



Sedm přání

m motor MEGATEST

**7 modelů SUV střední třídy
Sedmimístné verze
Diesely s výkonem 150–200 koní**

Prostornost, funkčnost, výkon, úspornost, komfort, terénní schopnosti a bezpečnost – tato auta mají vše, co potřebuje velká rodina.

I když móda aut s terénními proporcemi trvá již mnoho let a podlehl jí téměř všichni výrobci, kteří zaplavují trh stovkami různých SUV a crossoverů, sedmimístných modelů je stále jako šafránu. Teprve v posledních letech se k této skupině přidaly Peugeot 5008, Škoda Kodiaq a VW Tiguan Allspace. A přesto – nepočítáme-li největší modely jako Audi Q7 či Mercedes GLS – vám pro spočítání všech SUV se třemi řadami sedadel stále budou stačit prsty na obou rukou. Většinu z nich jsme dali dohromady v tomto srovnání.

Přestože diesely ztrácejí svou popularitu, jedná se především o případ menších aut. U modelů vyšších tříd a SUV vznětové motory stále dominují. Z toho důvodu jsme pro účely srovnání vybrali auta vybavená výkonnými diesely (150–200 koní).

Všechna také mají samočinné převodovky, pohon 4x4 (kromě Peugeotu, který ho nenabízí) a špičkové vybavení. Impulzem k provedení tohoto testu byla premiéra nové generace Hyundai Santa Fe. Korejský výrobce (stejně jako sesterská Kia) dosahuje s každou novou generací svých modelů výrazného pokroku – očekávání od jeho nové vlajkové lodi jsou proto značná.

Hyundai Santa Fe

Santa Fe s novou tváří dělá ještě lepší dojem než předchůdce. Je o 7 cm delší, má o 6,5 cm delší rozvor a na první pohled si všimnete výrazného designu.

Nový model mírně narostl i uvnitř. Vpředu je nejširším vozem v celém srovnání (spolu s Kioem), takže se zde řidič může cítit jako v autě vyšší třídy – zejména proto, že sedí na vynikajícím sedadle a palubní deska je částečně pokryta kůží. Cestující ve druhé řadě sedadel ocení pohodlná sedadla, plochou podlahu a velmi slušnou prostornost. Hlavní trumf ale Hyundai skrývá ve třetí řadě – právě cestující na dvou přídatných sedadlech najdou v Santa Fe skvělé cestovní podmínky. Mají dostatek prostoru pro nohy, a pokud jde o šířku a výšku zadní části interiéru, Hyundai nabízí nejlepší výsledky v celém srovnání. Pohodlně zde cestují dokonce i lidé vysoké postavy, ačkoliv sedák je poměrně nízký a bradu si mohou téměř opřít o kolena.

Podvozek je vhodně naladěný pro komfortní povahu výtečně odhlučněného interiéru. Sice není přímo měkký (nakonec musí držet na uzdě velké, téměř dvě tuny vážící auto), ale velmi účinně eliminuje otřesy a není hluchý ani na větších dírách.

Vznětový motor s výkonem 185 koní si skvěle rozumí s osmistupňovou samočinnou převodovkou. Pokud neočekáváte sportovní zážitky, odvádí pohon velmi dobrou práci. Motor „má rád“ všechny otáčky a převodovka pracuje tiše a správně volí rychlosti. Neumožňuje ale dynamický rozjezd. Během našich měření Hyundai zvládl zrychlení 0–100 km/h za 11,8 sekundy. Určitým vysvětlením ale může být skutečnost, že testovací vůz měl najeto velmi málo kilometrů.

Ke spotřebě na úrovni 7,3 l/100 km nelze mít žádné výhrady – méně žízňový je pouze o 300 kg lehčí Peugeot.

S konečnou cenovkou kolem 1,2 milionu (v závislosti na příplatcích) patří bohatě vybavený Hyundai Santa Fe k nejdrazším v celém testu. Za ty peníze ale stojí, i proto, že jako jediný nabízí pětiletou záruku bez omezení kilometrů.

Kia Sorento

Třetí generace Sorenta je na trhu teprve od roku 2015, přesto už má za sebou jemný facelift zvenku i uvnitř, takže vypadá velmi moderně.

Sorento má stejný rodinný charakter jako Hyundai Santa Fe. V pohodlné a výjimečně široké kabině se komfortně svezou až sedm dospělých. Cestující na přídatných sedadlech mají výjimečně hodně prostoru pro nohy – mezi opěradlem lavice ve druhé řadě maximálně posunutá dozadu a opěradlem třetí řady je prostor 65 cm (u soupeřů: 49–59 cm). Cestující úplně vzadu ocení také samostatné výdechy ventilace s nastavitelným výkonem. Z našeho výběru je nabízí už pouze Hyundai.

Sorento se naklání v zatáčkách o něco víc než Santa Fe, ale projíždí je téměř stejně jistě, stabilně a bezpečně. Milovníci sportovních zážitků za volantem nemají ani tady co pohledávat. Zatímco lidé, kteří oceňují pohodlí, by měli nasměrovat své kroky právě do prodejny vozů Kia – žádný soupeř netluče s otřesy tak perfektně jako Sorento.

V Česku je k mání výhradně vznětový motor 2.2 CRD o výkonu 200 koní, nejvýkonnější v tomto testu. Nová osmistranná samočinná převodovka snížila nejen hluk v interiéru, ale i spotřebu paliva.

Kia má dokonce ještě lepší výbavu než Santa Fe. Obvozy mají v základu například průhledový head-up display a vyhřívaná, elektricky nastavitelná sedadla. Jen u Sorenta ovšem nemůžete připlácet za jejich ventilaci. Za vrcholnou výbavu GT Line si Kia nechá zaplatit a je pak nejdrazším vozem s cenou přes 1,3 milionu korun, nemusíte však už nic připlácet. Oceňujeme sedmiletou záruku (bohužel omezenou na 150 000 km).

Mitsubishi Outlander

Premiéra současné, třetí generace Mitsubishi Outlander se konala v roce 2012 před třemi lety došlo k výraznému faceliftu. Stáří Mitsubishi je nicméně i tak vidět – třeba palubní počítač ovládáte pomocí tlačítek u „budíků“ a pro sklopení opěradla zadní lavice musíte nejprve zvednout sedák. Nepočítejte ani s moderními „vynálezy“, jako jsou prahy překryté dveřmi nebo indukční nabíječka. Ale na druhou stranu se prvky

Výběr motorů

Pro účely testu jsme zvolili modely se vznětovými motory, které jsou u SUV střední třídy velmi oblíbené. Nabízejí výkon od 150 do 200 koní a každý z nich spolupracuje se samočinnou převodovkou (u Nissanu s bezestupňovou CVT, u Škody a Volkswagenu s dvouspojkovou). Všechna auta kromě Peugeotu mají pohon 4x4.



Nissan X-Trail

Motor: I4, diesel, 1995 cm³, turbo
Max. výkon: 177 koní



Hyundai Santa Fe

Motor: I4, diesel, 1995 cm³, turbo
Max. výkon: 184 koní



Kia Sorento

Motor: I4, diesel, 2199 cm³, turbo
Max. výkon: 200 koní



Mitsubishi Outlander

Motor: I4, diesel, 2268 cm³, turbo
Max. výkon: 150 koní



Peugeot 5008

Motor: I4, diesel, 1997 cm³, turbo
Max. výkon: 177 koní



Škoda Kodiaq

Motor: I4, diesel, 1968 cm³, turbo
Max. výkon: 190 koní



Volkswagen Tiguan Allspace

Motor: I4, diesel, 1968 cm³, turbo
Max. výkon: 190 koní



Hyundai letos oslavil premiéru již čtvrté generace modelu Santa Fe. Nový vůz vyniká proti svým konkurentům výrazným designem. Vyzkoušeli jsme, zda je překoná i něčím dalším.

Hyundai Santa Fe 2.0 CRDi 185 8AT 4WD Premium



Vzhled průhledového head-up displeje si můžete upravovat. Je skvělé, že zobrazuje i varování před vozem v mrtvém úhlu.



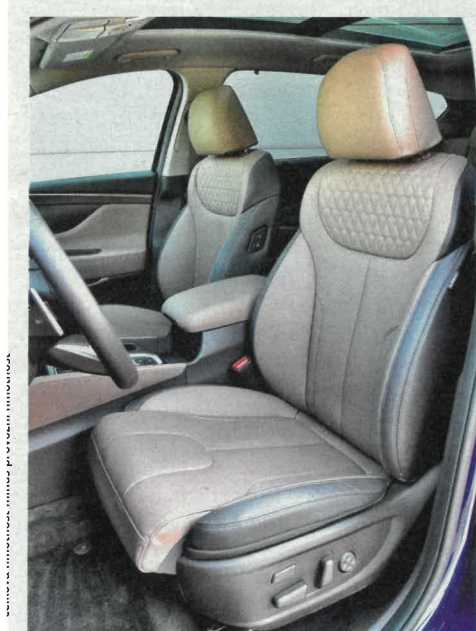
Jeden ze systémů řidiči připomíná, aby vzadu nezapomněl děti.



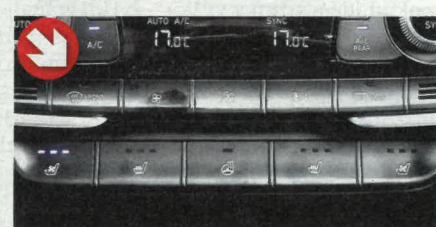
Palubní deska dělá velmi dobrý dojem. Je dokonale zpracovaná (částečně pokrytá kůží), ergonomická a uživatelsky přívětivá. Barva hodin se mění podle volby jízdního režimu.



U voliče samočinné převodovky je panel pro ovládání kamer nebo asistentu sjiždění svahu.



Velká a velmi pohodlná sedadla s nastavitelnou délkou sedáku i opěrkami hlavy.



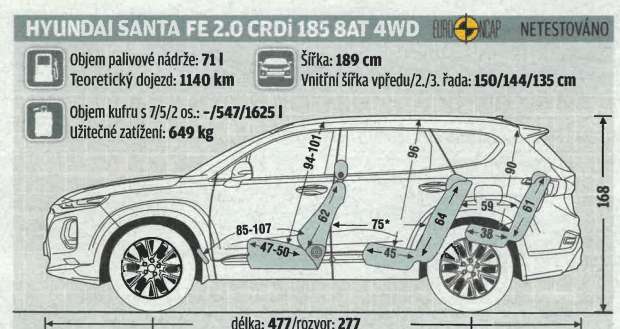
Pouze Hyundai a Kia nabízejí ventilaci sedadel, ale u Santa Fe si za ni musíte připlatit (součást balíčku Luxury za 70 000 Kč).



Rolety stínicí okna v zadních dveřích rodiče malých dětí jistě ocení.



Tlačítka na opěradle umožňují osobě, která sedí vzadu, posouvat pravé přední sedadlo.



Lidé cestující ve druhé řadě sedadel ocení spoustu prostoru, široce otevratelné dveře, velký rozsah nastavení sedadel a zcela rovnou podlahu.



v interiéru dobře ovládají a základní výbava je opravdu velmi slušná. Bez příplatku dostanete třeba aktivní tempomat, vyhřívání čelního skla a střešní okno.

Právě kvůli střešnímu oknu mají cestující v přední části Mitsubishi bohužel nejméně místa okolo hlavy, takže vysoký řidič nenajde pohodlnou pozici. Tím spíše, že jeho sedadlo nejde posunout příliš daleko dozadu (stejně malý rozsah nastavení má pouze Nissan). Ve druhé řadě naopak Outlander nabízí největší prostor okolo hlavy a pro nohy. Třetí řada je však pouze nouzová. Opěradlo je jen o málo delší než sedák a je zde velmi málo prostoru pro nohy, takže ve výsledku se pohodlně svezou jen starší děti. 490 litrů zavazadlového prostoru v autě této velikosti dojem neudělá, stejně jako dvoudílné opěradlo zadní lavice (u všech ostatních soupeřů s výjimkou Santa Fe je rozdělené v poměru 40:20:40).

Mitsubishi má sice motor o větším objemu, ale přesto jsou hodnoty výkonu a točivého momentu nejmenší v tomto srovnání: 150 koní a 360 Nm (k dispozici je však i verze o výkonu 180 koní). Přenos výkonu na kola zajišťuje šestistupňová samočinná převodovka, která sice se změnami rychlosti nespíchá, ale pracuje velmi hladce. Outlander má slušné výkonové charakteristiky, ale spotřebovává hodně nafty, zejména mimo město (7,9 l/100 km, kombinovaná spotřeba 8,8 litru). Je otázkou, zda cenovka pod milion dokáže vyrovnat jeho nevýhody.

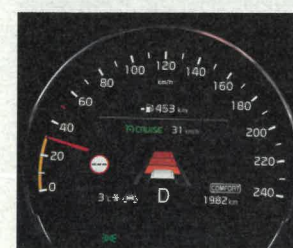
Nissan X-Trail

Třetí generace modelu X-Trail z roku 2013 (facelift loni) se nejen zvenku velmi podobá menšímu modelu Qashqai. Přístrojová deska je také téměř stejná a z hlediska ovládání je rozhodně nejjednodušší mezi všemi vozy v tomto testu. Samozřejmě, že X-Trail nabízí více vnitřního prostoru než Qashqai, ale ve srovnání se zbylými šesticí aut zcela zaostává. Částečně za to „vděčí“ střešnímu oknu. Jeho rám ubírá místo nad

Kia Sorento 2.2 CRDi 4x4 8AT GT Line



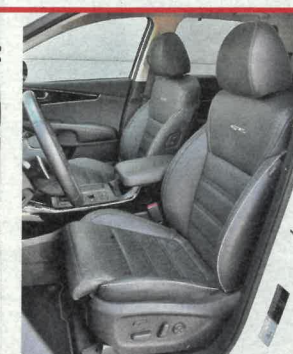
Změna několika prvků (včetně volantu či panelu klimatizace) mírně osvěžila interiér. Skvělá kvalita, pohodlné ovládání.



Nový digitální rychloměr Sorenta je velmi dobře čitelný.



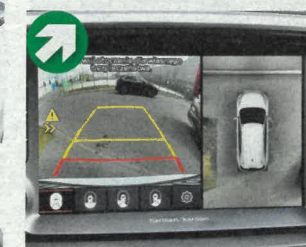
Bezdrátová nabíječka telefonu bez příplatku (pouze Kia a Hyundai).



Prostorná sedadla zajišťují velmi komfortní cestování.



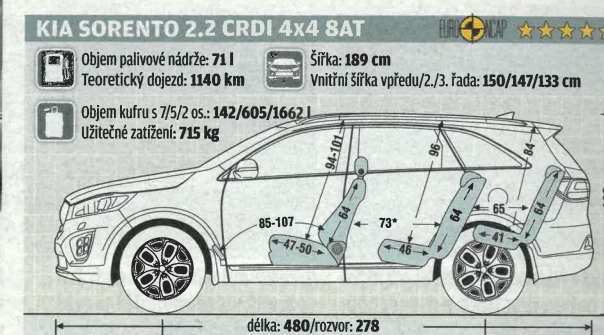
Cestující vzadu mají nejmenší prostor pro nohy (ale k nejlepšímu výsledku chybí jen 3 cm).



Pouze Kia, Mitsubishi a Nissan nabízejí ve standardu 360° kamery.



Rezervní kolo je u obou korejských SUV zavěšeno pod vozem.



Mitsubishi Outlander 2.2 AT 4WD Instyle SDA



Přístroje v Outlanderu mají snadné ovládání, ale třeba proti Hyundai působí jako návrat v čase o 10 let zpátky.



Za volantem se skrývají tři tlačítka. To úplně vpravo slouží k ovládání palubního počítače.



Pouze u Outlanderu cestující ve druhé řadě sedadel nemají vlastní výdechy ventilace.



Kvůli střešnímu oknu je tu málo místa nad hlavou.



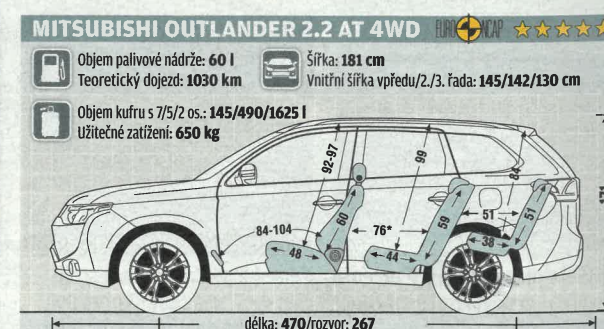
Velký prostor, ale nejmenší dveřní otvor ztěžuje přístup (74 cm v nejširším místě).



Pouze Mitsubishi nabízí ve standardu vyhřívání čelního skla.



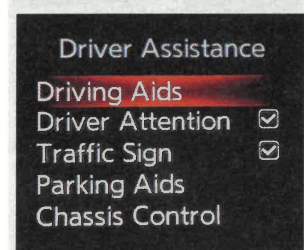
Pouze zde musíte před sklopením sedadel zvednout sedák.



Nissan X-Trail 2.0 dCi Xtronic 4x4 Tekna



Palubní deska je téměř stejná jako u Qashqae, volant s extrémně malým krytem airbagu. Nejjednodušší ovládání v tomto srovnání.



Pouze Nissan a Peugeot v základu nabízejí balíček asistenčních systémů.



K zapínání vyhřívání zadních sedadel slouží ovladač mezi předními sedadly.



Malý prostor pro nohy i do šířky, horší boční vedení.



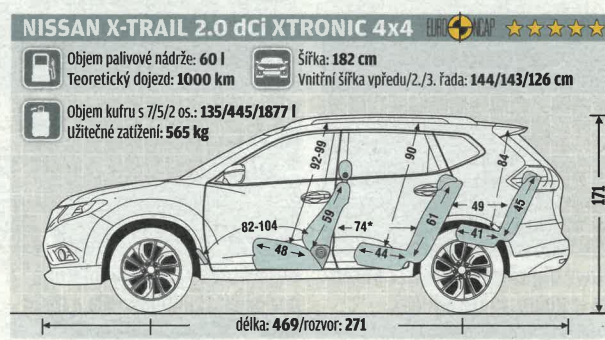
Kvůli rámu skleněné střechy je tady nejméně prostoru nad hlavami. Široce otevíratelné dveře.



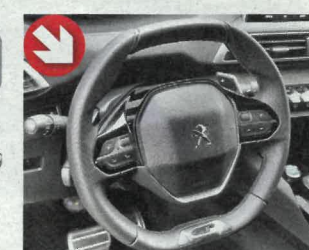
Jediná chlazená přihrádka na nápoje v tomto srovnání.



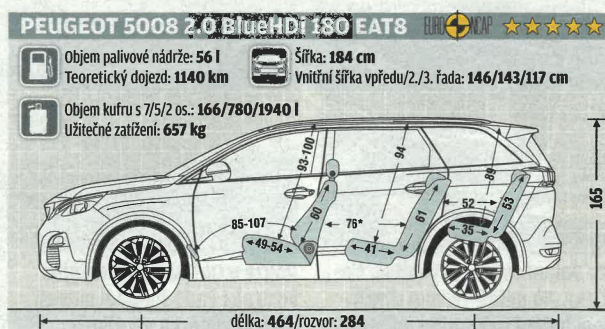
Pouze okno řidiče má funkci „auto“ (jako u Mitsubishi).



Sedadla vypadají skvěle, jsou pohodlná a dobře drží.



Tři samostatně nastavitelná sedadla ve druhé řadě – dokonale. Je škoda, že věnec volantu nemá kruhový tvar.



Široké dveře a spousta prostoru pro kolena, ale málo pro chodidla. Krátký sedák.



Displej s ukazateli je u Peugeotu velký a nabízí široké možnosti personalizace.



Podlaha pod nohama cestujících ve druhé řadě skrývá dvě prostorné odkládací schránky.

hlavou, a to nejen v první, ale i ve druhé řadě sedadel. Opravdu špatně si ale vede třetí řada (s nejnižším opěradlem v testu a nejmenším prostorem pro nohy) a také zavazadlový prostor (pouze 445 litrů). Japonské SUV má navíc nejmenší užitečné zatížení z celé sedmičky – pouze 565 kg.

Nissan, stejně jako Mitsubishi, nevybízí k dynamické jízdě (výrazné náklony karoserie, omezená stabilita při rychlých manévrech, „hyperaktivní“ systém ESP, nepřilíš přímé řízení), ale překvapivě to nevyvažuje ani vysokým komfortem. Podvozek dovede dobře zdolávat jen malé nerovnosti, na těch větších pracuje hlučně.

Variabilní bezestupňová převodovka CVT po sešlápnutí plynového pedálu simuluje změny převodových stupňů, ale většinu času i tak dráždí monotónním udržováním motoru v konstantních otáčkách. V nízkých otáčkách motoru chybí „pára“, a ačkoli je výkon o 27 koní vyšší než v případě Mitsubishi Outlander, tak o 65 kg těžší Nissan má jen mírně lepší dynamiku (zrychlení 0–100 km/h za 10,2 sekundy proti 10,4 sekundy). Spotřeba je téměř stejně vysoká: 8,5 l/100 km.

Cena na úrovni 1,1 milionu Kč je dána tím, že Nissan v případě špičkové verze X-Trailu nešetřil na základním vybavení.

Peugeot 5008

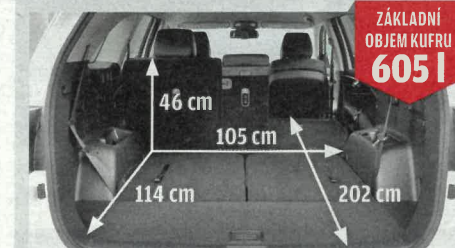
Loni představený model 5008 (nástupce MPV se stejným názvem) je neoriginálnější autem v testu – týká se to zejména neobvyklé přístrojové desky. Interiér 5008 nabízí nejen zajímavé „vyčtyávk“, ale ocenění si zaslouží velmi slušné zpracování a hodné úložných prostor. Přihrádka v loketní opěrci je velmi hluboká, další jsou skryté v podlaze. Ve druhé řadě nabízí pouze 5008 nejfunkčnější řešení v podobě tří samostatně nastavitelných sedadel, která se po složení skládají na podlahu.

Řidič má k dispozici hodně místa. Ani cestujícím ve druhé řadě by prostor neměl chybět, zvláště okolo kolen – tady má Peugeot nejlepší výsledek z celého srovnání. Ocení také široké dveře a rovnou podlahu, ale mohou mít potíže s vměstnáním chodidel pod snížená přední sedadla. A pokud mají dlouhé nohy, budou kolena narážet na velké skládací stoly. Ve třetí řadě je spousta místa okolo hlavy, ale málo na nohy. Plus za velkou vzdálenost sedáku od podlahy, minus za úzký prostor. Interiéry soupeřů se nad podběhy zadních kol rozšiřují, tady nikoliv, proto schází místo ve výši ramen.

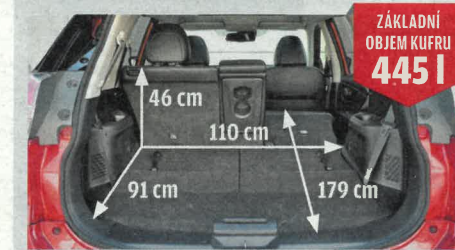
Peugeot má největší, nejvyšší a nejširší kufr (780–1940 litrů), a k tomu velký a šikový nakládací otvor.

Zavazadlový prostor

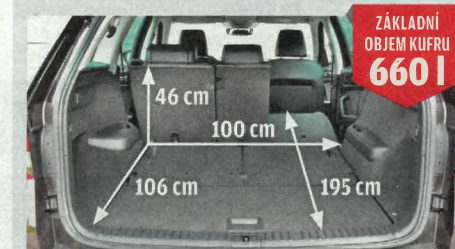
Velikost zavazadlového prostoru testovaných SUV jsme přesně změřili. Pro každý kufr uvádíme čtyři základní rozměry: výšku (od podlahy k roletě), minimální šířku (měřenou mezi podběhy kol u podlahy), délku ložné plochy za zadními sedadly (vzdálenost mezi zadní stranou sedadla druhé řady a víkem zavazadlového prostoru, měřeno na úrovni podlahy) a maximální délku ložné plochy, tj. po složení druhé a třetí řady sedadel (měřeno mezi zadní stranou opěradla sedadla řidiče, odsunutého 1 m od pedálů, a víkem zavazadlového prostoru).



KIA vyniká nejširším nakládacím otvorem zavazadlového prostoru (119 cm).



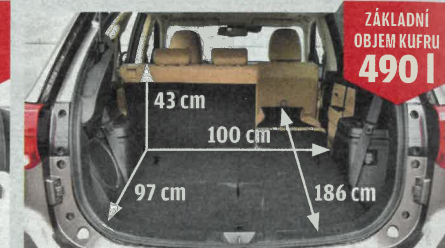
NISSAN – zde a u Mitsubishi se víko zvedne jen do výšky 180 cm (je snadné do něj narazit hlavou).



ŠKODA – pásy pro třetí řadu sedadel jsou skryty v zadních sloupcích.



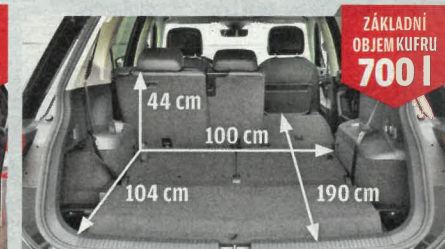
HYUNDAI – široký otvor, bezkontaktní otevírání (standardní výbava zde a také u X-Trailu a Tiguanu).



MITSUBISHI má nejužší, ale zároveň nejvyšší nakládací otvor (104 a 81 cm).



PEUGEOT má kufr nejpravidelnějších tvarů a nejnižší nakládací hranu (67 cm nad zemí).



VOLKSWAGEN – zde je nakládací hrana 77 cm nad zemí. Otvor je o centimetr vyšší než u Škody.

INZERCE

Ano, sefe!

Dušené maso má prostě štávu

Vepřová lodička s polentou

Soutěž o kurz vaření se Zdeňkem jde do finále

Luxurní grilování v barvách podzimu

Fajnšmekři fandí česneku

ULTIMÁTNÍ SI NA DÝNI

dejte božská chuť té okrouhlé

Časopis s vášní pro **dobré jídlo**

Objednej si mě SMSkou

zasláním SMS ve tvaru

SEF JMENO PRIJMENI

ULICE C.P. OBEC PSC

na číslo **90211**. Text pište

bez diakritiky

Cena SMS je 45 Kč vč. DPH. Službu

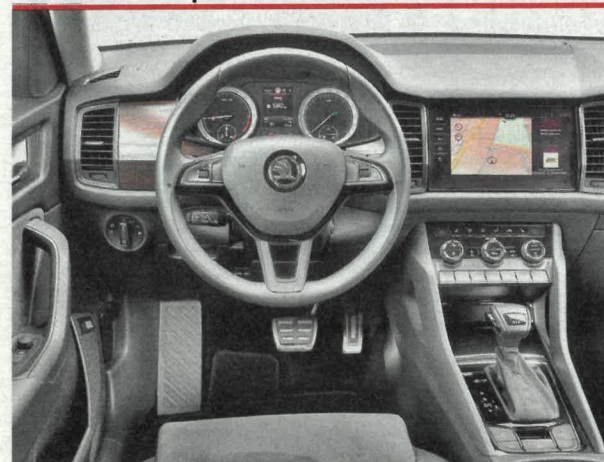
technicky zajišťuje ATS Praha.

(tel. 296 363 199,

email: info@atspraha.cz).

VYHRAJ
kulinární
workshop
se Zdeňkem

Škoda Kodiaq 2.0 TDI 190 4x4 DSG Scout



Pohodlná, ergonomická a uživatelsky přívětivá přístrojová deska. Celkem slušné zpracování, spousta užitečných schránek a úložných prostor.

Vysouvatelné plastové kryty umožňují například otevřít dveře a opřít je o zeď, aniž byste se museli obávat poškození laku.



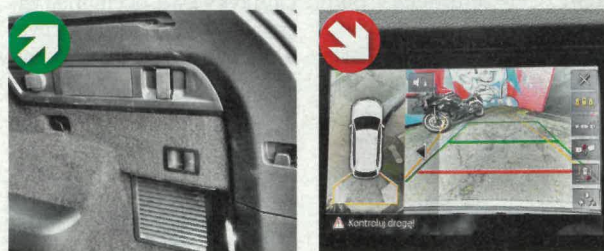
Opěrka hlavy pro pohodlné spaní ve druhé řadě je na cestách k nezaplacení.



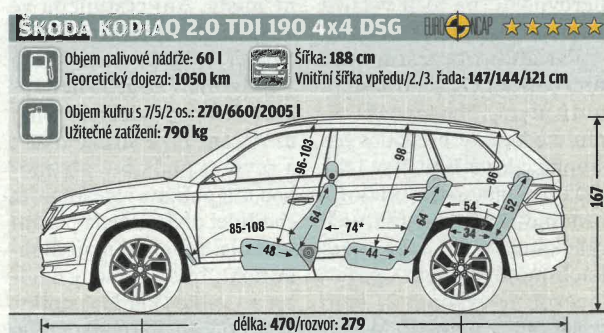
Výborná sedadla, spousta prostoru na nohy a okolo hlavy.



Cestující ve druhé řadě sedadel ocení spoustu místa a široké dveře.

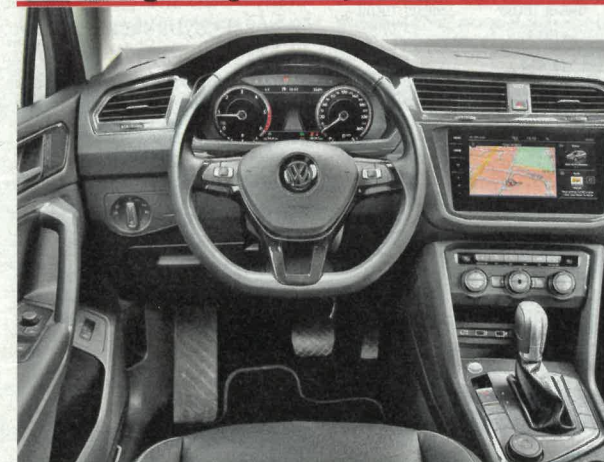


V zavazadlovém prostoru je šest háčků, například na nákupní tašky. Pouze u Škody a u Tiguanu je za couvací kameru vyžadován příplatek.



* při odsunutém sedadle řidiče jeden metr od pedálů; rozměry v cm, užitečné zatížení = celková hmotnost minus provozní hmotnost

Volkswagen Tiguan Allspace 2.0 TDI 190 4x4 DSG Highline



Digitální ukazatele jsou v základní výbavě, špičková navigace nebo head-up displej znamenají příplatek. Nejlepší materiály a zpracování.



Přístup k zadním sedadlům usnadňuje nejširší dveřní otvor (89 cm).



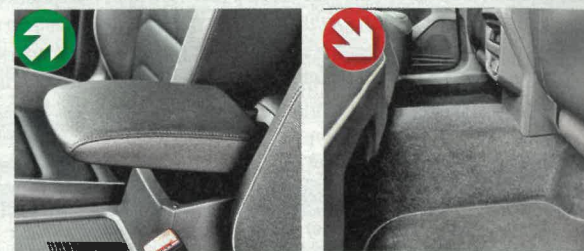
Mezi sedadly se u Tiguanu nachází přihrádka s vysouvacími držáky na nápoje.



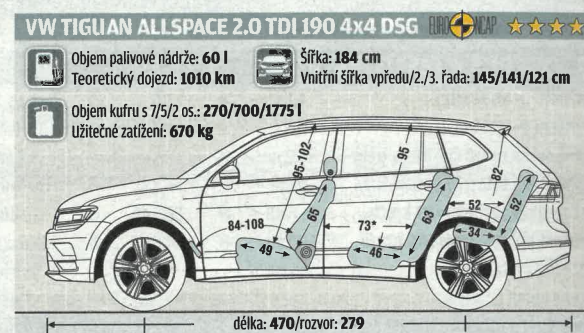
Pohodlné sedadlo řidiče, spousta prostoru na nohy a hlavu.



Nejméně (ale stále dostatek) prostoru na nohy. Stolečky s držáky na nápoje jsou v základu.



Pouze Škoda a VW mají nastavitelné opěrky (dvousměrně). Rovněž pouze u Škody a VW je středový tunel vysoký 17 cm.



Jen na chvíli, nebo často?

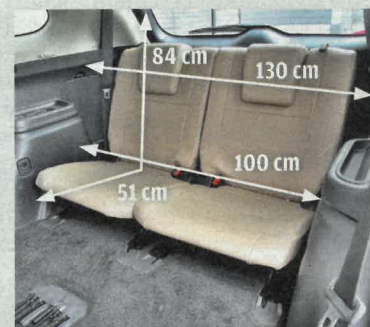
Všechna testovaná SUV mají sedm sedadel, ale pouze Kia, Mitsubishi a Peugeot mají třetí řadu sedadel v základu. Pouze u korejských vozů jsou pak tyto sedačky vhodné i pro plnohodnotné delší cestování. U modelů 5008 a Kodiaq dospělý člověk vydrží krátký výlet, pokud je střední řada sedadel posunuta mírně dopředu. U Mitsubishi, Nissanu a VW však jde jen o vyslovené nouzové řešení.



HYUNDAI zde má spoustu místa, poměrně velké sedačky, držáky nápojů a další výdechy ventilace, ale sedák je nízký.



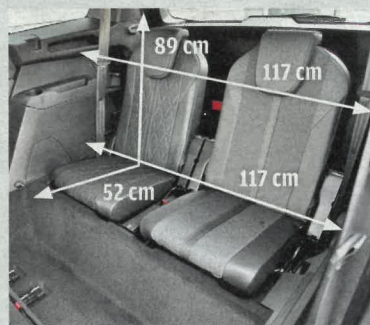
KIA – stejně jako Hyundai – nabízí cestujícím ve třetí řadě dobré podmínky. Opěrky hlavy zakrývají výhled ve zrcátku.



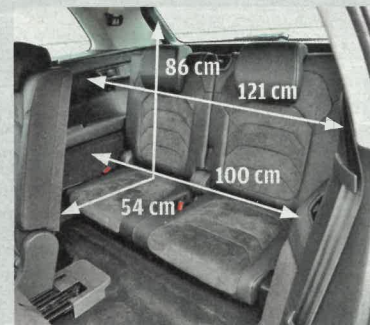
MITSUBISHI Sedadla ve třetí řadě v Outlanderu jsou velmi malá a neposkytují příliš mnoho prostoru pro nohy.



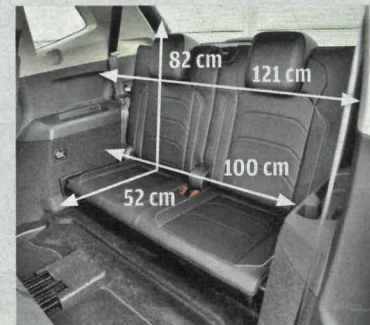
NISSAN Nejkratší opěradlo ve třetí řadě v tomto testu – vyšším cestujícím dosahuje jen do poloviny zad.



PEUGEOT Cestující v 5008 sedí vysoko nad podlahou a mají dostatek prostoru pro hlavu, ale málo pro nohy a ramena.



ŠKODA Cestovní podmínky obdobné těm v Peugeotu (krátká projížďka není problém), ale prostor je zde mnohem širší.



VOLKSWAGEN – nejmenší prostor nad hlavami (ve srovnání se sesterskou Škodou chybí 4 cm, s nejlepším Hyundaiem celých 8 cm).

INZERCE

SEZÓNÍ VÝPRODEJ

SUPER SLEVY až **90 000 Kč**



Fotografie vozu je pouze ilustrativní. Akce „Super slevy až 90 000 Kč“ se vztahuje na zlevněná vozidla uvedená na webové stránce www.aaaauto.cz/sleva a není ji mohou využít všichni zákazníci, kteří si zakoupí vozidlo v hodnotě vyšší než 50 000 Kč s rokem výroby od roku 2001 a současně využijí možnosti financování prostřednictvím vybraných produktů našich partnerů. Akce platí do odvolání.



800 110 800

AAA AUTO

SROVNÁNÍ Sedm sedmimístných SUV střední třídy

TECHNICKÉ ÚDAJE	HYUNDAI	KIA	MITSUBISHI	NISSAN	PEUGEOT	ŠKODA	VOLKSWAGEN
Motor	diesel, turbo	diesel, turbo	diesel, turbo	diesel, turbo	diesel, turbo	diesel, turbo	diesel, turbo
Zdvihový objem [cm³]	1995	2199	2268	1995	1997	1968	1968
Konfigurace	14, 16v	14, 16v	14, 16v	14, 16v	14, 16v	14, 16v	14, 16v
Výkon [k při min⁻¹]	185 při 4000	200 při 3800	150 při 3500	177 při 3750	177 při 3750	190 při 3500	190 při 3500
Točivý moment [Nm při min⁻¹]	400 při 1750	450 při 1750	360 při 1500	380 při 2000	400 při 2000	400 při 1750	400 při 1900
Pohon	4x4	4x4	4x4	4x4	přední	4x4	4x4
Převodovka	8AT	8AT	6AT	CVT	8AT	7AT	7AT
Délka x šířka x výška [cm]	477 x 189 x 168	480 x 189 x 169	470 x 181 x 171	469 x 182 x 171	464 x 184 x 165	470 x 188 x 167	470 x 184 x 167
Rozvor [cm]	277/18,5	278/18,5	267/19,0	271/21,0	284/23,2	279/19,4	279/19,1
Průměr otáčení [m]	11,4	11,1	10,6	11,2	11,2	12,2	11,9
Hmotnost/zatížení [kg]	1940/649/2000	1905/715/2000	1610/650/2000	1675/565/1650	1623/657/1800	1720/790/2000	1730/670/2400
Objem kufru (s 7/5/2 os.) [l]	-/547/1625	142/605/1662	145/490/1625	135/445/1877	166/780/1940	270/660/2005	270/700/1775
Objem nádrže [l]	71	71	60	60	56	60	60
Rozměr pneumatik	235/55 R19	235/55 R19	225/55 R18	225/55 R19	235/50 R19	235/50 R19	235/55 R18

VÝKONY (ÚDAJE VÝROBCE)							
Max. rychlost [km/h]	197	205	190	196	208	209	210
0-100 km/h [s]	10,3	9,4	11,6	10,0	9,1	8,8	8,6
Spotřeba paliva* [l/100 km]	7,3/5,5/6,2	7,2/5,7/6,2	6,9/5,2/5,8	6,6/5,6/6,0	5,3/4,7/4,9	6,6/5,3/5,7	6,7/5,3/5,9
Dojezd [km]	1140	1140	1030	1000	1140	1050	1010

* město/mimo město/kombinovaná

m VÝSLEDKY TESTU	HYUNDAI	KIA	MITSUBISHI	NISSAN	PEUGEOT	ŠKODA	VOLKSWAGEN
Zrychlení 0-50 km/h	4,1 s	3,0 s	3,2 s	2,9 s	3,0 s	2,6 s	2,5 s
Zrychlení 0-100 km/h	11,8 s	9,4 s	10,4 s	10,2 s	9,2 s	8,8 s	8,7 s
Brzdná dráha 100-0 km/h (stud. brzdy)	36,8 m	37,1 m	38,0 m	37,9 m	36,2 m	37,0 m	36,1 m
Brzdná dráha 100-0 km/h (zahř. brzdy)	37,1 m	37,3 m	38,5 m	38,3 m	36,8 m	36,6 m	36,0 m
Hlučnost při rychlosti 50 km/h	56,6 dB	58,5 dB	59,1 dB	59,9 dB	61,5 dB	58,0 dB	58,8 dB
Hlučnost při rychlosti 100 km/h	62,2 dB	64,0 dB	65,6 dB	64,9 dB	65,7 dB	63,1 dB	63,3 dB
Skutečná rychlost*	96 km/h	97 km/h	95 km/h	95 km/h	97 km/h	97 km/h	95 km/h
Počet otáček volantu	2,6	3,0	3,3	3,0	3,0	2,6	2,2
Naměřená spotřeba paliva**	8,9/5,6/7,3	9,2/5,8/7,5	9,7/7,9/8,8	10,1/6,9/8,5	7,7/5,7/6,7	8,4/6,2/7,3	8,5/6,4/7,4
Skutečný dojezd	970 km	940 km	680 km	700 km	830 km	820 km	810 km

* při indikaci 100 km/h; ** město/mimo město/kombinovaná [l/100 km]; výsledek v kontextu celého segmentu: → dobrý → průměr → špatný

VÝBAVA/CENY [Kč]	HYUNDAI	KIA	MITSUBISHI	NISSAN	PEUGEOT	ŠKODA	VOLKSWAGEN
Model	Santa Fe	Sorento	Outlander	X-Trail	5008	Kodiaq	Tiguan Allspace
Verze	2.0 CRDi 8AT 4WD Prem.	2.0 CRDi 8AT 4x4 GT-L	2.2 AT 4WD Instyle	2.0 dCi Xtr. 4x4 Tekna	2.0 BlueHDi 180 GT L	2.0 TDI 190 4x4 DSG Sc.	2.0 TDI 190 4x4 DSG HL
Airbag čel./boč./hlav./kolen.	●/●/●/—	●/●/●/—	●/●/●/●	●/●/●/—	●/●/●/—	●/●/●/●	●/●/●/—
Asist. jízdy v pruhu/mrtvého úhlu	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	○ (20 000)	●/●
Asist. značek/antikolizní asist.	—/●	—/●	—/●	●/●	●/●	○ (2000)/●	—/○ (3700)
Klimatizace 2/3zónová	●/—	●/—	●/—	●/—	●/—	●/—	●/—
Rádio CD/USB/AUX/Bluetooth	—/●/—/●	—/●/—/●	●/●/—/●	●/●/●/●	—/●/—/●	—/●/—/●	—/●/●/●
Navigace/couvací kamera	●/●	●/●	—/●	●/●	●/○ (12 000)	○ (9000)/●	○ (22 600)/○ (8900)
Indukční nabíječka/head-up displej	●/●	●/●	—/—	—/—	○ (6000)/—	○ (6000)/—	○ (11 700)/●
Tempomat/adaptivní tempomat	●/●	—/●	—/●	●/—	●/○ (15 000)	●/○ (17 200)	—/●
Park. senzory vzadu/vpředu a vzadu	●/●	—/●	—/●	—/●	●/●	—/●	—/●
Parkovací asistent	—	●	—	●	●	○ (13 000)	○ (8900)
Panoram. střecha/bezklíčový vstup	○ (70 000)/●	○ (35 000)/●	—/●	●/●	○ (30 000)/○ (12 000)	○ (32 000)/●	○ (33 900)
Světla LED/xenon/mlhová	●/—/●	●/—/●	●/—/●	●/—/●	●/—/●	●/—/●	●/—/●
Čalounění polokožené/kožené	—/●	—/●	—/●	—/●	●/○ (69 000)	—/●	—/○ (51 600) ³
Zadní sedadla vyhřívána/masážní	●/—	●/—	—/—	●/—	—/—	●/—	—/—
Sedadla vyhřívána/ventilovaná	●/○ (70 000) ¹	—/—	●/—	●/—	○ (7500)/—	●/●	—/●
Vyhřívavý volant/čelní okno	●/—	●/—	●/●	●/—	—/○ (4000)	●/○ (5900)	○ (3400)/○ (8700)
El. ovl. sedadla řidiče/spolujezdce	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Třetí řada sedadel	○ (20 000)	●	●	○ (30 000)	●	○ (19 500)	○ (8900)
El. víko kufru/bezdotykové ovládání	●/●	●/●	●/●	●/●	●/○ (24 000)	○ (13 600)	●/●
Kola 17"/18"/19"	—/●/○ (70 000) ¹	—/—/●	—/●/—	—/—/●	—/●/○ (11 000)	—/—/●	○ (11 700)/—/●
Adaptivní podvozek	—	—	●	●	○ (12 000)	○ (22 000)	○ (8900)
Metalický lak	●/○ (19 900) ²	○ (20 000)	○ (15 000)	○ (15 000)	○ (15 500)	○ (17 500)	○ (8900)
Cena základní verze	1 019 990 Kč	969 980 Kč	806 850 Kč	869 900 Kč	580 000 Kč	702 900 Kč	688 900 Kč
CENA	1 159 990 Kč	1 339 980 Kč	944 850 Kč	1 097 100 Kč	850 000 Kč	1 027 900 Kč	1 135 900 Kč

Abychom mohli porovnat vybavení testovaných aut, přijali jsme předpoklad, že SUV této velikosti ve špičkové verzi by mělo nabízet asistenty pro hlídání jízdy v pruhu a mrtvého úhlu, navigaci, couvací kameru, kožené čalounění, vyhřívání přední sedadla, elektricky nastavitelné sedadlo řidiče a samozřejmě třetí řadu sedadel. Ceny uvedených prvků vybavy do těch aut, u kterých nejsou nabízeny ve standardu, najdete v tabulce uvedené výše samostatně. Pro férové srovnání je nicméně třeba jejich ceny připočíst ke konečné ceně. Zatímco totiž Kia Sorento, Nissan X-Trail nebo Mitsubishi Outlander ve zvolené verzi nabízí prakticky kompletní výbavu již v základu, u Volkswagenu, Škody nebo Peugeotu je třeba řadu důležitých prvků dokoupit zvlášť.

Stejně jako v případě Mitsubishi a Nissanu v něm však bohužel chybí háčky na nákupní tašky.

Hladce pracující motor o výkonu 177 koní dokonale spolupracuje s osmistupňovou samočinnou převodkou a poskytuje velmi dobrou dynamiku při nejnižší spotřebě v tomto testu – 6,7 l/100 km. Vděčí za to hlavně nízké hmotnosti vozu (1623 kg, méně váží pouze Outlander – 1610 kg).

Je pravda, že někdo může mít výhrady k jízdnímu pohodlí (odpružení je poměrně tuhé a na nerovnostech cestující vůbec nerozmazluje), ale na druhou stranu nízká hmotnost ve spojení s dobře naladěným podvozkem způsobuje, že je Peugeot 5008 nejpříjemnější auto na řízení v tomto testu. Jeho karoserie nemá tendenci k naklánění do stran ani podélně. Zatačky zdolává velmi ochotně, poskytuje velkou jistotu v rychlých obloucích a jen málokdy donutí systém ESP k reakci.

Zatímco všichni konkurenti nabízejí testované motory s pohonem 4x4, u Peugeotu pohon obou náprav nekoupíte. Pro některé zákazníky jej tento nedostatek vyrazuje z výběru. Je to škoda, protože i přes průměrnou výbavu má tento model velmi přitažlivou cenu pod hranicí 900 000 Kč.

Škoda Kodiaq

Kodiaq představený předloni zavedl do světa sedmimístných SUV mnoho funkcí, která jsou pro značku Škoda typická. Dveře skrývají dva deštníky a vysouvací ochranné lišty, pod víkem nádrže najdete značkovou škrabku na led, v kufru šestici háčků na nákupy a dvě baterky a v kabině hodně úložných prostor (včetně zásuvek pod sedadly a dvou uzamykatelných přihrádek před spolujezdcem). Za příplatek můžete mít dokonce i odpadkový koš, držák na tablet nebo skládací opěrky hlavy pro cestující, kteří spí ve druhé řadě.

Kodiaq nijak nevyniká z hlediska designu, ale u testované verze Scout pozornost přitahují stříbrné kryty nárazníků a působivě 19" ráfky.

Skvěle zpracovaný interiér zaujme skutečně velkým prostorem, který je na úrovni mnohem většího konkurenta Sportage. Řidiči tady najde největší prostor pro nohy a hlavu, stejně tak v zadních řadách prostor nikomu scházet nebude. Kufr působí také impozantně. V základním rozložení (za druhou řadou sedadel, po úroveň rolety) má kapacitu 660 litrů, po složení sedadel rekordních 2005 litrů. Co je důležité, i když do Škody Kodiaq nastoupí plná sestava sedmi cestujících, pro jejich zavazadla stále zbude slušných 270 litrů (stejně jako u Tiguanu). Zbývající pětice konkurentů nabízí mnohem méně místa.

Výkonný diesel (190 koní) má rád jak nízké, tak vysoké otáčky – zrychlení začíná již od 1500 min⁻¹ a nepolevuje až do 5000 min⁻¹. Rychlá dvouspojková převodovka DSG pomáhá Kodiaqu zrychlit na 100 km/h ve skvělém čase 8,8 sekundy. Pokud ale nevyužíváte motor na plný výkon, velmi rychle řadí vyšší rychlostní stupně a umožňuje tak klidnou jízdu, při které se auto spokojí s velmi přijatelným množstvím nafty (v průměru 7,3 l/100 km).

Testovací auto má příplatkové adaptivní tlumiče (v tomto srovnání k dispozici pouze u Škody a VW), které v komfortním režimu výtečně pohlcují veškeré nerovnosti. Je jen škoda, že 19palcová kola při překonávání děr přenášejí do interiéru hluk a výrazné otřesy. Ve sportovním režimu působí české SUV kompaktně a agilně, i když se stále zřetelně naklání v zatáčkách a poměrně rychle se projevuje jeho nedotáčivost.

S cenovkou těsně nad milion je Škoda Kodiaq dobrou nabídkou. Základní výbava dříve do světa neudělá, ale lze ji snadno doplnit prvky z velmi široké nabídky doplňků (včetně takových, které nejsou k dispozici u konkurentů). Mnohé stojí jen několik tisíc.

VW Tiguan Allspace

Současná, druhá generace Tiguanu je na světě od roku 2015. Námi testovaná prodloužená verze Allspace (za příplatek i sedmimístná) se

na trhu objevila o rok později. Volkswagen má mnoho společného s Kodiaqem, ale vyniká lepšími materiály a zpracováním interiéru – uvnitř najdete více příjemných, měkkých materiálů a perfektní lícování. Skřípající dveřní madla, která znervózňují uživatele SUV značky Škoda, zde nečekejte. Volkswagen ale „bratrance“ z České republiky ustupuje prostorností. Z hlediska některých rozměrů je na tom dokonce nejhůře v celém srovnání – řeč je o prostoru pro nohy, širře ve druhé řadě a výšce v řadě třetí. I přesto mohou lidé s výškou kolem 190 cm pohodlně cestovat vpředu i uprostřed, zadní řada sedadel má čisté nouzovou funkci.


Stejná pohonná jednotka jako u Kodiaqu působí velmi podobným dojmem. Motor plný elánu je tichý a kultivovaný, poskytuje více než slušnou dynamiku (nejlepší zrychlení v tomto testu), přitom se však spokojí s velmi rozumným množstvím paliva – v průměru 7,4 litru nafty na 100 km. Dvouspojková převodovka bleskově radí a správně volí rychlosti.

Také pokud jde o chování na silnici, Tiguan se od Škody Kodiaq příliš neliší. Karoserie se na klikaté silnici stejně zřetelně naklání, ale přesto se auto řídí velmi jistě – akorát neposkytuje příliš potěšení z dynamického svezení. Z hlediska komfortu si Volkswagen vede o trochu lépe než Kodiaq – výrazně lépe (a rozhodně tišeji) tlumí nárazy na větších nerovnostech.

K přednostem německého SUV patří možnost tažení přívěsu až do hmotnosti 2400 kg – soupeři mají maximální tažnou sílu v rozmezí 1650 až 2000 kg. Užitečné zatížení je u Tiguanu také celkem dobré, se skóre 670 kg je na třetím místě v pořadí (790 kg má Škoda a 715 kg Kia).

Allspace v top výbavě nabízí o něco více než Kodiaq Scout (a méně než větší konkurentů), ale ani to nevysvětluje rozdíl v ceně přes 100 000 Kč. Rozumnější bude koupit Škodu a za ušetřené peníze dokoupit volitelnou výbavu tak, aby odpovídala vybavení Tiguanu.

m BODOVÁNÍ A VÝSLEDKY

 SUV A CROSSOVERY	Max. počet bodů							
		HYUNDAI	KIA	MITSUBISHI	NISSAN	PEUGEOT	ŠKODA	VOLKSWAGEN
KAROSERIE A INTERIÉR								
Rozměry interiéru	40	27	27	22	17	23	27	22
Zpracování a ergonomie	20	18	18	16	16	17	17	18
Odhučnění	10	9	7	6	6	5	7	7
Zavazadlový prostor	20	10	12	9	7	17	14	16
CELKEM	90	64	64	53	46	62	65	63

POHON								
Výkony	20	9	12	11	11	13	13	13
Pružnost	10	8	8	8	7	8	8	8
Převodovka	10	8	8	7	7	6	8	8
Spotřeba paliva	20	17	16	14	15	18	17	16
CELKEM	60	42	44	40	40	45	46	45

JÍZDNÍ VLASTNOSTI								
Ovladatelnost	20	15	14	14	14	17	15	15
Komfort jízdy	20	17	18	16	15	15	16	17
Řízení	10	8	8	7	7	8	8	8
CELKEM	50	40	40	37	36	40	39	40

BEZPEČNOST								
Rozsah bezp. výbavy	20	16	13	13	14	14	12	13
Brzdy	10	8	7	6	6	8	8	8
CELKEM	30	24	20	19	20	22	20	21

SOUČET (bez nákladů)	230	170	168	149	142	169	170	169
UMÍSTĚNÍ		1	5	6	7	3	1	3

VÝBAVA A CENY								
Pořizovací cena	40	32	30	36	34	38	35	32
Úroveň výbavy	20	15	16	14	15	9	7	9
Příplatková výbava	10	1	2	1	1	3	5	4
CELKEM	70	48	48	51	50	50	47	45

CELKEM	300	218	215	200	192	219	217	214
UMÍSTĚNÍ		2	4	6	7	1	3	5

m SHRNUTÍ

Čistě na body těsně vítězí Peugeot 5008, zejména díky své ceně a jízdním vlastnostem. Řadu zákazníků však může odradit absence pohonu 4x4 a menší prostor vzadu. Nový Hyundai Santa Fe na druhém místě proti tomu nabízí mimořádný prostor a pohodlí (stejně jako Kia Sorento), zvážit musíte jen vyšší cenu. Tradičně skvělý poměr ceny a výkonu pak do čela stavi i třetí Škodu Kodiaq. Při takto vyrovnaných výsledcích ale můžeme rozhodně doporučit všechna auta z první pětky. Letitý pár z Japonska na posledních místech jasně zaostává.

