

# NAOZAJ PRE SIEDMICH?

Stredne veľké SUV kanibalizujú všetky okolité segmenty. Zvýšené sedenie a relatívne úspech. Doplňajú na to napríklad veľkopriestorové MPV. Ich rolu preberajú najmä

veľký vnútorný priestor, nebudaj aj pohon všetkých kolies, slávia nebývalý trhový úspech. Osem zástupcov sme naplno preverili v Španielsku.





**Honda CR-V** tradične patrí medzi automobily s veľkým vnútorným priestorom, v tomto porovnaní sú však také všetky. Vodič si dlhšie zvyká na netradičné rozmiestnenie a logiku ovládacích prvkov. Za tretím radom sedadiel je miesta menej, samotné tretie sedadlá sú skôr núdzové. Druhý rad poskytuje veľa miesta



Čakalo nás statické preskúmanie, slalom, losí test, jazda vysokou rýchlosťou na klopenej dráhe, jazda po okruhu s rôznymi zákrutami, stúpaniami a klesaniami, ako aj brzdenie na mokre a nechýbal ani výjazd do ľahšieho terénu.

Počas týchto testov sa jasne ukázali silné aj slabé stránky jednotlivých vozidiel. Hodnotenie vôbec nebolo jednoduché. Mnohé naznačili exaktné merania, k nim sa pridala aj ľudský faktor v podobe skúseností z jazdy, pričom body sa rozdeľovali na základe konsenzu kolegov z 11 krajín (Bulharsko, Francúzsko, Chorvátsko, Maďarsko, Nemecko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko, Švédsko a Turecko).

Do testu sa dostala osmička Honda CR-V, Hyundai Santa Fe, Kia Sorento, Nissan X-Trail, Peugeot 5008, SEAT Tarraco, Škoda Kodiaq a VW Tiguan Allspace. Spoločnosť viac ako pestrá. Aj keď základným kritériom výberu bola kombinácia štvorkolka, naftový motor (na rodinné potreby s očakávanými dlhšími presunmi ideálny, a keďže vyhovuje najprísnejším emisným normám, neplatia preňho zákazy vjazdov do miest) a sedem sedadiel. Medzi bojovníkmi o body boli aj dve výnimky, ktoré si

trúfali na úspech aj bez splnenia niektorých z podmienok. Honda CR-V vôbec nemá v ponuke naftový motor, preto prišla s benzínovým a Peugeot 5008 sa absenciu štvorkolky snažil dohnať systémom Grip Control, ktorý upravuje reakcie ESP. Ako sa im darilo dohnať tieto hendikepy a popasovať sa s konkurenciou? Verte, že boj bol ostrý!

#### HONDA CR-V

Japonský zástupca oslovuje ľudí, ktorí hľadajú veľký vnútorný priestor, to však ponúka každý z testovanej osmičky. Nevýhodou je, že strešné okno uberá vysokým postavám veľa miesta na hlavu. Losí test autu s mäkkým a poddajným odpružením veľmi nechutil. Na manévrovanie auto potrebuje veľa miesta, ESP zasahuje celkom výrazne.

Sedadlá tretieho radu sú však ľahko prístupné. Digitálna prístrojovka zobrazuje zvolené údaje jasne a čitateľne, na palubnej doske položený stredový displej však ľahko chytá prach a drevené obklady iba imitujú plast.

Klíma sa čiastočne ovláda cez tlačidlá, rozvod vzduchu a zapnutie klimatizovania dotykovo cez stredovú obrazovku, čo

odvádza pozornosť od diania na ceste. Dotykový je aj vstup k väčšine funkcií. Veľa ovládačov nájdete na volante, na čo si treba dlhšie zvykať, no dá sa to logicky a intuitívne. Horšie potom zákonite dopadlo hodnotenie ovládania infotainmentu a nastavenia vozidla. Zadná lavica je ľahko posuvná a priestraná, nízka nakladacia hrana, so 7 miestami poskytuje iba minimálny kufor. Na čiastočne mokrom a čiastočne suchom povrchu nastúpili brzdy rýchlo, no Honda sa výrazne skrútila, čo si vyžiadalo rýchly zásah volantom.

So slušným riadením si slalom užívalo auto aj vodič. Honda je príjemne obratná a vyvážená. Benzínovému motoru vysoké rýchlosti nechutia, čo dáva najavo vyšším vnútorným hlukom. Na cestovanie treba jazdiť do 130 km/h. Nerovnosti tlmí presvedčivo, nevyvedú ho z miery. Na trati plnej zákrut nebolo auto úplne isté, cítili sme miernu neochotu vrhať sa okolo ich vrcholov. Terén nepredstavuje problém. Niežeby si ho užívala, ale necíti k nemu odpor. Treba to prejsť? Dobré, tak to prejdeme. Nič menej ani viac. S manuálnou prevodovkou sa pri jazde z kopca musíte spoľahnúť na svoje schopnosti.



**Hyundai Santa Fe** akoby vznikol presne podľa potrieb a požiadaviek európskych zákazníkov. Ovládacie prvky sú poruke, ľahko sa v nich zorientujete a rýchlo si na ne zvyknete. Za využiteľným tretím radom so samostatnou klimatizáciou je miesto na batožinu, v druhom rade sedadiel sa sedí veľmi dobre a pohodlne



#### HYUNDAI SANTA FE

Priestranné vozidlo a to aj so strešným oknom. Tuhšie pruženie dodáva viac istoty pri prejazde losím testom aj vo vyššej rýchlosti.

Príjemne spracovaný interiér, klimatizácia ovládaná tlačidlami, možnosť indukčného nabíjania mobilných telefónov. Veľmi dobre vymyslené zobrazovanie zrkadlenia obsahu telefónu na samostatne stojacom stredovom displeji.

Veľa miesta ponúka kórejský zástupca aj vzadu, kde na sedenie a cestovanie lákajú pohodlné a posuvné sedadlá, do tretieho radu si sadnú ľudia aj s výškou do 180 cm. Špeciálnosťou je samostatné ovládanie klimatizácie pre tretí rad. V druhom rade nechýba nabíjanie cez USB aj 220 V.

Digitálny je iba rýchlomer s obrazovkou palubného počítača, zvyšok je analógový. Slušný brzdný výkon na povrchoch s rozdielnou prínavosťou, na udržanie priameho smeru však auto potrebuje korekcie volantom. Napriek väčšiemu náklonom karosérie zostáva podvozok pokojný a nepotrebuje zásahy ESP.

Vo vysokých rýchlostiach cítiť nerovnosti, inak je interiér veľmi dobre odhlučnený. Veľmi dobre vyvážené auto. Na okru-

hu pôsobilo mimoriadne tuho, presvedčivo a dokázalo maskovať svoju hmotnosť. V športovom režime dokonca veľmi príjemne stuhlo riadenie a poskytovalo veľmi dobrú komunikáciu s kolesami.

Rozdiel oproti súrodencovi od Kia sa najviac prejavil v teréne. Tuhšie pruženie prenášalo do interiéru viac rázov z nerovností, takže jazda nebola až taká pohodlná a vŕzganie od strešného okna bolo rovnaké. Naopak, asistent zjazdu z kopca bol ostražitejší ako v sesterskom Sorento.

#### KIA SORENTO

Aj druhý kórejský zástupca ponúka veľký vnútorný priestor, strešné okno však uberá z miesta na hlavu. V losom teste sa na vyslovene mäkkom a hojdamom pružení nakláňa karoséria, no podvozok zostáva pokojný.

Viacero tlačidiel znamená ľahký prístup k funkciám. Poteší klasické ovládanie klímy, do palubnej dosky zapracovaný displej veľmi dobre ukazuje CarPlay. Digitálny je iba rýchlomer s obrazovkou palubného počítača, zvyšok využíva analógové ukazovatele.

Posuvné pohodlné zadné sedadlá nedávajú priestor na kritiku, klíma je aj pre

cestujúcich v treťom rade. Sedadlo spolujazdca sa dá ovládať aj zozadu. Vzadu si elektroniku nabijete cez USB a 12 V. Dá sa prežiť aj v treťom rade. Spolu so Santa Fe išlo o najlepšie plnohodnotné rodinné autá, ich tretí rad sedadiel dokážete využiť aj na viac ako len núdzové presuny. Aj v 7-miestnom usporiadaní zostáva čosi miesta na batožinu.

Hlučnejšie sa pri jazde vysokou rýchlosťou prejavil motor. Pri brzdení na rôznych povrchoch zostalo auto veľmi stabilné, stačí drobná korekcia volantom. V slalome je auto stabilné, aj keď pod hmotnosťou sa karoséria nakláňa. Napriek tomu nebolo treba zásahy ESP. Kia je pokojný a pohodlný cestný koráb, ktorý cez nerovnosti prepláva bez povšimnutia. Slušná ovládateľnosť, aj keď riadenie nemá veľkú spätnú väzbu. Do zákrut vchádza isto, zrýchľuje pružne a napriek náklonom karosérie je podvozok istý.

V teréne Kia limituje nižšia svetlá výška a v blate letné cestné pneumatiky, inak zvláda ľahší terénny okruh s ostrejšími stúpaniami bez problémov až na mierne vŕzganie okolo strešného okna. Asistent pri jazde z kopca zasahuje až pri relatívne vyššej rýchlosti. ➤

## KIA: HMOTNOSŤ A POHODLIE DOMINUJÚ NAD OSTATNÝMI VLASTNOSŤAMI



Kia Sorento sa delí o technický základ s Hyundaiom Santa Fe. To znamená obrovský vnútorný priestor a 2,2-litrový naftový motor spolu s využiteľným miestom v treťom rade sedadiel, no nastavenie odpruženia oveľa viac osloví amerických zákazníkov. Alebo tých, ktorým jemné húpanie vôbec neprekáža a majú ho radi



Farebné kombinácie dokazujú, že ani v tomto segmente to nemusí byť iba o čiernej, striebornej alebo bielej. Stačí nabrat odvahy a odlišiť sa

## NISSAN: NAJLEPŠIE SA CÍTI V TERÉNE, NO VEK V KONKURENCII NEZAMASKUJE



Nissan X-Trail stále ponúka klasické budíky, no na boj s konkurenciou by to chcelo aktualizáciu ovládania a lepšie rozlíšenie obrazovky. Za tretím radom sedadiel má ešte miesto na nákup, do tretieho radu usadíte na kratšie cesty iba menšie deti, no na pohodlné zadné sedadlá kohokoľvek aj na dlhú trasu



### NISSAN X-TRAIL

Druhý japonský zástupca je najstarším vozidlom v teste, čo sa pri priamom porovnaní s konkurenciou prejavilo. V losom teste začalo ESP zasahovať veľmi intenzívne. Najazdová rýchlosť 60 km/h znamenala, že elektronika auto veľmi pribrzdila a ťažšie sa ovládalo.

Interiér využíva overenú klasiku, aj keď niektoré ovládacie prvky sa dlhšie hľadajú. Napriek koženému čalúneniu cítiť vek. Budíky zostali analógové, ovládanie na volante je prehľadné. Napriek strešnému oknu má veľa miesta na hlavu, celkovo je interiér veľmi priestranný. Zadné sedadlá sú posuvné a pohodlné, tretí rad sa z podlahy vyberá ľahko, má však krátke operadlá a zostáva málo miesta na ďalší náklad.

Pri brzdení na mokre je podvozok mierne neposedný, potrebuje viacero korekcií volantom. Vek a koncepcia vozidla sa prejavujú aj v slalome, ktorý autu veľmi nechutí. Terénne zameranie znamená mäkké a menej presné riadenie a výrazné nakláňanie karosérie. Udržanie vo zvolenom smere pri brzdení na rozdielnych povrchoch si vyžaduje rýchle ruky.

Vo vysokých rýchlostiach zostáva Nissan pokojný, prejavuje sa iba slabšie aerodynamické odhlučnenie, nerovnosti na vozovke ho nerušia. Okruh s množstvom zákrut nie je jeho doménou. Pri rýchlejšom prejazde budete mať plné ruky volant a podvozok vám bude popískovaním pneumatík dávať najavo, že na takéto zaobchádzanie nebol stavaný.

V teréne sa prejavili gény predchodcov. Súčasná generácia je síce už viac crossover než čokoľvek iné, no blatistý výjazd do kopca zvládol Nissan najlepšie a celkovo sa v teréne pohyboval veľmi sebaisto.

### PEUGEOT 5008

Je to už marketingovo uvádzané SUV či stále mix viacerých vplyvov? Ťažko povedať, no bez možnosti štvorkolky si Francúz, obrazne povedané, odpíliť zadné nohy. Dynamická silueta má isto svoje výhody, no so strešným oknom poskytuje menej miesta na hlavu, vzadu vyslovene málo.

V losom teste bolo auto isté a stabilné, minimálne zásahy ESP ani vyššia najazdová rýchlosť mu nerobia problémy. Jazdnými vlastnosťami na asfalte Peugeot viac ako potešil.

Originálne spracovaný interiér obklopuje vodiča, ktorý pracuje s malým volantom a díva sa na veľký displej tvoriaci vyššie umiestnenú prístrojovú dosku. Toto riešenie buď máte radi, alebo si nezvyknete. Interiér dopĺňa futuristický volič automatu, klímu ovládáte nie úplne šťastne cez dotykový displej, pričom prístup k funkciám aspoň trochu uľahčujú klávesy. Posuvné tri samostatné zadné sedadlá dostali rovnakú šírku, čo nemusí vyhovovať všetkým. Poteší však rovná podlaha vzadu, náročnejšie je vyberanie tretieho radu sedadiel, veko kufra sa otvára nízko.

Slabšie brzdy sa ukázali pri brzdení na rôznych povrchoch, udržanie v priamom smere si vyžiadalo viacero korekcií volantom. V slalome vďaka malému volantovi a dobrému riadeniu ukázal Peugeot obratnosť, nebojí sa rýchlej zmeny dynamického zaťaženia, ESP sotva zasahuje napriek chýbajúcemu pohonu všetkých kolies.

Hlučnejší podvozok mierne strácal stabilitu na nerovnostiach. V zákrutách máte pocit úplnej kontroly nad vozidlom. Najviac to pocítite na okruhu či pri prejazde viacerých zákrut. Auto dokonale využíva potenciál menšej karosérie a v zákru- ➤

## PEUGEOT: POHON IBA PREDNÝCH KOLIES A NÍZKIA SILUETA KAROSÉRIE



Peugeot 5008 má interiér, ktorý si nepamätáte. Francúzi sa neboja experimentovať, no viaceré funkcie musíte ovládať cez dotykový displej. Sedadlá tretieho radu sú ťažko dostupné a poskytujú málo miesta. Sedadlá druhého radu s rovnakou šírkou pojmú tri detské sedačky, ich málo tvarovaný povrch sa šmyka



tách je napriek absencii pohonu všetkých kolies svižné a obrátne.

Na výjazd do kopca po blate už Grip Control nestačil. Pomohlo až vypnúť ESP a pridať plyn. Vela plynu. Potom pomohli aj jediné pneumatiky do blata v teste. Zjazd z kopca nebol problém. V teréne a na okruhu sa prejavila aj slabina v podobe šmykľavého potahu sedadiel a minimálneho bočného vedenia.

### SEAT TARRACO

Najnovší koncernový prírastok je priestraný a v porovnaní so súrodencami sa jeho podvozok javil ako najšportovejší. Vo vyšších rýchlostiach pri losom teste zasahovalo agresívnejšie ESP, ktoré výrazne brzdi a citelne znižuje rýchlosť.

Posuvné zadné sedadlá ľahko sprístupňujú tretí rad. Klimatizácia je aj v druhom rade, deti potešia výklopné stolčeky na sedadlách. Miesta je dostatok, sedadlá druhého radu sú však užšie. Klasické ovládanie klímy od súrodencov odlišuje SEAT aj samostatne stojaci stredový displej. Namiesto budíkov dostanete už v základnej výbave veľký displej s vysokým rozlíšením.

Možnosť voľby jazdných režimov využijete otočným ovládačom. Pri brzdení na rôznych povrchoch potrebuje pomôcť volantom, aby udržal priamy smer. V slalome je SEAT stabilný, aj keď cítiť ťažšiu zadnú časť. Pri náznaku neistoty ESP výrazne zakročí. Vo vysokých rýchlostiach zostáva Tarraco pokojné, dokáže filtrovať vlny na vozovke. Odhlučnenie ani pri rýchlosti 150 km/h neprepúšťa veľa hluku.

Veľmi ochotne si užívalo zákruty na okruhu, okolo rohov krúžilo veľmi obrátne a pri striedaní zákrut nebol problém s prenosom hmotnosti. V teréne, najmä v blate, ho limitovali iba cestné pneumatiky. Mierne zaváhanie mu pripravilo ostré stúpanie na mäkkom podklade, inak si vedel poradiť. Asistent zjazdu z kopca pracuje veľmi presvedčivo, automaticky a dodáva pocit dôvery.

### ŠKODA KODIAQ SCOUT

Veľmi priestraný aj so strešným oknom. Pri rýchlom striedaní zákrut sa prejaví živšia zadná časť, ale auto zostáva veľmi dobre ovládateľné, zásahy ESP nie sú výrazné. Veko kufra sa otvára vysoko, zadné sedadlá

posuvné, tretí rad sa ľahko vyberá a získate veľmi dobrý pocit priestoru.

Klasické budíky dopĺňa tradičné ovládanie klímy, na Kodiaq sa zvyká ľahko a rýchlo.

Pri brzdení na nerovných povrchoch prekvapila horšia stabilita, potrebuje viaceré korekcie volantom. Slalom zvláda vďaka precíznemu riadeniu s prehľadom, aj keď hmotnosť cítiť, zostáva stabilný a ovládateľný.

Viac aerodynamického hluku sa dostaví vo vysokých rýchlostiach, inak je Kodiaq pokojný a s prehľadom tlmí nerovnosti. Zoberte ho na okruhu. Zistíte, že spomedzi súrodencov s mäkkým pružením najhoršie maskuje hmotnosť a viaceré malé nerovnosti sa prejavajú na knisani karosérie. Zoberte ho však na diaľnicu a bude pokojný, stabilný spoločník, ktorý perfektne podrží priamy smer.

V teréne si Kodiaq zastal svoje meno aj prídomok Scout. Ťažšie mu išiel iba výjazd do kopca po blate, čo však napriek letným gumám zvládol vďaka výkonu. Blatisté cesty mu sedeli a nerovnosti zvládol ukázkovo, rovnako ako zjazd z kopca s asistentom. ➤

## NA JEDNOM MIESTE

Testovacie jazdy sa odohrávali na pôde inštitútu INTA, čo je španielsky Národný inštitút pre vesmírnu technológiu. Inštitút sa nachádza pri Madride a spadá pod španielske ministerstvo obrany. Zameriava sa na výskum a vývoj zariadení pre vesmírne programy a vesmírny výskum. Podľa údajov pracuje v inštitúte 1 200 zamestnancov, pričom približne 80 percent tvoria pracovníci výskumu a vývoja.

Hlavnými odvetvami, na ktoré sa zameriava inštitút INTA, založený v roku 1942 a disponujúci rozpočtom 150 miliónov eur, sú výskum a vývoj (pohon, materiály, nazeranie do hĺbín vesmíru) a certifikácia a testovanie (v letectve, softvéroch a v metrologii). Preto sme sa nečudovali, keď nám z príľahlej vzletovej a pristávacej dráhy ponad hlavy štartovali bojové stíhačky, ktoré boli práve na certifikácii, a ktoré sme mali zákaz fotografovať.

Súčasťou testovacieho centra sú aj trate na testovanie automobilov. Nechýba terénna časť, technický okruh so zákrutami, zariadenie na testovanie brzd na mokre, vysokorýchlostný okruh či veľká asfaltová plocha na slalom či losí test.



## SEAT: KOMPLETNÉ LED OSVETLENIE A AGILNÉ JAZDNÉ VLASTNOSTI



SEAT Tarraco sa oproti súrodencom vyznačuje samostatne stojacim stredovým displejom a sériovo sa dodáva aj digitálny kokpit. Ovládacie prvky poznajú ergonómiu, skok v batožinovom priestore zhoršuje manipuláciu. Tretí rad je pre deti, v druhom je miesta na rozdávanie, potešia aj výklopné stolčeky







Volkswagen Tiguan Allspace kvalitou materiálov a ich spracovaním patrí na špičku, aj keď s veľkým displejom sa nemusí každému pracovať ideálne. Skok za tretím radom skôr núdzových sedadiel nepoteší pri manipulácii s nákladom, na zadných sedadlách si komfortne užijete aj dlhú cestu za akýmkoľvek cieľom



Honda dokazuje svoje majstrovstvo vo využívaní vnútorného priestoru. Ovládanie klimatizácie a infotainmentu však nie je úplne pochopiteľné na prvý moment. V naftovej lige je iba benzínový motor nevýhodou, uvidíme, ako sa bude reálne správať hybrid. Tým sa CR-V presúva z pozície krížnika na dlhé cesty do polohy ideálneho spoločníka v meste a jeho okolí. A to je vzhľadom na pohodlie a jazdné vlastnosti škoda.

Nissan doplatil na to, že išlo o najstaršie auto v teste a technika dnes napreduje mľo výmí krokmi. Nikde vyslovene neprepadol, no všade mu čosi chýbalo na ostatných. Či už to bola malá obrazovka infotainmentu, horšie reagujúci a mäkký podvozok, či viac krútenia volantom. Ak však hľadáte auto, s ktorým budete častejšie chodiť aj do terénu, bude Nissan odpoveďou.

Zamotané? Alebo jasnejšie? Taký je automobilový svet, ktorý ponúka veľké množstvo volieb. Veríme však, že sme vám aspoň trochu pomohli a zjednodušili výber. Najlepšie pre vás bude nakoniec aj tak to, ktoré skončí vo vašej garáži.

Text: Martin Šebesta

**ZÁVER**



**1 SEAT**  
V jeho prospech hovorí cena, záruka a všetko, čo vám poskytne slovenský importér. Ide o príjemné auto s Full LED svetlami.



**3 VW**  
Spracovaním a technológiami udáva trend. Škoda iba dvojrôčnej záruky a toho, že mnoho prvkov je iba za nie lacné príplatky.



**5 Kia**  
Znížiť hmotnosť a naladiť športovejšie. Alebo nechať tak a osloviť americkým komfortom a priestorom.



**7 Honda**  
Na vnútorný priestor sa môže plne spoľahnúť, chýba jej však naftový motor a prevodovka CVT citelne uberá z dynamiky.



**2 Hyundai**  
Ambície nemajú medze a Hyundai ich napĺňa. Komfortom, brzdami a výbavou dominuje, čo sa prejavilo na cene.



**4 Škoda**  
Výbava sa prejavila na vyššej hmotnosti, čo stálo lepšie výsledky v dynamike a pri brzdení. U nás si priaznivcov isto nájde.



**6 Peugeot**  
Dynamikou si získal srdcia, no malý vnútorný priestor, ťažko dostupný rad a chýbajúca štvorkolka ho stáli body. Inak zaujal!



**8 Nissan**  
Voľba ceny a rozumu už síce cíti svoj vek, no auto je priestorné a v teréne sa cíti najlepšie. Ak to oceníte, neoľutujete.

**HODNOTENIE**

Model	Najvyšší počet bodov	Honda CR-V	Hyundai Santa Fe	Kia Sorento	Nissan X-TRAIL	Peugeot 5008	SEAT Tarraco	Škoda Kodiaq	VW Tiguan AS
<b>Karoséria</b>									
Vnútorné rozmery	(20)	17	18	17	16	16	18	18	17
Pocit priestoru	(20)	15	19	19	13	10	17	17	17
Vonkajšie rozmery	(10)	4	3	3	3	4	3	3	3
Batožinový priestor	(15)	10	13	14	9	15	11	12	11
Užitočné zaťaženie	(10)	5	6	6	5	4	7	6	7
Variabilita	(15)	6	12	12	6	8	11	12	11
Prístroje	(5)	3	5	4	2	4	4	3	4
Obsluha	(10)	4	8	8	4	4	8	8	8
Výhľad z vozidla	(10)	6	7	6	7	6	7	6	7
Pocit kvality	(10)	6	9	7	4	8	8	7	8
<b>Spolu</b>	<b>(125)</b>	<b>76</b>	<b>100</b>	<b>96</b>	<b>69</b>	<b>79</b>	<b>94</b>	<b>92</b>	<b>93</b>
<b>Bezpečnosť</b>									
Bezpečnostné systémy	(40)	15	15	16	12	13	19	24	25
Brzdná dráha zo 100 km/h, studené brzdy	(10)	8	8	7	3	6	6	5	6
Brzdná dráha zo 130 km/h, studené brzdy	(5)	4	4	4	1	3	3	2	5
Brzdná dráha zo 130 km/h, zahriate brzdy	(10)	10	8	7	4	6	6	2	9
Vyvinutý tlak pri 130 kmh	(5)	4	4	4	4	4	4	4	4
Pocit na pedáli	(5)	4	4	4	4	4	4	4	4
Rovnomernosť brzdzenia	(10)	8	6	4	6	6	9	7	9
Jazdná bezpečnosť	(15)	13	14	14	13	14	14	14	14
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>66</b>	<b>63</b>	<b>60</b>	<b>47</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>62</b>	<b>76</b>
<b>Komfort</b>									
Odpruženie	(25)	18	22	23	18	24	21	23	22
Sedadlá vpredu	(15)	11	12	12	11	13	13	13	13
Sedadlá vzadu	(10)	8	8	8	8	8	8	8	7
Sedadlá v tretom rade	(10)	6	7	7	5	6	6	6	6
Multimédia	(25)	18	21	20	10	20	23	23	23
Asistenčné systémy	(15)	11	14	13	12	13	13	14	13
Klimatizácia	(10)	8	9	9	7	8	8	8	8
Nameraný vnútorný hluk	(10)	7	8	6	6	8	7	7	8
Pocit hluku	(5)	4	3	4	2	4	4	4	3
<b>Spolu</b>	<b>(125)</b>	<b>91</b>	<b>104</b>	<b>102</b>	<b>79</b>	<b>104</b>	<b>103</b>	<b>106</b>	<b>103</b>
<b>Pohon</b>									
Kultivovanosť	(10)	8	8	6	4	8	8	7	8
Ťah motora	(15)	10	14	14	10	13	11	11	11
Radenie/odstupňovanie prevodovky	(10)	8	8	8	8	8	8	8	8
Zrýchlenie/najvyššia rýchlosť	(15)	11	10	9	9	11	12	8	6
Pružné zrýchlenie	(5)	1	4	2	2	3	3	2	2
Spotreba počas testu	(20)	10	16	14	9	12	15	17	18
Možnosť nabíjania	(10)	0	0	0	0	0	0	0	0
Dojazd na elektrinu	(10)	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkový dojazd	(5)	2	5	5	2	3	3	4	4
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>50</b>	<b>65</b>	<b>58</b>	<b>44</b>	<b>58</b>	<b>60</b>	<b>57</b>	<b>57</b>
<b>Jazdné vlastnosti</b>									
Jazdná dynamika	(20)	11	15	14	10	14	13	13	11
Ovládateľnosť	(25)	18	20	18	16	21	22	19	22
Riadenie	(20)	14	15	14	12	17	17	16	17
Priemer otáčania	(10)	2	2	2	3	3	2	1	2
Trakcia/využitieľnosť v zime	(15)	14	14	14	14	10	14	14	14
Stabilita/citlivosť na bočný vietor	(10)	8	8	8	8	8	8	8	8
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>67</b>	<b>74</b>	<b>70</b>	<b>63</b>	<b>73</b>	<b>76</b>	<b>71</b>	<b>74</b>
<b>Životné prostredie</b>									
Emisie CO <sub>2</sub>	(30)	15	16	16	17	20	17	17	16
Emisie CO <sub>2</sub> podľa NEDC	(15)	11	12	12	12	15	13	13	12
Vonkajší hluk	(5)	5	5	5	4	5	5	5	5
<b>Spolu</b>	<b>(50)</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>33</b>
<b>Súčet vlastností</b>	<b>(550)</b>	<b>381</b>	<b>439</b>	<b>419</b>	<b>335</b>	<b>410</b>	<b>433</b>	<b>423</b>	<b>436</b>
<b>Náklady</b>									
Základná cena*	(25)	22	18	21	25	23	22	24	19
Výbava*	(10)	9	7	8	10	7	7	5	4
Príplatkové položky*	(5)	4	4	4	5	3	3	3	3
Záruky a servis na 100 000 km	(25)	22	20	20	16	15	24	20	14
<b>Spolu</b>	<b>(65)</b>	<b>57</b>	<b>49</b>	<b>53</b>	<b>56</b>	<b>48</b>	<b>56</b>	<b>52</b>	<b>40</b>
<b>Celkové hodnotenie</b>	<b>(615)</b>	<b>438</b>	<b>488</b>	<b>472</b>	<b>391</b>	<b>458</b>	<b>489</b>	<b>475</b>	<b>476</b>

\* Najlepší v teste získava plný počet bodov.

7 2 5 8 6 1 4 3