISTE





# TĚŽKO NAJÍT CHYBU

Musí tam přece něco být! Expert DEKRA Günther Schiele a vedoucí týmu Hyundai Juan Carlos Quintana kontrolují hřídele převodovky až do posledního převodového kola. Výsledky najdete ve sloupečku fotografií vpravo.



**1. ÚPLNĚ BEZ KRITIKY TO NEJDE.** Po demontáži si všimáme lehké, ještě neškodné koroze hran na nosiči předního nárazníku a na nosičích a nábojích kol.

**2. „NEROVNOMĚRNÝ LAK“** si poznamenává znalec DEKRA do své dokumentace. Na uklidněnou: je to sice měřitelné, ale pouhým okem nepostřehnutelné.

**3. NE ÚPLNĚ ČISTÉ:** Na vřetenech sacích ventilů objevujeme zřetelné usazeniny olejového karbonu. Netřeba si dělat starosti, u dieselů s recirkulací výfukových plynů je to

**4. DOKONALE ČISTÉ:** Součásti přední a zadní nápravy nás překvapují tím, že na nich zcela chybí koroze. Zde Hyundai při nanášení ochranného nátěru skutečně nešetřil.

**6. KOŽENÁ VÝBAVA V I30?** Proč ne. Polštáře se dají snadno čistit, sedadla přestála test beze známek opotřebení. Příplatek (1 350 eur) se vyplátí.

**5. OSLŇOVÁNÍ!** Pravý světlomet byl až do konce testu nastavený příliš vysoko. A to navzdory provedené kontrole v servisu. Noční protijezdci byli právem rozčilení. Omlouváme se.



Spolupráce

## ZAUJALO NÁS



U hnacího kola hřídele pohonu je na bocích dvou zubů lehké vyštípnutí.



Spodek vozidla i30 je velkoplošně obloženo. To šetří palivo a chrání motor a převodovku před nečistotami.



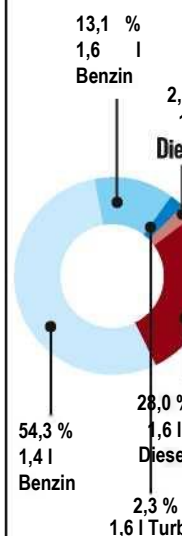
Všechny písty jsou po proměření ještě v rozsahu tolerance nových dílů.



Bezvadná hlava válců. Čistá sedla ventilů, tvorba trhlín mezi nimi! Chyba.



Vydatná ochrana proti korozi. Konzervace dutin je dostačující, ale zčásti nanesená viditelně nerovnoměrně.



**MIX MOTORŮ**  
 Když diesel, pak se většina řidičů i30 rozhoduje pro následníka námi testované varianty 1,6 litru, nyní o výkonu 136 k. Celkově volí sedm z deseti kupujících benzinový motor.



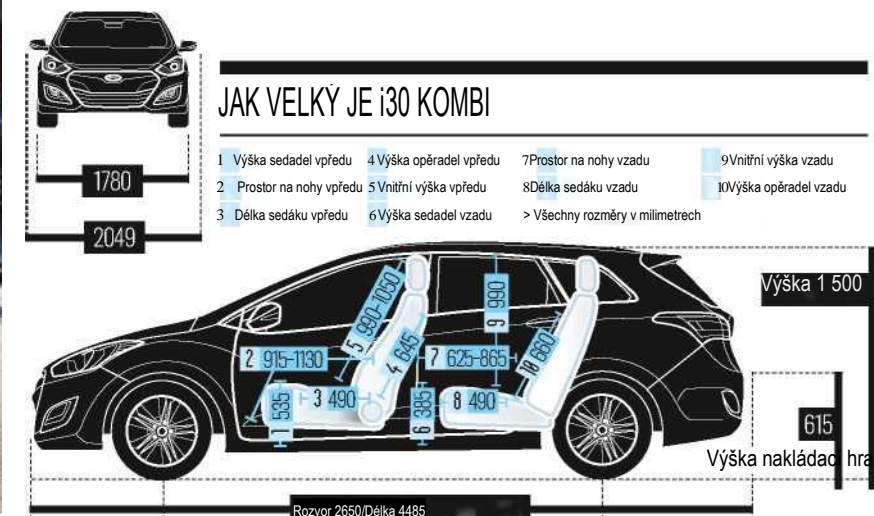


POZORUHODNÝ KOKPIT S NĚKOLIKA SLABINAMI

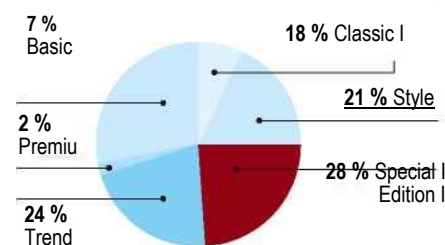
(1) Volant s tolika tlačítka může být nepřehledný. (2) Matoucí záplava knoflíků vládne také středovému panelu. Nepříliš aktuální, neomoderní mapy a chybějící aktivní nápověda k objížďení dopravních kalamit nám zkazily radost z navigačního systému. K dispozici jsou přípojky pro jack a USB. © Přesně vedené manuální řazení bez chyb.



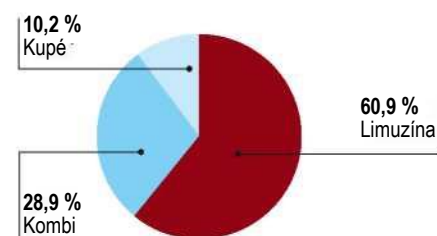
Lovit ryby v Boltenhagenu? Žádný problém, i30 uveze až 469 kilo.



VARIANTY VYBAVENÍ



TVARY KAROSERIE



Tlačítka, tlačítka, tlačítka. Volant a středový panel jsou přeplněné. Přehlednost vypadá jinak.



Jasně linie, tvary bez kudrlin. Tak nadčasový design Hyundai dříve nesvedl.

Dostatek místa na zadních sedadlech, ale nízká hrana střechy ztěžuje nastupování a vystupování.

>> Přehledné přístroje a solidní zpracování, pokud si odmyslíme laciné koberce v zavazadlovém prostoru a rozdílně zbarvené plasty na dveřích a palubní desce. Špatnému výhledu šikmo dozadu (a v i30 také doleva dopředu) vděčíme módnímu nesmyslu – šikmým středním sloupkům. Konkurenti Opel, Ford nebo Kia si v tomto směru ale nevedou lépe. K zlosti ovšem je, když parkovací signalizace v i30 vydává z nejasných důvodů nepřerušovanou výstrahu – a krátce na to, rovněž bez příčiny, zmlkne.



FOTOS: M. BAZZANI / G. L. SPINARE

Celkově se zdá, jako by elektronika a entertainment byly o generaci starší než samotné auto. Především navigační systém rozpaloval řidiče dlouhodobého testu do běla. Mapy byly zastaralé, objížďení dopravních zácp a zobrazení nemoderní. K tomu připočteme, že displej i při nejlumenějším nastavení příliš jasně svítí, a v noci při parkování se tedy odráží obraz ve vnějších zrcátkách. Když přijde telefonát, zmizí mapa z obrazovky a až po určité prodlevě se na ni opět vrátí. Spojení Bluetooth trpí ztrátou digitální paměti – již vypnutí během krátké přestávky na tankování stačilo, aby byl zapomenut předchozí zdroj. Také mobilní telefon se musí pokaždé znovu připojit. Ve vozidle jsou sice >>

Linie oken stoupající směrem dozadu: plně odpovídá trendům, ale ruší výhled z vozidla.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Typ motoru / válce	čtyřválec, turbo
Objem válců	1 582 cm <sup>3</sup>
kW (PS) při ot./min.**	94 (128)/4000 ot./min.
Nm při ot./min.	260 Nm/1900 ot./min.
Max. rychlost	193 km/h
Převodovka / pohon	šestistupňová / přední kola
Vlastní hmotnost / náklad	1 451/469 kg
Objem zavazadlového prostoru	528-1642 l
Hmotnost přívěsu brzd./nebrzd.	1 500/650 kg
Objem nádrže / palivo	53 l / diesel
Spaliny CO <sub>2</sub> (EU-Mix)	Euro 5-117 g/km

NAKLADY

**Provozní náklady / záruky** (fixní náklady)

Povinné ručení 19 (100 %, R 11)	962 euro
Plné kasko 20 (500 € SB, R 7)	1085 euro
Částečné kasko 21 (150 € SB, R 9)	131 euro
Daň z motorového vozidla (Euro 5)	196 euro

**Výdaje za palivo na 101 508 km**

6788,36 litrů nafty (= 6,7 l/100 km)	6720,48 euro
Doplňování motorového oleje 6,5 l	99,78 euro

**Náklady na kontroly** (včetně výměn oleje)

30 000 km	314,48 euro
60 000 km	411,57 euro
90 000 km	314,84 euro

**Výdaje za pneu** (včetně montáže) 1 sada letních pneu 205/55 R 16 H Continental PremiumContact

1 sada zimních pneu 205/55 R 16 H Continental WinterContact TS 850	418 euro
--	----------

**Ceny / ztráta hodnoty** 28 850 euro

Cena testovacího vozu 4/2014 (vč. doplnění)	28 340 euro
Odhad ceny 6/2016	13 600 euro
Ztráta hodnoty testovacího vozu	15 250 euro
<b>Celkové výdaje za dva roky na 101 508 km</b>	<b>13 415,48 euro</b>

Náklady na km	0,13 euro
Náklady na km se ztrátou hodnoty	0,28 euro

NAMĚŘENÉ HODNOTY











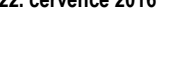
NA ZACÁTKU TESTU	
<b>Zrychlení</b>	
0-50 km/h	3,8 s
0-100 km/h	11,8 s
0-130 km/h	20,9 s
<b>Elasticita</b>	
60-100 km/h (4./5. st.)	8,3/11,8 s
80-120 km/h (5./6. st.)	11,0/14,7 s
<b>Brzdná dráha</b>	
ze 100 km/h za studena	34,9 m
ze 100 km/h za tepla	35,2 m
<b>Vnitřní hluk</b>	
při 50 km/h	60 dB(A)
při 100 km/h	67 dB(A)
při 130 km/h	71 dB(A)
<b>Spotřeba v testu - CO<sub>2</sub></b>	5,8 l D - 154 g/km
NA KONCI TESTU	
<b>Zrychlení</b>	
0-50 km/h	3,9 s
0-100 km/h	10,9 s
0-130 km/h	18,6 s
<b>Elasticita</b>	
60-100 km/h (4./5. st.)	8,2/11,1 s
80-120 km/h (5./6. st.)	11,3/15,0 s
<b>Brzdná dráha</b>	
ze 100 km/h za studena	36,5 m
ze 100 km/h za tepla	36,6 m
<b>Vnitřní hluk</b>	
při 50 km/h	61 dB(A)
při 100 km/h	68 dB(A)
při 130 km/h	71 dB(A)
<b>Spotřeba v testu - CO<sub>2</sub></b>	5,7 l D - 151 g/km
<b>Měření výkonu*</b>	97,5 kW/132,6 PS
<b>Spotřeba podle ECE*</b>	4,75 l D - 110

\* Výkon a spotřeba ECE byly určeny v DEKRA Technology



## DLOUHODOBÝ TEST AUTO BILD – HODNOCENÍ

AUTO BILD hodnotí nejen **spolehlivost**. Známkuje také technický stav při **závěrečné prohlídce** (kritéria podle tabulky vlevo) a praktické dojmy testujících řidičů podle **záznamů v knize jízd**. Tímto způsobem bylo posouzeno již 30 automobilů. Zde jsou uvedeny jen ty aktuální. Úplný přehled: [www.autobild.de/dauer-test](http://www.autobild.de/dauer-test)

		Minusové body	Známka
1	 <b>Hyundai i30 Kombi 1.6 CRDi Style</b>	5	1-
3	 <b>Ford Focus 1.0 EcoBoost Titanium</b>	8	1-
3	 <b>Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D AWD Center-Line</b>	8	1-
3	 <b>Mercedes A 180 BE Style</b>	8	1-
3	 <b>Suzuki SX4 S-Cross 1.6 DDiS AllGrip</b>	8	1-
7	 <b>Kia Ceed 1.6 GDI Spirit</b>	9	2+
7	 <b>Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Ambition</b>	9	2+
9	 <b>Lexus GS 450h Executive Line</b>	11	2+
11	 <b>Dacia Lodgy 115 TCe Prestige</b>	12	2+
11	 <b>Seat Alhambra 2.0 TDI</b>	12	2+
11	 <b>VW Golf 1.4 TSI Comfortline</b>	12	2+
15	 <b>Toyota Yaris 1.5 Hybrid Life</b>	13	2
16	 <b>Volvo V60 D2 DRIVe Ocean Race</b>	15	2
17	 <b>Kia Rio 1.4 CVVT Edition 7</b>	17	2-
19	 <b>Mercedes B 200 CDI</b>	18	2-
20	 <b>Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI Innovation</b>	20	2-
21	 <b>Kia Carens 1.7 CDTi Spirit</b>	21	3+
24	 <b>VW Up 1.0 White Up</b>	22	3+
25	 <b>Renault Clio Grandtour TCe 90 Luxe</b>	29	3-
25	 <b>Seat Leon 1.6 TDI Style</b>	29	3-
27	 <b>Ford Grand C-Max 2.0 TDCi Titanium</b>	30	3-
28	 <b>Chevrolet Orlando LT 2.0 TD</b>	35	4+
29	 <b>Audi Q3 2.0 TDI quattro</b>	42	4-



>> čtyři zdičky USB, avšak dávají příliš nízký nabíjecí proud. Radikálně vypustil páru v knize jízd autor Henning Hinze: „Mizerný elektrický šrot.“ Hyundai přitom mohl toto fiasko odvrátit – bývalo by stačilo, aby servis provádějící údržbu nahrál připravenou aktualizaci pro navigační systém. Tento servis rovněž opomněl správně seřadit pravý světlomet, který trvale oslňoval protijedoucí řidiče – což se zjistilo teprve při závěrečném rozebrání.

Těchto pět bodů (osvětlení registrační značky, zvuková izolace, Bluetooth, navigace a tlumené světlo) nakonec připravilo Hyundai o známku snů. I samotné jedna minus však překonalo dosavadní špičku na seznamu AUTO BILD – ale také předchozí model. Staré i30 nejenže nasbíralo v dlouhodobém testu (číslo 1/2012) 20 chybových bodů, ale bylo navíc osklivě zrezlé. Hnědé stopy se tentokrát neobjevily. Je tedy jasné, že se u Hyundai v oblasti ochrany proti korozi něco pohnulo. Dobře, že tak.

### Hyundai 130 Kombi

Chybové body max.

Spolehlivost		
Závada bez možnosti dojezdu	0 x 15	0
Závady motoru/převodovky	0 x 15	0
Závady hnacích/funkčních dílů	0 x 5	0
Neplánovaná krátká návštěva servisu	0 x 3	0
Neplánovaný vícedenní pobyt v servisu	0 x 5	0
Závady a zvláštní práce (rádio/navigace/kapaliny atd.)	0 x 2	0
Závady drobných dílů (žárovky atd.)	1 x 1	1
Dlouhodobá kvalita (po demontáži)		
Karoserie (konzervace, lak, koberce, obložení)	0-5	0
Motor (výkon, utěsnění, usazeniny, známky chodu)	0-5	0
Převodovka (utěsnění, otěr, stav, spojka)	0-5	0
Výfuková soustava (stav, kat., zavěšení, krycí plechy)	0-5	0
Podvozek (nápravy, pérování, řízení, upevnění)	0-5	0
Elektrika (kabely, konektory, řídicí jednotky, pojistky)	0-5	0

### Hodnocení všedního dne / jízdy

Vyplyvá ze záznamů v knize jízd

Body celkem	0-10	4
-------------	------	---

### HODNOCENÍ

Zde se přidávají minusové body nejen za závady. Náš tým dlouhodobého testu boduje také stav při demontáži a vlastnosti v testu. Součet bodů je pak klíčem k celkové známce.

**1-**



**FAZIT**

Redaktoři  
MANFRED KLANGWALD, JOACHIM STAAT

**NIC NÁS TAK NEPOTĚŠÍ** jako dlouhodobý test bez závad. I když je pro nás takto dokonalý výsledek vždy tak trochu obtížný, protože jednoduše není celkem o čem psát. Někteří pak říkají: „Je to nuda.“ Hyundai kombi, který se přiblížil ideálu bezchybného vozu na dlouhé trasy jako dosud ještě žádný jiný model, ovšem přesvědčuje právě svou nekomplikovanou podstatou. V běžném provozu a z hlediska spolehlivosti zažívá své zlaté časy. Svého kupce si prostě ničím nepohněvá – a to podle našeho názoru není nudné, nýbrž sympatické.