

Vila

Kunterbunt



S mátově zeleným lakem a typickou francouzskou elegancí přináší nový Citroën C3 nový odstín a svěží vítr do třídy malých vozů. Stačí však jeho stylový zjev na to, aby sebral vítr z plachet vozům Hyundai i20, Opel Corsa, Renault Clio a VW Polo?

Testovaná auta

Citroën C3 PureTech 82_	82 k, 173 km/h, 6,1 l S/100 km, 12.890 euro
Hyundai i20 1.0 T-GDI_	100 k, 188 km/h, 6,5 l S/100 km, 15.650 euro
Opel Corsa 1.4 Turbo ecoFLEX_	100 k, 185 km/h, 6,5 l S/100 km, 14.580 euro
Renault Clio Energy TCe 90_	90 k, 182 km/h, 6,2 l S/100 km, 15.190 euro
VW Polo 1.0 TSI BlueMotion_	95 k, 191 km/h, 5,4 l S/100 km, 16.900 euro



Nový Citroën C3 má se svými 3996 milimetry nejkratší karoserii v tomto testu.



Citroën

Volná jízda pro kreativní hlavy: Nový C3 představuje stylový vůz s dobrým komfortem.



C3 je bezpochyby elegantní, ale kvalita zpracování celkový dojem snižuje.



Měkce čalouněná sedadla postrádají výraznější tvarování: vysoká pozice sezení



Nepříliš pružný třívalcový nepřepřítaný motor s výkonem 82 k spotřebuje 6,1 litru benzínu na 100 km.

Kolik

auta vlastně člověk potřebuje? Mohou skutečně malé vozy splnit každodenní požadavky, nebo se jedná jen o druhá auta do města? Těmto otázkám chceme přijít na kloub a za základ si vezmeme nový Citroën C3. Tento malý francouzský vůz splňuje vysoké nároky a vyznačuje se bodrým šarmem díky francouzské eleganci i u stylových detailů. Bylo již na čase, neboť nejvýznamnější představitelé třídy malých vozů, tj. Hyundai i20 a nejprodávanější VW Polo, se již před dlouhou dobou vzdělili omezeným požadavkům na malé vozy. Také současné generace vozů Opel Corsa a Renault Clio dožívají a dospívají. Je tedy čas pro porovnání malých všestranných vozů s benzínovým agregátem, a to o výkonu od 82 k v Citroënu až do 100 k v pohledném Hyundai jakož i Opelu.

Karoserie

Přestože kategorie malých vozů je spojována s omezeným prostorem, převažuje v testovacím poli v rámci prostorové nabídky překvapivý dostatek místa. Zvláště model i20 přesvědčí svou příkladnou prostorovou nabídkou. I řidiči vysoké postavy mají na předních sedadlech zajištěný dostatek místa k pohybu ve všech směrech, podobně dobře je na tom Opel Corsa. Naproti tomu

řidič a spolujezdec cestují v obou francouzských vozech i malém voze z Wolfsburgu blíže dveřím a s menší nabídkou prostoru - tuto oblast zvládá lépe příkladně ergonomicky uspořádaný Hyundai i20. A díky velkolepému rozsahu nastavení volantu a sedadel zaujímají řidiči vozů Hyundai trvale uvolněnou polohu. Vedle atraktivního prostředí i20 nezanedbali Korejci ani jeho funkcionalitu.

S 326 litry úložného prostoru za zadními opěradly nabízí Hyundai dostatečný prostor pro krátké rodinné dovolené. Clio a C3 pojmu jen 300 litrů, u Corsy to je 285 litrů, Volkswagen nabízí pouze skromných 280 litrů zavazadlového prostoru. Opel je chytrý a na přání vybaví Corsu výsuvným nosičem jízdních kol, který je ukrytý za zadním nárazníkem (670 euro). i20 a Polo nabízejí díky velkým přihrádkám pod dnem zavazadlového prostoru praktický alternativní úložný prostor a u modelu Clio lze po sklopení sedadla spolujezdece rovněž přepravovat dlouhý náklad.

Méně variabilní je nový Citroën C3, jehož zadní opěradlo lze sice asymetricky sklopit, ale na podlaze vznikne výrazný schod. Kromě toho je jeho ložná hrana výrazně vyšší než podlaha zavazadlového prostoru, což ztěžuje nakládání a vykládání.

Skutečnost, že Hyundai, Opel a Renault jsou koncipovány pro větší úkoly než jen městský provoz, dokazuje

KONEKTIVITA



Vůz C3 se zážehovým motorem o výkonu 82 k není z výroby nijak bohatě vybaven. Audio systém s USB vstupem a Bluetooth handsfree spolu s klimatizací lze objednat za 1 190 euro. Pro vyšší výbavy jsou dostupné online funkce prostřednictvím chytrého telefonu propojeného přes MirrorLink, a to od 1 490 euro včetně navigace.

Hyundai



O číslo větší: i20 s bohatou nabídkou prostoru, dlouhým rozvorem a vynikajícími jízdními vlastnostmi.



Velmi dobrá poloha sezení, pohodlné čalounění Krátká brzdná dráha 35,6 metrů (při ohřátí)

KONEKTIVITA



U i20 1.0 T-GDI patří rádio s konektory USB a AUX k základnímu vybavení. Navigační systém se službami TomTom-Live zahrnujícími předpověď počasí a informacemi o zácpách stojí 1 200 euro a pro funkčnost vyžaduje smartphone. Také Bluetooth handsfree je nutno připlatit navíc.



Jasně členěný ergonomický kokpit s četnými praktickými odkládacími prostory

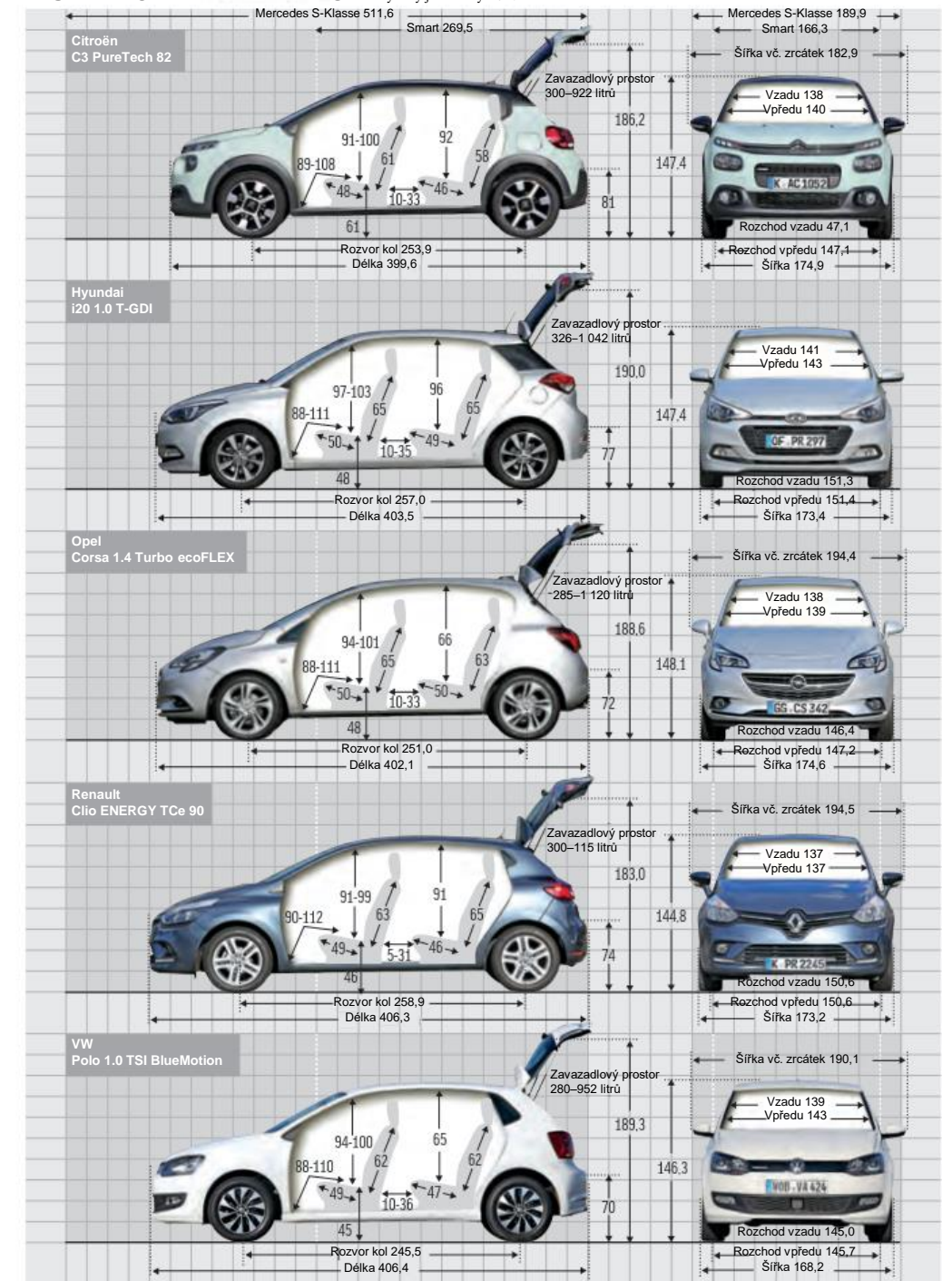
jedenkrát větší celková přípustná hmotnost přívěsu 1 000 (i20), 1 150 (Corsa) a 1 200 kg (Clio). Citroën a Volkswagen naproti tomu mohou táhnout za svými malými vozy jen 450, respektive 500 kilogramů. Nejlepší sadu bezpečnostních asistentů nabízí v tomto testu vůz z Rüsselsheimu vybavený asistenty udržení a změny jízdního pruhu, radarem pro měření odstupu mezi vozidly, xenonovými světlomety, systémem nouzového volání, rozpoznáváním dopravních značek a úchyty dětské sedačky Isofix na sedadle spolujezdce (vše jako výbava na přání).

Rovněž Polo a C3 v oblasti bezpečnostních technologií příjemně vyžrály. Polo je již standardně vybaveno multikolizní brzdou. Ten, kdo investuje 515 euro, bude jezdit s adaptivním tempomatem včetně sledování prostředí před vozem, které udržuje bezpečnou vzdálenost od vpředu jedoucího vozidla a v případě nebezpečí kolize zahájí automaticky brzdění až do zastavení vozu. U vozů Hyundai a Renault tato technologie chybí a u vozu C3, který je dokonce standardně vybaven asistenty udržení a změny jízdního pruhu, bude asistent nouzového zabrzdění, který je tak důležitý pro jízdu po městě, k dispozici až později. Nový Gal dělá dobrý dojem už svým interiérem, ale bohužel jen na první pohled. Neboť zatímco kokpit C3 představuje se svým vydařeným materiálovým mixem a módním obložení francouzskou eleganci, jednoduchý tvrdý plast na dveřích je naproti tomu velké zklamání. Také vozům Clio a Corsa chybí kvalitativní parametry, které vykazují i20 a Polo. Každý díl zde přesně sedí a materiálové kvality jsou přesvědčivé, přestože zde schází lesk vozu Citroën C3.

Jízdní komfort

Tvrzení, že malé vozy jsou vhodné jen na krátké trasy, a tím pádem jsou nutné kompromisy v oblasti komfortu, je dnes už minulostí. Současné čtyřmetrové malé vozy nabízejí dostatek místa na to, aby se s nimi dalo odcestovat, pro dlouhé jízdy je nezbytné odpovídající čalounění, příjemně naladěný podvozek a dobrá ergonomie. Hyundai a VW mají ve svém programu nepohodlnější sedadla, jejichž tvarování

VEŠKERÉ ROZMĚRY V PŘEHLEDU



Opel



Stará známá: Corsa představuje atraktivní malý vůz s příznivými prostorovými poměry.



Dobře padnoucí a pohodlná sedadla vpředu Identifikace dopravních značek pomocí čelní kamery

KONEKTIVITA



Rádio je u Corsy jen za příplatek. Za připojení online přes OnStar včetně asistenta nouzového volání a funkce WLAN pro sedm koncových zařízení požaduje Opel 490 euro. IntelliLink R 4.0 (1 025 euro) splňuje spolu se systémy Apple CarPlay a Android Auto veškeré požadavky na moderní multimediální systém.



Volant padnoucí do ruky, kulaté přístroje bez ozdůbek, nízko umístěný dotykový displej

Bodovaná testovaná spotřeba na 100 km se zjišťuje na standardizované trase délky 108 km (město, mimo město, dálnice).	EU SPOTŘEBA				
	CITROËN	HYUNDAI	OPEL	RENAULT	VW
EU spotřeba	4,7	4,3	5,1	4,7	4,2
Úsporná	4,8	4,6	5,1	4,7	4,2
Maximální	9,7	11,0	10,8	10,9	9,9
Testovaná	6,1 l/s	6,5 l/s	6,5 l/s	6,2 l/s	5,4 l/s

Evropská, úsporná a maximální spotřeba slouží pouze pro orientaci a ve srovnávacím testu se nehodnotí.

Proto Clio přichází s elegantní hranou střechy a klikami zadních dveří ukrytými ve sloupcích C.



C3 a Clio jsou v testu ovládání o více než šest vteřin pomalejší než čilá Corsa.

Renault



Analogové a digitální přístroje, malé rádio se středovým držákem telefonu



Řazení by mohlo být o něco přesnější s kratšími drahami.



Sedadla Renaultu Clio s dobrým čalouněním, dostatečným tvarováním a místem pro každou postavu

KONEKTIVITA



Clio TCe 90 je standardně vybaveno rádiem s přípojkou USB a funkcí Bluetooth. Systém R-Link Evolution s online připojením pro různé aplikace stojí 790 Euro a disponuje navigačním systémem TomTom, digitálním rádiem, handsfree s Bluetooth a přípojkami AUX a USB.

a bederní opěra páteře umožňuje udržovat tělo v trvale příjemné poloze. A dlouhá přední opěrada u i20 nabízejí i osobám vysoké postavy opěru až do oblasti ramen a jsou na přinejmenším na úrovni kompaktního vozu. Rovněž tak s Renaultem se už nemusí po každých 100 km zastavovat na parkovišti a provádět pohybová cvičení, ačkoliv jeho čalounění je po stranách ne tak výrazně tvarováno.

Opel je znám dobře tvarovanými sedadly, a tím umožňuje pohodlnou pozici řidiče a slušné boční oporu. Avšak rušivě zde působí kovová výztuha, která probíhá vodorovně pod čalouněním ve výšce mezi bederními obratli a kostrční kostí, a poněkud tlačí do zad. Zcela naopak je tomu u Citroënu: jeho čalounění sedadel je příliš měkké a poskytuje tělu jen nepatrné vedení.

Na zadních sedadlech C3 naproti tomu panuje dostatečné pohodlí, avšak ještě lépe se sedí na mírně skloněných zadních sedadlech v i20 a Polo. Cestující ve voze Clio naproti tomu sedí vzadu se skrčenými nohama a nemohou využít celý prostor pro nohy, sedadla jsou navíc velmi plochá. U modelu Corsa to je podobné, přičemž zde je prostor o něco větší. Fakt, že přes všechnu velikost a vyspělost se jedná jen o malá auta, si připomenete tím, že se v této pětici nedá pohodlně sedět ve třech na zadních sedadlech. Avšak s posádkou tvořenou čtyřmi osobami nebyly v testovaných vozidlech žádné problémy.






Abychom nezapomněli na pohodlí: kam s peněženkou, slunečními brýlemi, pohárky na nápoje a s telefonem? V i20 najdete nejvíce praktických odkládacích možností. Zvláště účelná je velká přihrádka před hlavicí řídicí páky s přípojkami pro média. Takovou nabízí i C3, přičemž konstruktéři díky radikální redukci tlačítek a knoflíků v kokpitu našli místo pro pohodlně přístupnou přihrádku pod dotykovým displejem. Více možností pro odkládání bohužel tento čilý Francouz již nenabízí. Kromě toho je jeho ložná hrana se svými 82 centimetry mimořádně vysoká, což snižuje jeho ergonomické hodnocení.

Lepší dojem dělá Citroën svým měkce odpruženým podvozkem, který dobře filtruje nerovnosti pronikající do karoserie. Ovšem tlumiče by mohly na větší terénní nerovnosti a překážky reagovat poněkud citlivěji. Pokud se jede po stejné trase s těžkým nákladem, potom jsou nárazy zřetelnější a odpružení funguje na doraz. Lepší dojem nabízí Hyundai. Jeho tlumiče jsou poněkud tvrdší, ale reagují velmi citlivě a sledují tvar vozovky místo toho, aby přeskakovaly nerovnosti, přičemž plný zavazadlový prostor a čtyři cestující na tom mnoho nezmění.

Kvůli svým sportovním pneumatikám ztrácí mnohdy poněkud ztuhle vyhlížející Opel pár bodů. Renault trpí tím, že

Celkové hodnocení

Karoserie

						
Prostornost vpředu	100 ¹	60	64	62	57	62
Prostornost vzadu	100	40	43	44	36	40
Přehlednost	70	44	42	41	38	44
Obsluha / funkce	100	82	85	83	82	85
Objem zavazadlového prostoru	100	20	24	20	22	18
Variabilita	100	21	30	34	25	30
Užitečné zatížení / přívěs	50/30	24	26	31	28	25
Bezpečnostní výbava	150	29	21	36	24	34
Kvalita/zpracování	100/100	139	144	141	140	144
ZHODNOCENÍ KAPITOLY	1000	459	479	492	452	482

Jízdní komfort

Komfort předních sedadel	150	83	90	86	88	90
Komfort zadních sedadel	100	50	52	48	44	50
Ergonomie	150	122	131	122	120	125
Vnitřní hlučnost	50	33	33	36	34	38
Dojem hlučnosti	100	58	64	62	60	62
Klimatizace	50	29	30	22	29	18
Odpružení prázdného vozu	200	114	118	109	105	105
Odpružení zatíženého vozu	200	104	116	107	102	102
ZHODNOCENÍ KAPITOLY	1000	593	634	592	582	590

Motor/převodovka

Zrychlení	150	74	99	98	83	97
Pružnost	100	63	76	71	71	76
Maximální rychlost	150	33	44	42	40	46
Řazení – odstupňování převodů	100	78	82	88	80	86
Rozvoj síly	50	20	26	29	27	25
Kultura chodu	100	60	60	67	60	62
Spotřeba	325	266	258	258	264	279
Dojezd	25	13	14	12	13	16
ZHODNOCENÍ KAPITOLY	1000	607	659	665	638	687

Dynamika jízdy

Jízdní vlastnosti	150	43	59	68	45	55
Slalom	100	52	60	65	56	61
Řízení	100	59	63	63	61	65
Směrová stabilita	50	36	37	36	34	36
Dávkování brzdě síly	30	18	19	20	18	20
Brzdná dráha zastudena	150	84	99	73	86	84
Brzdná dráha zatepla	150	83	94	82	88	87
Pohon	100	34	32	38	32	34
Bezpečnost jízdy	150	120	119	121	119	120
Průměr zatáčení	20	14	15	11	15	17
ZHODNOCENÍ KAPITOLY	1000	543	597	577	554	579

HODNOCENÍ VLASTNOSTÍ	4 000	2 202	2 369	2 326	2 226	2 338
-----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Náklady / životní prostředí

Hodnocená cena ²	675	358	302	323	333	309
Ztráta hodnoty ³	50	36	32	32	32	30
Vybavení	25	13	15	12	16	15
Multimédia	50	17	19	19	22	18
Garance / záruka	50	28	35	18	28	28
Dílenské náklady ⁴	20	16	15	15	16	16
Daň	10	10	10	9	10	10
Pojistné	40	36	35	35	35	36
Palivo	55	43	42	42	43	45
Emise	25	21	23	21	22	22
ZHODNOCENÍ KAPITOLY	1000	578	528	526	557	529

CELKOVÉ HODNOCENÍ	5 000	2 780	2 897	2 852	2 783	2 867
UMÍSTĚNÍ	5	1	3	4	2	

¹ Maximální dosažitelný počet bodů, ² Vě. možnosti testovaných vozů, ³ Zjištěno podle DAT (životnost čtyři roky, roční najetě kilometrů 20 000 km), ⁴ zjištěno podle ADAC

K jízdně atraktivním malým vozům patří vlastně i Polo. Motor 1.0 TSI BlueMotion přináší sportovní ladění, avšak úsporná verze malého VW je vázána na 15palcová kola s nízkým valivým odporem. I přes jeho pocitově příjemné řízení snižuje jeho hodnocení tohoto vozu, zaměřeného spíše na úspornou jízdu než trakci právě nedostatečný záběr.

Modelu Clio, avšak především pak C3, chybí odpich, kterým vyniká zvláště Corsa. Motor o výkonu 82 koní a točivém momentu 118 Nm u C3 musí vynaložit veškerou námahu, aby roztočil 17palcová kola a uvedl vozidlo do pohybu. Jeho řízení postrádá jistotu kolem středové polohy, která propůjčuje tak příjemný a zábavný charakter jízdy s i20, Corsou a Polem. Renault udržuje stopu při zatáčení a výjezdu ze zatáčky o třídu příkladněji než jeho francouzští soupeři. Chybějící odpich při výjezdu ze zatáčky avšak nemůže svoji dynamikou nahradit ani on.

Kvalitu jízdní dynamiky u Corsy snižují slabé brzdy. Žádný z konkurentů nepotřebuje k zastavení z rychlosti 100 km/h delší dráhu než Corsa. Citroën, Renault a VW zpomalují na stejné solidní úrovni. Hyundai ale brzdí zřetelně lépe. Potřebuje se studenými brzdami k zastavení z rychlosti 100 km/h o 2,7 metrů kratší dráhu než Opel. Také se zahřátými brzdami zůstává stabilní a v případě maximálního brzdění před překážkou zvětšuje prostor pro přežití až o 1,3 metru.

Náklady / životní prostředí

V žádném jiném segmentu nehraje cena tak důležitou roli jako u malých vozů. V tomto testu mají nejlepší nabídku Francouzi. Citroën C3 stojí PureTech 82 stojí jen 12 890 euro.

Také Renault nabízí v podobě Clio Energy TCe 90 vozidlo pro spořivě zákazníky. Vůz se zážehovým motorem 90 k stojí s omezenou výbavou 15 190 euro – druhá nejvyšší specifikace ve vozech Clio má standardně klimatizaci. i20 je již ve standardu rovněž vybaven klimatizací; všichni ostatní výrobci ji nabízejí za příplatek.

Stěží překonatelná je ale pětiletá záruka na vozy Hyundai. Důvěra v životnost vlastních produktů by přitom mohla rovněž zvýšit odbyt vozů Opel. Vozy z Rüsselsheimu poskytují vedle obvyklé záruky na techniku, lak a prorezavění garanci mobility pouze po dobu dvanáct měsíců.

ZÁVĚR

Paul Englert



Svým dalším vítězstvím v testu si Hyundai i20 upevnil své vrcholné postavení v segmentu malých vozů. Je úžasné, jak pečlivě Asiáté vyvíjejí svá vozidla, jak se orientují v konkurenčním prostředí, přesto však jdou svou vlastní cestou a na jejím konci nabídnou vynikající všestranný výrobek.

Bestseller VW Polo zaujal neohrožené druhé místo díky svému zdůrazněnému pragmatismu. Pokud jej ale zkoumáme opravdu podrobně, tak si nelze nevšimnout, že už ve svém segmentu není průkopníkem.

Stupně vítězů doplňuje Opel Corsa, který boduje svou moderní bezpečnostní výbavou, dobrým pohonným řetězcem, jakož i bezpečnými jízdními vlastnostmi.

Čtvrté a páté místo míří do Francie. Navzdory své vyšší ceně se Renault Clio drží velmi těsně novému Citroënu C3 a na základě hodnocení svých vlastností dokonce předčí svého pařížského soupeře, což je způsobeno zejména lepším pohonným řetězcem. V porovnání s vítězi ale oba galské malé vozy působí méně vyzrálým dojmem.