

POVINNÁ JAZDA

Modelovú paletu bez vozidla z kategórie SUV si dnes nevie predstaviť azda žiaden výrobca. Malé SUV sa stávajú plnohodnotnými mestskými a často aj typickými ženskými automobilmi. Pozreli sme sa na osmičku zástupcov tohto dynamicky sa rozvíjajúceho segmentu.



RÝCHLY PREHĽAD

CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 110 S&S:

81 kW (110 k), 0 – 100 km/h za 10,6 s, 185 km/h, 5,0 l/100 km, 410/1 289 dm³, od 13 990 €.

KIA STONIC 1.0 T-GDI:

88 kW (120 k), 0 – 100 km/h za 9,58 s, 185 km/h, 5,0 l/100 km, 332/1 135 dm³, od 18 290 €.

MAZDA CX-3 2.0 SKYACTIV:

88 kW (120 k), 0 – 100 km/h za 9,0 s, 192 km/h, 5,9 l/100 km, 350/1 260 dm³, od 15 190 €.

NISSAN JUKE DIG-T 115:

85 kW (115 k), 0 – 100 km/h za 10,2 s, 178 km/h, 5,7 l/100 km, 354/1 189 dm³, od 14 580 €.

OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO:

81 kW (110 k), 0 – 100 km/h za 11,14 s, 188 km/h, 4,9 l/100 km, 520/1 255 dm³, od 14 640 €.

PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH S&S:

81 kW (110 k), 0 – 100 km/h za 9,89 s, 191 km/h, 4,4 l/100 km, 410/1 400 dm³, od 15 490 €.

RENAULT CAPTUR ENERGY TCE 120:

88 kW (120 k), 0 – 100 km/h za 10,23 s, 182 km/h, 5,5 l/100 km, 455/1 235 dm³, od 14 190 €.

SEAT ARONA 1.0 TSI:

85 kW (115 k), 0 – 100 km/h za 9,03 s, 182 km/h, 4,9 l/100 km, 400/1 280 dm³, od 15 310 €.





Vnútrotnému priestoru prospievajú jednoduché horizontálne tvary palubnej dosky, farebné dekorácie ho oživujú



Klasických ovládačov je minimum, pri jazde mimo spevnených ciest pomáha systém Grip Control



Na bežné jazdenie v meste a v jeho okolí pokojne stačia tri valce, extra dynamiku nečakajte



Predné sedadlá sú široké a pohodlné, chýba im však istejšie bočné vedenie a opora v zákrutách



Priestor vzadu sa dá nastaviť posuvnou lavicou. Miesto na hlavu určuje presklená strecha

Pozvánka od španielskeho časopisu Autopista, ktorý je španielskou verziou vášho celosvetovo rozšíreného časopisu auto motor a šport, sa nedala odmietnuť. Veď kedy máte možnosť jazdiť v identických podmienkach na ôsmich vozidlách z jednej triedy? Navyše, keď sľubovali, že namerajú všetky dynamické hodnoty, ako aj vnútorné a vonkajšie rozmery. Čerešničkou bolo, že sa jazdilo na pôde inštitútu INTA, čo je španielsky Národný inštitút pre vesmírnu technológiu. Niečo ako NASA, ale po španielsky.

Po dôkladnej vstupnej kontrole sa blízko k zorađeným konkurentom. Spoločnosť je pestrá. Vedľa seba sa nedočkavo tlačia zástupcovia z Európy (Francúzsko, Nemecko, Španielsko), Japonska aj z Južnej Kórey. Rozpletanie koncernových pozadí by stálo za samostatný článok, stačí povedať, že väčšina vozidiel sa vyrába v Španielsku. Už len zobrať kľúče a vyraziť. Čakalo nás statické preskúmanie, slalom, losí test, jazda vysokou rýchlosťou na klopenej dráhe, jazda po okruhu, ako aj brzdenie na mokre. Počas

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

Všetky vozidlá mali benzínový motor s výkonom od 81 kW (110 k) až 88 kW (120 k). To znamená 3- a 4-valcové benzínové motory s objemom 1,0 až 1,2 litra, jedinou výnimkou bola 2-litrová Mazda CX-3. Jej motor však ako jediný nepoužíval prepĺňanie. Keďže išlo o populárne mestské SUV, pohon všetkých kolies sa nedal očakávať. Na druhej strane, pri dobrom ovládaní sa aj prednokolka dostane celkom ďaleko.

CITROËN C3 AIRCROSS

Dotyková obrazovka ako stredisko interakcie medzi vozidlom a vodičom vrátane ovládania klimatizácie nepatrí medzi nami

CITROËN C3 AIRCROSS

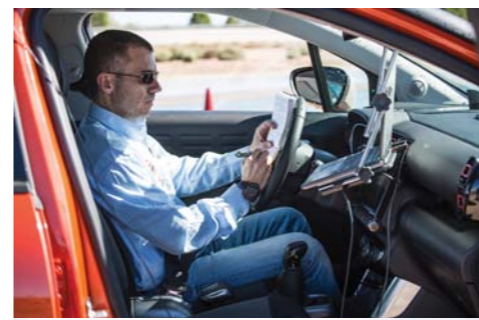
VYNIKAJÚCI VNÚTOBNÝ PRIESTOR, NO MENEJ PRESVEDČIVÉ JAZDNÉ VLASTNOSTI



Dvojitá podlaha, pravidelné boky a ľahké sklápanie operadiel. Nakladať do Citroëna je hra

vyhľadávané riešenia, aj keď rozumieme dôvodom. Na druhej strane nás potešili pohodlné predné sedadlá, miesto vzadu v našom prípade znižovala panoramatická strecha. Francúzi však skôr mysleli na variabilitu, ktorú predstavuje dvojitá dno kufra, zadné operadlá sklápajúce sa do roviny, pričom sa znižujú aj sedadlá. V prípade potreby sa preklopí aj operadlo spolujazdca dopredu, čím vzniká priestor na prevoz dlhých predmetov. Interiér je priestorový, zmestia sa aj štyria vysokí, okrem toho poskytuje aj slušné odkladacie možnosti.

Prekvapivo pokojné bolo auto pri losom teste, vyžadovalo si však viac práce s volantom, kde sa prejavilo menej presné riadenie aj radenie. Pri slalome sa vyššie ťažisko a mäkké pruženie odhalilo zásahmi ESP a väčšími náklonmi, inak bol podvozok pokojný a malé nerovnosti zvládol s prehľadom. Na okruhu s väčším počtom zákrut sme odhalili slabšiu ovládateľnosť, veľmi dlhé radiacie dráhy a chýbajúcu spätnú väzbu riadenia, čo jednoznačne hovorí o tom, že Citroën vidí model C3 Aircross >



TAKTO SME TESTOVALI

Zodpovedné a precízne testovanie ôsmich rôznych modelov si vyžiadalo dlhšiu prípravu, o ktorú sa postarali naši španielski kolegovia. Tí dôkladne premerali každé jedno vozidlo a preliezli ho spredu dozadu. Okrem dynamických meraní zrýchlenia, brzdenia na suchu aj na mokre, sla-

lomu či vyhýbacieho manévru známeho ako losí test sa zamerali aj na vázenie rozloženia hmotnosti na nápravy, premeranie všetkých vnútorných rozmerov aj objemov batožinových priestorov. Takéto dôkladné a detailné merania spolu s nafotením všetkých ôsmich vozidiel si vy-

žiadalo týždennú prácu celého tímu ľudí. K tomu treba pridať precízne meracie prístroje a nástroje, ktoré len tak doma v garáži nenájdete. Okrem toho sa museli dohodnúť s importérmi a výrobcami na zapožičaní vozidiel a na logistickom zvládnutí celej akcie.



Dobre spracovaný a veselý interiér potešil vnútorným priestorom, nechýba bohatá bezpečnostná a komfortná výbava

KIA STONIC

ČIERNY KŔŇ POROVNÁVANIA PRESVEDČIL MNOHÝCH, CHÝBALA MU LEPŠIA VARIABILITA



Konektivita a ovládanie klimatizácie tlačidlami patria na špičku segmentu a potešia mnohých



Na veľmi slušnú dynamiku stačia Kia Stonic aj tri valce a objem na hranici jedného litra



Predné sedadlá ponúkajú slušnú oporu telu aj v zákrutách, zaujme ponuka farieb a materiálov



S priestorom vzadu sa Kórejčanom podarilo celkom dobre čarovať, odvezú sa štyria dospelí



Variabilita nie je silnou stránkou Kie. Jednoduchá podlaha tvorí po sklopení operadiel skok



Dominantný otáčkomer, prehľadné kruhové ovládače, krátke radiace dráhy. Mazda miluje predovšetkým dynamickú jazdu



Ovládanie rozhrania otočným tlačidlom a doplnkovými tlačidlami považujeme za najlepšie



Štyri valce, dva litre objemu a žiadne turbo. Mazda ide na výkon klasickou starou cestou



Kombinácia kože a látky na sedadlách a kožou obšitá palubná doska zvyšujú hodnotu interiéru



Miesta vzadu je v Mazde menej, stúpajúca línia bokov a okien zhoršuje deťom výhľad z vozidla

predovšetkým v rukách Žien, ktoré skôr ako jazdné vlastnosti ocenia vnútorný priestor, indukčné nabíjanie či head-up displej a do detailov premyslenú variabilitu.

KIA STONIC

Najnovší počín juhokórejskej automobilky znamená vstup do segmentu kompaktných SUV. Ako základ poslúžilo mestské auto Kia Rio, čo je dobrá voľba. Znamená to poriadok v interiéri, klímu ovládanú tlačidlami, bohatú výbavu či samostatne stojaci displej informačného a zábavného systému. Už Rio je dostatočne priestranne vozidlo s dobre rozmiestnenými odkladacími priestormi, Stonic preto má priestor vpredu a je ho dosť aj vzadu, a to aj na hlavu. Základ v modeli Rio sa odrazil v jednoduchej podlahe kufra, kde po sklopení operadiel vzniká odsok.

Stonic zostáva pokojný pri losom teste a to napriek tomu, že má menej presné a komunikatívne riadenie. Karoséria sa s nižším ťažiskom nakláňa minimálne, pokojná je aj pri slalome, bez zásahov ESP.

Poteší dobré odhlučnenie karosérie aj podvozka, zaznamenali sme však slabšiu dynamiku vo vyšších rýchlostiach nad 100 km/h, kam sa motoru už veľmi nechcelo. Kia je celkom pohodlná aj pre štyroch, má mäkkšie riadenie no stále veľmi dobrú ovládateľnosť. V nižších rýchlostiach ide motor ľahko do otáčok, na brzdy treba pri prudkom brzdení viac pritlačiť ako v ostatných konkurentoch. Prudké brzdenie na mokre sprevádzala mierna neistota, avšak auto stále zostávalo ovládateľné.

Veľmi slušne vyvážené vozidlo zo stránky jazdných vlastností a s moderne spracovaným interiérom môže byť čiernym koňom pri výbere vo viacerých rodinách.

MAZDA CX3

Japonca sme od začiatku považovali za vozidlo, s ktorým sa bude najlepšie jazdiť. Nebyť slabého výsledku pri meraní brzd, skončil by výrazne vyššie. Klasické ovládanie klímy nás v prémiovo spracovanom interiéri s koženým poťahom naozaj potešilo, nechýbal ani head-up displej.

MAZDA CX3

JASNÉ VOĽBA PRE TÝCH, KTORÝ SI RADI UŽIVAJÚ ČAS ZA VOLANTOM JAZDENÍM



Operadlá zadných sedadiel sa sklápajú bez skoku, horší je len odsok pod nakladacou hranou

Vodič má priestor okolo seba celkom dosť, čo sa však až tak úplne nedá povedať o cestujúcich na zadných sedadlách. Mazda ako jediná prišla s elektricky ovládateľnými sedadlami. Variabilitu zastupuje dvojité dno batožinového priestoru a operadlá, ktoré po sklopení síce vytvoria šikminu, no v batožinovom priestore nevzniká skok. V mene vyššej tuhosti karosérie je nakladacia hrana o čosi vyššie.

K dobrému jazdeckému pocitu za volantom prispievajú veľmi krátke dráhy radenia, ktorým konkurencia iba ťažko konkuruje, ocenili sme aj presné riadenie s väčším odporom a dobrou spätnou väzbou, pričom sedadlá dobre držia telo, čo je dobrá devíza pri ovládateľnosti. S Mazdou je na klukatých cestách zábava, zostáva pokojná aj vo vysokých rýchlostiach, keď príde vhod tichý interiér. Vlny na vozovke zvláda s prehľadom, len pod zaťažením trochu skáče, napriek tomu s ňou chcete jazdiť, pretože motor chce ukázať výkon. Pri brzdení na mokre mierne nestabilná, da sa ľahko korigovať volantom. ➤



Mestské SUV sa neboja pestrých farieb a ich kombinácií, aby oživilu nudu v našich uliciach



Originálne spracovaný interiér mal Juke vždy. Škoda však, že si vodičov a posádku vyberal on sám a podľa výšky



Displej v stredovej konzole zobrazuje okrem iných údajov aj priebeh krútiaceho momentu



Prepíňaný motor s objemom 1,2 litra je medzi ostatnými konkurentmi takmer už raritou



Sedenie vpredu na kožených sedadlách môže byť príjemné, no iba pre postavy nižšieho vzrastu



Vzhľadom na tvar karosérie je vzadu miesta málo, pohodlne sa tu usadia najmä deti či nízki

NISSAN JUKE

NAPRIEK VYŠŠIEMU VEKU VIE BYŤ STÁLE ZÁBAVNÝ A DOSTATOČNE DYNAMICKÝ



Batožinový priestor sa dá zväčšiť sklopením operadiel, má však veľmi vysokú nakladaciu hranu



Palubná doska aj stvárnenie ovládacích prvkov nesie ešte stále znaky a kvalitu spracovania nemeckej automobilky



Kombinované ovládanie klimatizácie. Teplota a ventilátor tlačidlami, zvyšok cez obrazovku



Pohonná jednotka sa namiesto dynamiky zameriava skôr na pokojnú jazdu a snahu o úsporu



Predné sedadlá Opla sú na špičke tohto segmentu a majú certifikát od nemeckých ortopédov



Vzadu sa celkom pohodlne usadia aj vyšší jedinci, škoda len nižších operadiel a opierok

Ak hľadáte auto, s ktorým budete predovšetkým jazdiť a popritom sa zabávať, tak Mazda je odpoveďou.

NISSAN JUKE

Nissan pôsobí popri väčšine nových modelov minimálne ako ich otec. Generačný rozdiel vidno napríklad aj na tom, že volant bol nastaviteľný iba výškovo a ani vodič nemal veľa životného priestoru. Poteší radiaca páka blízko pri volante. Na ovládanie cez dotykovú obrazovku sme ani nepomysleli. Vek sa odrazil aj na vzhľade navigácie. Vzadu sa štyria síce odvezú, no treba dobre vybrať ich výšku. Vzhľadom na tvar karosérie je výhľad dozadu minimálny.

Dvojité dno kufra vytvára spolu s vysokou nakladacou hranou veľmi hlbokú vaňu. Na prevoz vianočných kaprov ideálne, batožina sa však bude nakladať horšie. Variabilitu nezachráni ani operadlá, ktoré po sklopení síce nevytvoria skok, ale iba šikminu, no kryt batožinového priestoru nevyužijete vôbec.

K veselému motoru, ktorý sa rád ženie

do otáčok, by sa hodilo tuhšie riadenie a stabilnejší podvozok, ktorý na druhej strane pokojne tlmí nerovnosti. Motor má dosť dynamiky aj nad 100 km/h, pohodu na cestách obmedzuje hlučný interiér.

Prepruženie so záťažou zvláda podvozok slušne, s vyšším ťažiskom sa citelne nakláňa v zákrutách, napriek tomu sa dá celkom slušne ovládať, preto prekvapilo priveľa prekvapivých zásahov ESP. Jeho aktivity sme ocenili na mokre ako stabilné, kde sa veľmi dobre udržiava v priamom smere a netreba veľa korekcií volantom. Vieme pochopiť, prečo sa Juke stal favoritom mnohých ľudí. Vie byť hravý a zábavný, no vodič sa musí rozmerovo hodiť k vozidlu. Vozidlo sa iba slabšie prispôsobí vodičovi.

OPEL CROSSLAND X

V tomto prípade ide o jedno z prvých detí spolupráce s koncernom PSA. Opel si však ponechal super sedadlá vpredu, ktoré porážali konkurenciu, z PSA dodali priestrannejší interiér. Nastavenie prúdenia a teploty vzduchu sa ovláda nie úplne šťastnou kom-

OPEL CROSSLAND X

ZAÚJÍMAVÉ SPOJENIE FRAN-CÚZSKÉHO A NEMECKÉHO PRÍSTUPU K MALÉMU SUV



Lahké sklápanie zadných operadiel a dvojité dno batožinového priestoru pomáhajú využitiu

bináciu tlačidiel a dotykovej obrazovky, no v teste boli aj horšie riešenia. Aj s presklenou strechou sme mali miesto nad hlavou vpredu, vzadu jej konštrukcia prekážala. Potešili však head-up displej a vyhrievaný volant.

Variabilitu zlepšuje dvojité dno kufra a pravidelné tvary bokov. Operadlá sa sklápajú do roviny, ale vzniká šikmá plocha. Opel bol pokojný pri losom teste, no poskytoval málo informácií od volantu, pri slalome sme zaznamenali väčšie bočné náklony. Vo vysokých rýchlostiach bol hlučný a pod slabšiu dynamiku v rýchlostiach nad 100 km/h sa podpísala prevodovka iba s 5 rýchlosťami.

Plne naložené vozidlo si sadlo a poskytovalo iba slabé odpruženie. Rovnako ako Citroën má nepresné riadenie, slabšie drží stopu a na okruhu zameranom na ovládateľnosť si vyžadovalo veľa práce s volantom a ťažko sa triafa zákruta. Pri brzdení na mokre zostáva vozidlo stabilné, pričom stačí jedna jemná korekcia volantom. Špičkové svetlá sú výstavnou skriňou Opla. Crossland je tak ideálne vozidlo pre mamy do mesta. >

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 odvetviami, na ktoré sa zameriava inštitút INTA, založený v roku 1942 a disponujúcim rozpočtom 150 miliónov eur, sú výskum a vývoj (pohony, materiály, nazeranie do hĺbín vesmíru) a certifikácia a testovanie (v letectve, softvéroch a v metrológii). 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 bŕzd na mokre, vysokorýchlostný okruh či veľká asfaltová plocha na slalom či losí test.



Francúzskemu vozidlu nemožno uprieť originalitu spracovania palubnej dosky. Na umiestnenie prístrojov si zvyknete



Otočný volič pomáha upravovať zásahy ESP mimo spevnených ciest, čiastočne nahrádza štvorkolku



Tri valce sa snažili, spotrebou aj dynamikou patrili medzi tých lepších účastníkov porovnania



Členitá palubná doska zasahuje do interiéru, chýbali nám aj odkladacie priestory okolo vodiča



Priestor vzadu ocenia najmä deti a nižšie osoby, napriek tomu vedel konkurovať zvyšku poľa

PEUGEOT 2008

NAPRIEK VEKU MÁ STÁLE SVOJE KVALITY, NAJMÄ V BATOŽINOVOM PRIESTORE



Batožinový priestor po sklopení operadiel zadných sedadiel poskytol najviac litrov zo všetkých

