

# Známé jméno v novém balení



**Suzuki Baleno  
1.0 Boosterjet**

**Zatímco mazda se vyrábí ve své domovině,  
hyundai sjíždí z výrobních pásů v Turecku,  
suzuki dokonce pochází z Indie**

## Prostorné baleno vyrazilo do boje s podobně výkonnými asijskými soupeřníky. Podaří se mu prorazit mezi zavedenější konkurencí?

Baleno není pro české řidiče zas až tak neznámý pojem. Spousta z nás si jistě vzpomene na model z konce devadesátých let minulého století, jenž si díky příznivé ceně našel spoustu příznivců i u nás. Suzuki tehdy vsadilo na široký výběr karosářských variant. V roce 1995 se nejdříve představil hatchback spolu se sedanem, kombi je následovalo o rok později. Zatímco tehdy se ovšem jednalo o zástupce nižší střední třídy, novinka sestoupila o segment níže.

Místo golfu nebo astry si tudíž musí poradit s polem, fabií, riem nebo 208. V závětrí na malé suzuki ovšem čekají další vyzyvatelé. Sportovně laděná Mazda 2 asi nebude zcela přímým konkurentem, Hyundai i20 ovšem ano. A ačkoliv se současnému provedení na

českém trhu nedaří tolik jako předchůdci, jemuž v prodeji patřilo druhé místo ve třídě proti současné sedmé pozici, dokáže ambicióznímu nováčkovvi pořádně zatopit. Už jen například vcelku prostornou kabinou.

### S kůží na trh

Příslušnost k stejné třídě u všech tří zkoušených vozů reprezentuje délka okolo čtyř metrů. Suzuki je s 3995 mm nejkratší, po usazení v kabině byste to však neřekli. Zejména na zadních sedadlech je spousta místa. Nohy, hlava ani ramena nenarážejí do polstrování. Překvapení si pro nás přichystal též zavazadelník, jenž objemem 355 litrů strčí do kapsy i ne jeden kompaktní.

Positivní dojmy převládají také po stránce výbavy. Návrháři se naštěstí vyvarovali větších výstřelků. Palubní des-

ku zdobí dotykový displej navigace (standard pro nejvyšší specifikaci), jenž vedle mapových podkladů zobrazuje i jízdni data v podobě aktuální porce využívaného výkonu, točivého momentu a přetížení. Už méně chvály míří na přední křesla s měkkým polstrováním. A plusové body balenu nemůžeme dát ani za lacině vypadající plasty a sem tam ledabylé dílenské zpracování. Zkrátka neklamná známka toho, že vůz vzniká pod patronátem indické značky Maruti.

Hyundai i20 je jiná káva. Korejská automobilka totiž vsadila na parádní materiály, jež zdobí velmi slušné zpracování. V konkurenci zejména německých soupeřů totiž není prostor k chybám. Tomu odpovídají i pohodlná a dostatečně rozměrná křesla s boční oporou. Výsledný mix tak spíše ukazuje na kompaktní segment.

Baleno poráží též ještě vzdušnějším interiérem. Vpředu a vzadu proti suzuki zbývá ještě několik centimetrů místa ▶

### KANDIDÁTI



**Suzuki Baleno 1.0 Boosterjet**

- ⚡ 82 kW
- 🕒 0-100 km/h za 10,1 s
- 💧 5,3 l/100 km



**Hyundai i20 Blue 1.0 T-GDI**

- ⚡ 74 kW
- 🕒 0-100 km/h za 10,4 s
- 💧 5,9 l/100 km



**Mazda 2 Skyactiv-G 115**

- ⚡ 85 kW
- 🕒 0-100 km/h za 9,9 s
- 💧 5,5 l/100 km



**Hyundai i20 1.0 T-GDI**



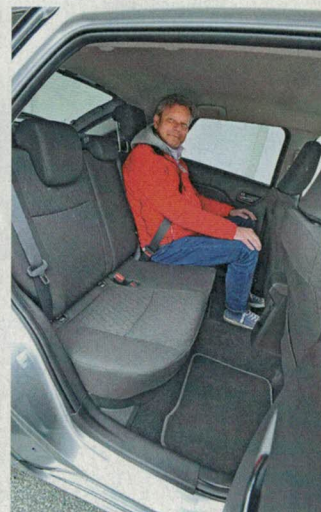
**Mazda 2 Skyactiv-G 115**

Zvenku malý, uvnitř obr. Na necelých čtyřech metrech délky dokáže baleno vykouzlit velkou dávku vnitřního prostoru.



## SUZUKI BALENO 1.0 BOOSTERJET

Prostorově štědrý vnitřek vozu není dokonalý. Zatímco zavazadelník o objemu 355 l potěší, malý schod po sklopení zadních sedaček už méně. Kritika míří na přední sedadla s krátkým sedákem. Uvítali bychom také trochu více místa v první řadě, se situací vzadu naopak panuje plná spokojenost.



Chválíme jednoduchou obsluhu palubních funkcí, kvalita materiálů by však měla být vyšší

k dobru. V druhé řadě se navíc cestuje pohodlněji také díky komfortnější lavici s bohatším polstrováním. Jen přepravní kapacita 326 l nedosahuje úrovně nováčka. Přesto se jedná o více než slušnou hodnotu.

To ostatně zvýrazňuje Mazda 2, jež je navzdory nejdelší karoserii (4060 mm) uvnitř nejskromnější. Do kufru naložíte o 75 litrů méně než do Suzuki. Ani s místem pro posádku to není zrovna slavné, oba sokové jsou minimálně o půl třídy větší. Červený hatchback nicméně bojuje jinými zbraněmi. Například emotivnějším designem kabiny, jejíž palubní deska s podlouhlými a kruhovými výdechy ventilace připomíná vozy Audi. Srdce es-téta zaplesá též nad červeným prošíváním a středovým otáčkoměrem. Jedničku si „dvojka“ vysloužila i za přední sedadla s nejlepší oporou těla.

V Česku si i20 za prvních pět letošních měsíců pořídilo 939 zákazníků, což stačí na 7. místo mezi malými auty



Mazda klame tělem. Ze všech tří aut působí nejkompaktněji.



**HYUNDAI i20 1.0 T-GDI**

Více místa v kabině nenabízí ani jeden z dnešních konkurentů. V i20 se pohodlně posadíte vpředu i vzadu. Před kolena a nad hlavou zbývá několik centimetrů i průměrně rostlému pasažérovi. Líbí se nám také štedře dimenzovaná a komfortní přední sedadla s dostatečnou boční oporou.

**MAZDA 2 SKYACTIV-G 115**

Nejdelší malý hatchback ve srovnání (4060 mm) bohužel zklame omezeným vnitřním prostorem. Nejvíce stísněně se cítíme vzadu, kam se pohodlně posadí spíše děti. Sedadla mají velmi příjemné a měkké polstrování, nechybí jim ani boční opora. Mohla by být však o něco delší.



Místo estetických hrátek hyundai potěší velmi dobrou kvalitou materiálů

Minimum ovladačů a promyšlená estetika zdobí interiér nejmenší mazdy na trhu

**Turba proti klasice**

Mazda jako jediná přijela do srovnání s atmosférickým motorem se čtyřmi válci a objemem nad tisíc kubíků. Jednotka Skyactiv-G se pyšní na zážehové motory neobvykle vysokým kompresním poměrem 14,0 : 1. Výkon servíruje hezky postupně a nejlépe se jí dýchá nad 4000/min. Špatně se ovšem necítí ani v hodnotách o polovinu nižších, i když suverénní záťah v nich neočekávejte. Zato se můžete těšit na bleskovou odezvu na sešlápnutí plynového pedálu, jíž neotupily ani přísné emisní normy.

**Baleno alternativně nabízí atmosférický čtyřválec 1.2 s 66 kW**

Relativně vysoký objem a častější výlety do horních pater otáčkoměru se nijak negativně nepodepsaly na spotřebě. Naměřených 5,5 l je jen o dvě desetiny více než v případě nejúspornějšího balena. Poplácání po karoserii si „dvojka“ vysloužila také za vynikající řízení šestistupňového manuálu (soupeři mají pět rychlostí) s krátkými a přesnými drahami, připomínající zážitky z řízení roadsteru MX-5.

Brzdy si ovšem slova chvály vůbec nezaslouží. Zahřáté kotouče totiž vůz zastavily až na vzdálenosti 39,4 metru. Suzuki bylo jen o deset čísel lepší. Pro oba

vozy to není nejlepší vysvědčení, vezmeme-li v potaz nízkou hmotnost mazdy (1060 kg) a suzuki (949 kg). Téměř 1,2 tuny vážící hyundai přitom zabrzdil o tři metry dříve.

Podvozkově měkčí baleno potěší na kvalitních cestách, rozbitá vozovka totiž mírně rozkymácí karoserii. Řízení je možné až moc přeexponované, u městského dopravníku to však příliš nevedí. Především ženy také ocení lehce jdoucí kulisu řízení a celkově příjemný jízdní projev. Nejlepší na celém voze je však nový tříválec 1.0 Boosterjet. Živý agregát se nebojí ani vyšších otáček, při-

# SROVNÁVACÍ TEST



## Technické údaje

Motor
Ventilů/vačkových hřidelí
Pohon rozvodů
Zdvihový objem (cm³)
Výkon (kW/min)
Točivý moment (N.m/min)
Nejvyšší rychlost (km/h)
Převodovka
Poháněná kola
Brzdy vpředu/vzadu
Pneu rozměr
Pneu typ
Normovaná spotřeba (l/100 km)
Objem nádrže (l)
Náplň klimatizace
Vnější hlučnost dB [A]
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)
Objem zavazadelníku (l)
Délka x šířka x výška (mm)
Rozvor (mm)
Výrobní závod

## HYUNDAI

R3, benzin, turbo
4 na válec/2
řetěz
998
74/4500
172/1500
188
5 MT
přední
kotoučové/kotoučové
195/55 R 16 T
Michelin Energy Saver
4,5
50
R1234yf
71
1000/450
326-1041
4035 x 1734 x 1474
2570
Izmit, Turecko

## MAZDA

R4, benzin
4 na válec/2
řetěz
1496
85/6000
148/4000
200
6 MT
přední
kotoučové/bubnové
185/60 R 16 H
Toy Proxes R39
4,9
44
R1234yf
70
900/515
280-950
4060 x 1695 x 1495
2570
Hófu, Japonsko

## SUZUKI

R3, benzin, turbo
4 na válec/2
řetěz
998
82/5500
170/2000
200
5 MT
přední
kotoučové/kotoučové
185/55 R 16 V
Bridgestone Ecopia EP150
4,5
37
R1234yf
68
1000/400
355-1085
3995 x 1745 x 1470
2520
Manesar, Indie



## Ceny (v Kč) a vybavení

Základní cena modelu

**Testovaná verze**

**Základní cena testované verze**

Automatická převodovka

Automatická klimatizace

Vyhřívání přední sedadla

Tempomat

LED/Xenony

Navigace

Varování před čelní kolizí

El. ovládání oken P/Z

Zadní parkovací senzory

Metalíza

**Testovaný vůz s příplatky**

1.2i Family: 259 900

**1.0 T-GDI Comfort**

**364 990**

N

35 000 (paket Style)

paket Style

S

N/N

N

N

S

S

11 900

**411 890**

1.5 Skyactiv-G75: 274 900

**1.5 Skyactiv-G115 Revolution Top**

**473 400**

N

S

S

S

S/N

S

S

S

11 500

**484 900\***

1.2 Dualjet Start: 293 300

**1.0 Boosterjet Elegance**

**428 900 Kč**

54 000

S

S

S

S

N/S

S

S

S

11 000

**439 900**

S - sériová výbava, N - nenabízí se, \* V Česku je nejsilnější benzinový motor dostupný pouze pro linii Revolution Top, jež se liší od vyobrazené Sport-Line



## Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,3
	<b>0-100 km/h (s)</b>	<b>10,4</b>
	0-130 km/h (s)	18,4
Pružnost	60-100 km/h (s)	9,7/13,3 (4./5. stupeň)
	80-120 km/h (s)	15,0 (5. stupeň)
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)		1168/432
Rozložení hmotnosti př./z. (%)		62/38
Průměr zatáčení (m)		10,8
Brzdy studené ze 100 km/h (m)		35,9
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)		36,3
Vnitřní hlučnost	při 50 km/h (dB[A])	60
	při 100 km/h (dB[A])	67
	při 130 km/h (dB[A])	71
<b>Spotřeba v testu (l/100 km)</b>		<b>5,9</b>
Dojezd na plnou nádrž (km)		845

3,5
<b>9,9</b>
15,5
9,1/12,0 (4./5. stupeň)
12,8/19,7 (5./6. stupeň)
1060/450
63/37
10,6
37,8
39,4
60
67
74
<b>5,5</b>
800

3,5
<b>10,1</b>
15,8
8,8/12,6 (4./5. stupeň)
13,6 (5. stupeň)
949/481
62/38
10,2
37,4
39,3
59
68
72
<b>5,3</b>
695



## Záruky

Emisní norma
Záruka na vůz
Záruka proti prorozevívání
Záruka mobility
Servisní interval

Euro 6
5 let/bez omezení
12 let
5 let
20 000 km/1 rok

Euro 6
3 roky/100 000 km
12 let
3 roky
20 000 km/1 rok

Euro 6
3 roky/100 000 km
12 let
3 roky
15 000 km/1 rok

**Auto TIP**  
MEMBER OF THE GROUP



Instagram

# NEJHEZČÍ FOTKY AUT



instagram.com/autotipcz



**Suzuki Baleno (vlevo) má neobjemnější zavazadelník, bohužel také nejvyšší nakládací hranu (80 cm)**

tom má ze všech tří srovnávaných jednotek nejmenší apetyt. Na centimetr krychlový totožně objemný turbobenzin z produkce Hyundai potěší zejména točivým momentem 172 N.m, dostupným již od 2000/min. V nižších rychlostech působí trochu ospale, při vyšším kvapíku ale příjemně ožije. Bohužel není zrovna úsporný, což jde trochu proti samotnému smyslu downsizingu motorů. Cestovní komfort je jen o velmi málo horší než u mazdy a suzuki.

### Kolik za to

Mazdu lehce diskvalifikuje vysoká cena nejsilnější motorizace, jež je v Česku kombinována pouze s nejvyšší výbavou Revolution Top. Mazda i Suzuki nakonec musely smeknout před hyundaiem, jemuž však v základu chybělo několik prvků.



**ZÁVĚR**  
Redaktor  
**ONDŘEJ SAMAL**

## BALENO NAPLNIL OČEKÁVÁNÍ

Nové suzuki se chlubí známým jménem, kterému zcela jistě nedělá ostudu. Už jen vnitřním prostorem a přepravní kapacitou se může poměřovat s většími modely. Ve skvělém světle se ukázal též tříválec 1.0 Boosterjet, jemuž nelze upřít temperament a střídmost. Přesto se tentokrát muselo sklonit před propracovanějším Hyundaiem i20. Třetí Mazda 2 potěší zapálené řidiče, z nejdělsí karoserie však šlo vykrást více místa.

# HODNOCENÍ

## Karoserie

	BODY MAX.	HYUNDAI	SUZUKI	MAZDA
Prostornost vpředu	20	17	14	15
Prostornost vzadu	20	20	19	16
Pocit prostornosti	10	8	8	6
Zavazadelník	20	13	14	11
Vnitřní variabilita	10	5	5	2
Užitečný náklad	10	7	8	7
Hmotnost přívěsu	5	4	4	3
Přehlednost	15	9	9	9
Kvalita zpracování	20	16	12	14
Funkčnost	10	7	6	6
Bezpečnostní výbava	10	4	5	4
<b>Mezisočet</b>	<b>150</b>	<b>110</b>	<b>104</b>	<b>93</b>

## Pohon

		HYUNDAI	SUZUKI	MAZDA
Zrychlení	15	11	12	12
Pružnost	20	15	16	14
Největší rychlost	5	3	3	3
Kultura běhu motoru	15	11	12	12
Točivost/Reakce na plyn	10	7	7	8
Převodovka	20	15	13	16
Spotřeba v testu	30	24	25	25
Jízdní dosah	10	6	4	5
<b>Mezisočet</b>	<b>125</b>	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>95</b>

## Jízdní dynamika

		HYUNDAI	SUZUKI	MAZDA
Ovladatelnost	20	17	17	18
Elektronické systémy	15	12	12	12
Směrová stabilita	10	10	8	8
Agilita	20	16	15	17
Rízení	20	15	14	16
Trakce	10	7	7	7
Stopový průměr otáčení	10	5	6	5
Brzdy	20	15	11	10
<b>Mezisočet</b>	<b>125</b>	<b>97</b>	<b>90</b>	<b>93</b>

## Konektivita

		HYUNDAI	SUZUKI	MAZDA
Telefon	5	3	4	4
Navigace	15	10	11	11
Online funkce/aplikace	5	1	1	1
Audio	5	5	4	4
Asistenční systémy	20	1	2	6
<b>Mezisočet</b>	<b>50</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>26</b>

## Životní prostředí

		HYUNDAI	SUZUKI	MAZDA
Vnější rozměry	10	3	3	3
Pohotovostní hmotnost	10	7	9	8
Emise CO <sub>2</sub>	10	7	8	8
Škodliviny	5	5	5	4
Vnější hlučnost	5	3	5	4
Ekologické technologie	10	6	2	4
<b>Mezisočet</b>	<b>50</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>31</b>

## Umístění

Maximální počet bodů 750



Malého korejce zdobí prostorný a dobře zpracovaný interiér, slušný jízdní komfort a vcelku rozumná pořizovací cena.

Za druhé místo nováček vděčí především vzdušné kabině, objemnému zavazadelníku a parádnímu tříválci.

Ač nejdělsí, uvnitř je mazda překvapivě malá. Potěší však skvělým motorem, přesnou převodovkou a líbivým interiérem.

## Komfort

	BODY MAX.	HYUNDAI	SUZUKI	MAZDA
Nástup do vozu	5	4	4	3
Pozice sedadel	20	17	16	17
Sedadla vpředu	25	21	16	18
Sedadla vzadu	10	8	6	6
Ovladatelnost	10	9	8	8
Pérování	30	21	22	22
Vnitřní hlučnost	10	6	6	5
Aerodynamický hluk	15	11	10	10
Komfortní výbava	15	14	11	10
Klimatizace	10	5	5	5
<b>Mezisočet</b>	<b>150</b>	<b>116</b>	<b>104</b>	<b>104</b>
<b>Celkem - technika</b>	<b>650</b>	<b>466</b>	<b>444</b>	<b>442</b>

## Náklady

		HYUNDAI	SUZUKI	MAZDA
Základní cena	20	15	14	12
Zúst. hodnota (Eurotax)	15	13	10	8
Pojištění	10	7	7	6
Servis*	10	2	2	2
Záruky	15	9	5	5
Palivo	20	16	17	16
Sériová výbava/Příplatky	10	6	8	8
<b>Mezisočet</b>	<b>100</b>	<b>68</b>	<b>63</b>	<b>57</b>
<b>Celkem</b>	<b>750</b>	<b>534</b>	<b>507</b>	<b>499</b>

\*Hodnocení ovlivňuje primárně délka servisního intervalu, případně servisní pakety zdarma

## Umístění

	1.	2.	3.
Výsledná cena v Kč	411 890	435 200	484 900
Cena za bod v Kč	771	858	972
<b>Poměr cena/výkon</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>

## Jak se nám líbí?

Naše subjektivní dojmy, které nemají vliv na hodnotící tabulku

Kategorie	HYUNDAI	MAZDA	SUZUKI
Design	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Dynamika	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Ovladatelnost	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Pohodlí	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Image	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Celkem	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ skvěle, ★★★★★☆ líbí se, ★★★★★☆ uspokojilo nás, ★★★★★ s výhradami, ★★★★★ nuda

V případě i20 se automobilka Hyundai konečně naučila udělat esteticky hodnotný vůz, jemuž lze objektivně vytknout jen málo. Mazda se na první pohled tváří jako roztomilý dámský doplněk, ovšem za volantem si na své přijdou hlavně milovníci bezpečně rychlé zábavy a atmosférických motorů. Suzuki Baleno sází především na praktickou stránku, vždyť zavazadelník uveze téměř tolik nákladu, co o kategorii větší Ford Focus. Emoce tudíž přenechává jiným, i proto si odnáší jen tři hvězdičky.