

# TATÍNKOVO DILEMA

Ranní pohled na haldy sněhu, dětská radost a zadumaný tatínek. Čím odvézt děcka do školy? A jak se dostat do práce? Ještě že tu jsou středně velká SUV. Jak si ve srovnávacím testu poradí ještě horká novinka z Nošovic, Hyundai Tucson, s Fordem Kuga, Mitsubishi Outlander a Subaru Forester?



## RYCHLÝ PŘEHLED

### FORD KUGA 2.0 TDCI 4x4

110 kW, 0-100 km/h za 9,9 s, 5,2 l/100 km,  
0,456/1,653 m<sup>3</sup>, od 741 990 Kč

### HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDI 4WD

100 kW, 0-100 km/h za 10,9 s, 5,2 l/100 km,  
0,513/1,503 m<sup>3</sup>, od 699 990 Kč

### MITSUBISHI OUTLANDER 2.2 DI-D 4WD

110 kW, 0-100 km/h za 10,2 s, 5,3 l/100 km,  
0,550/1,613 m<sup>3</sup>, od 803 580 Kč

### SUBARU FORESTER 2.0D LINEARTRONIC

108 kW, 0-100 km/h za 9,9 s, 6,3 l/100 km,  
0,505/1,573 m<sup>3</sup>, od 839 000 Kč

## FORD: NADÁLE SE SKVĚLE ŘÍDÍ A MÁ ZMATEČNÉ OVLÁDÁNÍ



**Že jste to již někde viděli?** Ford při loňském minifaceliftu lehce pozměnil tvar výdechů klimatizace. Sedadla jsou dobrá, ovládání mizerné. Za sklopenými opěradly vzniká v zavazadelníku schod.



**Nový palubní systém** s dotykovým displejem je ještě komplikovanější, než byl u verze před faceliftem.



**Jadrný 2.0 TDCI** má silný záťah ve středních otáčkách a v testu byl i nejušpornější.



**Vzadu** mají pasažéři dostatek místa a sedadla s polohovatelným opěradlem.

**Z**a posledních pár let jsme nějak vyšli ze cviku. Jen stěží nacházíme příležitosti věnovat se zimním sportům – ať už se jedná o uklízení sněhu a aplikaci posypových materiálů, chytání rovnováhy na umrzlém chodníku, nebo vyprošťování zapadlého auta a předsevzetí, že příští rok už si opravdu koupíme tu čtyřkolku. Poučily se už i automobilky, a tak většina prodaných SUV roztáčí jen dvě kola. Ale počkejte, co se to děje za okny? Sněží! Rychle vytáhněte z garáže modernizované Mitsubishi Outlander, lehce faceliftovaný Ford Kuga, Hyundai Tucson a Subaru Forester. Všechny s dieselem a pohonem všech kol. Ať můžeme tatínkovi s jeho trápením konečně pomoci.

**SUBARU: I DŘÍVE BÝVALO HEZKY** Podle hesla na Wikipedii se koncern Fuji Heavy Industries zabývá výrobou dopravních prostředků. Pod tím si můžete představit lokomotivy, letadla a také subaru. Auto, která se podle výrobce drží „politiky technicky unikátních řešení“. A nutno podotknout, že nekonvenční pojetí vede i k tomu, že v celkovém pořadí forester neskončil na čelním místě. Stačí se do něj ale na pár minut posadit a pochopíte, co se na něm zákazník-

kům přes všechny nedostatky líbí. Je to jeho unikátnost.

I po dvaceti letech a čtyřech generacích zůstává forester věrný svým původním ideálům: uvnitř je dostatek místa pro čtyři pasažéry a do auta se snadno nastupuje. Z vysoko ukotvených předních sedadel máte nejlepší výhled a velké prosklení a střešní okno navíc výborně prosvětluje rustikálně pojatý interiér. Osvětu by ale potřeboval i řidič: předtím, než se pokusí ovládat palubní počítač a dotykový displej. Dá se s ním telefonovat, navigovat nebo vám může přehrát hudbu. Nebo ho také můžete nechat být a zmáčknout startovací tlačítko.

Než se čtvercový vznětový boxer dostatečně nažhaví a naskočí, čekají vás

v zimě až neobvykle dlouhé chvíle ticha. Kromě Subaru vyznává podobnou konstrukci pohonných jednotek jen Porsche a motocyklová divize BMW. Vznětový boxer se vstřikováním common-rail je opravdovou výjimkou. V úpravě pro emisní normu Euro 6 dopravuje palivo do válců pod tlakem 2000 barů a měl by mít menší vibrace. Ty však zůstávají nadále poměrně patrné. Přesuňme ale volič do polohy D (dovozce měl k dispozici jen žádanější CVT) a jde se testovat.

Bezestupňovou převodovku Subaru dříve nabízelo jen u zážehových motorů, teď ji můžete mít (místo manuálu s těžkou spojkou) i s dieselem. Nic to však nemění na tom, že její chování vyžaduje zvyk: při akceleraci prudce vy-

**PŘESVĚDČIVĚ NEBRZDÍ ANI JEDNO SUV. NEJLEPŠÍ JE FORD KUGA, KTERÝ ZASTAVÍ ZE 130 KM/H SE ZAHŘÁTÝMI BRZDAMI ZA 63,5 M, TAKOVÝ OPEL ASTRA POTŘEBUJE O 4,4 METRU MÉNĚ.**

**63,5 m**

## HYUNDAI: UŽ PRO NĚJ NEHOVOŘÍ JEN CENA, ZÁRUKA A PROSTOR



**Pohon všech kol** lze uzavřít v poměru 50:50 a k dispozici je asistent pro sjíždění svahů.



**Další asistenty** hlídají mrtvý úhel a dokáží vás samy udržet v jízdním pruhu.



**V bytelném interiéru** je spousta tlačítek, jsou ale rozumně seskupena a snadno přístupná. Zavazadlový prostor je velký, s rovnou plochou a malou schránkou pod podlahou.



**I v Tucsonu** můžete páčku po straně sedáku měnit sklon zadních opěradel.

letí otáčky, ale rychlost stoupá jen pozvolna. Pokud by vám to hodně vadilo, můžete si pomoci pádel pod volantem hrát se sedmi nastavenými převody. Jakmile si ale automatika vezme řazení na triko sama, působí forester líně a motor jde po každém povelu plynovým pedálem do otáček, kde duní. Na dálnici často točí 4000/min, což společně s aerodynamickým hlukem vytváří výraznou zvukovou kulisu.

Na okrese je ale s foresterem zábava. V testech jízdních dynamiky ho výrazně brzdily silné zásahy ESP, na běžné silnici však se svým stálým pohonem všech kol nabídne špičkovou trakci, díky přesnému řízení (pravda bez výraznější zpětné vazby) se auto dobře vodí zatáčkami. Prázdný je sice tvrdší, naložený ale naopak tlumí nejlépe v testu. Brzdy už naopak nejlepší nemá, a asistenční systémy? Ty pro jistotu v nabídce nejsou vůbec. Když se k tomu přidá vyšší spotřeba a cena, subaru zůstává autem pro individualisty. Nic na tom nezmění ani bohatá, avšak pevně stanovená výbava.

### MITSUBISHI: JÁDRO PUDLA

S moderními trendy si těžkou hlavu nedělají ani u Mitsubishi – v dobrém slova

**BYŤ JE NEJMENŠÍ, UVEZE TUCSON NEJVÍC: TĚMĚŘ ŠEST SET KILOGRAMŮ. HYUNDAI NAVÍC UTÁHNE I NEJTĚŽŠÍ BRZDĚNÝ PŘÍVĚS (2200 KG).**

**598 kg**

smyslu. Takže zatímco většina moderních SUV se terénu vyhýbá jako čert kříži, outlander stále vyznává dávné zákony této kategorie. Kromě trakce mezi ně patří to, že SUV by mělo zvládnout širokou škálu rozličných úkolů. V prostorném interiéru tedy uveze pět pasažérů, s jeho zadní lavicí se dá posouvat, lze změnit sklon jejího opěradla, zavazadlový prostor má největší objem a ukrývá ještě dvě výklopná sedadla. Nástup do třetí řady sice vyžaduje spoustu sklápění a akrobacie a na dlouhé cesty místa číslo šest a sedm opravdu nejsou, variabilnější interiér než outlander ale nenabídne žádný soupeř.

Na to jsme však byli u velkého Mitsubishi zvyklí. Modernizovaná verze, která byla představena na loňském IAA ve Frankfurtu, ale dostala navíc adaptiv-

ní tempomat, samočinné nouzové brzdění nebo asistent pro udržování jízdního pruhu. Další novinky? Pohodlnější čalounění, které stále není příliš pohodlné, hodnotnější zpracování, jež také není stále špičkové, vylepšené ovládání palubních systémů, k němuž máme nadále výhrady, a nová příhrádka pro brýle.

Změny se dotkly i podvozku. Stejně jako každý výrobce i Mitsubishi se dušuje, že je nově agilnější a komfortnější. Je to sice pravda, další potenciál k vylepšování ale outlanderu rozhodně nechybí. Odpružení nepřesvědčí ani na dálnici, na větších nerovnostech pak prázdný i zatížený vůz ostře rázuje. Navíc je výrazně slyšet vzduch proudící okolo auta a nýtování motoru.

Ostatně 2,2l čtyřválec je turbem ze staré školy. Záťah není homogenní, >

## MITSUBISHI: SUV ZE STARÉ ŠKOLY, PROSTORNÉ, VARIABILNÍ A SE SKVĚLOU TRAKCÍ



**Pohon všech kol** má různé režimy (Eco, Auto a Lock), ten zvolený se zobrazuje v přístrojovém štítu.



**Sedák překlápěte vpřed.** To abyste mohli složit opěradla do roviny, nebo nastoupit na zadní sedadla.



**Ovládání palubních systémů** vyžaduje spoustu zvykání. Zavazadlový prostor je obrovský, pojme 0,550 až 1,613 m<sup>3</sup> nákladu a ještě dvě výklopná sedadla.



**Dvojice zadních míst** je skutečně nouzová, místa není mnoho, nástup je poměrně složité.

výraznou prodlevu následuje odhodlaný záběr. Přesná manuální šestistupňová převodovka má naštěstí příhodné odstupňování, takže vás snadno dostane z problémů turbodíry. Slušná dynamika ovšem nekorresponduje s nastavením podvozku. Zatáčkami se outlander valí s výrazným i bočními náklony, řízení má opožděnou odezvu, chybí mu přesnost a zpětná vazba.

Abyste k podobnému závěru došli, nemusíte ani jet příliš rychle. Zasněžené a uklouzané kopce ale outlander se svým elektronicky řízeným pohonem všech kol zvládá snadno. Stejně jako subaru by ale mohl přesvědčivěji brzdit a i v jeho případě je cena 994 850 Kč poměrně ambiciózní, navzdory dodateč-

né akční slevě 80 000 Kč a bohaté výbavě. A to je ostatně důvod, proč nakonec skončil s bronzovou medailí na krku.

### FORD: VÍTEZ NAD KAŽDOU ZATÁČKOU

Můžete namítnout, že podobně vybavená kuga vyjde na stejné peníze jako outlander. A budete mít pravdu, navzdory tomu, že verze Titanium je topmodelem v nabídce Fordu, výbava je poměrně strohá. Na druhou stranu platí, že navigace bez příplatku ještě nedělá dobré auto.

U fordů za ni zaplatíte 29 900 Kč navíc. S výjimkou základní verze Trend dostala kuga v rámci svého loňského „mikrofaceliftu“ nové ovládání palubních systémů. Pokud jsme si předtím

mysleli, že komplikovaněji než záplavou drobných tlačítek uprostřed palubní desky to nepůjde, Ford nás dokázal přesvědčit o opaku. Nový systém má dotykový displej s titěrnými ovládacími prvky, které pomalu reagují, následuje nedotažené hlasové ovládání, které nefunguje v češtině, nebo malý sdružený ovladač hlasitosti. Výsledkem je, že i drobnosti, jakými je změna uložené rádiové stanice nebo zadání cíle do navigace, jsou opravdovou výzvou. To platí rovněž o změně nastavení v palubním počítači, který řídí asistenční systémy. Zde se oproti verzi před faceliftem nic nezměnilo, stejně jako vlastně u celého zbytku kugy.

U něj ale raději ještě chvíli zůstaňme. Cestující vpředu si mohou užít pohodlí měkkých sedadel s dobrým bočním vedením. Vzadu je pak spousta místa a dobře tvarovaná lavice s polohovatelným opěradlem. To se při sklápění složí šikovně společně s opěradlem, v zavazadlovém prostoru ale vznikne nešikovný schod.

V motorovém prostoru najdete dvoulitrový turbodiesel. Nově splňuje emisní normu Euro 6, ale na jeho charakteru to nic nezměnilo. Má úderný zvuk a spoustu temperamentu, jeho záťah si-

## SUBARU: VÝJIMEČNÝ KAŽDÝM COULEM: BOXER, CVT A DÁVKA NOSTALGIE



**Režim X Mode** nastaví motor, převodovku a elektroniku pro provoz v terénu.



**Vznětový boxer** je skutečným unikátem, ve spojení s bezstupňovým CVT ale má svoje mouchy.



**Výjimečné věci nemusí být zrovna moderní,** aby byly výjimečné. Palubní deska a ovládání jako by pocházely z 90. let, v dostatečně velkém zavazadelníku jsou po sklopení opěradel drobné schůdky.



**Dozadu se dobře nastupuje,** je tam dost světla, prostoru a pohodlná sedadla.

ce není úplně plynulý, ochotně jde ale do otáček, takže působí neživěji. A s průměrnou spotřebou 7,6 l/100 km je také nejúspornější, za což může i dobré zpřevodování šestistupňového manuálu. Má lehký chod, avšak poměrně dlouhé dráhy.

Projev motoru jasně pasuje k sebevědomí kugy. Jejím talentu na řezání zatáček se totiž žádný ze tří rivalů nevyrovná. Energicky reaguje na povely přímého řízení s výbornou zpětnou vazbou, takže si s fordem užijete každou zakroucenou pasáž. Nadšené piloty potěší, jak jemně reaguje vytrčením zádě na ubrání plynu, ESP ale zasáhne včas, takže se ani začátečník nemusí bát.

Navzdory tužšímu základnímu nastavení žehlí ford nerovnosti nejlépe ze všech. Na ostrých příčných spárách ale budete s příplatkovými 18" koly (16 600 Kč) litovat, že jste nezůstali u standardních sedmnáctek. Dlouhé vlny ovšem kuga spolkně s přehledem, i plně zatížená. A zasněžený svah? Ten se svým pohonem všech kol zvládne stejně suverénně jako subaru nebo mitsubishi. Bude jí to ale stačit na první místo?

### HYUNDAI: OPRAVDOVÉ VÍTEZSTVÍ

Podobné rétorické otázky jistě často padají v případě, že vyhraje poslední z kandidátů. Jako se tomu stalo i tento-

krát. Ještě nám však zbývá pár skutečně věcných otázek.

Podívejme se tedy na tucson. Nebudeme teď řešit, proč se jmenuje stejně jako první generace kompaktního SUV od Hyundai, ale o kolik je lepší než přímý předchůdce, model ix35. Rozdíl totiž není jen v rozsáhlé nabídce jízdních asistentů, tucson může být vybaven rozpoznáváním dopravních značek, varováním před kolizí, nouzovým brzděním, hlídáním mrtvého úhlu a pomocníkem, který vás sám udrží v jízdním pruhu. A jsou věci, kterými nás dokázala přesvědčit i ix35: zpracování, ergonomie nebo vnitřní prostor. V tucsonu je vývojáři jen vylepšili. ➤

**6,4 l/100 km** I KDYŽ BYL FORESTER V TESTU VYBAVEN SAMOČINNOU PŘEVODOVKOU, PŘI ÚSPORNÉM STYLU JÍZDY NESPOTŘEBOVAL VÍCE PALIVA NEŽ KONKURENTI.



**Kdo má ty sněhové řetězy?** Test SUV s pohonem všech kol v praxi.

## TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMĚŘ. HODNOTY

Model	Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium	Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD Club	Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D 4WD Instyle	Subaru Forester 2.0D Sport	
<b>Pohon</b>	Ř/4	Ř/4	Ř/4	B/4	
<b>Uspořádání/počet válců</b>	1997	1995	2268	1998	
<b>Zdvihový objem</b>	cm <sup>3</sup>				
<b>Nejvyšší výkon</b>	kW (k) při 1/min	110 (150)/3500	100 (136)/2750	110 (150)/3500	108 (147)/3600
<b>Nejvyšší toč. moment</b>	Nm při 1/min	370/2000	373/1500	380/1750	350/1600
<b>Přenos síly</b>		pohon všech kol, 6st. manuální převodovka	pohon všech kol, 6st. manuální převodovka	pohon všech kol, 6st. manuální převodovka	pohon všech kol, bezestupňová převodovka CVT
<b>Pneumatiky</b>	vpředu vzadu	235/50 R 18 V SportContact 5	225/60 R 17 H Hankook Ventus Prime 2	225/55 R 18 H Toyo R37	225/55 R 18 V Continental CrossContact
<b>Rozměry a hmotnosti</b>					
<b>Pohot. hmotnost/užit. zatížení</b>	kg	1736/514	1652/598	1719/541	1610/470
<b>Délka × šířka (se zrcátky) × výška</b>	mm	4524 × 1838 (2077) × 1701	4475 × 1850 (2070) × 1650	4695 × 1810 (2011) × 1680	4595 × 1795 (2042) × 1735
<b>Rozvor</b>	mm	2690	2670	2670	2640
<b>Průměr otáčení vlevo/vpravo</b>	m	11,7/11,7	11,2/11,1	11,1/11,1	11,1/11,2
<b>Zavazadlový prostor</b>	m <sup>3</sup>	0,456 <sup>1</sup> /1,653	0,513/1,503	0,550/1,613	0,505/1,573
<b>Rozměry kvádrů</b>	velký mm	660 × 815 × 760	470 × 870 × 730	740 × 730 × 730	560 × 950 × 790
	malý mm	1540 × 815 × 760	1340 × 870 × 730	1565 × 730 × 730	1430 × 950 × 790
<b>Přívěs nebrzděný/brzděný</b>	kg	750/2100	750/2200	750/2000	750/2000
<b>Vnitřní šířka vpředu/vzadu</b>	mm	1455/1490	1500/1480	1465/1460	1500/1485
<b>Vnitřní výška vpředu/vzadu</b>	mm	1050/985	1045/975	1065/980	1020/930
<b>Prostor pro kolena</b>	mm	725	735	750	740
<b>Spotřeba a emise</b>					
<b>Spotřeba v testu</b>	l/100 km	7,6	7,7	8,3	8,5
ams „eko“		6,4	6,1	6,5	6,4
ams „do práce a domů“		7,5	7,6	8,0	8,4
ams „sportovní jízda“		9,5	10,0	11,5	11,1
Emise CO <sub>2</sub> v testu	g/km	200	203	219	224
<b>Spotřeba (dle ECE)</b>	l/100 km				
město/mimo město/kombinovaná		6,0/4,7/5,2	6,0/4,8/5,2	6,2/4,8/5,3	7,5/5,5/6,3
<b>Emisní norma</b>		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
<b>Emise CO<sub>2</sub></b>	g/km	135	139	163	163
<b>Objem nádrže</b>	l	60	62	60	60
<b>Dojezd</b>	km	789	805	722	705
<b>Rychlost a zrychlení</b>					
<b>Zrychlení</b>	s				
0-80 km/h		6,7	7,1	6,8	7,0
0-100 km/h		10,1	10,9	10,0	10,6
0-120 km/h		15,1	16,3	15,1	15,8
0-130 km/h		18,2	19,9	17,9	19,0
0-140 km/h		22,0	25,1	21,6	23,5
0-160 km/h		33,9	38,2	32,3	37,7
0-400 m		17,1	17,6	17,2	17,5
<b>Pružnost</b>	s				
60-100 km/h		6,1	6,6	5,9	6,2
80-120 km/h		8,4	9,2	8,3	8,8
<b>Nejvyšší rychlost</b>	km/h	192	184	200	188
<b>Brzdné dráhy</b>	m				
ze 100 km/h studené brzdy		37,5	38,2	38,4	38,1
ze 130 km/h studené/zahřáté brzdy		61,9/63,5	63,4/64,0	63,9/63,9	65,9/65,0
ze 140 km/h studené brzdy		74	72	77	76
<b>Vnitřní hluk</b>	dB(A)				
při 80 km/h		65	63	63	64
při 100 km/h		67	65	66	67
při 130 km/h		69	67	69	69
při 160 km/h		72	72	72	73
<b>Jízdní dynamika</b>					
<b>Slalom 18 m</b>	ESP zap./vyp.	58,4/58,5	60,5/61,2	58,4/59,0	58,1/59,0
<b>Dvojitá změna jízdního pruhu</b>	km/h	121,8/123,0	128,6/129,0	123,4/123,8	122,2/123,4
<b>Hodnocení dynamiky</b>					
Rízení (nepřímé/přímé)		○○○●	○○○●	○○○●	○○○●
Nedotáčivost/přetáčivost		○○○●	○○○●	○○○●	○○○●
Zásahy ESP (konzervativní/sportovní)		○○○●	○○○●	○○○●	○○○●
Ovladatelnost (lehká/náročná)		○○○●	○○○●	○○○●	○○○●
Koncepce (komfortní/sportovní)		○○○●	○○○●	○○○●	○○○●
<b>Ceny a náklady</b>					
<b>Havarijní pojištění<sup>2)</sup></b>	Kč	28 705	26 120	49 268	44 995
<b>Standardní záruka</b>		2 roky/bez omezení km	5 let/bez omezení km	5 let/100 000 km	5 let/200 000 km
<b>Základní cena</b>	Kč	800 990	699 990 <sup>3)</sup>	994 850 <sup>4)</sup>	1 079 900
Dvouzónová klimatizace		S	S	S	S
Navigační systém		29 900	S	S	S
Xenony/LED světlomety		32 900/-	-/S	-/S	S/-
Bezklíčové odemýkání a start		8500	S	S	S
Parkovací senzory vzadu/vpředu i vzadu		7900/13 400 <sup>5)</sup>	-/S	-/S	-/S

1) V ČR vždy se sadou na opravu pneumatik, zavazadelník v takovém případě jen 0,406/1,603 m<sup>3</sup>; 2) Česká pojistovna varianta All Risk, 5% spolučást, fyzická osoba, 30 let, Praha 4; 3) pouze v akční výbavě Club; 4) dodatečná akční sleva 80 000 Kč; 5) vč. samočinného parkování; 6) standardně zpětná kamera

Pasažéři mají tudíž vzadu dostatek místa na tvrdší trojmístné lavici s polohovatelným opěradlem a i vpředu si mohou užívat pohodlná sedadla. Na pěkně navržené a bytelně vyrobené palubní desce přibýlo kvůli novým funkcím pár nových tlačítek, stále se v nich ale vcelku rychle zorientujete. Ne, nejdůležitější novinkou je něco úplně jiného: tucson totiž teď umí kroužit zatáčky.

Chcete vysvětlení? Jen těžko byste našli řízení, které reaguje na povel šoféra hůře než v ix35, která oblouky brala jako skutečně nutné zlo. Tucson je však jiný, jeho řízení je přesné a má i překvapivě dostatek zpětné vazby, a to v obou volitelných nastaveních. Na okresech tak sice nedosahuje kvality kugy, reaguje ale příměji, méně se naklání a déle odolává nedotáčivosti. Na změny dynamického zatížení reaguje drobným pohybem zadě, který rychle zastaví jemný zásah ESP.

Trochu přitvrzené nastavení podvozku není vůbec na škodu, prázdný tucson se obstojně vypořádá s výtluky. Abyste ale naplno využili rezervy odpružení, nemusíte do hyundaie naložit plných 598 kilogramů užitečného zatížení. Již při polovině této hodnoty drncá na příčných spárách a na dlouhých vlnách se rozhoupá. A stejně jako jeho konkurenti by mohl lépe brzdit.

Tím bychom ale se slabiny více méně skončili. Navzdory drobnému výkonnostnímu hendikepu se totiž dvoulitrový diesel v tucsonu s oblibou klouže na vlně nízkého položeného maxima točivého momentu. Není sice zrovna točivý ani kultivovaný, s průměrnou spotřebou 7,7 litru je však poměrně úsporný.

V hodnocení vlastností tak hyundaie zaostal za kugou jen o čtyři body. A pak přišla na řadu pořizovací cena, výbava nebo záruka a tucson nakonec vybojoval vítězství. Málokdy se stane, aby gene-

## MĚŘENÍ SPOTŘEBY

nafta (l/100 km)			
<b>Ford</b>	7,6	6,4	7,5
<b>Hyundai</b>	7,7	6,1	7,6
<b>Mitsubishi</b>	8,3	6,5	8,0
<b>Subaru</b>	8,5	6,4	8,4

**EKO** obzvlášť úsporné zjetí okruh (275 km)

**15%**

**DO PRÁCE A DOMŮ** typický každodenní režim (průměrně 21 km)

**70%**

**15%**

**SPORTOVNÍ JÍZDA** ostrý jízdní styl a časté vyšší rychlosti

rační obměna posunula auto na místa, na něž předchůdce ani nemohl pomyslet. U Hyundaie Tucson tomu tak je. Stačí otočit kolečkem voliče jízdních režimů, přepnout čtyřkolku na pevné rozdělení hnací síly mezi obě nápravy a vyjet zasněžený kopec. Tucson se dostal tam, kam patří: na vrchol. A tatínkovu dilematu je konec.

**Text:** Sebastian Renz  
**Foto:** Hans-Dieter Seufert

## ZÁVĚR



### 1 Hyundai

Nízká cena, dlouhá záruka a bohatá výbava mu zajistily první místo. Solidní tucson nabídne i dobrý komfort, jednoduché ovládání, úspornou pohonnou jednotku a především spoustu místa uvnitř.



### 2 Ford

Kugu stály výhru krátká záruka a chudá výbava. Pokud ale hledáte prostorné SUV se silným a úsporným motorem pro náruživé řidiče, měli byste se po ní skutečně poohlédnout.



### 3 Mitsubishi

Temperamentní pohonná jednotka nakonec outlander vytáhla na stupně vítězů. Mezi jeho silné stránky patří velký i variabilní interiér, mezi slabé nedořešené ovládání a nedoladěný podvozek.



### 4 Subaru

Ano, ano, vcelku pohodlný a obratný forester si snadno zamilujete. Osobitý Japonec zůstává volbou pro ty, kdo nevyžadují záplavu asistentů, ale potrpí si na prostorný a vzdušný interiér či dobrý výhled z vozu.

## HODNOCENÍ

Model	(nejvyšší počet bodů)	Hyundai Tucson	Ford Kuga	Mitsubishi Outlander	Subaru Forester
<b>Karoserie</b>					
Vnitřní prostor	(20)	11	10	11	10
Vnější rozměry	(10)	4	4	4	4
Zavazadlový prostor	(15)	9	9	10	9
Užitečná hmotnost	(10)	7	6	6	5
Variabilita/funkčnost	(10)	7	7	8	6
Přístroje	(5)	4	3	3	3
Jednoduchost obsluhy	(10)	9	6	6	6
Výhled z vozidla	(10)	6	7	5	8
Pocit kvality	(10)	8	7	6	6
<b>Celkem</b>	<b>(100)</b>	<b>65</b>	<b>59</b>	<b>59</b>	<b>57</b>
<b>Bezpečnost</b>					
Bezpečnostní systémy	(40)	13	13	9	7
Světla	(10)	4	6	4	4
Brzdná dráha ze 100 km/h, studené brzdy	(10)	1	2	1	1
Brzdná dráha ze 130 km/h, studené brzdy	(5)	1	2	1	1
Brzdná dráha ze 130 km/h, zahřáté brzdy	(10)	1	1	1	1
Brzdná dráha ze 170 km/h	(5)	4	3	3	3
Dávkovatelnost brzd	(5)	4	4	4	4
Aktivní bezpečnost	(15)	14	13	13	13
<b>Celkem</b>	<b>(100)</b>	<b>42</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>34</b>
<b>Komfort</b>					
Odpružení	(25)	17	19	13	16
Přední sedadla	(15)	12	12	9	8
Zadní sedadla	(10)	7	8	6	6
Multimédia	(20)	15	10	7	6
Asistenční systémy	(10)	2	4	2	0
Klimatizace	(10)	7	7	7	7
Naměřený vnitřní hluk	(5)	4	3	3	3
Dojem hlučnosti	(5)	4	4	3	2
<b>Celkem</b>	<b>(100)</b>	<b>68</b>	<b>67</b>	<b>50</b>	<b>48</b>
<b>Pohon</b>					
Kultura chodu	(10)	7	7	7	5
Zátah motoru	(10)	7	7	7	7
Průběh výkonu	(5)	3	4	4	2
Řazení/odstupňování převodovky	(10)	7	8	8	6
Zrychlení/nejvyšší rychlost	(15)	2	4	5	4
Pružnost	(5)	1	2	2	2
Spotřeba v testu	(20)	10	10	9	8
Možnosti dobíjení	(10)	-	-	-	-
Dojezd na elektřinu	(10)	-	-	-	-
Dojezd	(5)	5	5	4	4
<b>Celkem</b>	<b>(100)</b>	<b>42</b>	<b>47</b>	<b>46</b>	<b>38</b>
<b>Jízdní vlastnosti</b>					
Jízdní dynamika	(20)	6	4	4	4
Ovladatelnost/radost z jízdy	(25)	16	18	11	14
Řízení	(20)	15	17	12	13
Průměr otáčení	(10)	2	1	2	2
Trakce/jízda na kluzkém povrchu	(15)	14	14	14	14
Stabilita/citlivost na boční vítr	(10)	8	8	7	8
<b>Celkem</b>	<b>(100)</b>	<b>61</b>	<b>62</b>	<b>50</b>	<b>55</b>
<b>Životní prostředí</b>					
Emise CO <sub>2</sub> „od zdroje ke kolům“	(30)	15	15	13	10
Emise CO <sub>2</sub> podle ECE	(15)	10	10	10	8
Vnější hluk	(5)	2	5	3	4
<b>Celkem</b>	<b>(50)</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>22</b>
<b>Součet vlastností</b>	<b>(550)</b>	<b>305</b>	<b>309</b>	<b>267</b>	<b>254</b>
<b>Náklady</b>					
Základní cena*	(25)	25	21	14	11
Výbava*	(10)	4	1	9	10
Příplatkové položky*	(5)	1	4	1	1
Šance na opětovný prodej	(10)	8	8	7	7
Fixní náklady na 5 let	(10)	10	10	9	10
Údržba a servis na 100 000 km	(15)	15	14	14	15
Náklady na palivo na 100 000 km	(15)	15	15	14	14
Záruka*	(10)	10	5	8	9
<b>Celkem</b>	<b>(100)</b>	<b>88</b>	<b>78</b>	<b>76</b>	<b>77</b>
<b>Celkový součet</b>	<b>(650)</b>	<b>393</b>	<b>387</b>	<b>343</b>	<b>331</b>

\* Platí pro český trh, ostatní položky pro německý. Nejlepší získává plný počet bodů.

1

2

3

4