



Předjížděcí manévr

Lepší jízdní dynamika, široká nabídka asistenčních systémů a hodnotný vnitřní prostor včetně moderní konektivity: třetí generace Hyundai i30 by měla umět vše lépe než její předchůdce. Předhoní s tím vším Korejec i konkurenci?

[TEXT Marcel Kühler, FOTO Daniela Loof]

Hyundai dál silně šlape na plyn. Po již úspěšně inovovaných modelových řadách i20 a Tucson, které se od samého počátku dokázaly v různých srovnávacích testech prosazovat do špičky ve svém segmentu, zažívá nyní opětovný start také významný

kompaktní model i30. Pětidveřový vůz vyvinutý v Německu má vyrazit na lov zákazníků mimo jiné s vylepšeným designem a takzvanou kaskádovitou mřížkou chladiče, rozšířenou bezpečnostní výbavou a podstatně živějším ovládním.

Již v prvním testu ovšem na Korejce čekají nároční soupeři. Novince se postaví například nejnovější provedení modelu Seat Leon. Se svými známými vyváženými jízdními vlastnostmi, vylepšenou efektivitou a modernizovaným

interiérem má rychlý Španěl v úmyslu překazit vítězný pochod značky Hyundai. Dále vstupují do ringu s Hyundai ještě staří známí rutineři Opel Astra a Ford Focus. Pod kapotami čtyř nejprodávanějších kompaktních a úspěšných

litrové benzinové tříválce o výkonu 105 až 125 koní.

Karoserie

Ve srovnání se svým předchůdcem nový Hyundai i30 jen mírně povyroste. Na délku přibral Asiát 40 milimetrů a na

Automobily v testu

FORD Focus 1.0 EcoBoost 125 k, 193 km/h, 6,5 l S/100 km, 21 400 eur
HYUNDAI i30 blue 1.0 T-GDI 120 k, 190 km/h, 7,1 l S/100 km, 19 700 eur
OPEL Astra 1.0 Ecotec DI Turbo 105 k, 195 km/h, 6,4 l S/100 km, 18 400 eur
SEAT Leon 1.0 TSI Ecomotive 115 k, 202 km/h, 6,0 l S/100 km, 20 290 eur



Nový Hyundai i30 ukazuje na jízdní dráze svůj velice agilní naturel

objemu je možné požadovat od i30 dokonce i poněkud náročnější přepravní úkoly.

Zcela nově pojatý, přehledně rozčleněný kokpit nepředstavuje ani pro nové zájemce o značku žádnou hádanku. Všechna tlačítka jsou jednoznačně popsána a menu logicky strukturovaná. V tomto ohledu by se mohly Ford Focus a Opel Astra, jejichž obsluha nejde v přímém srovnání kvůli vnořeným strukturám menu zpočátku tak intuitivně od ruky, od Hyundai mnohemu přiučit.

Na podobně vysoké úrovni jsou Seat Leon a Hyundai i30 v oblasti estetiky a kvality materiálů v interiéru. Jeho zpracování nevykazuje ani v detailu takřka žádné slabiny a přístrojová deska působí s mnoha svými rámečky v hliníkovém provedení hodnotným dojmem. Utěšeně bohatá je kromě toho bezpečnostní výbava korejského vozu. Mimo jiné k ní patří aktivní asistent kontroly jízdního pruhu, automatická dálková světla,

šířku pouhých deset milimetrů. Nedošlo tedy k žádným velkým nárůstům v prostornosti. Vpředu nabízí Korejec podobný prostor jako konkurence. To znamená, že se lidé vysoké ani široké postavy nebudou cítit stísněně. Totéž platí pro zadní sedadla, třebaže Opel si zde právě v oblasti prostoru pro nohy může nárokovat kladné body. K tomu nabízí Hyundai největší zavazadlový prostor. S 395 až 1301 litry



Jasně členění, jednoduchá obsluha, dobré zpracování: nový kokpit i30



KONEKTIVITA

Ford: nová jednoduchost



Nová multimediální vlajková loď SYNC 3 (1 075 eur) představuje mezi multimediálními systémy Ford dosud největší skok vpřed. Líbí se především jednoduchá obsluha, včetně dobře fungujícího hlasového ovládání a výrazně zvětšené symboly. Kromě toho nyní displej s vysokým

rozlišením reaguje podstatně citlivěji na dotyky.

Opel: plně integrovaný



Již od verze Radio R 4.0 IntelliLink (800 eur) je možné integrovat smartphony se systémy Android a Apple. Vybrané aplikace, například Glympse (ke sdílení vlastní polohy) nebo Spotify,

je možné ovládat na palubě pomocí displeje. Specialitou vozů Opel je navíc online a servisní asistent OnStar (490 eur), který obsahuje také WLAN hotspot.

Hyundai: moderní doba



S novým multimediálním modulem se do korejské kompaktní třídy konečně dostávají také moderní řešení v oblasti konektivity. Navigační systém zahrnuje nejen příjem digitálního rozhlasu, ale také podporu Android Auto a Apple CarPlay pro integraci příslušných smartphonů.

Navigace v ceně 1 300 eur je ovšem k dispozici až od vyšší výbavy Trend.

Seat: příjemný



Nový navigační systém Plus (1 525 eur, od úrovně výbavy Style) disponuje větší obrazovkou s úhlopříčkou osm palců. Odpadají tím klasické funkční klávesy. Nyní zbývá pouze tlačítko Home, které vede k pěkně vyhlížejícím funkčním

ikonám, a další tlačítko pro přímou volbu aplikací integrovaných přes připojený smartphone.



Nízká pohotovostní hmotnost podporuje dynamický naturel Spaněla

stále suverénně jemně i hrubé nerovnosti. Především citlivé pérování vždy znovu ohromí. Focus přitom pevně sedí na silnici a i při rychlém průjezdu zatáček vykazuje jen malý boční náklon. Sportovní sedadla náležející do jeho nejlepší výbavy Titanium ovšem nejsou tak pohodlná jako u konkurence. V tomto ohledu vyniká Opel Astra – obzvláště



Funkčně pojatý kokpit se v rámci faceliftu téměř nezměnil



Vzadu nabízí Seat i větším osobám dostatečný prostor pro hlavu a kolena



Od faceliftu je možné ve vozech Leon indukčně nabíjet kompatibilní smartphony

Nový infotainment si vystačí jen se dvěma tlačítky

Hyundai připravil bohatou nabídku asistenčních systémů

Multimediální vstupy a indukční nabíjecí podložka jsou v i30 dobře přístupné

Opel



Astra poskytuje díky svému živému chování v zatáčkách velký požitek z jízdy



Sportovně zaměřené místo řidiče Opelu s příjemně nízkou polohou sezení



Elegantní regulátor teploty s ukazateli



Asistent kontroly jízdního pruhu stojí v balíčku 650 eur



Vzadu vyniká Opel Astra nejvydatnější nabídkou prostoru v testu

Ford



Ford Focus se může chlubit neobyčejně komfortním pérováním, a přesto je živý v zatáčkách



Mohutná přístrojová deska omezuje pocit prostoru a jeho nabídku



Vyhřívání volantu stojí 200 eur

Skutečně nepohodlné ovládání asistentů



V oblasti místa pro kolena a hlavu je ve Fordu natěsno

když jsou, jako v případě našeho testovacího vozu, na palubě vynikající ergonomická sedadla. Ta okouzlují stejnou měrou jak dobrým stranovým vedením, tak tuhostí čalounění vhodnou pro dlouhé trasy. Komfort pérování naproti tomu k silným stránkám automobilu z Rüsselsheimu nepatří. Naopak, již mírně podněty, jako drobné příčné spáry, jsou v interiéru výrazně cítit. A také na dálnici se karoserie Opelu dostává do pohybu více než u jeho rivalů. Ať prázdný nebo naložený, nový Hyundai i30 se projevuje jako komfortní partner na cesty, který nenervuje přehnanou tvrdostí, ani neobtěžuje uši svých cestujících nadměrným hlukem. Kromě toho jeho funkčně pojatý kokpit září bezchybnou ergonomií. Velmi dobře po ruce jsou tedy vysoko posazená dotyková obrazovka i všechny ostatní ovládací prvky. A také multimediální přípojky nainstalované za krytem uprostřed přístrojové desky jsou na rozdíl od mnoha konkurentů dosažitelné bez větší akrobacie.

Přesto si v úhrnu v této kapitole zajišťuje těsné vítězství Seat Leon. Rozhodující jsou přitom především jeho účinná zvuková izolace a pohodlné sezení. Komfort pérování při plném naložení se podobá spíše tvrdé linii Opelu.

Motor a převodovka

Čtyři kandidáti v testu skutečně působivě dokazují, že moderní přeplňovaný zážehový tříválec s pouhým litrem zdvihového objemu představuje i v kompaktním segmentu adekvátní zdroj pohonu. Především hnací agregát o výkonu 115 k v Seatu Leon vyniká svým neutuchajícím zátahem. Již při nízkých otáčkách se živý TSI s vervou pouští do díla. Metu 100 km/h překonává tento velmi lehký Španěl s pohotovostní hmotností 1 203 kilogramů, který navíc disponuje vynikajícím řazením, za pouhých 9,8 sekundy.

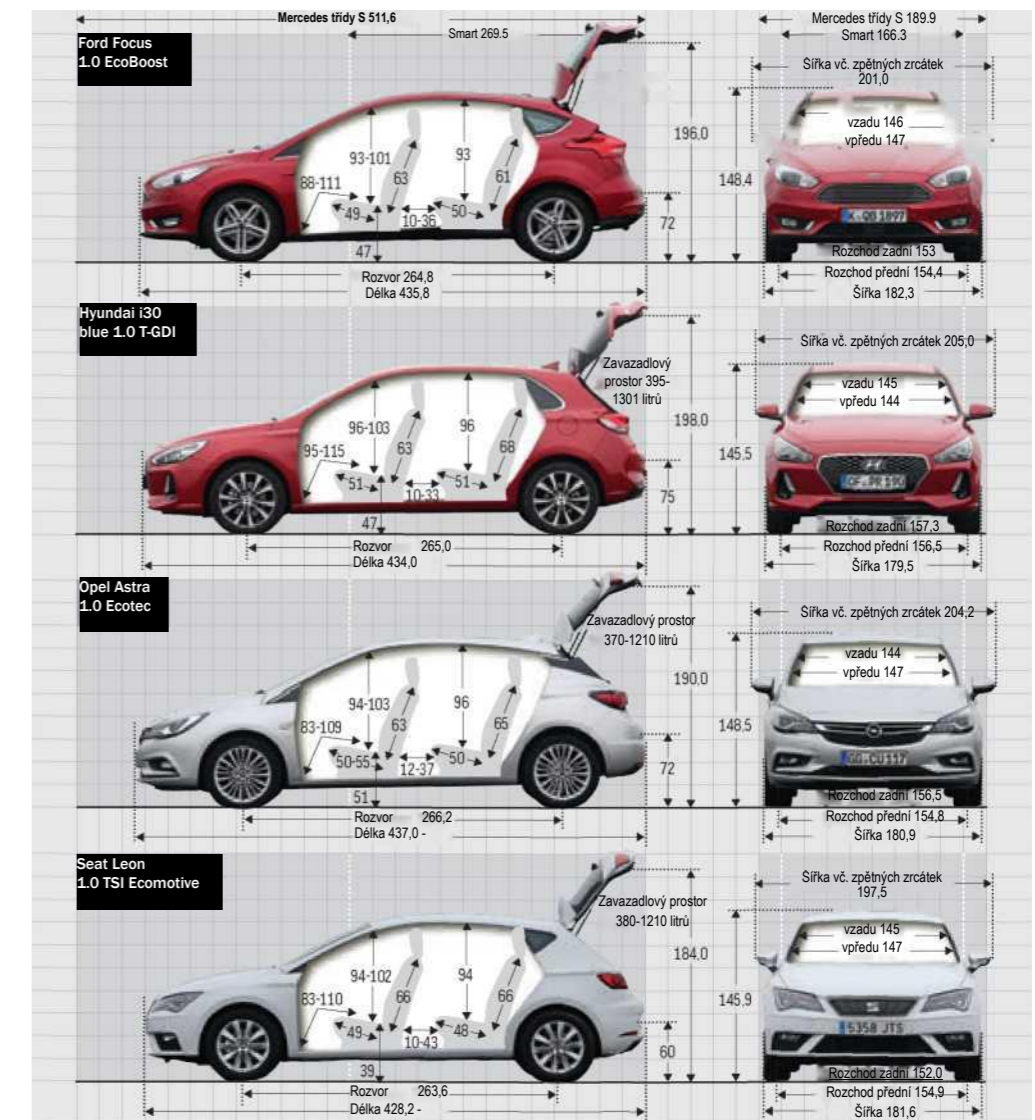
Těsně za ním následuje Hyundai i30, jehož jadrně znějící pohonná jednotka se 120 k rozjede 1 316 kg těžkého Korejce na rychlost 100 km/h za 10,3 sekundy a zároveň jen zřídka nevyhoví přání po ještě větším výkonu. K němu náležející šestistupňová převodovka přitom umožňuje podobně přesné ovládání jako Seat Leon. Mnohokrát oceněný agregát Fordu Focus o výkonu 125 k prokázal svůj talent již v různých testech. A také tentokrát odvádí dobrou práci. Tříválec EcoBoost spontánně sleduje plyn a pracuje rovnoměrně v celém



Seat Leon je se spotřebou pouhých 6,0 litru nejúspornější v testu.

pásmu otáček. S 10,8 sekundy ovšem kolínský vůz zrychluje na 100 km/h o celou sekundu pomaleji než Seat. Ještě více na čas si dává Opel Astra o výkonu 105 k, který si jako jediný musí vystačit s dlouze odstupňovanou pětistupňovou převodovkou a pro standardní sprint potřebuje rovných jedenáct sekund. Jeho kultivovaně reagující benzinové turbo ovšem vozu uděluge druhou nejvyšší koncovou rychlost. Se 195 km/h jsou rüsselsheimští jen o sedm km/h pomalejší než nejrychlejší účastník testu, Seat Leon. Španěl pro sebe navíc jasně rozhoduje hodnocení efektivity.

PŘEHLED VŠECH ROZMĚRŮ Všechny rozměry v cm





Technika

	FORD FOCUS 1.0 EcoBoost	HYUNDAI i30 blue 1.0 T-GDI	OPEL ASTRA 1.0 Ecotec Direct Injection Turbo	SEAT LEON 1.0 TSI Ecomotive
Válec / ventily na válec	3/4; turbo	3/4; turbo	3/4; turbo	3/4; turbo
Pohon vačkových hřídelí	Ozubený řemen	Řetěz	Řetěz	Ozubený řemen
Vrtání / zdvih	71,9 / 82,0 mm	71,0 / 84,0 mm	74,0 / 77,4 mm	74,5 / 76,4 mm
Zdvihový objem	998 cm ³	998 cm ³	999 cm ³	999 cm ³
Výkon při	92 kW / 125 k 6 000 /min.	88 kW / 120 k 6 000 /min.	77 kW / 105 k 5 500 /min.	85 kW / 115 k 5000–5 500 /min.
Max. točivý moment při	170 Nm, 1 400–4 500 /min.	171 Nm, 1 500–4 000 /min.	170 Nm, 1 800–4 250 /min.	200 Nm, 2 000–3 500 /min.
Převodovka/pohon	6stupňová manuální / přední kola	6stupňová manuální / přední kola	5stupňová manuální / přední kola	6stupňová manuální / přední kola
Podvozek	vpředu: pružné vzpěry McPherson, příčné rameno, stabilizátor; vzadu: víceprvková náprava, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESP	vpředu: pružné vzpěry McPherson, příčné rameno, stabilizátor; vzadu: víceprvková náprava, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESC (ESP)	vpředu: pružné vzpěry McPherson, příčné rameno, stabilizátor; vzadu: kliková náprava s příčnou torzní tyčí, Wattovo ústrojí, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESP	vpředu: pružné vzpěry McPherson, příčné rameno, stabilizátor; vzadu: kliková náprava s příčnou torzní tyčí, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESC (ESP)
Poloměr otáčení l/r	11,0/11,1 m	11,2/11,2 m	11,4/11,2 m	11,2/11,2 m
Brzdy	přední: se vzduchovým chlazením kotoučová; zadní: kotoučová; ABS, brzdový asistent	přední: se vzduchovým chlazením kotoučová; zadní: kotoučová; ABS, brzdový asistent	přední: se vzduchovým chlazením kotoučová; zadní: kotoučová; ABS, brzdový asistent	přední: se vzduchovým chlazením kotoučová; zadní: kotoučová; ABS, brzdový asistent
Sériové pneumatiky	celé vozidlo: 205/55R16	celé vozidlo: 195/65 R15	celé vozidlo: 195/65 R15	celé vozidlo: 205/55 R16
Testovací pneumatiky	celé vozidlo: 215/50 R17 W	celé vozidlo: 225/45 R17 W	celé vozidlo: 225/45 R17 V	celé vozidlo: 205/55 R16 V
Značka pneumatik	Conti Sport Contact 5	Michelin Primacy 3	Michelin Primacy 3	Michelin Energy Saver

Naměřené hodnoty

HMOTNOSTI

Pohotovostní hmotnost výrobce / hodnota podle testu	1220/1331 kg	1194/1316 kg	1198/1250 kg	1105/1203 kg
Povolená celková hmotnost / užitečné zatížení	1900/569 kg	1800/484 kg	1780/530 kg	1710/507 kg
Celková hmotnost přívěsu brzd./nebrzd.	1200/660 kg	1200/600 kg	1220/610 kg	1300/600 kg
Zatížení střechy / svislé zatížení tažného zařízení	75/75 kg	80/80 kg	75/75 kg	75/80 kg

JÍZDNÍ VÝKONY

0–50 km/h	3,8 s	3,4 s	3,6 s	3,5 s
0–100 km/h	10,8 s	10,3 s	11,0 s	9,8 s
0–150 km/h	24,4 s	24,4 s	26,4 s	22,1 s
60–100 km/h	11,4 s (5. stupeň)	10,3 s (5. stupeň)	11,4 s (4. stupeň)	10,8 s (5. stupeň)
80–120 km/h	14,7 s (6. stupeň)	15,4 s (6. stupeň)	15,6 s (5. stupeň)	14,1 s (6. stupeň)
Nejvyšší rychlost ¹	193 km/h	190 km/h	195 km/h	202 km/h
Ovládnutí	1:52,5 min.	1:50,3 min.	1:52,4 min.	1:51,9 min.
Slalom se vzdáleností pylonů 18 m	66,2 km/h	67,5 km/h	66,1 km/h	66,1 km/h

BRZDNÁ DRAHA

z 50/100/150 km/h za studena	9,2 m/35,4 m/79,0 m	8,8 m/33,8 m/76,2 m	9,3 m/35,6 m/79,5 m	9,1m/35,5 m/80,5 m
ze 100 km/h za tepla	35,0 m	33,1 m	34,8 m	35,3 m

VNITRNÍ HLUCNOST

Hluk stojícího vozidla	37 dB(A)	36 dB(A)	38 dB(A)	40 dB(A)
při 50 km/h 3. stupeň	58 dB(A)	59 dB(A)	57 dB(A)	57 dB(A)
při 100/130 km/h nejvyšší stupeň	66/70 dB(A)	66/70 dB(A)	66/70 dB(A)	63/67 dB(A)

SPOTŘEBA

Test / EU	6,5 l/4,7 l S/100 km	7,1 l/4,9 l S/100 km	6,4 l/4,5 l S/100 km	6,0 l/4,4 l S/100 km
Usporná/maximální	5,0 l/12,7 l S/100 km	5,5 l/13,0 l S/100 km	4,8 l/12,6 l S/100 km	4,5 l/11,5 l S/100 km
CO ₂ (podle testu / EU)	154/108 g/km	168/112 g/km	152/104 g/km	142/102 g/km
Obsah nádrže / dojezd	55 l/846 km	50 l/704 km	48 l/750 km	50 l/833 km

¹ Údaj výrobce

Vybava/cena

Základní cena	21 400 €	19 700 €	18 400 €	20 290 €
---------------	----------	----------	----------	----------

TESTOVANÝ VUZ – DOPLNKY

Pohon	-	-	-	-
Brzdy (karbon-keramika)	-	-	-	-
Podvozek	-	-	-	-
Rízení	-	-	-	-
Pneumatiky	500 € ¹	1750 € ³	1000 € ¹	-
Sedadla	2900 € ²	-	295 € ⁴	-
PRÍPLATEK	3400 €	1750 €	1295 €	06
HODNOCENÁ CENA	24 800 €	21 450 €	19 695 €	20 290 €

¹ 17palcové pneumatiky; ² Sportovní sedadla, součástí vybavy Titanium (2 900 €); ³ 17palcové pneumatiky, součástí vybavení Trend (1 750 €); ⁴ Ergonomická sedadla

Údržba / sleva / ztráta hodnoty (WV)

Náklady na servis ¹	500 €	500 €	608 €	383 €
Sleva ²	28,0 % / 5 990 €	21,8 % / 4 292 €	24,0 % / 4 406 €	26,0 % / 5 275 €

Ztráta hodnoty po 4 letech/20 000 km ročně	66,0 % / 14 124 €	žádné výdaje	62,4 % / 11 482 €	62,2 % / 12 620 €
---	-------------------	--------------	-------------------	-------------------

¹ Náklady na údržbu za rok včetně běžných dílů podléhajících opotřebení, kromě pneumatik, určeno ADAC; ² Zdroj: www.meinauto.de

Pojistění/daně za rok

Typové třídy KH/VK/TK	17/19/19	16/19/21	17/20/20	18/20/19
Náklady KH/VK/TK	441/624/152 €	413/624/189 €	441/691/170 €	472/691/152 €
Emission normy / daně	Euro 6 / 46 €	Euro 6 / 54 €	Euro 6 / 38 €	Euro 6 / 34 €

K ujetí 100 kilometrů stačí španělskému vozu průměrně šest litrů. Hyundai i30 si naopak dopřává nejvíce paliva a jako jediný překonává hranici sedmi litrů, zatímco konkurenti Ford a Opel spalují 6,4, resp. 6,5 litrů benzínu Super na 100 kilometrů.

Jízdní dynamika

Výrazné zlepšení oproti spíše rozváznému předchůdci vykazuje Hyundai i30 v disciplínách jízdní dynamiky. Dlouhodobě ohromuje především výkonem brzd. Se studenými brzdami potřebuje Korejec na zastavení ze 100 km/h pouhých 33,8 metru.



Hyundai i30
brzdí špičkově. Ze 100
km/h zastaví na **33,8**
metru
(za studena).

Kromě toho svádí příkladné vyladění podvozku a přesné řízení k tomu, aby člověk tento klidný i30 v zatáčkách pobídl ostruhami. Pak se ukáže, že Asiat velice pěkně a spontánně zatáčí a také v mezních oblastech se vyznačuje vysokou neutralitou. Časy na závodním okruhu potvrzují subjektivní pocity: Hyundai zde s velkým náskokem zajíždí nejrychlejší kola. Teprve s odstupem 1,6 sekundy ho následuje Seat Leon, který díky své nízké hmotnosti rovněž velmi obratně zatáčí a zároveň je obdařen špičkovou trakcí. Téměř stejných časů dosahovaly na závodním okruhu Ford Focus a Opel Astra. Zatímco se kolínský vůz

může vždy spolehnout na své komunikativní řízení a vysokou přilnavost svých pneumatik typu Conti Sport Contact 5, agilitu automobilu z Rüsselsheimu pozitivně ovlivňuje jeho nízká hmotnost pouhých 1 250 kilogramů. Modelu Astra ovšem při akceleraci ze zatáček sem tam chybí trochu více trakce.

Životní prostředí / náklady

Atraktivní poměr ceny a výkonu, jakož i pětiletá záruka výrobce, patří již takřka k DNA značky Hyundai. Nový i30 v tomto ohledu nepředstavuje žádnou výjimku. Námi testované provedení Trend nabízí již za 21 450 eur různé příjemné vychytávky, jako jsou zadní parkovací asistent, hands-free sada Bluetooth a vyhřívání volantu.

Ovšem cenovým hitem tohoto srovnávacího testu je jednoznačně Opel Astra, jehož hodnocená cena činí rovných 19 695 eur. To, že v kapitole nákladů přesto nevíteží, je dáno omezenější zárukou, která zahrnuje například jen roční záruku mobility.

Jen nepatrně dražší je Seat Leon, který těsně přesahuje hranici 20 000 eur. Další body si Španěl připisuje díky svým nízkým výdajům za palivo a nízkým servisním nákladům.

Na druhém konci cenové spirály se pohybuje Focus, který s testovanými volitelnými doplňky vyjde na 24 800 eur, a je tedy nejdražší nabídkou ve srovnání. ■

SHRNUTÍ Marcel Kühler



Trefa do černého – nový Hyundai i30 s bravurou zvládá svou první zatěžkávací zkoušku. Recept na korejský úspěch: bohatá bezpečnostní výbava, temperamentní jízdní vlastnosti, dokonale účinná brzdová soustava a přístupné ceny. Druhý je Seat Leon, čerstvě po faceliftu. Jeho největšími přednostmi jsou srdnatě věcný a úsporný pohon a agilní jízdní vlastnosti včetně přesného řízení. Na třetím místě končí Opel Astra, který boduje svou prostornou karoserií a sportovními jízdními vlastnostmi. Komfort pérování ale k jeho silným stránkám nepatří.

V naprostém protikladu je pak Ford Focus, který v této disciplíně patří stále ještě k nejlepším v segmentu a v hodnocení vlastností dokonce těsně předčil Opel. V konečném zúčtování ho ovšem jeho vysoká hodnocená cena posouvá za vůz z Rüsselsheimu.

AUTO TEST SPOTŘEBA

Bodovanou testovací spotřebu na 100 km určujeme na standardizované, 108 kilometrů dlouhé trase (město, mimo město, dálnice). Spotřeba EU, úsporná a maximální spotřeba slouží výhradně k orientaci a ve srovnávacím testu se nehodnotí.

	Ford	HYUNDAI	SEAT	SEAT
Spotřeba EU	4,7	4,9	4,5	4,4
Úsporná	5,0	5,5	4,8	4,5
Maximální	12,7	13,0	12,6	11,5

Testovací spotřeba **6,5 l/s** **7,1 l/s** **6,4 l/s** **6,0 l/s**

Celkové hodnocení

KAROSERIE

	Ford	HYUNDAI	SEAT	SEAT	
Nabídka místa vpředu	100 ¹	68	69	71	68
Nabídka místa vzadu	100	55	56	58	57
Přehlednost	70	37	36	33	36
Obsluha/funkce	100	84	86	85	87
Objem zavazadlového prostoru	100	31	35	31	33
Variabilita	100	27	33	31	32
Náklad / celková hmotnost přívěsu	50/30	37	31	35	34
Bezpečnostní výbava	150	47	55	50	35
Kvalita/zpracování	100/100	145	148	146	149
HODNOCENÍ KAPITOLY	1000	531	549	540	531

JÍZDNÍ KOMFORT

Komfort sezení vpředu	150	128	130	136	131
Komfort sezení vzadu	100	68	69	71	72
Ergonomie	150	124	128	124	126
Vnitřní hluk	50	35	34	36	41
Dojem hlučnosti	100	62	62	60	63
Klimatizace	50	34	33	35	31
Pérování prázdný	200	139	135	130	132
Pérování naložený	200	134	133	129	129
HODNOCENÍ KAPITOLY	1 000	724	724	721	725

MOTOR/PŘEVODOVKA

Zrychlení	150	92	96	90	99
Pružnost	100	68	68	66	70
Nejvyšší rychlost	150	48	46	49	54
Odstupňování převodových stupňů, řazení	100	82	83	81	85
Rozvoj síly	50	31	32	32	34
Kultura provozu	100	62	60	60	62
Spotřeba	325	258	247	260	268
Dojezd	25	16	13	14	16
HODNOCENÍ KAPITOLY	1 000	657	645	652	688

JÍZDNÍ DYNAMIKA

Ovládání	150	66	74	66	68
Slalom	100	71	78	71	71
Řízení	100	81	80	80	83
Směrová stabilita	50	39	41	41	42
Dávkování brzd	30	19	20	18	20
Brzdná dráha za studena	150	96	112	94	95
Brzdná dráha za tepla	150	100	119	102	98
Trakce	100	50	47	45	48
Bezpečnost jízdy	150	132	133	133	133
Poloměr otáčení	20	13	12	12	12
HODNOCENÍ KAPITOLY	1 000	667	716	662	670

HODNOCENÍ VLASTNOSTÍ

HODNOCENÍ VLASTNOSTÍ	4 000	2 579	2 634	2 575	2 614
-----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

NÁKLADY / ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hodnocená cena ²	675	233	260	277	271
Ztráta hodnoty ³	50	-	-	-	-
Vybavení	25	15	15	15	15
Multimédia	50	20	22	21	22
Garance/záruka	50	42	43	18	28
Náklady na servis ⁴	20	15	15	14	16
Daně	10	10	⁹	10	10
Pojištění	40	34	35	34	33
Palivo	55	42	40	42	43
Emise	25	21	23	22	22
HODNOCENÍ KAPITOLY	1 000	432	462	453	460

CELKOVÉ HODNOCENÍ

CELKOVÉ HODNOCENÍ	5 000	3 011	3 096	3 028	3 074
--------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

UMÍSTĚNÍ

UMÍSTĚNÍ	4	1	3	2
-----------------	----------	----------	----------	----------

¹ Maximální dosažitelný počet bodů; ² Vč. doplňků testovacího vozu; ³ Udělení bodů není možné, protože pro Hyundai i30 nebyly v době testu k dispozici ještě žádné datové podklady; ⁴ Určeno ADAC