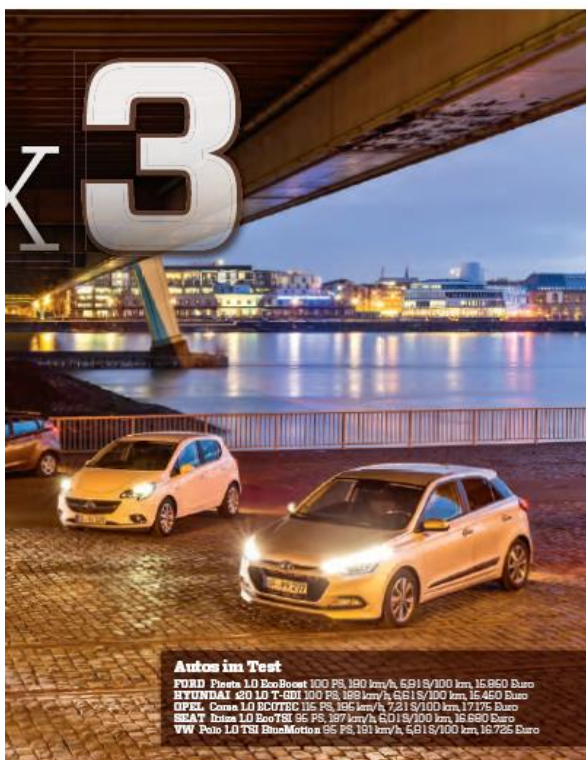


Srovnávací test – malé vozy



Pět městských žihadel se svižnými tříválcovými motory přeplňovanými turbodmyčadlem otestujeme v prostředí velkoměsta. Nechybí při tom ani Hyundai i20 se zcela novou pohonnou jednotkou a s touhou zamíchat zažitou hierarchií.

TEXT Marcel Kühler, FOTOGRAFIE Frank Ratering



Testovaná auta

- FORD Fiesta 1.0 EcoBoost, 100 k, 180 km/h, 5,9 l/100 km, 15 850 €
- HYUNDAI i20 1.0 T-GDI, 100 k, 188 km/h, 6,6 l/100 km, 15 450 €
- OPEL Corsa 1.0 ECOTEC, 115 k, 195 km/h, 7,2 l/100 km, 17 175 €
- SEAT Ibiza 1.0 EcoTSI, 95 k, 187 km/h, 6,0 l/100 km, 16 680 €
- VW Polo 1.0 TSI BlueMotion, 95 k, 191 km/h, 5,8 l/100 km, 16 725 €

Srovnávací test – malé vozy

Společnost Hyundai konečně rozšířila nabídku motorů od konce roku 2014 nabízeného a i u nás velmi úspěšného modelu i20, jež dosud zahrnovala poměrně liné čtyřválcové atmosférické motory, o pokrokový benzinový tříválec s přeplňováním turbodmychadlem. Pohonný agregát je k dostání ve dvou výkonových verzích – 100 a 120 k. Slabší varianta musí nyní své schopnosti prokázat v prvním srovnávacím testu proti tvrdé konkurenci, jakou je například Opel Corsa, který nastupuje s tříválcovým turbem o výkonu 115 k. Z koncernu Volkswagen jej doplňují dva zvláště účinní kandidáti s výkonem 95 k: čerstvě modernizovaný Seat Ibiza 1.0 EcoTSI, a VW Polo 1.0 TSI BlueMotion. V této společnosti tříválcových průkopníků přirozeně nesmí chybět od roku 2012 nabízený Ford Fiesta 1.0 EcoBoost v provedení 100 k.

Tak testuje AUTO ZEITUNG

Pro posouzení komfortu odpružení absolvujeme s každým testovaným kandidátem několik stovek kilometrů po veřejných komunikacích a navíc využijeme speciální testovací dráhu.

Karoserie

Pomineme-li dlouhé cesty pěti urostlých dospělých na dovolenou a s velkým množstvím zavazadel nebo stěhování neskladného nábytku, nabízejí moderní malé vozy

velkou užitnou hodnotu – pravděpodobně dokonce víc, než mnoho řidičů aut běžně potřebuje. Hyundai i20 působí dospělým dojmem po všech stránkách. Vpředu nabízí prostor, který by mohl obstát i v kompaktní třídě. Totéž platí pro zavazadlový prostor, který pojme 326 litrů přepravovaného nákladu. I ostatní čtyři malé vozy jsou však vpředu poměrně prostorné. Ovšem například Opel Corsa omezuje kvůli své široké středové konzole a úzkému prostoru pro nohy volnost pohybu na straně řidiče, zatímco Seat Ibiza a VW Polo poněkud skrblí prostorem v oblasti hlavy, což z větší části jde v obou případech na vrub příliš vysoko umístěným sedadlům. K tomu jsou oba blízcí příbuzní nejužšími vozidly z testované skupiny, což je výrazně patrné i v interiéru.

Ten, kdo zamýšlí svůj malý vůz častěji využívat s více cestujícími na palubě, bude patrně nejspokojenější s Opelem Corsou a také s Hyundai i20. Díky rozměrným vstupním otvorům zvládnou dobře přístupná zadní sedadla obou vozů víc než pouhou přepravu dětí. Seat Ibiza, VW Polo a nejvýrazněji Ford Fiesta v porovnání s výše uvedenými nabídnou podstatně méně místa.

Na Hyundai i20 se nám líbí jeho obratné ovládání. VW Polo je v tomto srovnávacím testu nejušpornější.



V oblasti ovládání stanovují v tomto srovnávacím testu měřítka dobře známý VW a Hyundai. Stejně jako wolfsburgský bestseller obsahuje i kokpit Korejce tlačítka s jednoznačným popisem logicky uspořádané nabídky. Navíc vás u i20 čeká čistě zpracovaný interiér s příjemnými detaily, jako je například přihrádka na brýle ve středním panelu nebo podsvícení vstupu pro USB.

Opel Corsa v rámci modelové změny na konci roku 2014 výrazně získal v oblasti komfortu ovládání. Důležité funkce se nastavují pomocí velké, i když poněkud nízko umístěné dotykové obrazovky. Poněkud nepřehledný palubní počítač nebo ovladače částečně zakryté věncem volantu však ponechávají prostor pro zlepšení. Posledně jmenované platí zvláštní měrou také pro Ford Fiesta, u něhož koncepce ovládání se obrovskou záplavou malých tlačítek



Sauber
verarbeitetes
Hyundai-
Cockpit mit
tadelloser
Bedienbarkeit

Čistě zpracovaná palubní deska vozu Hyundai s bezchybnou ergonomií.



KONEKTIVITA



HYUNDAI i20

Rádio s přehrávačem CD je sériově dodáváno až od vybavení Trend, za které se připlácí 1 200 €. Rovněž obsahuje paměť pro ukládání souborů, dále rozhraní Bluetooth, které kromě zařízení hands-free umožňuje i streaming hudby. Řidič i20 se však musí obejít bez jakýchkoli online funkcí.



VW Polo

VW vyžaduje téměř za každou multimediální funkci příplatek. Rádio s přehrávačem CD stojí podle ceníku od 615 €. Samotný USB vstup stojí dalších 73 €. Velká multimediální jednotka Composition Media (940 €) za příplatek dalších 205 € umožňuje instalaci různých aplikací pro chytré telefony.



Zadní náprava VW Polo nabízí velmi tuhé odpružení. Zlepšení poskytnou příplatkové adaptivní tlumiče.

Hyundai nabízí jak vpředu, tak i vzadu velmi dobrou prostornost a velký zavazadlový prostor.



Sedadla VW Polo jsou velmi pohodlná i pro urostlé osoby, mohla by však být umístěna níže.

Dlouhé trasy se dají nejlépe přečkat na sedadlech Hyundai i20.



Das gewohnt edle Interieur des Polo wirkt immer noch modern

Jako obvykle elegantní interiér Pola působí stále ještě moderním dojmem.

a příliš členité uspořádání nabídek již opravdu neodpovídá době.

Na úrovni doby je kolínský rutinér se svou bezpečnostní výbavou, která na přání poskytne asistenta nouzového brzdění nebo – stejně jako u Opelu Corsa – asistenta pro tísňové volání. Vůz z Rüsselsheimu navíc nabízí asistenta pro automatické parkování a v jeho v ceníku lze nalézt i xenonové světlomety. Výbojky poskytující jasné světlo jsou k dispozici i pro Ibiza a Polo. Výjimečný prvek v segmentu malých vozů: vozidlo z Wolfsburgu lze na přání objednat i s adaptivním tempomatem s regulací odstupu. Takovéto finesy si i20 musí v současnosti ještě odříci. Jediným jejím moderním asistenčním systémem je upozornění na vybočení z jízdního pruhu, které patří do standardní výbavy od úrovně Trend.

Jízdní komfort

I při jízdě působí Hyundai i20 téměř tak, jako by patřil do vyšší třídy, než do tzv. segmentu B (malé vozy). Vedle příjemně čalouněných a pro dlouhé trasy vhodných sedadel nabízí Asiat velmi dobrý komfort odpružení na všech myslitelných druzích povrchu. Především dlouhé vlny, které se občas mohou vyskytovat na dálnicích, zvládají pružiny a tlumiče malého Asiata s přehledem. Rovněž krátké rázy nebo příčné spáry pohlcuje podvozek do značné míry s pečlivostí.

Také v průběhu tohoto srovnávacího testu je stále zřejmější, že Ford schopen dodávat opravdu vyvážená naladění podvozků. Jednou ze základních vlastností Fiesty je tak její vysoký komfort odpružení, který není v žádném případě na úkor jízdní dynamiky. Je úplně jedno, jaký Fordu „naservírujete“ podklad, tento rutinér „spolkně“ většinu podnětů bez potíží, aniž by cestující



Přehledně uspořádaná palubní deska Opelů Corsa. Obrazovka je však umístěna příliš nízko.



Sedadla vozu z Rüsselheimu by mohla nabízet poněkud lepší boční oporu zad.



Díky svému obutí s vysokou přilnavostí dosahuje ovladatelnosti Corsa svrchovaně nejlepšího času. A její motor o výkonu 115 k zaujme vysokou kulturou chodu.

pocitili víc, než je třeba. Navíc je velmi působivé, jak citlivě nastavení oslovuje v případě hrubých podnětů. Při maximální zátěži má připraveno navíc většinu rezerv.

Seat Ibiza a VW Polo, které sdílejí stejnou technickou základnu, spojuje relativně „prkenné“ naladění zadní nápravy. Zatímco přední náprava se v obou případech umí velmi dobře vypořádat s většinou výzev, zadní osa přes hrany a příčné spáry skutečně nepoddajně „podupává“. Alespoň, že oba vozy disponují velmi pohodlnými sedáčkami. Především za příplatek dodávané sportovní sedáčky našeho testovacího Seatu Ibiza zanechávají díky své vynikající boční opoře snoubící se s optimálně tuhým čalouněním vynikající dojem. A další bod ve prospěch Španěla: nízká hlučnost.

Posledním v pořadí v oblasti jízdního komfortu je Corsa, která jako jediná nastupuje do testu na příplatkových kolech o velikosti 17" a s nimi spojeném sportovním podvozku. S touto výbavou sice zaujme stabilitou na dálnici a s malým bočním náklonem v zatáčkách, ale na špatných silnicích se ofresy

přenášejí do interiéru výrazněji, než je tomu u konkurence.

Motor/převodovka

Moderní tříválcové motory s turbodmychadlem jsou pro dnešní malé vozy ideálním zdrojem pohonu, sportovní jízdní projev je u nich díky poměrně příznivé spotřebě v harmonii s nízkými provozními náklady. To ostatně dokazují shromážděné exempláře opravdu přesvědčivě. Nejtemperamentnější dojem zanechává zbrusu nový tiše běžící pohonný agregát Hyundai, což představuje jasný pokrok oproti pohodovému čtyřválcovému atmosférickým motorům, se kterými se musel Korejec spokojit doposud. i20 o výkonu pouhých 100 k absolvovala standardní sprint z nuly na 100 km/h za méně než 10 vteřin. Navíc se blýskla nejlepšími hodnotami pružnosti. Tak jako u všech kandidátů v testu ale Asiat nedosahuje výrobcem udávané průměrné spotřeby. Místo 4,3 litrů vyžaduje 6,6 litrů paliva na každých 100 km.

Ocenění v oblasti spotřeby putuje mezitím do Wolfsburgu: Polo BlueMotion, vybavené pro dosažení co největší úspornosti mimo jiné aerodynamickými detaily na předí, vystačí

KONEKTIVITA



Centrem konektivity je nedávno uvedený systém OnStar, který je v případě Corsy k dostání za průměrný příplatek 490 €. Kromě integrovaného servisního asistenta obsahuje systém OnStar asistenta pro tísňové volání. Špičkový multimediální systém IntelliLink R 4.0 umožňuje připojení chytrých telefonů Apple přes aplikaci CarPlay a telefonů Android přes aplikaci Android Auto.

v našem měřicím okruhu s průměrnými 5,8 litrů paliva. Navíc se jeho 95 k stará o hbitý pohyb vpřed. Druhým nejnadanějším sprinterem hned po Hyundai je Seat Ibiza, který s Polem sdílí techniku pohonné jednotky. Díky tomu se může i Španěl s jeho rovnými šesti litry pohybovat přiměřeně úsporně.

Ať už to je chod téměř bez vibrací, nízká úroveň hluku nebo rovnoměrný rozvoj výkonu: vícenásobně oceněné tříválcové srdce Fordu Fiesta se líbí stále více díky svému dobrému chování. I když Koliňan se svými 100 k nedokáže zcela držet krok s jízdními výkony ostatních, měl by většinu nároků stanovených pro



Sportovní sedadla Ibiza nabízejí dostatek boční podpory, jsou ale namontována příliš vysoko.



Der überarbeitete Armatureträger des Seat gefällt durch seine prima Verarbeitung.
Přepracovaná palubní deska se líbí díky svému prvotřídnímu zpracování.

KONEKTIVITA



Za 170 € integruje Ibiza iPhone a Smartphony přes Car-Play či MirrorLink. Kompatibilní aplikace lze pak obsluhovat pomocí 6,5" dotykové obrazovky. Je k tomu ovšem nezbytný Media System Plus, který stojí 285 €. V základní verzi je pouze velmi jednoduché rádio. Rádio s přehrávačem CD stojí 285 €. Navigační funkce pro Media System Plus pak 400 €.

malý vůz vyhovět. Spotřebou 5,9 l se osvědčuje Fiesta navíc jako druhé nejušpornější auto mezi testovanými malými vozy.

S nejkratšími intervaly mezi jednotlivými tankováními se musí počítat u Corsy. Zatímco ostatní dojedou i výrazně přes 700 km, vůz z Rüsselsheimu musí zastavit, aby dotankoval, po 625 km. Příčinou je poměrně vysoká spotřeba 7,2 litrů paliva na 100 km. I navzdory svým 115 k nezvládne Opel navíc při standardním sprintu pokořit o 15 k slabší Hyundai ani o 20 k slabší vůz VW. Naproti tomu se svou maximální rychlostí 195 km/h je vůz z Rüsselsheimu nejrychlejší z celé pětice.

Jízdní dynamika

Obrovský vliv pneumatik na chování vozu i v segmentu malých vozů



Při jízdě přesvědčuje Seat Ibiza svým přesným řízením a s ním spojeným hbitým ovládním. Spotřeba je podobně nízká jako u VW Polo.

dokazuje působivě následující případ. Opel svou Corsu vysílá do závodu s pneumatikami Michelin s vysokou přilnavostí typu Pilot Super Sport. Toto má ve spojení s již zmíněným sportovním podvozkem dramatický vliv na ovladatelnost. Žádný jiný soutěžící neprovádí změny směru tak spontánně jako malý vůz z Rüsselsheimu. A protože dosažitelné rychlosti v zatáčkách přesahují výrazně konkurenci dosahuje Corsa v našem kurzu ovládní nejrychlejší čas na asfaltu. Navíc se svými 1215 kilogramy pohotovostní hmotnosti může nejtěžší účastník srovnávacího testu bodovat svými dobrými hodnotami při brzdění. Ve studeném stavu zastaví po plném brzdění z rychlosti 100 km/h o dobrý jeden metr dříve než druhý nejlepší kandidát, Hyundai i20. Celkově vzbuzuje Korejec na okruhu hned po Opelu nejpříznivější dojem – i když by řízení kolem středové polohy mělo poskytovat poněkud větší odezvu. To vyvažuje stabilita v říímém směru a brzdový systém, který i s rostoucí zátěží po opakovaném plném zabrzděních spolehlivě zpomaluje.

Přesné řízení a citlivě nalaďený podvozek hrají Fordu do karet především při zatáčení mezi kužely. Slalom absolvuje výrazně rychleji než soupeři. Pouze Opel, hrající prim i v této disciplíně, je pro něj tvrdým oříškem a opět zde hrají rozhodující roli pneumatiky. V běžném každodenním provozu se navíc líbí malý poloměr zatáčení, který Fiستě pomáhá obstát i v největším dopravním ruchu velkoměsta nebo v labyrintech parkovacích garáží. S odstupem největší poloměr otáčení vykazuje ostatně Corsa, 11,7 či 11,8 m, je to pro malý vůz opravdu příliš mnoho.

Oba koncernovní bratři Seat Ibiza a VW Polo se chovají za jízdy přirozeně velmi podobně. Září především v oblasti bezpečnosti, která je formována přehnaně citlivě reagujícími systémy ESP. K tomu ještě oba disponují příjemně přesným řízením poskytujícím zpětnou vazbu. Spíše na úspornost než na jízdní dynamiku dimenzované úzké obutí testovacích vozů zabraňuje tomu, aby se tyto v ovladatelnosti předvedly lépe.

Srovnávací test – malé vozy

Náklady / životní prostředí

Sotva existuje jiná automobilová velikostní třída, která by byla citlivá na ceny do té míry, jako je tomu v segmentu malých vozů. Proto jsou rozdíly mezi konkurenty v testu velmi malé.

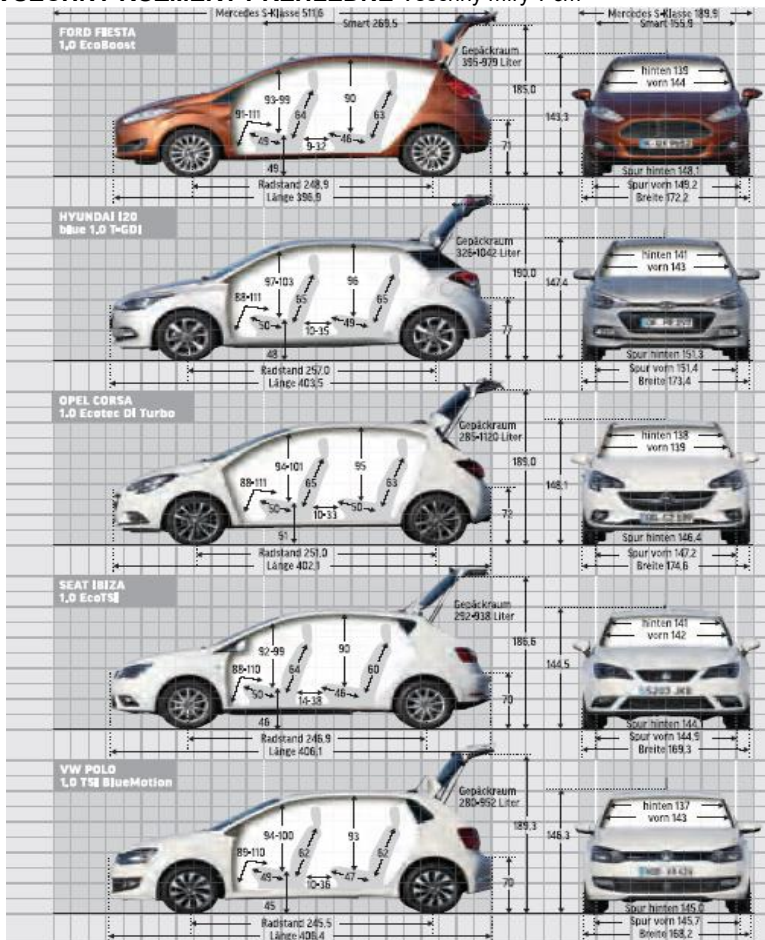
V oblasti hodnocení ceny představuje nejlepší nabídku dobře vybavený VW Polo. Jeho cena činí 16 725 €. Je tak o 175 € příznivější než u Fordu Fiesta. Hyundai i20 a Seat Ibiza jsou s 17 250 € či 17 280 € pouze nepatrně dražší. Opel

Corsa naproti tomu boří hranici 18 000 €. Vítězství v oblasti nákladů si nakonec odnáší VW Polo. Kromě příznivé ceny hraje vozu z Wolfsburgu do karet předpokládané náklady na palivo, jakož i nízké výdaje na údržbu. Navíc je tento bestseller zařazen do příznivě nízkých tříd pojištění.

Hyundai i20 pilně sbírá body především díky výrobcem poskytované záruce. Pět let záruky na vozidlo je při nákupu nového vozu je naprosto pádný argument. Ford Fiesta a Seat Ibiza

jsou v oblasti nákladů téměř na stejné úrovni. Španěl má na své straně výhodu na základě svého rozsáhlého multimediálního vybavení, zatímco zájemce nakloněný Fiestě se může těšit na velkorysejší záruky. I přes nejlepší sériově dodávané multimediální vybavení zůstává Opel Corsa v oblasti nákladů na posledním místě. Důvodem jsou vysoká cena vozu z Rüsselsheimu, vyšší výdaje za pohonné hmoty, jakož i poměrně omezené záruční podmínky.

VŠECHNY ROZMĚRY PŘEHLEDNĚ Všechny míry v cm



Legenda:

Gepäckraum - zavazadlový prostor,
 hinten - vzadu, vorn - vpředu, Breite - šířka, Länge - délka,
 Spur - rozchod, Radstand - rozvor

VÝSLEDEK

Marcel Kühler



Nový tříválec s turbodmychadlem přinese již tak úspěšnému **Hyundai i20** další příznivce. Díky svým čiperným jízdním výkonům představuje agregát pro malého Asijsce ideální pohonnou jednotku. A protože i20 nabízí kromě dospělě nabídky prostoru i velmi komfortní jízdní vlastnosti, vyhrál v tomto srovnávacím testu zaslouženě. Jako druhý vjíždí do cíle vyzrálý **VW Polo**. K jeho silným stránkám kromě nízké spotřeby patří i kvalita materiálů v interiéru, jakož i dobrá bezpečnostní výbava. Kromě toho je vůz z Wolfsburgu v tomto případě cenově nejpříznivější nabídkou. Nevyvážený jízdní komfort ho ale stojí cenné body. Po stránce jízdní dynamiky se Opelu Corsa, stojícím na třetím místě, sotva kdo vyrovná. Vyzbrojen vysoce přilnavým 17" obutím ujíždí všem ostatním v zatáčkách při nájezdu i výjezdu. Daní za to je skutečně nekomfortní odpružení. Navíc je Opel nejdražší a nejlínivější auto v testu. **Seat Ibiza**, technicky úzce spřízněný s Polem je Opelu v celkovém hodnocení těsně v patách. Ve prospěch Španěla mluví bezpečnost a výbava, v jeho neprospěch pak pohodlí a využití prostoru. I přes suverénní komfort pérování a nejlepší řízení v testu končí **Ford Fiesta** v tomto klání na pátém místě.



Der Ford begeistert immer noch mit seiner tollen Lenkung

Ford stále ještě vzbuzuje nadšení svým báječným řízením.

**Zdařile
vyladěný
podvozek
obstojí i na
špatných
cestách.**



**Obsluha
Fiesty
vyžaduje
kvůli
mnoha
malým
tlačítkům
zvyk.**

**Sedadla
Ford Fiesty
jsou sice
pohodlná,
ale nabízejí
málo boční
opory.**

KONEKTIVITA








Za rádio s přehrávačem CD vyžaduje Ford v případě Fiesty 725 €. Hands-free dostanete v rámci audiosystému SYNC za 1 175 €. Špičkové multimediální zařízení ve Fiestě je navigace Sony včetně AppLink za 1 830 €. Umožňuje ve vozidle využívat vybrané aplikace. Jejich nabídka, která mimo jiné zahrnuje webové rádio Spotify, není však příliš rozsáhlá.








Technika					
MOTOR	FORD FIESTA 1.0 EcoBoost	HYUNDAI i20 Blue 1.0 T-GDI	OPEL CORSA 1.0 ECOTEC Turbo s přímým vstříkem	SEAT IBIZA 1.0 EcoTSI	VW Polo 1.0 TSI BlueMotion
Válců/ventilů na válec	3/4; turbo	3/4; turbo	3/4; turbo	3/4; turbo	3/4; turbo
Pohon vačkové hřídele	Ozubený řemen	Řetěz	Řetěz	Ozubený řemen	Ozubený řemen
Vrtání/zdvih	71,9 / 81,9 mm	71,0 / 84,0 mm	74,0 / 77,4 mm	74,5 / 76,4 mm	74,5 / 76,4 mm
Zdvihový objem	998 cm ³	998 cm ³	999 cm ³	999 cm ³	999 cm ³
Kompresní poměr	10,0:1	10,0:1	10,5:1	10,5:1	10,5:1
Výkon při	74 kW/100 k	74 kW/100 k	85 kW/115 k	70 kW/95 k	70 kW/95 k
Max. točivý moment při	6000 min. ⁻¹	4500 min. ⁻¹	5000 ÷ 6000 min. ⁻¹	5000 ÷ 5500 min. ⁻¹	5000 ÷ 5500 min. ⁻¹
	170 Nm	170 Nm	170 Nm	160 Nm	160 Nm
	1400 ÷ 4000 min. ⁻¹	1500 ÷ 4000 min. ⁻¹	1800 ÷ 4500 min. ⁻¹	1500 ÷ 3500 min. ⁻¹	1500 ÷ 3500 min. ⁻¹
PŘENOS SÍLY					
Převodovka	5stupňová manuální	5stupňová manuální	6stupňová manuální	5stupňová manuální	5stupňová manuální
Pohon	Přední kola	Přední kola	Přední kola	Přední kola	Přední kola
PODVOZEK					
Podvozek	Vpředu: vzpěry McPherson, příčná ramena, stabilizátor; Vzadu: torzní náprava, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESP	Vpředu: vzpěry McPherson, příčná ramena, stabilizátor; Vzadu: torzní náprava, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESC (ESP)	Vpředu: vzpěry McPherson, příčná ramena, stabilizátor; Vzadu: torzní náprava, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESP	Vpředu: vzpěry McPherson, příčná ramena, stabilizátor; Vzadu: torzní náprava, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESP	Vpředu: vzpěry McPherson, příčná ramena, stabilizátor; Vzadu: torzní náprava, pružiny, tlumiče, stabilizátor; ESP
Rízení	Hřebenové; s posilovačem, elektromechanické	Hřebenové; s posilovačem, elektromechanické	Hřebenové; s posilovačem, elektromechanické	Hřebenové; s posilovačem, elektromechanické	Hřebenové; s posilovačem, elektromechanické
Poloměr otáčení vlevo/vpravo	10,6 / 10,6 m	11,0 / 11,0 m	11,7 / 11,8 m	10,8 / 10,9 m	10,7 / 10,7 m
Brzdy	Vpředu: vzduchem chlazené kotouče; vzadu: bubnové; ABS; brzdový asistent	Vpředu: vzduchem chlazené kotouče; vzadu: kotoučové; ABS; brzdový asistent	Vpředu: vnitřně vzduchem chlazené kotouče; vzadu: kotoučové; ABS; brzdový asistent	Vpředu: vnitřně vzduchem chlazené kotouče; vzadu: kotoučové; ABS; brzdový asistent	Vpředu: vnitřně vzduchem chlazené kotouče; vzadu: kotoučové; ABS; brzdový asistent
Sériové obutí	195/55 R15	185/65 R15	185/65 R15	185/60 R15	185/60 R15
Testovací obutí	195/50 R16 V	195/55 R16 H	215/45 R17 Y	185/60 R15 H	185/60 R15 H
Disky	6,5 × 16	6 × 16	7 × 17	5,5 × 15	5,5 × 15
Značka pneumatik	Conti Premium Contact 2	Michelin Energy Saver	Michelin Pilot Super Sport	Dunlop Sport BluResponse	Dunlop Sport BluResponse
Naměřené hodnoty					
HMOTNOSTI					
Pohotovostní hmotnost / hodnota při testu	1016/1144 kg	1065/1171 kg	1024/1215 kg	1020/1118 kg	1036/1090 kg
Celková přípustná hmotnost	1550 kg	1600 kg	1665 kg	1590 kg	1560 kg
Užitečné zatížení	406 kg	429 kg	450 kg	472 kg	470 kg
Hmotnost přívěsu brzděný/nebrzděný	900/545 kg	1000/450 kg	1200/560 kg	900/540 kg	500/500 kg
Zatížení střechy/svislé zatížení	50/50 kg	70/75 kg	75/55 kg	75/50 kg	75/50 kg
JÍZDNÍ VÝKONY					
0 ÷ 40 km/h	3,0 s	2,3 s	2,8 s	2,4 s	2,5 s
0 ÷ 60 km/h	5,0 s	4,2 s	4,8 s	4,4 s	2,3 s
0 ÷ 80 km/h	7,4 s	6,4 s	7,3 s	6,9 s	6,7 s
0 ÷ 100 km/h	11,0 s	9,9 s	10,5 s	10,5 s	10,2 s
0 ÷ 120 km/h	15,5 s	14,1 s	15,0 s	15,1 s	14,4 s
0 ÷ 140 km/h	22,2 s	20,5 s	20,9 s	21,8 s	20,1 s
60 ÷ 100 km/h	10,3 s (4. rychl. st.)	8,5 s (4. rychl. st.)	10,6 s (5. rychl. st.)	10,0 s (4. rychl. st.)	9,6 s (4. rychl. st.)
80 ÷ 120 km/h	16,8 s (5. rychl. st.)	13,6 s (5. rychl. st.)	15,5 s (6. rychl. st.)	15,5 s (5. rychl. st.)	14,5 s (5. rychl. st.)
Maximální rychlost ¹	180 km/h	188 km/h	195 km/h	187 km/h	191 km/h
Ovladatelnost (handling)	1 : 54,3 min.	1 : 53,6 min.	1 : 51,1 min.	1 : 55,7 min.	1 : 55,4 min.
Slalom při vzdál. pylonů 18 m	65,5 km/h	64,0 km/h	67,2 km/h	63,9 km/h	64,2 km/h
BRZDNÁ DRÁHA					
Brzdná dráha ze 100 km/h brzdy studené	36,7 m	36,0 m	34,9 m	36,3 m	36,1 m
Brzdná dráha ze 100 km/h brzdy zahřáté	36,0 m	34,3 m	34,6 m	35,5 m	35,1 m
HLUK					
Hluk na volnoběh	39 dB(A)	39 dB(A)	41 dB(A)	40 dB(A)	42 dB(A)
Vnitřní při 50 km/h 3. rychl. st.	59 dB(A)	60 dB(A)	61 dB(A)	60 dB(A)	62 dB(A)
Vnitřní při 100 km/h nejv. r. st.	66 dB(A)	67 dB(A)	68 dB(A)	66 dB(A)	66 dB(A)
Vnitřní při 130 km/h nejv. r. st.	70 dB(A)	71 dB(A)	71 dB(A)	68 dB(A)	71 dB(A)
SPOTŘEBY					
Spotřeba při testu	5,9 l/100 km	6,6 l/100 km	7,2 l/100 km	6,0 l/100 km	5,8 l/100 km
CO ₂ (dle spotřeby při testu)	140 g/km	156 g/km	171 g/km	142 g/km	137 g/km
Objem nádrže	42 l	50 l	45 l	45 l	45 l
Dojezd	712 km	758 km	625 km	750 km	776 km
Spotřeba dle EU cyklu	4,3 l/100 km	4,3 l/100 km	4,9 l/100 km	4,3 l/100 km	4,1 l/100 km
EMISE VYFUKOVÝCH PLYNŮ¹					
Oxid uhličitý CO ₂	99 g/km	99 g/km	114 g/km	101 g/km	94 g/km
Oxid uhelnatý CO	0,356 g/km	0,386 g/km	0,367 g/km	0,211 g/km	0,211 g/km
Uhlíkový HC	0,067 g/km	0,028 g/km	0,035 g/km	0,061 g/km	0,061 g/km
Oxid dusíku NO _x	0,041 g/km	0,011 g/km	0,025 g/km	0,021 g/km	0,021 g/km
Částice sazí	-	-	-	-	-

¹ Údaje výrobce

Srovnávací test – malé vozy

Vybavení / ceny					
MODEL					
Zákl. cena	15 850 € ¹	15 450 €	17 175 € ¹	16 680 €	16 725 € ¹
Zákl. cena Rakousko*	16 950 € ¹	16 290 €	17 390 € ¹	15 490 €	17 825 € ¹
Zákl. cena Švýcarsko*	16 500 CHF ¹	17 740 CHF	19 250 CHF ¹	16 550 CHF	18 390 CHF ¹
* Rozsah standardní výbavy se může měnit. ¹ Platí pro 5dveřovou variantu.					
VARIANTY TESTOVACÍCH VOZŮ					
Pohon	-	-	-	-	-
Brzdy (karbon/keramika)	-	-	-	-	-
Podvozek	-	-	3	-	-
Řízení	-	-	-	-	-
Pneumatiky	1 050 € ¹	1 800 € ²	1 100 € ³	-	-
Sedadla	-	-	-	600 € ⁴	-
PŘÍPLATEK	1 050 €	1 800 €	1 100 €	600 €	0 €
HODNOCENÁ CENA					
	16 900 €	17 250 €	18 275 €	17 280 €	16 725 €
¹ Obutí 16"; ² Obutí 16" pouze ve spojení s vybavením Trend (1 200 €); ³ Obutí 17" v kombinaci se sportovním podvozkem (1 100 €); ⁴ Paket Alcantara vč. sportovních sedadel.					
VYBAVENÍ					
Odboč. světlo	-	6	12	17	Sériově
Tempomat s reg. odstupu	-	-	-	-	515 €
Asistent bdělosti	-	-	-	Sériově	Sériově
Asistent pro rozjezd do kopce	Sériově	Sériově	Sériově	Sériově	Sériově
Handsfree Bluetooth	1	7	Sériově	Sériově	175 €
Asist. nouz. brzdění ve městě	350 €	-	-	-	300 €
Dig. rád. DAB	845 €	8	200 €	200 €	240 € ¹⁹
Park. asistent vzadu	2	7	355 €	260 €	Sériově
Park. pomoc. ka vpředu	2	9	13	200 €	Sériově
Klimatizace	1 445 €	6	310 €	Sériově	330 €
Kola z lehkých slitin	500 €	600 € ¹⁰	550 €	Sériově	Sériově
Metalický lak	565 €	520 €	485 €	525 €	485 €
Navigace	1 630 €	1 200 € ¹⁰	1 025 €	685 €	1 495 €
Mlhovky	3	7	175 €	200 €	Sériově
Asistent tíšňového volání	1	-	14	-	-
Online funkce	1	-	14	170 € ¹⁸	205 € ²⁰
Zadní kamera	270 € ⁴	11	295 € ¹⁵	270 €	280 € ¹⁹
Asistent pro jízdu v pružích	-	7	700 €	-	-
Asistent pro změnu jízdního pruhu	-	-	16	-	-
Rozhraní USB	5	Sériově	Sériově	Sériově	73 €
Xenonové světlomety	-	-	750 €	500 €	885 €
¹ Součást audiosystémů CD vč. SYNC (1 175 €); ² 450 € pro vpředu a vzadu; ³ Součást balení Trend (600 €); ⁴ Pouze ve spojení s audiosystémem CD vč. SYNC (1 175 €) a klimatizace (1 140 €); ⁵ Součást audiosystému CD (725 €); ⁶ Součást balení Plus (1 200 €); ⁷ Pouze ve spojení s výbavou Trend (1 200 €); ⁸ Součást navigačního systému (1 200 €); ⁹ Pouze ve spojení s výbavou Trend (1 200 €); ¹⁰ Součást navigačního systému (1 200 €); ¹¹ Součást navigačního systému (1 200 €) ve spojení s výbavou Trend (1 200 €); ¹² Součást xenonových světlometů (750 €); ¹³ Součást parkovacího asistenta (580 €); ¹⁴ Součást OnStar (490 €); ¹⁵ Pouze ve spojení s rádiem IntelliLink (1 025 €) a parkovacím asistentem (580 €); ¹⁶ Součást parkovacího asistenta (580 €); ¹⁷ Součást mlhovek (200 €); ¹⁸ Pouze ve spojení s mediálními systémem Plus (285 €); ¹⁹ Pouze ve spojení se sestavou rádia Colour (615 €); ²⁰ Pouze ve spojení s multimediální sadou (940 €).					
Údržba / záruka					
INTERVALY ÚDRŽBY					
Výměna oleje	20 000 km	20 000 km	30 000 km	Variabilní	Variabilní
	12 měs.	12 měs.	12 měsíců		

Celkové ohodnocení					
KAROSERIE					
Nabídka prostoru vpředu	100 ¹	63	64	62	61
Nabídka prostoru vzadu	100	38	43	44	40
Přehlednost	70	40	42	41	42
Obsluha/funkce	100	77	85	83	85
Objem zavazadl. prostoru	100	20	24	20	19
Užit. náklad/zatíž. přívěsu	50/30	24	25	29	28
Bezpečnostní vybavení	150	60	56	75	75
Kvalita/zpracování	100/100	139	143	141	143
HODNOCENÍ KAPITOLY	1000	489	514	523	507
523					
JÍZDNÍ KOMFORT					
Pohodlí sezení vpředu	150	88	90	87	92
Pohodlí sezení vzadu	100	48	52	48	49
Ergonomie	150	121	131	122	123
Hlučnost uvnitř	50	33	30	28	33
Dojem hlučnosti	100	65	64	62	63
Klimatizace	50	20	30	31	32
Odpružení – prázdný	200	118	118	103	105
Odpružení – naložený	200	114	113	101	102
HODNOCENÍ KAPITOLY	1000	607	628	582	599
591					
MOTOR/PŘEVODOVKA					
Zrychlení	150	90	99	94	94
Pružnost	100	66	74	68	69
Max. rychlost	150	38	44	49	43
Odstupňování převodů	100	85	84	83	88
Nárůst síly	50	22	26	24	24
Kultura chodu	100	62	60	63	62
Spotřeba	325	270	256	254	245
Dojezd	25	13	14	11	14
HODNOCENÍ KAPITOLY	1000	646	657	637	662
674					
JÍZDNÍ DYNAMIKA					
Ovladatelnost/handling	150	59	62	71	54
Slalom	100	68	60	76	60
Řízení	100	67	63	60	65
Přímý výjezd	50	36	37	36	35
Dávkování brzd	30	20	19	18	20
Brzdná dráha studená	150	83	90	101	87
Brzdná dráha teplá	150	90	107	104	95
Trakce	100	33	32	38	34
Bezpečnost	150	119	119	121	120
Poloměr zatáčení	20	15	13	9	13
HODNOCENÍ KAPITOLY	1000	590	602	634	662
674					
NÁKLADY / ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ					
Hodnocená cena ²	675	309	305	293	305
Ztráta hodnoty ³	50	31	33	30	30
Výbava	25	17	17	15	22
Multimédia	50	17	19	27	24
Záruka	50	27	35	18	19
Servisní náklady	20	16	15	14	16
Daň	10	10	10	9	10
Pojištění	40	35	35	36	37
Palivo	55	44	42	40	43
Emise	25	22	23	22	22
HODNOCENÍ KAPITOLY	1000	528	534	504	527
542					
CELKEM					
	5000	2860	2935	2880	2878
2923					
UMÍSTĚNÍ					
	5	1	3	4	2
¹ Maximálně dosažitelný počet bodů; ² Včetně variant testovacího vozu; ³ Zjištěno prostřednictvím DAT (vlastnictví po dobu 4 let, ročně najeto 20 000 km); ⁴ Zjištěno prostřednictvím ADAC.					

Prohlídky a kontroly	40 000 km 24 měs.	20 000 km 12 měs.	30 000 km 12 měs.	Variabilní	Variabilní
Servisní náklady ¹	441 €	500 €	552 €	361 €	375 €

¹ Náklady na údržbu za rok včetně opotřebitelných dílů bez pneumatik, zjištěno prostřednictvím ADAC (pokračování této části tabulky na následující straně) (pokračování z předchozí stránky).

Údržba / záruka (pokračování)

RUČENÍ / ZÁRUKA

Technické ručení / záruka	2 roky/-	5 let/-	2 roky/-	2 roky/-	2 roky/-
Lak	2 roky/-	5 let/-	2 roky/-	3 roky/-	3 roky/-
Prorezavění	12 let/-	12 let/-	12 let/-	12 let/-	12 let/-
Mobilita	Neomezená	5 let	1 rok	2 roky	Neomezená

LEASING / ZTRÁTA HODNOTY

Měsíční splátka ¹	Nelze použít	99 €	65 €	175 €	137 €
Po 4 letech/ 20 000 km ročně	10 033 €	9 224 €	10 477 €	10 325 €	9 767 €
Po 4 letech/ 20 000 km ročně	63,3 %	59,7 %	61,0 %	61,9 %	58,4 %

¹ Speciální platba 20 %, doba trvání leasingu 36 měsíců, ročně najeto 15 000 km.

Pevné náklady

POJIŠTĚNÍ / DANĚ ZA ROK

Pojištění ze zák. odpovědnosti, třída typu /náklady	15/377 €	18/458 €	15/377 €	16/400 €	14/349 €
Úplné havarijní pojištění, třída typu /náklady	19/612 €	18/549 €	17/490 €	17/490 €	17/490 €
Dílčí havarijní pojištění, třída typu /náklady	19/143 €	17/117 €	17/117 €	20/159 €	18/130 €
Norma emisí výfuk. plynů	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Daň z vozidla	28 €	28 €	58 €	32 €	20 €