

Nejstarší, máte

Horká korejská novinka, třetí generace modelu i20, si to rozdala s Opelem Corsa F, který byl uveden předloni, a japonskou Mazdou 2, jež je na trhu už osmým rokem.

■ Léta plynou a z někdejších horkých novinek se stávají skoro výběhové typy. Typickým příkladem může být současná Mazda 2, která je jednoznačně nejstarším autem našeho srovnání. Dodnes si pamatujeme, jak jsme ji coby zcela novou v roce 2014 testovali. Dnes píšeme rok 2021 a vůz je stále ve výrobě. V loňském roce sice prošel modernizací, ovšem léta mu nikdo neodpáře. Přesným opakem je Hyundai i20, které se stejně jako „dvojka“ vyrábí ve třetí generaci. Jenže na rozdíl od japonského vozu Korejec dorazil v loňském roce, a je tedy právem považován za jedno z nejmodernějších aut segmentu B. To Corsa F se vyrábí od roku 2019.

V jejím případě ale „novost“ tro-

chu otupuje fakt, že využívá technika skupiny PSA, známou již ze současných Peugeotu 208, respektive Citroënu C3.

Mazdu 2 neznevýhodňuje ani tak skutečnost, že je nestarší. Naopak po technické stránce jde model vlastní cestou a tedy jinou než oba konkurenti. Možná i proto je auto i po letech stále dost drahé. Bližší pohled odhalí, že vyšší cenu testované mazdy částečně vyvažuje bohatá standardní výbava.

Když zůstaneme u zvolených variant, tak třeba za vyhřívaná sedadla si u i20 ve výbavě Smart připlatíte 15 000 korun, v případě corsy ve verzi Style o deset tisíc korun méně. Mazda 2 má tento,

v segmentu B stále nepříliš vídaný prvek výbavy ve verzi Takumi Navi standardně.

Již tradičně, pokud chcete bohatší výbavu, musíte u japonského vozu zvolit vyšší verzi. Podobné, byť ne tak výrazné je to u Hyundai i20. V tomto ohledu je nejpřívětivější německý vůz, který si lze konfigurovat podle přání, a zájemce tak může vybírat z nejširšího spektra příplatkové výbavy z testované trojice.

Hlavní odlišnost mezi testovanými vozy se ukrývá pod přední kapotou. Zatímco Hyundai a Mazda využívají techniku mild hybridu, spoléhá se Opel v případě testované corsy na klasiku v podobě přeplňovaného zážehového tříválce. V případě i20 je však mild hybridní technika v kombinaci s motorem 1.0 T-GDI o výkonu 74 kW k dispozici pouze v zahraničí. U nás je tato motorizace bez mild hybridního a tedy elektrifikovaného pohonu. Ten se na českém trhu pojí pouze s výkonnější

variantou motoru 1.0 T-GDI s 88 kW.

Hyundai stejně jako Opel sázejí na přeplňovaný tříválec. Mazda 2 přijela s atmosférickým čtyřválcem.



Hyundai i20 1.0 T-GDI Smart
74 kW • Cena od 389 900 Kč



Opel Corsa 1.2 Turbo Elegance
74 kW • Cena od 379 990 Kč

padáka



Motor Mazdy 2 se chlubí dodnes nepřekonanou hodnotou statického kompresního poměru 13 : 1. I ten stojí za vynikající hospodárností.



Pod kapotou Corsy 1.2 Turbo se ukrývá starý známý tříválcový přeplňovaný agregát PSA PureTech neboli EB2T. Jako jediný nepoužívá mild hybrid.



**Opel
a hyundai
sázejí na
tříválce,
mazdu
pohání
čtyřválec**



Pohon nové i20 vsadil na pokročilou mild hybridní technologii s napětím 48 voltů. Bohužel na výsledné spotřebě paliva se to nikterak neprojevilo.



Mazda 2 Takumi Skyactiv-G90 Navi
66 kW • Cena od 456 400 Kč



I přes fakt, že je auto na trhu osmým rokem, vypadá jeho karoserie stále velmi dynamicky. Modernizace vzhledu přinesla jen nepatrné změny.

Mazda 2 Skyactiv-G90 Navi

488
bodů



Nízká spotřeba paliva, kultivovaný chod motoru, velmi dobré jízdní vlastnosti, přesné řízení, bohatá výbava v ceně



Vysoká cena, velmi omezená nabídka příplatkové výbavy, pružnost motoru, jen průměrná účinnost brzd, dražší servis

■ Současná Mazda 2 prodělala v roce 2019 modernizaci, od začátku loňského roku se pak nabízí na českém trhu. V rámci inovace se výrazně zúžila nabídka motorů, který je nyní pouze jeden se staronovým označením G90. Na zahraničních trzích ale vůz existuje ještě se slabší verzí motoru G75, který má nyní stejnou techniku jako výkonnější verze (dříve šlo o jednodušší variantu motoru). Nově je však kombinován s mild hybridní technikou M Hybrid, pracující s napětím palubní sítě 22,5 voltu. To znamená použití generátoru také v roli pomocné pohonné jednotky a samozřejmě startéru spalovacího motoru. U Mazdy tomu říkají B-ISG. Těch 5,3



Modernizace přinesla originální systém G-Vectoring

ných aut. Atmosférický motor poskytuje více síly až ve vyšších otáčkách. Na dlouhé kvality je tak dvojka oproti přeplňovaným sokům v nevýhodě.

3.



Základním objemem 280 l poráží mazda nový Hyundai i20, ale zaostává za Opelem Corсой



JEN PRŮMĚRNÉ BRZDY

Mazda 2 výborně jezdí, její brzdy nás však trochu zklamaly. Otázka zní proč. Delší brzdná dráha 37,4/38,5 m, potřebná k zastavení z rychlosti 100 km/h, je rovněž dílem pouze 16" kol s pneumatikami 185/60, které jsou zároveň největší, jaké lze na voze použít. Oba konkurenti přijeli na sedmáctkách 205/45, respektive 215/45. Mít mazda širší pneumatiky a větší kola, byla by brzdná dráha patrně kratší. Na druhou stranu menší kola a tedy i pneumatiky oceníte, když přijde čas na jejich výměnu.

Corsa vypadá velká, ovšem s rozvorem 2538 mm zaostává za oběma porovnávanými modely



Corsa nabízí ve své třídě velký zavazadelník o objemu 309 litrů, po zvětšení 1081 litrů



Opel Corsa 1.2 Turbo Elegance

503 bodů



Příznivá cena, skvělé brzdy, ergonomie, může mít překvapivé prvky výbavy (elektricky ovládaná sedadla), pozice za volantem



Jen průměrný komfort odpružení, průměrná prostornost vpředu, hodně prvků zajímavé výbavy za nemalý příplatek, kultivovanost motoru

■ Corsa zastupuje značku Opel v segmentu B už od roku 1982. Nejnovější počin, představený před necelými dvěma lety a s přídomkem F, je už šestou generací modelu. Zatímco předchůdce, Corsa E z roku 2015, byl „pouze“ výraznou modernizací přelomové Corsy D (využívala techniku společnou s Fiatem Grande Punto/Punto EVO/Punto), je „efko“ od základu nově navrženým autem. Jak asi očekáváte, jeho technika je pro změnu unifikovaná s ostatními malými vozy skupiny

PSA. Třeba s Peugeotem 208. Na rozdíl od něj si ale Corsa zachovala konvenční uspořádání kabiny, což kvitujeme s povděkem. Vůbec interiér malého opelu zaslouží jen samou chválu. Třeba pozice za volantem je na poměry segmentu B neobvykle nízká. V tomto srovnání snad jen s novým Renaultem Clio. Naměřili jsme výšku 550 mm, stejně jako u Mazdy 2. V Hyundaii i20 se sedí o půl centimetru výše.

Opel Corsa jako jediný v testu spoléhal výhradně na spalovací motor. Tedy žádný mild hybrid. Jedná se o přeplňovaný tříválec 1,2 litru, v peugeotech známý jako PureTech. Výkon 74 kW je stejný jako u i20, která má ale navíc bonus v podobě dalších 12 kW dodávaných elektrickým generátorem/startérem. Navzdory tomu se Corsa rozjede až na 194 km/h, zatímco i20 jede „jen“ 188 km/h. Jde o společné dílo převodů aerodynamiky. S pohotovostní hmotností 1135 kg je německé auto lehčí než korejský zástupce, ale zároveň výrazně těžší než Mazda 2 (1078 kg).



Se studenými brzdami Corsa zůstala ze 100 km/h na 34 m

DIGITÁLNÍ SVĚT

Nová Corsa se nese plně v duchu digitálních technologií. Přístrojový štít existuje ve dvou variantách. Coby základní „analogový“ a dále elektronický s obrazovkou s úhlopříčkou 7". Ten je k dispozici standardně od výbavy Elegance. Doplnuje jej druhá stejně velká obrazovka na středním panelu. U vrcholné verze Ultimate ji nahrazuje dokonce 10" obrazovka zahrnující navigaci. Už od výbavy Edition ale auto umí komunikovat s Android Auto, respektive Apple CarPlay, a tedy s chytrými telefony.

SROVNÁVACÍ TEST



Množství prolisů na nové generaci i20 dělá karoserii modelu velmi dynamickou

Hyundai i20 1.0 T-GDI mHEV

547 bodů



Vynikající jízdní vlastnosti, velký vnitřní prostor, velkorysá záruka, skvělé brzdy, dynamika v přímce, nízká hlučnost



Nejvyšší spotřeba v testu, největší odchylka spotřeby od údajů výrobce, standardní výbava by mohla být bohatší

■ Třetí generace Hyundai i20 vyjela v loňském roce, a je tudíž nejnovějším vozem našeho klání. Už předchozí generace platila za zdařilé auto. Novinka jde však v mnoha ohledech ještě dále. Pod dynamickými tvary se ukrývá moderní technika. Přesto ne ve všem auto exceluje. Třeba zavazadlový prostor nabízí základní objem 262 litrů, což je podprůměrná hodnota. Ani údaj po zvětšení 1075 litrů není nikterak oslnivý. Kabina je ovšem navržena velmi dobře a nabízí kvalitní materiály. Vůz je tišší než obě porovnávaná auta. Dynamika v přímce je velmi dobrá, daní za to je ovšem vyšší spotřeba paliva. My jsme jezdili za 6,6 litru, výrobce přitom udává 5,4 litru. Rozdíl činí 22 procent. Nová i20 je kratší než Mazda 2 a Opel Corsa, zároveň je ale nejtěžší, když testované auto vážilo připravené k jízdě 1177 kg. Testovaný kousek poháněl přeplňovaný litrový tříválec s výkonem 74 kW, který se na německém trhu pojí s mild hybridní technikou pracující s napětím 48 voltů. Zároveň je součástí vozu také neobvyklá převodovka iMT s elektronicky ovládanou spojkou. Více o této technice přinese někdy příště. Bohužel český trh je poněkud chudší, takže na něm je testovaný motor obraný jak o mild hybrid, tak také o převodovku iMT. Oboje je u nás k dispozici pouze ve výkonnější verzi motoru s 88 kW. Nové i20 potěší také jízdními vlastnostmi, neboť podvozek nabízí vynikající mix mezi ovladatelností a kvalitou jízdy. S velkorysým rozvorem 2580 mm je kabina i20 velmi prostorná. V tomto ohledu své konkurenty Korejec také deklasoval.



Zavazadelník pojme v základu pouhých 262 litrů, po zvětšení je k dispozici 1075 litrů.



MILD HYBRIDOVÝ VRCHOL

Zatímco v Mazdě 2 pomáhá generátor spalovacímu motoru výkonem pouhých 5,3 kW, v případě pohonu mild hybridní i20 je nabízený výkon vynikajících 12 kW. Pohon se navíc pojí se 48voltovou palubní sítí. Právě ta je klíčová, neboť umožňuje zvýšit výkon generátoru, aniž k tomu potřebujete napájení vodiči o velkém průřezu. To šetří hmotnost vozu, ale také výrobní cenu. Navzdory parametrům pohonu však akcelerační časy, ať již z klidu, či z ustálené rychlosti (pružné zrychlení) nikterak nevybočovaly ze zažitého standardu této třídy.



Vnitřní hlučnost při rychlosti 50 km/h je 59 dB(A)

SROVNÁVACÍ TEST

Technické údaje	HYUNDAI	MAZDA	OPEL
Motor	R3, benzin, turbo, startergenerátor	R4, benzin, startergenerátor	R3, benzin, turbo
Ventilů/vačkových hřidelí	4 na válec/2	4 na válec/2	4 na válec/2
Pohon rozvodů	řetěz	řetěz	řemen
Zdvihový objem (cm³)	998	1496	1199
Výkon (kW/min)	74/4500 + 12 kW	66/6000 + 5,3 kW	74/5500
Točivý moment (N.m/min)	172/1500	148/4000	205/1750
Nejvyšší rychlost (km/h)	188	183	194
Převodovka	6 MT	6 MT	6 MT
Poháněná kola	přední	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	215/45 R 17 V	185/60 R 16 H	205/45 R 17 V
Pneu typ	Michelin Pilot Sport 4	Toyo Proxes R55 A	Michelin Pilot Sport 4
Normovaná spotřeba (l/100 km)	5,4	5,3	5,6
Objem nádrže (l)	40	44	44
Filtr pevných částic	S	N	S
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vnější hlučnost dB [A]	68	64	66
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	1110/450	900/550	1200/580
Objem zavazadelníku (l)	262-1075	280-950	309-1081
Délka x šířka x výška (mm)	4040 x 1775 x 1450	4065 x 1695 x 1495	4060 x 1765 x 1433
Rozvor (mm)	2580	2570	2538
Výrobní závod	Izmit, Turecko	Hófu, Japonsko	Zaragoza, Španělsko

Záruky

Emisní norma	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6.2
Záruka na vůz	5 let/bez omezení	3 roky/100 000 km	2+3* roky/100 000 km
Záruka proti prorozivění	12 let	12 let	12 let
Záruka mobility	5 let	neomezená	1 rok
Servisní interval	15 000 km/rok	10 000 km/rok	20 000 km/1 rok

*Platí pro motor, převodovku a rozvodku

Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,4	3,5	3,7
	0-100 km/h (s)	10,7	10,9	10,7
	0-130 km/h (s)	19,9	19,4	18,9
Pružnost	60-100 km/h (s)	9,8/13,1 (4./5. stupeň)	15,0/26,6 (4./5. stupeň)	7,7/10,4 (4./5. stupeň)
	80-120 km/h (s)	14,2/19,1 (5./6. stupeň)	27,4/82,0 (5./6. stupeň)	12,2/16,3 (5./6. stupeň)
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)		1777/443	1078/458	1135/485
Rozložení hmotnosti př./z. (%)		62/38	63/37	62/38
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)		11,1/11,0	10,6/10,7	10,9/10,7
Brzdy studené ze 100 km/h (m)		34,4	37,4	34,0
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)		33,9	38,5	34,2
Vnitřní hlučnost	při 50 km/h (dB[A])	59	60	60
	při 100 km/h (dB[A])	68	69	68
	při 130 km/h (dB[A])	70	72	70
Emise CO ₂ (g/km)		123	120	126
Spotřeba v testu* (l/100 km)		6,6	5,7	6,3
Normovaná spotřeba (l/100 km)		5,4	5,3	5,6
Odchylka		+22 %	+8 %	+13 %
Emise CO ₂ (g/km) naměřené v testu		157	135	150
Dojezd na plnou nádrž (km)		605	770	695

*Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

Ceny (v Kč) a vybavení

Základní cena modelu	1.2i Start: 279 990	Challenge G90: 395 900	1.2 Corsa: 299 990
Testovaná verze	1.0 T-GDI Smart*	Takumi G90 Navi	1.2 Turbo Elegance
Základní cena testované verze	389 900	456 400	379 990
Automatická převodovka	N	N	40 000
Samočinná klimatizace	N (S manuální)	S	10 000 (S manuální)
Parkovací senzory P/Z	N/S	N/S	N/8000
Zpětná kamera	S	S	12 500
LED světlomety	S	S	S
Navigace	N	S	45 000
Tempomat	S	S	S (adaptivní 14 000)
Vyhřívání přední sedadla	15 000	S	10 000
Panoramatické střešní okno	N	N	23 000
Kožené čalounění	N	N	N
Digitální budíky	N	N	S
Metalíza	13 900	11 500	13 000

S - sériová výbava, N - nenabízí se, *V ČR je testovaná motorizace nabízena bez mild hybridní techniky a bez převodovky iMT

Nestala se někde chyba?

Zatímco přepínávané motory rozjely i20 a corsu z ustálené rychlosti v podobně krátkém čase, Mazda 2 výrazně zaostala. Je to dáno koncepcí pohonu, kdy atmosférický čtyřválec bude v tomhle vždycky v nevýhodě. Ovšem nad časem 82 sekund potřebným k akceleraci z 80 na 120 km/h na šestku jsme se trochu zarazili...

	BODY MAX.	HYUNDAI	OPEL	MAZDA
Karoserie				
Prostornost vpředu	15	14	11	12
Prostornost vzadu	15	15	7	8
Pocit prostornosti	5	4	3	3
Zavazadelník	15	9	10	8
Vnitřní variabilita	10	5	2	2
Užitečný náklad	10	7	8	8
Hmotnost přívěsu	5	5	5	3
Přehlednost	10	7	5	5
Kvalita zpracování	20	15	15	14
Funkčnost	10	8	7	6
Bezpečnostní výbava	10	4	4	4
Mezísoučet	125	93	77	73

Komfort				
Nástup do vozu	10	8	5	6
Pozice sedadel	10	8	7	6
Sedadla vpředu	15	11	11	9
Sedadla vzadu	10	7	5	4
Ovladatelnost	10	8	7	7
Pérování	30	23	21	20
Vnitřní hlučnost	10	5	5	4
Aerodynamický hluk	10	7	5	5
Komfortní výbava	15	11	11	12
Klimatizace	10	3	5	5
Asistenční systémy	20	11	9	10
Mezísoučet	150	102	91	88

Pohon				
Zrychlení	15	9	9	9
Pružnost	15	6	8	1
Největší rychlost	5	4	4	4
Kultura běhu motoru	15	10	10	11
Točivost/Reakce na plyn	10	5	6	6
Převodovka	15	12	9	11
Nabíjení/Tankování	10	10	10	10
Spotřeba v testu	30	18	18	20
Jízdní dosah	10	6	6	7
Mezísoučet	125	80	80	79

Jízdní dynamika				
Ovladatelnost	20	18	18	17
Směrová stabilita	5	4	4	4
Agilita	20	15	15	14
Řízení	20	16	14	14
Trakce	5	4	4	4
Stopový průměr otáčení	10	5	6	6
Brzdy	20	17	17	10
Mezísoučet	100	79	78	69

Životní prostředí				
Vnější rozměry	15	9	9	10
Pohotovostní hmotnost	15	11	11	12
Emise CO ₂	20	12	12	13
Škodliviny	5	5	5	5
Vnější hlučnost	5	3	4	5
Ekologické technologie	40	15	10	15
Mezísoučet	100	55	51	60
Celkem - technika	600	409	377	369
Umístění		1.	2.	3.

Konektivita				
Telefon	10	8	8	6
Navigace	25	12	8	10
On-line funkce/aplikace	20	12	9	10
Audio	10	10	10	10
Asistenční systémy	10	8	6	4
Mezísoučet	75	50	41	40
Umístění		1.	2.	3.

Náklady				
Základní cena	70	50	50	47
Zůstatková hodnota (Eurotax)	10	6	5	7
Pojištění	15	10	10	10
Servis	15	9	11	7
Záruky	15	13	9	8
Mezísoučet	125	88	85	79
CELKEM	800	547	503	488
Umístění		1.	2.	3.
Výsledná cena v Kč		389 900	379 990	456 400
Cena za bod v Kč		713	755	935
Poměr cena/výkon		1.	2.	3.



Umístění

Maximální počet bodů 800



- Hyundai i20** – nejnovější auto se stalo vítězem testu. Nabízí moderní technologie, ale také velkorysou záruku. Škoda vyšší spotřeby paliva a malého zavazadelníku. **547 bodů**



- Opel Corsa** je sice v útrokách Peugeot 208, přesto to na první pohled nepoznáte. Dobře jezdí, ale mohla by být úspornější. **503 bodů**



- Mazda 2** už má svá léta. Originální technika a výroba v Japonsku stojí za tím, proč je auto stále tak drahé. Výborná je hospodárnost provozu. **488 bodů**

Design Mazdy 2 byl v roce 2014 progresivní, dnes ale již ztrácí zejména na nové i20. Corsa působí trochu konzervativně.



ZÁVĚR
Redaktor
TOMÁŠ DUŠIL

Nejnovější auto musí být přeci nejlepší. Ne vždy tomu tak je, ovšem v tomto případě ano. Nový Hyundai i20 nabízí nejen neotřelý vzhled, ale i moderní techniku a výborný jízdní projev. Opel Corsa příliš nezaostal, Mazda 2 je trochu jiná a patrně osloví specifickou klientelu.

Foto a zdroj: Auto Bild