

Vergleichstest	Srovnávací test
<i>Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Renault Kadjar</i>	<i>Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Renault Kadjar</i>
Die bringen sie vorwärts	Tihle vás dovezou dál
Sie liegen derzeit im Trend wie kaum eine zweite Klasse: KOMPAKT-SUV. Hyundai Tucson, Nissan Qashqai und Renault Kadjar können zwar auch über Stock und über Stein, tummeln sich aber vor allem in der Stadt.	Momentálně jsou in jako žádná jiná třída: KOMPAKTNÍ SUV. Hyundai Tucson, Nissan Qashqai a Renault Kadjar umí sice jezdit i přes klády a kamení, nejvíce se ale vydovádějí ve městě.
Ein Segment boomt, und alle wollen daran teilhaben. Da heißt es besser spät als nie auf den fahrenden Zug aufspringen. Endlich, will man sagen, bringt Renault mit dem Kadjar einen Kompakt-SUV auf den Markt und nutzt clevererweise hierfür die Plattform des Kooperationspartners Nissan. Ein geschickter Schachzug, denn der Qashqai diente damit als eine Art Langzeit- Entwicklungsträger für den Kadjar. Hierzulande hat er sich längst bewährt. Ebenso übrigens wie der Hyundai Tucson als Dritter im Bunde. Dessen erste Generation kam schon vor dem Qashqai auf den deutschen Markt, war allerdings kleiner als heutige Kompakt-SUV. Nun aber scheint der Tucson seinen endgültigen Platz eingenommen zu haben. Auch das Namenswirrwarr ist beendet – Hyundai hatte ihm zwischenzeitlich die Bezeichnung ix35 verpasst. Bei Generation drei kehrt der koreanische Hersteller nun wieder zur Anrede Tucson zurück, vergrößert den Wagen und setzt gleichzeitig auch die Preise hoch. Interessenten müssen für den 136-PS-Diesel mindestens 29 300 Euro einkalkulieren; einen 130 PS starken Qashqai gibt es bereits ab 27 590 und einen Kadjar dCi 130 sogar ab 26 990 Euro.	Segment zažívá boom a všichni chtějí být u toho. Zde platí, je lepší naskočit na rozjetý vlak později než vůbec. Konečně, chtělo by se říct, přichází Renault na trh s kompaktním SUV – modelem Kadjar – a chytře při tom využívá spolupráce s partnerským Nissanem. Šikovný tah, jelikož Qashqai sloužil již dlouho určitým způsobem i jako vývojový předchůdce pro Kadjar. A Qashqai se už dávno osvědčil. Stejně tak i Hyundai Tucson. Jeho první generace přišla na německý trh dříve než Qashqai, byla však o něco menší než dnešní kompaktní SUV. Teď to ale vypadá, že Tucson zaujal své definitivní místo. I zmatek ve jménech má svůj konec – poté, co mu Hyundai dočasně propůjčil označení ix35. U třetí generace se korejský výrobce opět vrátil k názvu Tucson, vůz zvětšil a současně navýšil i cenu. Zájemci o 136koňový diesel musí počítat přinejmenším s částkou 29 300 EUR, zatímco 130koňový Qashqai se dá pořídit již od 27 590 EUR a Kadjar dCi 130 dokonce již od 26 990 EUR.
Einstieg und Bedienung müssen passen Wie kommt nun im Segment der kompakten SUV ein Bestseller heraus? Nun, er muss viel fürs Geld bieten und noch mehr hermachen – denn genau darum geht es in dieser Klasse. Auch wichtig: Man sollte sich sofort wohlfühlen und mit der Bedienung zurechtkommen, schließlich finden SUV vor allem ein älteres Publikum; dieses schätzt die hohe Sitzposition samt leichtem Einstieg – ein Versprechen der Her-	Nastupování a ovládání musí padnout Jak se v segmentu kompaktních SUV zrodí bestseller? No, především toho musí za vynaložené peníze hodně nabídnout a dobře vypadat – neboť právě o to v této třídě jde. A co je rovněž důležité: Řidič by se měl hned dobře cítit a zvládnout ovládání, koneckonců kompaktní SUV jsou oblíbená především u staršího publika; právě to ocení vyšší polohu sedadel spolu s pohodlnějším nastupováním – slib výrobce,
	Strana 17
steller, das vor allem die großen, hohen SUV nicht immer einlösen. Bei guter Ausstattung relativiert sich die Bedeutung des Wortes günstig übrigens schnell: In der Konfiguration des Testwagens kostet der Hyundai Tucson 31 200 Euro. Günstigster ist der Qashqai als 1.6 dCi All-	který především velká a vysoká SUV ne vždy plní. S dobrou výbavou se ale rychle projeví relativita slova „výhodný“: V konfiguraci testovacího vozu stojí Hyundai Tucson 31 200 EUR. Levnější je Qashqai v provedení 1.6 dCi All-Mode 4x4 Acenta za 29 590 EUR, který

<p>Mode 4x4 Acenta mit 29 590 Euro, der zudem beweist, dass lange Bezeichnungen einen Verkaufserfolg nicht prinzipiell verhindern. Den Kadjar Energy dCi 130 4x4 schließlich gibt es als Bose-Edition- Modell für 33 490 Euro. Es ist die Topvariante von Renault; sie umfasst ein Soundsystem der namensgebenden Marke. Außerdem steht der Bose-Kadjar auf 19-Zöllern und kommt mit der geteilt umklappbaren Rückbank, Tempomat, Klimaautomatik, Einparkhilfe vorn und hinten, Lederlenkrad, höhenverstell- und klappbarem Beifahrersitz, Navigationssystem, LED-Scheinwerfern sowie einem Sicherheitspaket, bestehend aus Spurhaltewarner, Fernlichtassistent und Verkehrszeichenerkennung. Weiterhin besitzt der Testwagen noch den Toter-Winkel- Assistenten, die Lederausstattung samt Sitzheizung und Metallic-Lack. Anders gesagt: Er ist fast voll ausgestattet.</p>	<p>dokazuje, že dlouhé označení modelu nemusí být překážkou pro prodejní úspěch. Kadjar Energy dCi 130 4x4 se prodává ve verzi Bose-Edition- za 33 490 EUR. Představuje špičkovou variantu značky Renault a je vybaven zvukovou aparaturou stejnojmenné značky. Kromě ní je Bose-Kadjar postaven na 19palcových kolech, nabízí dělená sklopná zadní sedadla, tempomat, automatickou klimatizaci, parkovacího asistenta vpředu a vzadu, kožený volant, výškově nastavitelné a sklopné sedadlo spolujezdce, navigaci, LED světlomety i bezpečnostní balíček obsahující asistenta pro udržování vozu v jízdním pruhu, asistenta dálkových světel a čtečku dopravního značení. Dále je testovací vůz vybaven asistentem pro hlídání mrtvého úhlu, koženým čalouněním sedadel včetně jejich vyhřívání a metalickým lakem. Je zkrátka téměř v plné výbavě.</p>
<p>Alle drei lassen sich sehr gut ausstaffieren Armselig rollt auch der Hyundai nicht gerade daher. Im Vergleich zum Kadjar fehlen dem Tucson als Trend neben vielen kleineren Nettigkeiten im Wesentlichen die 19-Zoll-Räder (gibt es genauso wie LED-Scheinwerfer erst ab Style), das Navigationssystem (1300 Euro) und das Paket mit Spurhalteassistent samt Verkehrszeichenerkennung (700 Euro). Doch die eigentliche Überraschung ist der Qashqai: Schon beim Acenta muss</p>	<p>Všichni tři se dají dobře vyperádít Ani Hyundai není ve výbavě žádný chudáček. Ve srovnání s Kadjarem chybí Tucsonu v provedení Trend vedle mnoha drobností hlavně 19palcová kola (ta stejně jako i LED-světlomety jsou součástí výbavy až od provedení Style), navigace (1300 EUR) a balíček s asistentem pro udržování vozu v jízdním pruhu spolu s čtečkou dopravního značení (700 EUR). Největším překvapením je ale Qashqai. Už u provedení Acenta</p>

HYUNDAI	HYUNDAI
MIT MENÜTASTEN	S – TLAČÍTKY
Dank prima erreichbarer Direktwahltasten lässt sich das Infotainment leicht bedienen	Díky dobře umístěným tlačítkům přímé volby se multimediální systém dobře ovládá
Ladevolumen 513/1503 l	Objem ložného prostoru 513/1503 l
NICHT NUR ÄUSSERLICH wirkt der Tucson größer als seine beiden Konkurrenten – er bietet auch den meisten Platz im Innenraum, zudem die bequemsten Sitze. Am deutlichsten wird der ungewöhnlich hohe Sitzkomfort übrigens auf der Rückbank. Zum Fahren im Gelände lässt sich sowohl der permanente Allradantrieb als auch getrennt davon eine Bergabfahrhilfe für Steilstrecken zuschalten	NEJEN NAVENEK působí Tucson větší než oba konkurenti – nabídne i nejvíce místa v interiéru a navrch má i nejpohodlnější sedadla. Nejzřetelnější je neobyčejný komfort sezení na zadních sedadlech. Pro jízdu v terénu je možno zapnout nejen stálý pohon všech kol ale i asistenta pro sjíždění svahů v terénu.
NISSAN	NISSAN
FÜRS GELÄNDE	DO TERÉNU
Über Tasten wählbar: Zweirad-, automatisch zuschaltender oder permanenter 4x4-Antrieb	Aktivace tlačítka: Pohon dvou kol, pohon 4x4 automaticky připojitelný nebo stálý
Ladevolumen 430/1585 l	Objem ložného prostoru 430/1585 l
VORNE WIE HINTEN finden groß gewachsene Passagiere im Qashqai die geringste Ellbogenfreiheit vor, was ebenso für den Kopfraum gilt. Gerade hier macht sich negativ bemerkbar, dass das Dach des SUV nicht sonderlich hoch liegt. Deshalb steht im Nissan auch der geringste (minimale) Gepäckraum zur Verfügung. Die Ladekante liegt niedriger als beim Renault, aber höher als beim Hyundai	VPŘEDU STEJNĚ JAKO I VZADU je pro dospělé cestující ve voze Qashqai těsno, což platí i pro prostor nad hlavou. Právě zde se negativně projevuje, že střecha tohoto SUV není umístěna příliš vysoko. Proto je v Nissanu i nejmenší minimální objem zavazadlového prostoru. Nakládací hrana je níž než u Renaultu ale výš než u Hyundaie.

SROVNÁNÍ DAT	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD TREND	NISSAN QASHQAI 1.6 dCi 4x4 ACENTA	RENAULT KADJAR dCi 130 4x4 BOSE EDITION
POHON			
Motor	čtyřválcový řadový diesellový motor, vpředu příčně, každý válec má čtyři ventily, Turbo, DI, rozvodový řetěz	čtyřválcový řadový diesellový motor, vpředu příčně, každý válec má čtyři ventily, Turbo, DI, ozubený řemen	čtyřválcový řadový diesellový motor, vpředu příčně, každý válec má čtyři ventily, Turbo, DI, rozvodový řetěz
Objem	1995 cm ³	1598 cm ³	1598 cm ³
Výkon při počtu otáček	100 kW/136 k 2750/min	96 kW/130 k 4000/min	96 kW/130 k 4000/min
max. točivý moment při počtu otáček	373 Nm 1500/min	320 Nm 1750/min	320 Nm 1750/min
Nejvyšší rychlost	184 km/h	190 km/h	190 km/h
CO ₂ -emise	139 g/km	129 g/km	129 g/km
Přenos síly Převodovka	Pohon všech kol Šestistupňová převodovka	Pohon všech kol Šestistupňová převodovka	Pohon všech kol Šestistupňová převodovka
KAROSERIE			
Délka/šířka/výška	4475/1850/1650 mm	4377/1806/1595 mm	4449/1836/1612 mm
Rozchod kol	2670 mm	2646 mm	2647 mm
Objem nádrže	62 Litrů	65 Litrů	65 Litrů
Objem kufru	513–1503 Litrů	430–1585 Litrů	472–1478 Litrů
Celková hmotnost přívěsu Nebrzděný/brzděný	750/2200 kg	750/1800 kg	750/1800 kg
Sériové pneumatiky	225/60 R 17 H	215/60 R 17 H	225/45 R 19 W
Pneumatiky na testovacím voze Typ pneumatik	225/60 R 17 H Hankook Ventus Prime 2	215/60 R 17 H Michelin Primacy 3	225/45 R 19 W Continental SportContact 5
MĚŘENÉ HODNOTY			
Zrychlení 0–100 km/h	10,8 s	10,5 s	11,6 s
Mezispurt 60–100 km/h 80–120 km/h	6,4 s 8,8 s	6,1 s 8,5 s	6,9 s 9,3 s
Brzdná dráha z 100 km/h bez nákladu	37,2 m	37,0 m	37,2 m
Vnitřní hluk Při 100 km/h při 130 km/h	65 dB(A) 69 dB(A)	66 dB(A) 70 dB(A)	67 dB(A) 72 dB(A)
Normovaná spotřeba Spotřeba v testu	5,2 Litrů D 7,8 Litrů D	4,9 Litrů D 7,0 Litrů D	4,9 Litrů D 7,1 Litrů D
Zatížení na nápravu vpředu/vzadu	961/668 kg	959/599 kg	978/631 kg
Hmotnost prázdného testovacího vozu Užitečná hmotnost	1629 kg 621 kg	1558 kg 472 kg	1609 kg 450 kg
Poloměr otáčení vlevo/vpravo	11,2/11,1 m	10,9/11,2 m	11,5/11,4 m
VÝBAVA			
Airbagy Hlavové – vpředu a vzadu Boční – vpředu /vzadu	série série/–	série série/–	série série/–
Metalíza	550 EUR	550 EUR	690 EUR
Navigace	1300 EUR	900 EUR	série
CENA / NÁKLADY			
Cena	31 200 EUR	29 590 EUR	33 490 EUR
Ztráta hodnoty	14 000 EUR	13 000 EUR	15 500 EUR
Možný rabat ₁₎	16 %	17 %	17 %
financování ₂₎ roční úrok	0,99 %	0,0 %	2,99 %
Leasing ₃₎ záloha měsíční splátka	údaj není k dispozici údaj není k dispozici	údaj není k dispozici údaj není k dispozici	údaj není k dispozici údaj není k dispozici
Norma emisí výfukových plynů	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Roční daň	278 EUR	220 EUR	220 EUR
pojištění HK/TK/VK	19/20/24	16/22/23	17/24/24

HK- Povinné ručení (50 % prémie)	672 EUR	559 EUR	591 EUR
TK - Pojistka se spoluúčastí	436 EUR	536 EUR	657 EUR
VK- Pojistka s plným krytím-bez spoluúčastí (50 % prémie)	1459 EUR	1344 EUR	1459 EUR
Fixní náklady za rok	2409 EUR	2123 EUR	2270 EUR
Měsíční náklady s /bez ztráty hodnoty	730/336 EUR	670/300 EUR	761/329 EUR
Náklady na kilometr S / bez ztráty hodnoty	58,4/26,9 Centů	53,6/24,0 Centů	60,9/26,3 Centů
Interval výměny oleje	30 000 km/1 rok	30 000 km/2 roky	30 000 km/2 roky
Interval inspekce	60 000 km/2 roky	60 000 km/4 roky	60 000 km/4 roky
GARANCE			
Technika/lak, prorezivnění mobilita	5/5 let 12 let 15 let	3/3 roky 12 let neomezeně	2/2 roky 12 let neomezeně
1) laut Preisagentur netCar.de – das Internet-Autohaus; 2) über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Jahreszins effektiv;		1) Zdroj: cenový porovnávač netCar.de – internetový autosalón; 2) u Autobanky, doba splatnosti 3 roky, efektivní roční úrok;	
3) Kilometerleasing, Laufzeit 3 Jahre (15 000 km/Jahr).		3) Kilometrový leasing, doba trvání 3 roky (15 000 km/rok)	

<p>man nur die großen Räder für 324 Euro sowie das Navigationssystem für 900 Euro (dann mit Soundsystem) hinzubestellen und hat einen ähnlich gut ausgestatteten SUV. Als Preis-Leistungs- Sieger steht der Nissan damit bereits fest. Er verursacht zudem die geringsten Kosten bei Versicherung und Wartung, liegt allerdings beim Garantieverprechen zwei Jahre hinter dem Hyundai (fünf Jahre). Renault gewährt übrigens nur zwei Jahre.</p>	<p>je stačí doobjednat pouze velká kola za 324 EUR a navigaci za 900 EUR (v balení s audiosystémem) a získáte podobně dobře vybavené SUV. V porovnání ceny a výbavy je Nissan jasný vítěz. Kromě toho má i nejnižší náklady na pojištění a údržbu, pozadu však zůstává se zárukou, a to o dva roky za Hyundai (pět let). Záruka Renaultu je ostatně pouze dvouletá.</p>
<p>Drehmomentstärker, aber nicht schneller Der Hyundai rollt satt über die Straße, gibt sich dabei als großer, schwerer Wagen. Merkwürdig nur, dass er gerade auf der Autobahn etwas nervös in der Lenkung wirkt und den Fahrer mit häufigen Korrekturen behelligt. Auch der auf Gaspedalbefehle nur unwillig loslegende Zweiliter-Diesel trägt zum Eindruck des schweren Wagens bei. So erscheint es als rein theoretischer Wert, dass bei Vollgas knapp über Leerlaufdrehzahl beeindruckende 373 Nm ans Getriebe weitergeleitet werden. Auf der Vergleichsfahrt kann sich der Tucson nicht von seinen hubraum- und drehmomentschwächeren Konkurrenten absetzen, verbraucht aber deutlich mehr Kraftstoff. Ebenfalls negativ: Der Hyundai bremst im Verlauf der Messungen etwas schwächer als die Konkurrenz. Anders, als ihre Klassifizierung suggeriert, stehen Kompakt-SUV nicht fürs Kurvenräubern; das Wort „Sport“ vor „Utility Vehicle“ sollte nicht zu ernst genommen werden. Alle drei sind für eine ambitionierte Fahrweise zu hoch und vor allem zu schwer. Dass sich Renault beim Abstimmen des Kadjar</p>	<p>Silnější v točivém momentu rychlejší však není Hyundai se přesvědčivě valí po cestách a působí při tom jako větší a těžší vůz. Zvláštní je, že na dálnici působí při řízení lehce nervózně a obtěžuje řidiče častými korekcemi směru jízdy. Na pokyny plynového pedálu poněkud neochotně reagující dvoulitrový diesel přispívá k pocitu těžkého vozu. Skutečnost, že při plném plynu je již těsně nad volnoběžnými otáčkami na hnací ústrojí přenášeno ohromujících 373 Nm tak působí jako čistě teoretická hodnota. Na testovací dráze nedokáže Tucson o moc ujet svým konkurentům, kteří mají menší objem a nižší točivý moment, má však současně podstatně vyšší spotřebu. Další negativum: Hyundai brzdí v průběhu měření o něco hůř než konkurence. Ostatně, v rozporu s názvem třídy nejsou kompaktní SUV žádní stříhači zatáček; heslo „Sport“ před „Utility Vehicle“ by se nemělo brát tak úplně vážně. Všechny tři vozy jsou pro ambiciózní sportovní jízdní styl příliš vysoké a především těžké. Že se Renault při ladění vozu Kadjar věnoval hlavně komfortu pérování, se zdá proto logické. Speciálně s krátkými nerovnostmi si poradí zřejmě lépe než jeho konkurenti.</p>

<p>vor allem dem Thema Federungskomfort gewidmet hat, scheint deshalb nur schlüssig. Speziell kurze Anregungen verdaut er deutlich besser als seine Konkurrenten: Man rollt im Renault von Erschütterungen weitgehend unbehelligt vor sich hin. Der Kadjar lässt seine Passagiere in Ruhe, bietet damit die beste Voraussetzung für entspanntes Reisen. Wie auch sein 1,6-Liter-Vierzylinder wenig von sich reden macht: Er läuft sanfter als der Zweiliter des Hyundai, steht bei Lastanforderung dennoch schneller parat. Dass der baugleiche Dieselmotor im Nissan akustisch etwas präsenter werkelt, liegt an der schlechteren Dämmung. Dass er hier aufgeweckter wirkt, dürfte aufs Konto des niedrigeren Fahrzeuggewichts (um etwa 50 Kilo) gehen; der Renault ist rund sieben Zentimeter länger und drei breiter. Dafür bietet er etwas mehr Raum für Urlaubsreisen (Ladepazität 472 zu 430 Liter) und für den Transport von Sperrigem die praktische Funktionalität fernentriegelbarer Rücksitzlehnen. Beim Getriebe muss man den Grund für den eifrigeren Antritt übrigens nicht suchen: Die japanischen Entwickler haben den Qashqai keineswegs kürzer übersetzt als den Kadjar.</p>	<p>V Renaultu se jede klidně a bez citelných otřesů. Kadjar nechává své cestující v klidu a poskytuje nejlepší předpoklady pro příjemné cestování. Rovněž ani jeho 1,6litrový čtyřválec na sebe neupozorňuje: běží jemněji než dvoulitrový motor Hyundai a při požadavku na výkon reaguje živěji. Že je typově stejný dieselový motor v Nissanu o něco hlučnější, je způsobeno horším utlumením. To, že působí čileji, lze připsat na konto nižší hmotnosti (o cca 50 kg); Renault je o celých sedm centimetrů delší a o tři širší. Proto nabízí o něco větší prostor pro cestu na dovolenou (objem zavazadelníku 472 oproti 430 litrům) a pro přepravu nákladů pak praktickou funkci dálkového sklápění opěradla zadního sedadla. V převodovce důvod pro živější odezvu nehledejme: Japonští vývojáři nevybavili Qashqai o nic kratším převodem než má Kadjar.</p>
<p>Gleiche Plattform, unterschiedlicher Charakter</p>	<p>Stejná platforma, různý charakter</p>
<p>Ohnehin merkt man den beiden SUV kaum an, dass sich Nissan und Renault eine Plattform teilen – zu unterschiedlich ist die Auslegung des Charakters. Zum stärkeren Vorwärtsdrang des Qashqai gesellt sich eine direktere Lenkung, die dem Fahrer eine hohe Agilität vermittelt. In Kurven wankt der Aufbau zudem weniger als bei den Konkurrenten. Doch hierbei handelt es sich mehr um ein Gefühl als um messbare Vorteile. Im Gegenteil: Sowohl enge Kurven als den schnellen Spurwechsel auf der Autobahn erledigt der</p>	<p>Na obou SUV téměř není poznat, že Nissan a Renault sdílejí stejnou platformu – tak odlišný je jejich charakter. S výraznější snahou vyrazit vpřed se u vozu Qashqai snoubí přímější řízení, které řidiči poskytuje vysokou agilitu. V zatáčkách se kabina naklání méně než u konkurentů. Zde se ale jedná více o pocit než o měřitelné přednosti. Naopak: jak v ostrých zatáčkách, tak při rychlých změnách jízdního pruhu na dálnici působí</p>
<p>ERKENNEN SIE DEN UNTERSCHIED?</p>	<p>POZNÁTE ROZDÍL?</p>
<p>Zugegeben, dank Markenlogos oder gar groß ausgeschriebenem Namen wie beim Kadjar fällt es leicht, die Modelle zu identifizieren. Doch das Heckdesign ähnelt sich bei allen dreien frappierend</p>	<p>Ano, díky logům nebo názvům modelů napsaným velmi výrazným písmem jako u Kadjaru je jednoduché identifikovat jednotlivé modely. Ale přesto vyznívá design zádi všech tří modelů překvapivě podobně.</p>
<p>Renault</p>	<p>Renault</p>
<p>NUR VIA TOUCHSCREEN</p>	<p>POUZE POMOCÍ DOTYKOVÉ OBRAZOVKY</p>
<p>Beim Infotainment gibt es keine ausgelagerten Menütasten. Die Bedienung ist erschwert</p>	<p>Panel multimediálního systému nemá žádná extra tlačítka. Ovládání je tak ztíženo.</p>
<p>Ladevolumen 472/1478 l</p>	<p>Ložný objem 472/1478 l</p>
<p>DIE FERNENTRIEGELUNG der Rücksitzlehnen per Hebelzug vom Kofferraum aus ist eine praktische Hilfestellung beim Beladen. Obwohl der Kadjar auf der Plattform des Qashqai steht, kann er deutlich</p>	<p>Dálkové odblokování opěradla zadního sedadla pomocí páčky v kufru je praktický pomocník při nakládání. I když je Kadjar postaven na stejné platformě jako Qashqai, zvládne pojmut podstatně</p>

sperrigeres Ladegut aufnehmen als der Nissan. Das liegt nicht nur an der etwas längeren, breiteren und höheren Karosserie, sondern vor allem an der größeren Kofferraumöffnung	více nákladu než Nissan. Důvodem není jen trochu delší, širší a vyšší karosserie, nýbrž především větší vstupní otvor do zavazadlového prostoru.
HYUNDAI	HYUNDAI
Innenhöhe v./h. 1045/975 mm Innenbreite v./h. 1500/1480 mm Länge der Sitzfläche v./h. 500/480 mm	Vnitřní výška vpředu/vzadu 1045/975 mm Vnitřní šířka vpředu/vzadu 1500/1480 mm Délka sedáku vpředu/vzadu 500/480 mm
NISSAN	NISSAN
Innenhöhe v./h. 1010/940 mm Innenbreite v./h. 1470/1455 mm Länge der Sitzfläche v./h. 500/490 mm	vnitřní výška vpředu/vzadu 1010/940 mm vnitřní šířka vpředu/vzadu 1470/1455 mm Délka sedáku vpředu/vzadu 500/490 mm
RENAULT	RENAULT
Innenhöhe v./h. 1030/970 mm Innenbreite v./h. 1475/1460 mm Länge der Sitzfläche v./h. 490/480 mm	Vnitřní výška vpředu/vzadu 1030/970 mm Vnitřní šířka vpředu/vzadu 1475/1460 mm Délka sedáku vpředu/vzadu 490/480 mm
<p>Kadjar ruhig und gelassen – wenn auch mit fühlbarer Seitenneigung. Den Nissan bremst bei ähnlichen Fahrmanövern das ESP frühzeitig ein. Vorwiegend über eine straffe Fahrwerksabstimmung erkaufte sich Nissan die subjektiv empfundene hohe Agilität. Sie lässt den Qashqai auf der Autobahn kaum zur Ruhe kommen: Seine Federung informiert viel zu detailliert über Unebenheiten aller Art; das geht auf Kosten des Langstreckenkomforts. Einen zuvorkommenden Begleiter findet man also weniger im Qashqai als vielmehr im Kadjar. Dass der Renault sich dennoch beim Ringen um den Sieg schwertut, liegt an vermeintlichen Kleinigkeiten, die ihm wichtige Punkte kosten. So lässt sich der Kadjar mit seinem ausschließlich Touchscreen-basierten Infotainment komplizierter bedienen als der Tucson und setzt auf einen unpraktischen Digitaltacho. Der Qashqai bietet zudem eine etwas größere Auswahl an optionalen Assistenzsystemen.</p> <p>Keiner leistet sich gravierende Schwächen</p> <p>Verhältnismäßig geringe Punktunterschiede in der Eigenschaftswertung zeigen aber, dass Marken-Sympathisanten bedenkenlos ihren jeweiligen Liebling wählen können. Bei den Kapiteln Fahrverhalten, Fahrleistungen und Sicherheit etwa gibt es keinen Ausreißer nach oben oder unten. Seinen Etappensieg verdankt der Hyundai dem guten Platzangebot. Ihm folgt der komfortable Renault, dahinter der agile Nissan. Die Kostenwertung könnte das Feld allerdings umdrehen. Hier gleicht der Kadjar seinen höchsten Preis durch die beste Ausstattung zwar zum Teil wieder aus (für die Preisberechnung werden alle drei auf ein ähnliches Ausstattungsniveau gebracht). Doch werfen ihn seine hohen monatlichen Festkosten zurück, bedingt durch teurere Wartung – und die Tatsache, dass Renault nur zwei Jahre Garantie gewährt. So rutscht der Kadjar knapp auf Rang drei ab. Bleibt die Frage zu beantworten, ob der kundenfreundlich kalkulierte Qashqai im Kostenkapitel die Lücke zum teureren Tucson schließen kann. Der erhält für seinen höheren Verbrauch zwar einen Punkte-Malus, geht dennoch mit einem konkurrenzlosen Garantieverprechen gehörig in Vorlage und zieht in der Endabrechnung tatsächlich am Nissan vorbei.</p> <p><i>Marcus Peters</i></p>	<p>Kadjar klidně a uvolněně – i když s citelnými náklony do stran. Nissan při srovnatelných jízdních manévrech brzdí ESP. Převážně díky tvrdému naladění podvozku a odpružení je Nissan subjektivně velmi agilní. Na dálnici však Qashqai není ani chvíli v klidu. Jeho odpružení informuje až příliš detailně o nerovnostech všeho druhu; a to na úkor komfortu při dlouhých cestách. Takže laskavého společníka najdeme spíše než v Qashqai v Kadjaru. Těžkosti Renaultu v boji o vítězství jsou způsobeny zdánlivými maličkostmi, které ho ale stojí důležité body. Infotainment v Kadjaru se ovládá výlučně přes dotykovou obrazovku, a to komplikovaněji než v Tucsonu a k tomu ještě vsází na nepraktický digitální otáčkoměr. Qashqai kromě toho nabízí o něco větší nabídku volitelných asistenčních systémů.</p> <p>Žádný nemá podstatné slabiny</p> <p>Poměrně nepatrné rozdíly v bodovém hodnocení vlastností ukazují, že zájemci „věrní značce“ mohou bez obav zvolit svého miláčka. V kapitolách jízdní vlastnosti, jízdní výkon a bezpečnost není žádný jednoznačný vítěz či poražený. Za své etapové vítězství může Hyundai poděkovat dobré nabídce prostoru. Následuje ho komfortní Renault, za ním pak agilní Nissan. Hodnocení ceny a nákladů by však mohlo pořadí otočit. Zde sice částečně vyrovnává Kadjar nejvyšší cenu nejlepší výbavou (pro výpočet ceny jsou všechny tři vozy vybaveny na srovnatelnou úroveň). Avšak ztrácí pak kvůli vysokým měsíčním nákladům podmíněným drahou údržbou – a skutečností, že Renault poskytuje pouze dvouletou záruku. Tak padá Kadjar až na třetí místo. Zbývá odpovědět na otázku, zda uživatelsky vstřícně kalkulovaný Qashqai může z pohledu nákladů vyplnit mezeru k dražšímu Tucsonu. Ten dostává sice pro svou vyšší spotřebu bodový malus, dostává se však na přední pozici díky bezkonkurenční garanci a v konečném hodnocení předstihuje Nissan.</p> <p><i>Marcus Peters</i></p>

AUTO URTEIL		HODNOCENÍ VOZU	
HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	
PROSTOR MAX. 50 BODŮ			
33	27	29	
In nahezu allen Dimensionen der Innenraumvermaung bietet der Hyundai mehr als seine Konkurrenten – auch den groten Kofferraum. Trotz gleicher technischer Basis liegen der Nissan und der Renault hier leicht auseinander.		V temer vesech rozmerech vnitni prostornosti nabizi Hyundai vice ne jeho konkurenti – i neveti zavazadlovy prostor. I pres stejny technicky zaklad vykazuji Nissan a Renault male rozdily.	
KOMFORT MAX. 50 BODŮ			
38	35	39	
Bodenwellen pariert der Kadjar im Testfeld am besten, fallt zudem mit einem guten Federungskomfort und einem kultiviert laufenden Motor auf. Die bequemsten Sitze finden sich allerdings im Tucson – vor allem im Fond.		Terenni vlny vyrovnava Kadjar ze vesech nejlip, vynika krome toho i velmi dobrym komfortem perovani a kultivovanym motorem. Nejpohodlneji sedadla ma ovsem Tucson – predevším vzadu.	
OBSLUHA MAX. 30 BODŮ			
21	19	19	
Bei allen dreien lassen sich die Rucksitzlehnen umklappen. Zusatzlich sind im Hyundai die Lehnen in der Neigung verstellbar; er gewahrt auch den leichtesten Einstieg. Als anspruchsvoller erweist sich die Bedienung im Kadjar.		U vesech tri vozu se da operadlo zadniho sedadla sklopit. Doplikove se da v Hyundai zmenit sklon operadel, je zde nejpohodlneji nastup do vozu. Jako nejnarocneji na ovladani se ukazuje Kadjar.	
JIZDNI VYKON MAX. 20 BODŮ			
13	13	12	
Obwohl er mehr Drehmoment liefert, kann der Tucson den Qashqai nicht hinter sich lassen. Der Renault wiegt mehr als der Nissan und kommt deshalb auf schlechtere Beschleunigungswerte. Bei beiden gleich ist das Maximaltempo.		I kdyi ma vyi tocivy moment, nedai se Tucsonu nechat Qashqai za sebou. Renault ma vyi hmotnost nei Nissan, a proto ma hori hodnoty zrychleni. Maximalni rychlost je u obou stejna.	
JIZDNI VLASTNOSTI MAX. 70 BODŮ			
45	47	46	
Als Einziger im Vergleich liefert Hyundai eine zuschaltbare Bergabfahrhilfe; damit hat der Tucson im Gelande einen leichten Vorteil. Auf der Strae wirkt der Nissan am agilsten. Fahrsicher sind jedoch alle drei.		Jako jediny vuz ve srovnani je Hyundai vybaven zapinatelnym asistentem pro sjizdeni svahu; tim ma Tucson v terenu lehkou vyhodu. Pri jizde pusobi Nissan nei vyeji. Viichni tri jsou ale pri jizde jisti.	
BEZPECNOST MAX. 50 BODŮ			
29	29	29	
Der Qashqai kommt bei einer Vollbremsung etwas fruher zum Stillstand als die beiden anderen. Nur fur ihn gibt es einen aktiven Tempomat, allerdings kein Abbiegelicht. Kadjar und Tucson haben das feiner abgestimmte ESP.		Qashqai pri plnem brzdeni zastavi o neco drive nei zbyvajici soupei. Pouze on nabidne aktivni tempomat, avak chybi mu odbocovaci svetlo. Kadjar a Tucson maji presneji naladene ESP.	
IZVNI PROSTEDI MAX. 30 BODŮ			
18	20	20	
Im Testdurchschnitt verbraucht der Hyundai mehr Diesel als seine Rivalen und erhalt folglich Punktabzug. Qashqai und Kadjar liegen nahezu gleichauf. Alle drei mussen nach 30 000 Kilometern zum lwechsel in die Werkstatt.		Pri testovacim premeru spotrebuje Hyundai vice nafty nei jeho rivalove a to jej stoji body. Qashqai a Kadjar jsou temer na stejne hodnote. Viichni tri musi po 30 000 kilometrech navstivit servis.	
VYSELEDEK TESTU MAX. 300 BODŮ			
Bewertet nach dem Punkteschlussel fur Gelandewagen/SUV		Hodnoceno podle bodovaciho klice pro terenni vozy / SUV	
197	190	194	
HODNOCENI NAKLADŮ MAX. 150 BODŮ			
69	72	67	
Hier lasst der Tucson wegen seiner hoheren Kraftstoffkosten Punkte; mit vollen funf Jahren Garantie setzt er allerdings einen Bestwert im Test. Auf ein ahnliches Ausstattungsniveau gebracht ist der Nissan gunstiger als der Hyundai und der Renault. Der Kadjar verliert nicht nur mit mageren zwei Jahren Garantie Punkte, er verursacht auch die hochsten monatlichen Unterhaltskosten.		Zde priel Tucson kvuli vyi spotree o body; s celymi peti lety garance ma vak v testu neeji hodnoceni. Pri podobne urovni vybaveni je Nissan cenove vyhodneji nei Hyundai a Renault. Kadjar ztraci body nejen kvuli skromne dvoulete garanci, ma i neyi meicni naklady na provoz.	
CELKOVY VYSELEDEK MAX. 450 BODŮ			
1. MISTO	2. MISTO	3. MISTO	
266	262	261	
AUTO - FAZIT			

<p>Bis zum Ende bleiben die drei Kontrahenten eng beieinander doch dem Hyundai ist der Sieg nicht zu nehmen. Wegen der mageren Garantieleistung und der hohen monatlichen Unterhaltskosten gerät der Zweitplatzierte der Eigenschaftswertung, der Renault, über das Kostenkapitel tatsächlich ins Hintertreffen – der Nissan zieht um einen Punkt vorbei.</p>	<p>Nakonec jsou všichni tři konkurenti těsně u sebe, přesto se nedá Hyundai upřít vítězství. Kvůli skromnému garančnímu plnění a vysokým měsíčním nákladům na provoz se Renault z druhého místa v hodnocení vlastností posouvá na 3. místo, když jej Nissan předstihl o jeden bod.</p>
---	--