

Ford Kuga vs. Hyundai Tucson vs. Mazda CX-30

! Ford Kuga byl nejdražším vozem našeho klání

Ke stejnému cíli jsou tři cesty

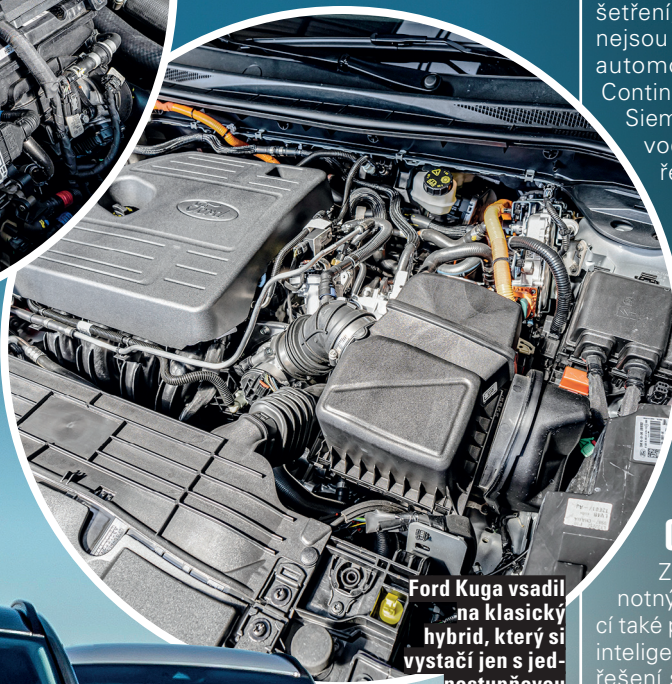
Trojice kompaktních SUV má leccos společného, přesto se rozdílů najdou. A není jich kupodivu málo. Největší odlišnost tkví v pohonech, ačkoliv všechny spalují benzin.



Zvládnutí motoru mazdy je nejen nezvyklé spalování SCCI, ale také mechanicky poháněný kompres Roots



Mild hybridní pohon tucsonu plně těží ze 48voltového palubního napětí stejně jako z neobvykle řešeného elektronického ovládání spojky převodovky iMT.



Ford Kuga vsadil na klasický hybrid, který si vystačí jen s jednoduchou převodovkou. Sice se jí říká e-CVT, ovšem s tím ústrojím nemá pranic společného.

Pod dnešní plejádou vozů SUV a crossoverů se neukrývají pouze vysoké karoserie lákající na snadné nastupování a dobrý výhled, navíc někde nabízené ve spojení s pohonem všech kol, ale mnohdy zde naleznete nečekanou techniku. Zejména v pohonech panují mnohdy tak velké rozdíly, že si až říkáte, že se to automobilkám, zejména s ohledem na všudypřítomné šetření, vyplatí vyvíjet. Přirozeně na to nejsou sami, ale participují s výrobcí automobilové techniky (Schaeffler, Continental, ZF, Bosch, Valeo, Delphi, Siemens, Denso aj.). Mnohdy za původem konkrétního technického řešení ani nestojí automobilový výrobce, ale právě některá z uvedených firem. Dnes máme SUV s mild hybridem, full hybridem, plug-in hybridem, ale také s elektromotorem s baterií či palivovými články. No a nechybějí ani klasické spalovací motory jak zážehové, tak i vznětové. Jak rozmanitá může být nabídka pohonů, ukazuje porovnávaná trojice.

Opravdový hybrid

Z ní pouze Ford Kuga je plnohodnotným hybridem. Dokonce nabízející také pohon všech kol. Ford jej nazývá inteligentní, přičemž využívá konvenční řešení s kloubovým hřídelem pohánějící zadní nápravu. Samotný hybridní pohon je originální odvozený od konceptu, který známe již léta z mondea. Kombinuje atmosférický čtyřválec o objemu 2,5 litru pracující v Atkinsonově cyklu, který je poslední evolucí motorů Duratec-HE (M15) s elektromotorem a startérem/generátorem. Vše se stýká v jednoduché planetové převodovce HF35 neboli takzvaném děličku výkonu. Jde o stejný princip jako v hybridních toyotách. Jízdním charakterem se převodovka podobá CVT, jakkoliv technicky s ním nemá nic společného. S výkonem 140 kW kuga našemu srovnání kraluje. Jedná se přirozeně o systémový výkon. S pohotovostní hmotností 1713 kg je ale výrazně těžší než Hyundai Tucson (1537 kg), respektive CX-30 (1500 kg). To v praxi znamená, že mírný výkonový náskok rázem bere za své. V akceleraci z klidu kugu oba soupeři zastínil, ovšem v pružnosti si Ford vedl výborně a s přehledem zvítězil v obou disciplínách.

Nejslabším vozem klání je Hyundai Tucson, poháněný na pohled konvenčním přeplňovaným čtyřválcem 1.6 T-GDI doplněným o mild hybridní techniku. Ta se omezuje na pouhý startér/generátor na místě alternátoru. Pracuje s napětím 48 voltů, kterým dobíjí externí lithium-iontovou baterii. Hyundai ovšem své SUV nabízí také s plnohodnotným hybridem, který je ovšem dražší.

Foto a zdroj: Auto Bild



HYUNDAI TUCSON
1.6 T-GDI MILD HYBRID
iMT STYLE 4X2

132 kW

Cena od 749 990 Kč

FORD KUGA
2.5 DURATEC HYBRID
AWD ST LINE XV

140 kW

Cena od 839 900 Kč

MAZDA CX-30
SKYACTIV-X186 GT
PLUS

137 kW

Cena od 737 900 Kč

SROVNÁVACÍ TEST

Testovaný Korejec dorazil s manuální převodovkou iMT, tedy s ústrojím s elektronicky ovládanou spojkou. Klasický pedál nechybí, ale pohybuje jím pouze snímačem polohy, od něhož vedou elektrické vodiče k aktuátoru, který ovládá vypínací ložisko spojky. Výhodou je velmi pokročilý režim plachtění, při němž vůz umí aktivně (nezávisle na řidiči) odpojit motor od zbytku hnacího řetězce, a tím dále snížit pasivní odpory. V akceleraci z klidu skončil hyundai poslední, v pružnosti obhájil druhé místo.

Velmi zajímavá byla zkušenost s převodovkou iMT. Když odmyslíme fakt, že levou nohou stlačujete pedál pouze proti vratné pružině, a tedy, že odpor je v celém jeho zdvihu v podstatě stejný, je ovládání spojky vyřešeno zdařile. Rozjezdy jsou plynulé a bezproblémové.

Benzin nebo diesel

Testovaná Mazda CX-30 vsadila na neobvykle pojatý motor Skyactiv-X. Ten je od jara nabízen ve druhé generaci s mírně zvýšeným výkonem (ze 132 na 137 kW) i vrcholem točivého momentu (z 224 na 240 N.m). Revoluční myšlenka motoru je založena na spalování pojmenovaném SCCI (Spark Controlled Compression Ignition - někdy se používá zkratka SPCCI). Motor sice v některých režimech (zejména při částečném zatížení) pracuje podobně jako diesel, ovšem bez zapalovací svíčky se neobejde. Svíčka zážehne pouze malé množství bohatší homogenní směsi, zbytek kompresního prostoru vyplňuje naopak extrémně chudá směs s více než dvojnásobným přebytkem vzduchu. Ta se naopak zapálí vysokou teplotou (v podstatě tedy dojde k jejímu vznícení), vzniklou zážehem již zmíněné bohatší směsi. Naproti tomu při zátěži se agregát chová jako běžný benzinový motor s přímým vstříkáváním spalující bohatší homogenní směs. Celé je to navíc kombinováno se systémem Mazda M hybrid. Tedy se startérem-generátorem pracujícím s napětím 24 voltů a pomocnou baterií pod sedadlem spolujezdce.

Pro aktivní řidiče

Jestliže první Skyactiv-X působil při jízdě trochu nevýrazně, druhá generace je o poznání lepší. Z nízkých otáček zrychluje plynule, jakkoliv nepříliš silně. S jejich zvyšováním ale dynamika pocitově roste, navíc při překročení asi 3500 otáček motor pocitově ožije. Uvedená charakteristika má za následek, že pružné zrychlení není silnou stránkou motoru. Pokud potřebujete rychle předjet, musíte řadit. V pružném zrychlení sice mazda prohrála, ovšem akcelerací z klidu na 100 km/h byla naopak nejrychlejší z testované trojice. ▶

Mazda CX-30 nabízí vynikající jízdní vlastnosti ▶

V nabídce jsou 16, nebo 18palcová kola ▼



Maska chladiče tucsonu působí trochu technokraticky. Je velmi výrazná. ▶

Zadní světlý tvoří pás LED ▼



Nevýhodou kugy je vysoká hmotnost 1713 kg ▶

Kuga může táhnout brzdený přívěs o hmotnosti až 1500 kg ▼





MAZDA CX-30

Palubní deska, přesněji rozhraní, využívá otočný ovladač. Nejlepší možné řešení.

CX-30 kombinuje analogové a elektronické ukazatele ▼



Ve druhé řadě je místa jen průměrně. A zároveň méně než u zbylé dvojice.



Zavazadelník nabízí objem 430 až 1406 litrů. Podlaha je rovná. ▶



HYUNDAI TUCSON

Kabině korejského vozu dominuje 10,25palcová obrazovka rozhraní

Přístrojový štít je plně elektronický a dobře čitelný ▼



Vzadu se sedí komfortně a místa je naprostý dostatek



Zavazadelník disponuje objemem 577 až 1759 litrů. Je největší z testované trojice. ▶



FORD KUGA

Palubní deska Fordu Kuga je v podstatě identická s tou v současném focusu

Zapomeňte na otáčkoměr. Místo něj je energetický ukazatel. ▼



Vzadu je místa dostatek. Jen sedáky by mohly být delší.



Velká baterie v kombinaci s pohonem všech kol má za následek relativně malý zavazadelník o objemu 405 až 1481 litrů. ▶

SROVNÁVACÍ TEST

Technické údaje	FORD	HYUNDAI	MAZDA
Motor	R4, 2 elektromotory	R4, turbo	R4, benzin, kompresor
Ventilů/vačkových hřidelí	4 na válec/2	4 na válec/2	4/2
Pohon rozvodů	řetěz	řetěz	řetěz
Zdvihový objem (cm ³)	2488	1598	1998
Výkon (kW/min)	140/5500	132/5500	137/6000
Točivý moment (N.m/min)	230 (spalovací motor)/200 (elektromotor)	265/1500	240/4000
Nejvyšší rychlost (km/h)	196	205	204
Převodovka	e-CVT (jednostupňová)	6M	6M
Poháněná kola	všechna	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	225/55 R 19 V	235/50 R 19 V	215/55 R 18 W
Pneu typ	Continental PremiumContact 6	Continental PremiumContact 6	Falken Azenis FK 510 SUV
Normovaná spotřeba (l/100 km)	5,7	6,3	5,4
Objem nádrže (l)	54	54	51
Filtr pevných částic	S	S	S
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vnější hlučnost dB [A]	65	67	65
Brzděný/hebrzděný přívěs (kg)	1500/750	1650/750	1300/600
Objem zavazadelníku (l)	405-1481	577-1759	430 - 1486
Délka x šířka x výška (mm)	4614 x 1883 x 1658	4500 x 1865 x 1650	4395 x 1795 x 1540
Rozvaz (mm)	2710	2670	2655
Výrobní závod	Valencie, Španělsko	Nošovice, Česká republika	Hirošima, Japonsko

Záruky

Emisní norma	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d Temp EVAP ISC	Euro 6d-ISC-FCM
Záruka na vůz	5 let/100 000 km	5 let	3 roky/100 000 km
Záruka proti prorozivění	12 let	12 let	12 let
Záruka mobility	neomezená	5 let	doživotní
Servisní interval	Dle ukazatele/15 000 km/rok	15 000 km/rok	dle ukazatele/10 000 km/rok

* Platí pro motor, převodovku a rozvodku

Naměřené hodnoty

Zrychlení	0–50 km/h	3,7	3,3	3,2
	0–100 km/h	9,3	8,9	8,6
	0–130 km/h	14,8	13,8	14,1
Pružnost	60–100 km/h	4,7	6,6/8,9 (4./5. stupeň)	8,6/12,6 (4./5. stupeň)
	80–120 km/h	6,0	9,8/13,3 (5./6. stupeň)	12,3/22,1 (5./6. stupeň)
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)	1713/567	1537/528	1500/465	
Rozložení hmotnosti př./z. (%)	58/42	58/42	62/38	
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)	11,9/11,8	11,6/11,6	11,5/11,4	
Brzdy studené ze 100 km/h (m)	34,8	35,3	35,5	
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)	35,5	34,6	34,7	
Vnitřní hlučnost	při 50 km/h (dB[A])	57	58	57
	při 100 km/h (dB[A])	64	64	64
	při 130 km/h (dB[A])	67	68	67
Emise CO ₂ (g/km)	135	149	128	
Spotřeba v testu* (l/100 km)	7,4	7,7	7,5	
Normovaná spotřeba (l/100 km)	5,7	6,3	5,4	
Odchyška	+30 %	+22 %	+39 %	
Emise CO ₂ (g/km) nameřené v testu	174	183	177	
Dojezd na plnou nádrž (km)	730	690	680	

* Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

Ceny (v Kč) a vybavení

Základní cena modelu	1.5 EcoBoost Trend: 609 900	1.6 T-GDI Start 4x2: 529 990	Skyactiv-G122: 614 900
Testovaná verze	2.5 Duratec Hybrid AWD ST Line X	1.6 T-GDI Mild Hybrid iMT Style 4x2	Skyactiv-X186 GT Plus
Základní cena testované verze	839 900	749 990	737 900
Automatická převodovka	S	S	60 000
Samočinná klimatizace	S	S	S
Parkovací senzory P/Z	S/S	S/S	S/S
Zpětná kamera	S	S	S
LED světlomety	S	S	S
Navigace	S	S	S
Tempomat	S (adaptivní 24 900)	S (adaptivní)	S (adaptivní)
Vyhřívání přední sedadla	6000	S	S
Panoramatické střešní okno	32 000	25 000	99 000 (včetně koženého čalounění)
Kožené čalounění	N	60 000	99 000 (včetně střešního okna)
Digitální budíky	S	S	S
Metalíza	15 900	17 900	13 900

S - sériová výbava, N - nenabízí se

Objem zavazadelníku

Hyundai je kratší než kuga, zároveň delší než CX-30. Se základním objemem zavazadelníku 577 litrů ovšem oba konkurenty výrazně překonává. CX-30 nabízí v základu 430 litrů a Ford Kuga pouhých 405 litrů. Holt baterka stejně jako pohon zadních kol nějaké to místo potřebují.

HODNOCENÍ

Karoserie

	BODY MAX.	HYUNDAI	FORD	MAZDA
Prostornost vpředu	15	13	13	10
Prostornost vzadu	15	13	12	7
Pocit prostornosti	5	4	4	3
Zavazadelník	15	13	8	8
Vnitřní variabilita	10	6	6	5
Užitečný náklad	10	7	8	6
Hmotnost přívěsu	5	3	2	2
Přehlednost	10	6	6	5
Kvalita zpracování	20	16	16	16
Funkčnost	10	8	8	7
Bezpečnostní výbava	10	6	5	7
Mezisosčet	125	95	88	76

Komfort

Nástup do vozu	10	7	7	5
Pozice sedadel	10	7	6	7
Sedadla vpředu	15	10	9	12
Sedadla vzadu	10	9	8	7
Ovladatelnost	10	7	7	8
Pérování	30	24	23	23
Vnitřní hlučnost	10	7	8	8
Aerodynamický hluk	10	7	7	8
Komfortní výbava	15	12	13	14
Klimatizace	10	6	6	6
Asistenční systémy	20	15	14	10
Mezisosčet	150	111	108	108

Pohon

Zrychlení	15	11	10	11
Pružnost	15	11	11	11
Největší rychlost	5	3	3	3
Kultura běhu motoru	15	11	12	12
Točivost/Reakce na plyn	10	5	6	7
Převodovka	15	7	12	10
Nabíjení/Tankování	10	10	10	10
Spotřeba v testu	30	15	15	15
Jízdní dosah	10	6	7	6
Mezisosčet	125	79	86	85

Jízdní dynamika

Ovladatelnost	20	18	18	18
Směrová stabilita	5	5	5	5
Agilita	20	14	15	16
Řízení	20	16	15	16
Trakce	5	4	5	4
Stopový průměr otáčení	10	4	4	5
Brzdy	20	16	15	15
Mezisosčet	100	77	77	79

Konektivita

Telefon	10	8	8	8
Navigace	25	14	13	13
On-line funkce/aplikace	20	15	17	11
Audio	10	10	10	10
Asistenční systémy	10	7	6	5
Mezisosčet	75	54	54	47

Životní prostředí

Vnější rozměry	15	7	6	8
Pohotovostní hmotnost	15	11	9	12
Emise CO ₂	20	10	11	11
Škodliviny	5	4	5	5
Vnější hlučnost	5	4	5	5
Ekologické technologie	40	14	17	13
Mezisosčet	100	50	53	54

Celkem - technika

Celkem - technika	675	466	466	449
--------------------------	------------	------------	------------	------------

Náklady

Umístění		1.	1.	2.
Základní cena	70	54	50	55
Zústatková hodnota (Eurotax)	10	7	4	8
Pojištění	15	10	10	10
Servis	15	8	8	7
Záruky	15	13	12	8
Mezisosčet	125	92	84	88

CELKEM

CELKEM	800	558	550	537
Umístění		1.	2.	3.
Výsledná cena v Kč		749 990	839 900	737 900
Cena za bod v Kč		1344	1527	1374
Poměr cena/výkon		1.	3.	2.



Kuga je jednoznačně nejdelší a má i největší rozvor

Dnes se výrobci soustředí zejména na spotřebu paliva. Zde by se měl zákonitě ukázat v nejlépeším světle hybridní pohon kugy. Ford udává v kombinaci 5,2 litru, my jsme jezdili za 7,4 litru, což je nejméně v testu. Zároveň ale dodáváme, že jsme čekali lepší výsledek. Vždyť hyundai jezdilo se spotřebou vyšší o pouhých 0,3 litru a zároveň s nejnižší odchylkou od údaje výrobce, který činí 6,6 litru na 100 km.

Motor Skyactiv-X by měl zajistit velmi

hospodárnou jízdu. Jak jsme si v minulosti už několikrát ověřili, skutečně umí jet za zhruba 5,5 litru na 100 km, tedy v aerodynamicky příznivější Mazdě 3. Ani velmi svižná jízda nezvedla spotřebu na více než 6,3 litru na 100 km. V CX-30 ale nezvykle řešený čtyřválec vykázal apetýt výrazně vyšších 7,5 l na 100 km, což je zároveň největší odchylka od údaje výrobce z testované trojice. Mazda píše 5,5 litru na 100 km. Opravdu velmi zajímavá čísla.

Umístění

Maximální počet bodů 800



1.

Hyundai Tucson Nový Tucson je příkladem velmi moderně řešeného SUV. Pochvalu zaslouží pohon, který těží z mild hybridní techniky úplně nejvíce. Pomáhá si 48voltovou sítí a převodovkou iMT. A k tomu je za dobrou cenu. **558 bodů**



2.

Ford Kuga Modrý ovál vsadil na full hybrid, navíc originálně řešený. Jako jediná byla kuga v testu s pohonem všech kol. Vůz překvapil pružným zrychlením, současně ale zklamal spotřebou paliva, která by měla být v praxi nižší. **550 bodů**



3.

Mazda CX-30 Mazda vyniká přesným řazením stejně jako motorem, jehož síla roste s otáčkami. I přes inovativní techniku s nezvyklým „dieselovým“ spalováním agregát v praxi spotřeboval více paliva, než jsme očekávali. **537 bodů**



ZÁVĚR
Redaktor
TOMÁŠ DUSIL

Všichni výrobci aut dnes slibují hospodárnost a nízkou spotřebu paliva. V praxi se však ne vždy daří tato slova naplnit. Dobře to ukázala porovnávání trojice. Zejména od Fordu Kuga a Mazdy CX-30 jsme očekávali nižší apetýt. A zároveň menší odchylku reálných hodnot od těch udávaných.

*Hodnocení ověřuje průměrně délka servisního intervalu, případně servisní pakety zdarma

Foto a zdroj: Auto Bild