

# ČESKÝ MEDVEĎ PROTI VŠETKÝM

Volkswagen Tiguan doteraz platil za etalón medzi stredne veľkými SUV. A pretože koncern rád posielal do tvrdého boja o zákazníkov svoje vlastné deti, útočí na pozície Tiguanu nová Škoda Kodiaq. Musia si však dať pozor aj na obľúbenú stálicu segmentu, Kia Sorento.



## RÝCHLY PREHĽAD

### KIA SORENTO 2.2 CRDI AT:

147 kW, 0-100 km/h za 9,0 s, 6,1 l/100 km,  
660/1 732 dm<sup>3</sup>, od 37 690 €

### VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI DSG:

140 kW, 0-100 km/h za 7,9 s, 5,7 l/100 km,  
615/1 655 dm<sup>3</sup>, od 38 890 €

### ŠKODA KODIAQ 2.0 TDI DSG:

140 kW, 0-100 km/h za 8,8 s, 5,8 l/100 km,  
650/2 065 dm<sup>3</sup>, od 33 490 €

Vysvetľovania pôvodu mena Kodíaq vás teraz ušetríme, všetky už publikované texty o tomto aute totiž opísali najväčšie medvede sveta a ich domovinu tak dopodrobna, že väčšina čitateľov motoristických magazínov sa môže právom považovať za skutočných znalcov severoamerických chlpadčov. Začnime radšej stručným predstavením trojice porovnávaných vozidiel. Škoda Kodíaq 2.0 TDI, postavená na koncernovej platforme MQB, disponuje výkonom 140 kW, sedemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou a pohonom všetkých kolies. Tiguan prichádza s rovnakým pohonným ústrojenstvom a dokonca v najvyššej výbave. A pretože chceme overiť, či Kodíaq obstojí tak proti prémiovým modelom, ako aj proti tým, ktoré sú zamerané skôr na pomer cena/výkon, postaví sa mu v súboji bohaty vybavená, väčšia, silnejšia (147 kW z 2,2l) Kia Sorento s pohonom všetkých kolies a so

šesťstupňovým automatom. Tak do toho: kto sa bojí Kodiaka, nesmie do lesa.

#### SORENTO A POKOJNÁ JAZDA

Sorento je pre tých, ktorí sa nerozhodujú ani podľa dĺžky, ani podľa tried automobilov. Veľkosť kompaktnej triedy totiž so 4,78 metra prekračuje dosť výrazne. A cenovú hladinu tiež, pretože Kia poslala auto vo výbave Platinum, ktorá má azda všetko, čo si len vodič dokáže predstaviť. Kompletný infotainment, vyhrievané a odvetrávané kožené sedadlá, xenóny, 18" zliatinové kolesá a mnoho ďalších vecí. Kým už pekne vybavená základná verzia Gold so štvorkolkou a s automatom stojí 37 690 €, testované auto si predajcovia cenia na 44 010 €. Odrátajte si však aktuálnu zľavu 2 000 eur.

Za túto sumu kupujúci dostane poriadny kus auta s bohatou ponukou priestoru. Bez problémov prehltnie päť, v prípade potreby aj sedem cestujúcich

(za 990 €), aj keď na zadných sedadlách má Škoda aj VW miesta o trochu viac. Sorento je solídne spracované, napriek množstvu funkcií sa všetky ľahko ovládajú a ako obvykle ponúka u konkurentov nevídanú sedemročnú záruku. V danej cenovej kategórii sa však nehľadí len na kvantitu, ale aj na kvalitu a vyhotovenie. A tak sa napríklad ukázalo, že veľké pohodlné sedadlá držia telo v zákrutách horšie, hlasové ovládanie občas nefunguje ideálne a infotainment neponúka Wi-Fi ani CarPlay či Android Car. Pre všetkých, ktorí si myslia, že toto sú pri autách zbytočnosti, máme aj pár dôležitejších vecí.

Trebárs slabší komfort odpruženia. S 19-palcovými kolesami si Sorento s nerovnosťami nerozumie. V nesúlade s ostrým naladením podvozka nie je riadenie práve dynamické, chýba mu presnosť, spätná väzba a v zákrutách sa Kia až príliš hrdie cez predné vonkajšie ko-

leso. Nedotáčavosť a prípadné následné rozhodenie navyše ESP necháva na rukách vodiča dlhšie, ako je nutné. Podme radšej pokojnejšie, to k charakteru Sorenta sedí lepšie. Jeho 2,2-litrový turbodiesel má mocný záťah, šesťstupňová prevodovka zvláda svoju činnosť s prehľadom, len pri plnom plyne je trochu hektickejšia. Ak má Kia držať krok s ostatnými, potrebuje ho dosť často. Tých 7 kW a 41 Nm navyše nedokáže vymazať vyššiu hmotnosť a jazdnými výkonmi tak najväčšie Sorento na konkurenciu stráca.

Stratu ešte prehľbujú slabšie brzdy a užšia paleta asistentov. Vysoká spotreba (9,5 l/100km) a cena zase znižujú ekonomickú výhodu vyššej výbavy a dlhej záruky. Proti koncernovým bratrancom bude mať Kia trnistú cestu k víťazstvu.

#### KODIAQ A PRIESTOROVÉ ORGIE

Zamyslime sa, na čo boli pôvodne SUV určené. Priestranné zvýšené auto, kto-

# 800 mm

**PRIESTOROM NA ZADNÝCH SEDADLÁCH KODIAQ DOMINUJE, S DĹŽKOU 4,70 M MÁ VZADU VIAC MIESTA NEŽ AUDI Q7 (780 MM).**

ré možno mimo bežných ciest využiť aj pri výlete mimo cesty. Takých je v záplave štýlových SUV nakoniec celkom málo. Vidíme to napríklad na veľkorysej ponuke priestoru. Kodíaq je síce kratší ako Audi A4 Avant, no vnútri je toľko miesta, že prekonáva aj veľké koncernové SUV ako Audi Q7 a Bentley Bentayga. Vpredu sa vodič aj spolujazdec usadia do pohodlných kresiel: tu sa kompromisy nerobili.

Komfortné zadné sedačky s nastavielným sklonom operadla možno v predo-zadnom smere posúvať o 18 cm. Tu pekne vidieť, aký je Kodíaq veľký. Aj keď sú zadné sedačky úplne vpredu, je miesta na kolena ešte stále dosť. A potom tu máme kufr, ktorý, rovnako ako v Kii, môžeme dovybaviť dvoma sklopnými sedačkami (za 818 €). Testovaný kus nemal ani sedačky, ani dvojité podlahu, ktorá spolu s trojdielnym sklopným prostredným radom sedadiel utvorí >



**Potrebujete previezť množstvo kufrov? Bez problémov, sem sa rozhodne zmestia**

## KIA: POHODLNÝ PARNÍK SO SKVELOU VÝBAVOU A VYŠŠOU ZÁKLADNOU CENOU



**Skôr zaujímavý**, nie však chaotický interiér. Každá funkcia má svoje tlačidlo, nájdete tu solídne materiály a dobrý infotainment, ktorému by pomohlo lepšie hlasové ovládanie



**Trojdielne zadné operadlo** vytvorí po sklopení rovnú plochu, ďalší priestor je pod podlahou. Sedadlá sú všestranne nastaviteľné a hlboké, pohodlie je silnou stránkou Sorenta

**Sorentu sa páčia** dlhé pokojné jazdy viac než hektické kľučkovanie medzi kuželmi. Váži totiž o celých 210 kg viac než Volkswagen

## ŠKODA: NOVÁČIK MIERI NA VRCHOL, PONÚKA VYVÁŽENÝ MIX ZA DOBRÉ PENIAZE



**Lepšia dobrá kópia** než zlá vlastná konštrukcia. Takéto chrániče hrany dverí mal ako prvý Ford. Vnútri je Kodiaq zariadený solídne, len s malou stratou na Volkswagen. Infotainment sa chváli výbornou spoluprácou s ostatnou elektronikou



**S variabilnou podlahou** batožinového priestoru (samostatne za 162 €) alebo s tretím radom sedadiel (od 818 € s mezipodlahou) sa schod vyrovná. Miesta na batožinu je naozaj mnoho

Medzi kuželmi síce nie je taký suverénny ako Tiguan, Kodiaq sa však držal veľmi slušne. Náklony sú skôr decentné



v nákladnej konfigurácii rovnú plochu. S kapacitou 650 až 2 065 dm<sup>3</sup> atakuje mladoboleslavské SUV hodnoty o 35 cm dlhšieho Audi Q7 (650 až 2 075 dm<sup>3</sup>) a o 21 cm kratší Tiguan zahanbuje o niekoľko stoviek litrov.

Ďalej sa Škoda chváli novým ovládním infotainmentu, aj keď je to viac-menej zmena z tlačidiel na dotykovú plochu. Dobre spolupracuje s telefónom a zrkadlí plochu na dotykovú obrazovku, ponúka Wi-Fi a konečne aj dopravné informácie. Štruktúrou sa systém podaril rovnako, ako vo VW, no displej nie je tak dobre čitateľný. Kodiak nedostal najlepšiu možnú verziu systému, známu napríklad z Golfu, tá sa ako prvá predstavila vo faceliftovanej Octavii a do Kodiaka príde neskôr. Diabol je opäť v detailoch a materiály ani spracovanie nie sú také kvalitné. Na kryte batožinového priestoru alebo čalúnenia zadných operadiel sme našli pár mušiek.

Sú to síce len maličkosti, no môžu byť otravné. Potom je tu však celý rad maličkov, ktoré sú príjemné. Trebárs ochrana hrán dverí (zdravíme vynálezcov od Forda) alebo držiaky nápojov, ktoré pridržia dno fľaše, aby sa dala otvoriť jednou rukou. Iste, ešte folklór s daždníkom vo dverách a škrabkou na ľad vo

# 58,5 m

**SO ZAHRIATÝMI  
BRZDAMI ZASTAVÍ  
KODIAQ ZO  
130 KM/H O 6,9  
METRA SKÔR NEŽ  
SORENTO. POKÝM  
ŠKODA UŽ STOJÍ,  
KIA IDE 42 KM/H.**

veku nádrže, na tie nesmieme zabudnúť.

Stlačenie tlačidla a dvojlitrový turbodiesel naskočí. Rovnako ako vo VW používa na redukciu NO<sub>x</sub> vstrekovanie močoviny a rovnako ako VW je Kodiak spojený so sedemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG. A rovnako ako

vo VW sa nám zdá na 140 kW a 400 Nm prekvapivo málo energický. Samozrejme, že vie autom celkom šikovne pohnúť, ale dvojspojka by musela radiť presne tie rýchlostné stupne, ktoré sú práve potrebné, čo sa jej na úzkych klukatých okreskách nedarí s úplnou istotou. Aj na diaľnici radí v komfortnom režime veľmi hekticky, takže Kodiak nie je pocitovo taký suverénny a pohodlný, ako by sa podľa papierových hodnôt mohlo zdať.

Kompenzuje to však komfortným a uvoľneným charakterom. Adaptívne tlmiče (1 044 €) si poradia s nerovnosťami a dlhé vlny spracujú tak, ako to väčšinou vedia len autá so vzduchovým podvozkom. Aj v športovom režime radšej zanedbáva dynamiku, než by rezignoval na komfort. Pre dlhší rázvor zatáča rozvážnejšie než Tiguan a len o málo presnejšie riadenie útržkovito hlási, čo sa pod kolesami deje. Tiež sa o niečo viac nakláňa, nedotáčavosť sa dostavuje skôr a ESP zasahuje rýchlejšie, pritom je však stále istý, najlepšie z testovanej trojice brzdí a nechýba početná armáda asistentov. V konečnom účtovaní potom vyjde väčšia, praktickejšia a pohodlnejšia Škoda v porovnateľnej najvyššej výbave o 3 300 € lacnejšie ako Volkswagen. Prečo by si ho mal teda niekto kupovať? ➤

## VW: NAJLEPŠÍ V ZÁKRUTÁCH A NAJLEPŠÍ INTERIÉR: AJ TAK PREHRA „NA BODY“



**VW si stále drží** drobný náskok v kvalite materiálov, navyše len do neho si môžete nechať namontovať head-up displej a digitálne prístroje. Sú tu aj rôzne režimy pohonu všetkých kolies



**Do Tiguanu** tretí rad sedadiel nedostanete, ten bude mať až väčší Tiguan XL. Zadné sedadlá sú posuvné, miesta na batožinu však ponúka predsa len najmenej

**Ostrejšie naladené** a presnejšie, komunikatívnejšie riadenie. Tiguan je zo všetkých testovaných áut najobratnejší, čo je jeho veľké plus

## TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMERANÉ HODNOTY

Model	Kia Sorento 2.2 CRDi 4WD Platinum	Škoda Kodiaq 2.0 TDI 4x4 Style	VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion Highline
<b>Pohon</b>			
Typ motora/počet valcov	R/4	R/4	R/4
Zdvihový objem	2 199	1 968	1 968
Najvyšší výkon	147 (200)/3 800	140 (190)/3 500	140 (190)/3 500
Najvyšší krútiaci moment	441/1 750	400/1 750	400/1 900
Prenos sily	Pohon všetkých kolies 6-st. automatická prevodovka	Pohon všetkých kolies 7-st. dvojspojková prevodovka	Pohon všetkých kolies 7-st. dvojspojková prevodovka
<b>Pneumatiky</b>	235/55 R 19 V Hankook Ventus Prime 2	235/55 R 18 V Continental SportContact 5	235/55 R 18 V Continental SportContact 5

### Rozmery a hmotnosti

Pohot. hmotnosť/užitočné zaťaženie	kg	1 973/537	1 796/565	1 763/557
Dĺžka × šírka × výška	mm	4 780 × 1 890 × 1 685	4 697 × 1 882 × 1 655	4 486 × 1 839 × 1 673
Rázvor	mm	2 780	2 791	2 677
Priemer otáčania vľavo/vpravo	m	11,5/11,6	11,8/11,7	11,3/11,4
Batožinový priestor	dm <sup>3</sup>	660/1 732	650/2 065	520/1 655
Rozmer kvádra	malý mm	700 × 990 × 740	630 × 950 × 670	330 × 870 × 745
dĺžka × šírka × výška	veľký mm	1 690 × 990 × 740	1 470 × 950 × 670	1 350 × 870 × 745
Prives nebrzdený/brzdený	kg	750/2 000	750/2 300	750/2 500
Vnútorňa šírka vpredu/vzadu	mm	1 560/1 560	1 525/1 510	1 520/1 490
Vnútorňa výška vpredu/vzadu	mm	1 050/950	1 090/1 020	1 060/985
Priestor na kolená	mm	725	800	770

### Spotreba a emisie

<b>Spotreba počas testu</b>	l/100 km	9,5	7,7	7,5
ams ekovozidla		7,0	6,1	6,0
ams každodenná jazda		9,5	7,6	7,5
ams športová jazda		11,7	9,5	9,3
Emisie CO <sub>2</sub> počas testu	g/km	250	203	198
<b>Spotreba (podľa ECE)</b>	l/100 km			
mesto/mimo mesto/kombinovaná		7,8/5,9/6,6	6,6/5,3/5,7	6,5/5,2/5,7
<b>Emisná norma</b>		Euro 6	Euro 6	Euro 6
<b>Emisie CO<sub>2</sub></b>	g/km	174	150	149
<b>Objem palivovej nádrže</b>	l	71	60	60
<b>Dojazd</b>	km	747	779	800

### Rýchlosť a zrýchlenie

<b>Zrýchlenie</b>	s			
0 - 80 km/h		6,5	5,7	5,7
0 - 100 km/h		9,6	8,6	8,5
0 - 120 km/h		13,6	12,2	12,1
0 - 130 km/h		16,5	14,6	14,4
0 - 140 km/h		19,7	17,3	17,1
0 - 160 km/h		27,5	24,5	24,0
0 - 400 m		16,7	16,1	16,1
<b>Pružnosť</b>	s			
60 - 100 km/h		5,7	5,1	5,0
80 - 120 km/h		7,1	6,5	6,4
<b>Najvyššia rýchlosť</b>	km/h	200	210	212

### Brzdne dráhy

zo 100 km/h, studené brzdy	m	36,9	34,6	35,1
zo 130 km/h, studené/zahriate brzdy		62,0/65,4	59,3/58,5	58,7/58,9
zo 140 km/h, studené brzdy		74	69	71

### Vnútorň hlučnosť

pri 80 km/h	dB (A)	65	64	64
pri 100 km/h		67	66	66
pri 130 km/h		70	70	70
pri 160 km/h		73	71	72

### Jazdná dynamika

Šlalom 18 m (ASR/ESP zap./vyp.)	km/h	60,2/60,7	61,2/61,9	61,9/62,0
Dvojitá zmena pruhu	km/h	124,5/125,3	126,9/127,3	126,9/128,6
<b>Hodnotenie dynamiky</b>		◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Riadenie (nepriame/priame)		●●○○○	○○○○○	○○○○○
Nedotáčavosť/preťáčavosť		○○○○○	○○○○○	○○○○○
Zásahy ESP (konzerv./športové)		●●○○○	○○○○○	○○○○○
Ovládateľnosť (ľahká/náročná)		●●○○○	○○○○○	○○○○○
Koncepcia (komfortná/športová)		●●○○○	○○○○○	○○○○○

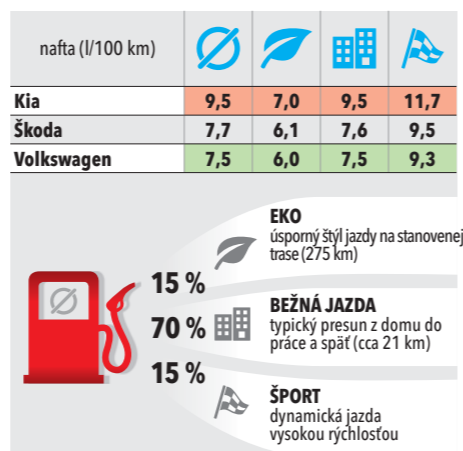
### Ceny a náklady

<b>Registračný poplatok</b>	€	870	700	700
<b>Štandardná záruka</b>	roky/km	7 rokov/150 000 km	5 rokov/100 000 km	2 roky/bez obmedzení
<b>Základná cena</b>	€	42 690	35 590	38 890
Parkovacie snímače vzadu/vpredu aj vzadu	S/S	S/S	S/S	S/S
Vyhrievanie sedadiel vzadu/vpredu aj vzadu	S/S	S/164	S/227	S
Bluetooth handsfree	S	S	S	S
LED/bixenónové svetlomety	-/S	-/S	-/S	-/S



S veľkou nádržou a s najvyššou spotrebou tankuje Kia najdlhšie

## MERANIE SPOTREBY



## VW TIGUAN

Áno, dobrá otázka - prinajmenšom do uvedenia predĺženej, Kodiaku bližšej verzie Tiguan Allspace v septembri 2017. Zdá sa, že sa škodovke prvýkrát podarilo byť o kúsok lepšou, než zodpovedajúcemu modelu od VW. Octavia i Superb skončili vždy tesne druhé, takže vyššiu cenu za Volkswagen sa ešte darilo nejakú ospravedlniť. No tentoraz už to nevyšlo, Tiguan bol zosadený.

Doteraz bol Tiguan najpriestranejší medzi kompaktnými SUV a rozhodne stojí za pochvalu, že ponúka cestujúcim toľko miesta, ako o 29 centimetrov dlhšie Sorento. Lenže v Kodiaku je ešte viac miesta a rovnako ako Sorento ponúkne aj veľký kufr. Aj keď by sa v Tiguane posunuli zadné sedadlá až dopredu, nedosiahne na štandardný objem konkurentov.

Pravda, interiér je zariadený o niečo kvalitnejšie, ponúkne aj digitálne prístroje alebo head-up displej, lenže to nie sú dosť pádne argumenty, aby si niekto kúpil menšie auto za viac peňazí. A pretože väčší Kodiaq je len o 33 kg ťažší ako Tiguan, nezískava zásadné výhody ani pri porovnaní výkonov, obzvlášť, keď sa pohonná jednotka a prevodovka prejavu-

jú podobne rozpačito ako v českom aute. A opäť najmä na okreskách.

Nie sú to nijako výrazné slabiny. To hlavné Tiguan stále zvláda lepšie ako väčšina rivalov. Môže sa pyšiť adaptívnym tlmením (986 €), športový režim zvláda lepšie ako Škoda, menej sa hojdá, ochotnejšie a živšie zatáča, dlhšie zostáva neutrálny, neskôr dá vodičovi pocítiť nedotáčavosť a ESP má menej práce. Aj riadenie je o čosi citlivejšie. Ale aj v súčte s nižšou spotrebou (7,5 l/100 km - 0,2l menej ako Škoda) je to stále málo. Volkswagenu sa tentoraz podarilo ukoristiť len druhé miesto, síce tesne, ale „až“ druhé.

Vedenie koncernu často upodozrievame, že modely z Mladej Boleslavi majú povolené byť len tak dobré, aby bol Volkswagen lepší. Tentoraz sa na najvyšších miestach zrejme nepodarilo okrídlený šíp zadržať.

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

## ZÁVER

- Škoda**  
Výborný výkon. Enormný priestor, pozoruhodne vysoký komfort, mnoho praktických detailov, vysoká bezpečnosť a priaznivá cena katapultovali novinku k víťazstvu.
- VW**  
Dodnes bol Tiguan takmer samostatnou kategóriou. Vyššia cena ale nakoniec agilnejšie, technicky o čosi lepšie a kvalitne spracované SUV zrazila na druhé miesto.
- Kia**  
O triedu väčšia a lepšie vybavená. Určite uspokojí mnoho vodičov, ktorí hľadajú najmä pohodlie či špičkovú výbavu. Oproti konkurencii stráca na odpružení a slabých brzdách.

## HODNOTENIE

Model (najvyšší počet bodov)	Škoda Kodiaq 2.0 TDI	VW Tiguan 2.0 TDI	Kia Sorento 2.2 CRDi
<b>Karoséria</b>			
Vnútorňa rozmiery	(20)	14	12
Vonkajšie rozmiery	(10)	3	4
Batožinový priestor	(15)	12	10
Užitočné zaťaženie	(10)	7	7
Variabilita	(10)	10	8
Prístroje	(5)	4	5
Obsluha	(10)	8	8
Výhľad z vozidla	(10)	7	8
Pocit kvality	(10)	8	9
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>73</b>	<b>71</b>
<b>Bezpečnosť</b>			
Bezpečnostné systémy	(40)	19	21
Svetlá	(10)	9	9
Brzdna dráha zo 100 km/h, studené brzdy	(10)	5	4
Brzdna dráha zo 130 km/h, studené brzdy	(5)	3	3
Brzdna dráha zo 130 km/h, zahriate brzdy	(10)	7	7
Brzdna dráha zo 140 km/h	(5)	4	4
Pocit na pedáli	(5)	5	5
Jazdná bezpečnosť	(15)	14	14
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>66</b>	<b>67</b>
<b>Komfort</b>			
Odrúženie	(25)	24	22
Sedadlá vpredu	(15)	12	12
Sedadlá vzadu	(10)	9	9
Multimédia	(20)	15	16
Asistenčné systémy	(10)	9	9
Klimatizácia	(10)	8	8
Nameraný vnútorný hlučnosť	(5)	3	3
Pocit hlučnosť	(5)	3	3
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>83</b>	<b>82</b>
<b>Pohon</b>			
Kultivovanosť	(10)	7	7
Ťah motora	(10)	7	7
Priebeh výkonu	(5)	3	3
Radenie/odstupňovanie prevodovky	(10)	8	8
Zrýchlenie/najvyššia rýchlosť	(15)	6	6
Pružné zrýchlenie	(5)	4	4
Spotreba počas testu	(20)	10	10
Možnosť nabíjania	(10)	-	-
Dojazd na elektrinu	(10)	-	-
Dojazd	(5)	4	4
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>49</b>	<b>49</b>
<b>Jazdné vlastnosti</b>			
Jazdná dynamika	(20)	7	7
Ovládateľnosť	(25)	18	20
Riadenie	(20)	17	18
Priemer otáčania	(10)	1	2
Trakcia/uyžiteľnosť v zime	(15)	14	14
Stabilita/citlivosť na bočný vietor	(10)	9	9
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>66</b>	<b>70</b>
<b>Životné prostredie</b>			
Emisie CO <sub>2</sub> „od zdroja ku kolesám“	(30)	15	15
Emisie CO <sub>2</sub> podľa ECE	(15)	9	9
Vonkajší hlučnosť	(5)	5	5
<b>Spolu</b>	<b>(50)</b>	<b>29</b>	<b>29</b>
<b>Súčet vlastností</b>	<b>(550)</b>	<b>366</b>	<b>368</b>
<b>Náklady</b>			
Základná cena*	(25)	25	24
Výbava*	(10)	4	0
Príplatkové položky	(5)	4	3
Šanca na opätovný predaj	(10)	8	8
Fixné náklady na 5 rokov*	(10)	9	10
Údržba a servis na 100 000 km*	(15)	15	15
Náklady na palivo na 100 000 km*	(15)	15	15
Záruky*	(10)	5	5
<b>Spolu</b>	<b>(100)</b>	<b>85</b>	<b>80</b>
<b>Celkové hodnotenie</b>	<b>(650)</b>	<b>451</b>	<b>448</b>

\* Najlepší v teste získava plný počet bodov

1

2

3