

Není plug-in jako

**Land Rover
Discovery Sport**
227 kW • 1 640 062 Kč



Peugeot 3008
Hybrid4 300
220 kW • 1 230 000 Kč



Toyota RAV4 Hybrid
225 kW • 1 089 900 Kč

Plug-in hybrid bez ohledu na techniku a řešení nabízí dvě nezpochybnitelné výhody: Tou první je dojezd nezávislý na tom, zda akumulátor nabijete, či nikoliv. Na to u elektromobilů zapomeňte. Na rozdíl od nich máte vždy k dispozici spalovací motor. V porovnání s běžnými hybridy, u nichž se akumulátor dobývá pouze z generátoru poháněného spalovacím motorem nebo rekuperací nabízejí plug-in hybridy možnost jízdy čistě na elektřinu v řádu desítek kilometrů. Ano, i klasický hybrid umí jet jen v daném okamžiku bezemisně, ovšem děje se tak v řádu jednotek kilometrů, navíc dost omezenou rychlostí. I v případě plug-in hybridů a jízdy na elektřinu je nejvyšší rychlost limito-

vána. Většinou hodnotou 135 km/h, ovšem jednotliví zástupci se mohou mírně lišit. Důvodem je chlazení elektromotoru, který často využívá pouze redukční převod. Čili se zvyšující se rychlostí vozidla rostou také jeho otáčky. Důležitější, než kolik auto jede na elektřinu, je, jak daleko na ni dojede. Dle metodiky WLTP jsou rozdíly až překvapivé, což potvrzuje i náš test.

U vozů SUV s plug-in hybridním pohonem ale vstupuje do hry ještě jeden prvek. Tím je požadavek na pohon všech kol, který výrobci v dané třídě stále nabízejí. Byť dnes už zdaleka neplatí, že každé SUV musí být čtyřkolka. Jak jej ale u plug-in hybridu vyřešit? Cesty jsou v zásadě dvě a s oběma se setkáte

u naší čtveřice. První je využít současnou mechaniku benzinové či dieselové verze a zadní nápravu pohánět klasicky přes transfer, kloubový hnací hřídel a lamelovou spojku, sloužící k aktivnímu připojování pohonu zadních kol, pokud je třeba. Druhou cestou je hnací hřídel vypustit a nahradit jej samostatným pohonem zadní nápravy. Tedy vlastním elektromotorem, který přes vhodně navržený reduktor přímo pohání diferenciál zadní nápravy. Vynecháním hnacího kloubového hřídele získáte výhodu rovné podlahy. Hmotnostní úspora je ovšem diskutabilní. Nehledě na to, že pohon všech kol velmi závisí na stavu nabití akumulátoru. Odlišností v hnacích řetězcích ale může být ještě více...

plug-in

Jak se zdá, nejlepším řešením pro blízkou individuální mobilitu se ukazují plug-in hybridní pohony. Ty si hledají cestu napříč téměř všemi automobilovými třídami, vozy SUV nevyjímaje. Každý výrobce ale na to jde jinak, což asi nejlépe demonstruje náš srovnávací test.

Hyundai Tucson PHEV

195 kW • 955 990 Kč



Předností všech porovnávaných SUV je pohon všech kol. Pouze korejský vůz jej má ale řešený klasickým způsobem, tedy s hnacím hřídelem pohonu zadní nápravy.

SROVNÁVACÍ TEST



Jízdní projev je jednou z předností britského auta. Zavazadelník je doslova obří, když v základu pojme 602 litry, po zvětšení až 1794 litrů.



Výška 805 mm

Hloubka max. 1785 mm
Hloubka min. 950 mm

Šířka 1105 mm

Přepínaný tříválec z vlastní řady Ingenium je tichý a výkonný. Přesto bychom v takovém autě očekávali čtyřválec.



LAND ROVER DISCOVERY SPORT P300e | 541 bodů

+ Největší zavazadelník, velký vnitřní prostor, vysoký jízdní komfort, vyvážený podvozek, zajímavý vzhled, kabina

- Vyšší spotřeba paliva, nejkratší elektrický dojezd, nejvyšší spotřeba elektřiny, průměrné brzdy, vysoká cena, řídká servisní síť, vysoká hmotnost

Land Rover se řadí mezi prémiové výrobce a také tradiční producenty aut s pohonem všech kol. Že by to však byla v testu nějaká výhoda, se říci nedá. Jako jediný si britský vůz musí vystačit s tříválcovým přepínaným motorem o objemu 1,5 litru s výkonem 147 kW, na nějž navazuje osmistupňový měničový automat od Aisin. Zajímavé je, že větší čtyřválcový dvoulitr bez hybridu využívá devítistupňovou převodovku ZF. Malý motor, řeklo by se nízká spotřeba paliva. Jenže opak je pravdou. Sám výrobce udává v kombinaci dva litry na 100 km, což je nejvíce ze všech. V praxi jsme jeli

za 5,2 litru, což je o pouhou desetinu méně, než za kolik jel stejnou trasu francouzský zástupce. Spotřeba elektřiny 11,8 kWh byla pak nejvyšší z porovnávaných vozů. Land Roveru také škodí vysoká hmotnost 2236 kg, kdy jako jediný ze všech přehoupl ručku vah přes hodnotu dvě tuny. Technicky je pohon všech kol řešený docela zajímavě. Pohon přední nápravy obstarává výhradně spalovací motor. O výrobu proudu se stará řemenem poháněný generátor BISG podobně jako u mild hybridů.

4.

NAMĚŘENÝ
ELEKTRICKÝ DOJEZD
49 km

Ten napájí lithium-iontovou baterii s kapacitou 15 kWh. Jediný trakční elektrický motor o výkonu 80 kW pohání přes reduktor zadní nápravu. Nedostatkem je kratší dojezd na elektřinu 49 km. S maximální rychlostí 209 km/h je Land Rover druhým nejrychlejším vozem našeho klání. Na maximum peugeotu 240 km/h ale stále dost ztrácí.

Ačkoliv se uplatněné řešení může zdát trochu jednodušší, jízda zůstává silnou stránkou modelu. Odpružení je nalaďeno příkladně, takže jízdní vlastnosti jsou velmi dobré, tedy s výjimkou brzd, které se ukázaly jako průměrné. Kabina je směsicí moderny a tradice. Bez ohledu na to je ale zajímavá a solidně zpracovaná. Za vyšší cenu je auto solidně vybavené, byť prostoru pro příplatky je stále dost. Na rozdíl od japonského a korejského soka si lze Discovery Sport skvěle přizpůsobit svým požadavkům, což je jednou z výhod prémiových značek. Při jeho pořízení musíte ale počítat s řídkou servisní sítí.



▲ Ovládací sdružená páčka je dobře známá z jiných modelů skupiny JLR

◀ Kabina skvěle kombinuje klasický ráz s modernou. Přístrojový štít je elektrický, zároveň ale důležité prvky (ventilace, topení) ovládáte samostatnými tlačítky.



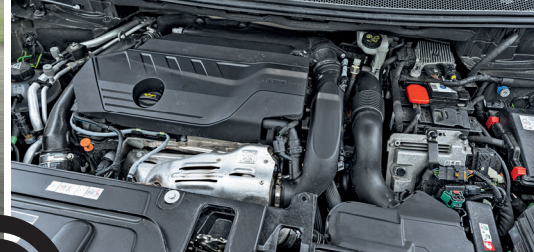
Přední sedadla jsou velmi pohodlná s odpovídajícími rozměry



Se zcela nezávislým zavěšením zadních kol jezdí nejrychlejší 3008 solidně



Zavazadelník se chlubí objemem 395 až 1357 litrů. Je nejmenší ze všech porovnávaných modelů. Přední hnací jednotka využívá osmistupňový automat.



PEUGEOT 3008 HYBRID4 300 e-EAT8

551 bodů

+ Kultivovaný a tichý pohon, obecně tichá jízda, výkonný pohon, malý průměr otáčení, vynikající přední sedadla u verze GT Pack

- V příčném směru omezená prostorost, necitlivé řízení, diskutabilní pozice za volantem, vyšší spotřeba paliva, průměrný elektrický dojezd

■ Peugeot obecně nikdy nebyl výrobcem aut s pohonem všech kol. Výjimkou byly v minulosti snad jen některé verze modelu 405 (x4, Mi16 x4 a T16) a dále modely upravené francouzskou firmou Dangel. To se však týkalo téměř výhradně užitkových modelů. Ani s masivní ofenzivou SUV se čtyřkolky u Peugeotu zrovna netrhly. Výjimkou je testovaný model 3008 Hybrid4 300, který jako jediný nabízí bonus poháněné také zadní nápravy. Uplatněné řešení je z pohledu techniky zajímavé. Zatímco přední nápravu pohánějí kom-

binace přeplňované 1.6 s výkonem 147 kW a elektromotoru (81 kW), zadní náprava dostala vlastní elektromotor s redukčním převodem a výkonem 83 kW. Aby to bylo ještě zajímavější, tak hybridní pohon přední nápravy využívá osmistupňovou samočinnou planetovou převodovku.

Testovaná 3008 je také jediná své modelové řady, která v zadu využívá náročnou víceprvkovou nápravu. Ostatní mají torzní příčku. I díky tomu jsou jízdní vlast-

3.

NAMĚŘENÝ
ELEKTRICKÝ DOJEZD
52 km

nosti tady mnohem lepší, vlastně docela dobré. Využívání techniky i výkonu má však svá omezení. V praxi tak pohon všech kol funguje dobře, jen když máte nabitou baterii. A také je jeho účinkování omezeno rychlostí 135 km/h. Při větší už vás pohánějí jen přední kola, což ale v praxi problém nepředstavuje. Dynamika jízdy v přímce rovněž závisí na stavu nabití akumulátoru. Je totiž podstatný rozdíl, zda zrychlujete jen díky spalovacímu agregátu, nebo zda se přidají i oba elektromotory. Pochopitelně lze tohle ovlivnit nastavením jízdních režimů samostatným tlačítkem. Nejsilnější je zrychlení v režimu Sport, naopak komfort či Hybrid je plynulejší a s trochou nadsázky méně brutální. V akceleraci i však peugeot vedl velmi dobře. Rychlejší byla pouze toyota. Na druhou stranu spotřeba benzínu byla s 5,3l na 100 km nejvyšší. S elektrickou energií ale auto hospodáří lépe. Výsledek? 9,8 kWh na 100 km.



▲ Elektronický volič samočinné převodovky nabízí také funkci pro zvýšení rekuperace, režim B

◀ Palubní deska je zajímavě tvarovaná, ergonomie je ale horší stejně jako uspořádání pracoviště řidiče. Přesto i-cockpit zájemce o nová auta láká.



Verze GT Pack má tato vynikající přední sportovní sedadla

SROVNÁVACÍ TEST

TOYOTA RAV4 2.5 PLUG-IN-HYBRID

560 bodů

+ Vynikající jízdní výkony, nejnižší spotřeba benzínu i elektřiny, dojezd na elektřinu, plynulý rozvoj síly pohonu, kultivovanost

- Hůře ovladatelné brzdy, možná až příliš komfortní podvozek, dlouhá brzdná dráha, průměrný objem zavazadelníku, nízká maximální rychlost

■ Toyota na to jde po svém. A tedy zcela jinak než zbylá auta v testu. Jako jediná sází na nepřepřítvaný čtyřválec o velkorysém objemu 2,5 litru, který využívá pracovní cyklus pana Atkinsona. To mu zajišťuje vynikající hospodárnost. Právě tou RAV4 své soupeře s přehledem porazila, a to jak dle údaje výrobce (1,0l na 100 km), tak i v otázce námi změřených hodnot (4,0 litru, respektive po vybití baterie 6,6 litru na 100 km). Druhou zvláštností je absence vícestupňové převodovky. Vpre-

du si auto vystačí pouze s děličem výkonu e-CVT coby spojovací uzel mezi spalovacím motorem, trakčním elektromotorem a generátorem/startérem. Celek doplňuje druhý (nebo spíš třetí?) elektromotor pohánějící zadní nápravu přes reduktor. RAV4 se tudíž obejde bez kloubového hřídele stejně jako transferu. Se systérovým výkonem 225 kW jde o druhé nejvýkonnější auto v testu. Z toho těží hlavně zrychlení, s nímž Toyota porazila své soupeře,

2.

**NAMĚŘENÝ
ELEKTRICKÝ DOJEZD
74 km**



▲ Ovladač na přepínání jízdních režimů Normal a Sport a Eco. Vpravo před ním je tlačítko elektrického režimu EV.

◀ Palubní deska vyniká ergonomií i solidním zpracováním. Zajímavá je kombinace elektrických a analogových ukazatelů.

a to jak z klidu, tak i v pružnosti. Naproti tomu popsané technické řešení pohonu má nevýhodu v podobě dost omezené nejvyšší rychlosti. Maximální rychlost 180 km/h příliš nekoresponduje s vozem, jehož pohon má výkon přes tři sta koní...

S nejnižší spotřebou trochu souvisí také dojezd na elektřinu na jedno nabití, který byl v našem případě 74 km. Je to nejvíce ze všech. Toyota je rovněž tichá a její pohon servíruje svoji sílu s plynulostí, kterou nemůže žádná z konkurentů s vícestupňovou převodovkou nabídnout. S dynamickými vlastnostmi bohužel příliš nekoresponduje až příliš komfortně laděný podvozek a také brzdy. RAV4 potřebovalo k zastavení z rychlosti 100 km/h nejdelší dráhu. Kladem je bohatá výbava stejně jako kvalitní zpracování a výborná ergonomie. A v neposlední řadě i spolehlivost. Hybridní pohon toyoty je na trhu ze všech konkurentů zdaleka nejdéle.



Přední sedadla vynikají solidními rozměry. Kožené čalounění je v testované výbavě standardem.



Pátá generace modelu je na trhu od roku 2018. Při jízdě zaujme hlavně komfortním projevem. Na sportování to ale moc není.

Zavazadelník pojme 490 až 1604 litrů. RAV4 má jako jediné auto v testu nepřepřítvaný motor a také se obejde bez vícestupňové převodovky.





▲ Volič převodovky je elektronický tlačítkový. Nechybí ani možnost měnit jízdní režimy.

◀ Kabina korejského vozu je velmi moderní. Na první pohled vypadá změť tlačítek na středním panelu trochu nepřehledně. Obrazovka je široká se skvělou grafikou.

Přední sedadla jsou rozměrná, mohla by ale disponovat lepším bočním vedením

HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI PLUG-IN-HYBRID | 578 bodů

+ Velkorysý vnitřní prostor, vynikající jízdní vlastnosti, záruka na akumulátor, příznivá cena, solidní hospodárnost, vynikající brzdy, elektrický dojezd

- Malá nádrž, hrubší a méně kultivovaný spalovací motor, nižší hmotnost brzděného přívěsu, omezená maximální rychlost, nižší výkon pohonu

■ Korejský zástupce je nejnovějším modelem našeho klání. Když se oprostíte od jeho vzhledu, který nemusí každému vyhovovat, najdete v něm velmi moderní vůz. Z testované čtveřice má jednu technickou výsadu a tou je pohon všech kol, který je zde řešený klasicky. Zadní nápravu pohání kloubový hřídel přes transfer a aktivně ovládanou lamelovou spojku. V praxi je tak z naší čtveřice pouze Tucson čtyřkolkou i v případě, že se vybije trakční akumulátor. Zbytek musí brát ohledy na jeho stav nabití. Tucson si tudíž vystačí pouze s jedním elektromotorem o výkonu 67 kW, který je vložený mezi spalovací motor a převodovku. Ta je kupodivu jen šestistupňová. Benzinový agregát je v tomto případě přeplňovaný čtyřválec o objemu 1,6 litru s výkonem 132 kW.

Tucson zaujme svým jízdním projevem, tedy pokud opomeneme poněkud hlučnější benzinový agregát. Jízda je harmonická a šasi nabízí správný mix mezi ovladatelností a kvalitou jízdy. Kladem je také hospodárnost, která se v testu ukázala jako druhá nejlepší se spotřebou benzínu 4,9l na 100km. Výrobce udává v kombinaci 1,4 litru. Apetyt

po elektřině byl 8,8 kWh, tedy rovněž druhé místo za toyotou. Tucson je ale také praktický. Kabina nabízí štědré místa i vzadu a pak je tu zavazadelník se základním objemem 558 litrů, což je opět druhé místo, tentokrát za land roverem.

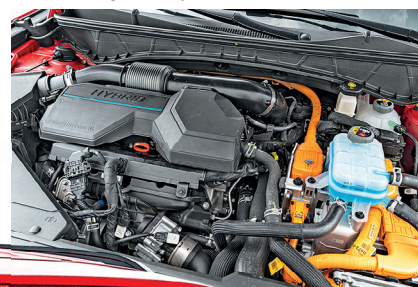
Při koupi nového auta lidé řeší nejen techniku, ale také například záruku. Hyundai poskytuje na akumulátor osm let nebo 160 000 km, na zbytek techniky standardních pět let. Pokud jde o akční rádius na elektřinu, tak ten jsme naměřili 63 km, což je druhá nejlepší hodnota za RAV4. Hyundai je dnes bráně jako tuzemský výrobce. I proto je jeho servisní síť poměrně široká, což představuje přesný opak k land roveru.

**NAMĚŘENÝ
ELEKTRICKÝ DOJEZD
63 km**



▲ Zavazadelník se vyznačuje základním objemem 558 litrů. Po zvětšení pak 1721l.

Motor známe jako 1.6 Turbo dva Hyundai-Kia. Tucson si vystačí s jedním elektromotorem. ▼



SROVNÁVACÍ TEST

Technické údaje	HYUNDAI	LAND ROVER	PEUGEOT	TOYOTA
Motor	R4, benzin, turbo + elektromotor	R3, benzin, turbo + elektromotor	R4, benzin, turbo + 2 elektromotory	R4, benzin + 2 elektromotory
Ventilů/vačkových hřídelí	4 na válec/2	4 na válec/2	4 na válec/2	4 na válec/2
Pohon rozvodů	řetěz	řetěz	řetěz	řetěz
Zdvihový objem (cm³)	1598	1498	1598	2487
Výkon spalovacího motoru (kW)	132	147	147	136
Výkon elektromotoru (kW)	67	80	81 (přední), 83 (zadní)	134 (přední), 40 (zadní)
Systémový výkon (kW)	195	227	220	225
Systémový točivý moment (N.m)	350	540	520	NA
Kapacita akumulátoru (kWh)	13,8	12,7	13,2	18,1
Nejvyšší rychlost (km/h)	191	209	240	180
Převodovka	6 AT	8 AT	8 AT	e-CVT
Poháněná kola	všechna	všechna	všechna	všechna
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	235/50 R 19	235/50 R 20 Y	205/55 R 19	225/60 R 18
Pneu typ	Michelin Primacy 4	Michelin Pilot Sport 4 SUV	Michelin Primacy 3	Bridgestone Alenza
Normovaná spotřeba (l/100 km)	1,4	2,0	1,3	1
Objem nádrže (l)	42	57	43	55
Filtr pevných částic	S	S	S	S
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vnější hlučnost dB [A]	68	67	68	64
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	1350/750	1600/750	1250/750	1500/750
Objem zavazadelníku (l)	558-1721	602-1794	395-1357	490-1604
Délka x šířka x výška (mm)	4500 x 1865 x 1650	4597 x 1904 x 1727	4447 x 1841 x 1624	4600 x 1855 x 1985
Rozvor (mm)	2680	2741	2675	2690
Výrobní závod	Nošovice, Česká republika	Liverpool, Velká Británie	Sochaux, Francie	Aiči, Japonsko

Záruky

Emisní norma	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Záruka na vůz	5 let/bez omezení	3 roky/100 000 km	5 let/60 000 km	3 roky/100 000 km
Záruka proti prorozivění	12 let	6 let	12 let	12 let
Záruka mobility	5 let	3 roky	po dobu záruky	neomezená
Servisní interval	15 000 km/1 rok	17 000 km/1 rok	dle ukazatele/30 000 km/1rok	15 000 km/1 rok
Záruka na trakční akumulátor	8 let/160 000 km	6 let/100 000 km	8 let/160 000 km	5 let/100 000 km

Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h	2,9	2,7	2,3	2,4
	0-100 km/h	7,9	7,1	6,3	6,1
Pružnost	0-130 km/h	12,3	11,3	10,1	9,5
	60-100 km/h	4,2	3,7	3,4	3,1
	80-120 km/h	5,1	4,2	4,3	3,8
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)	1854/561	2236/514	1889/441	1949/561	
Rozložení hmotnosti př./z. (%)	58/42	54/46	54/46	57/43	
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)	11,6/11,6	12,2/12,2	10,7/10,8	11,8/11,7	
Brzdy studené ze 100 km/h (m)	34,6	36,9	35,3	38,3	
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)	35,2	37,4	36,1	38,7	
Vnitřní hlučnost	při 50 km/h (dB[A])	56	54	56	55
	při 100 km/h (dB[A])	64	62	63	63
	při 130 km/h (dB[A])	68	65	68	67
Emise CO ₂ (g/km)	31	44	31	22	
Spotřeba v testu* (l/100 km + kWh/100 km)	4,9 + 8,8	5,2 + 11,8	5,3 + 9,8	4,0 + 8,0	
Normovaná spotřeba (l/100 km)	1,4	2,0	1,3	1	
Spotřeba paliva při vybité baterii (l/100 km)	8,1	8,6	8,8	6,6	
Emise CO ₂ (g/km) naměřené v testu při vybité baterii	193	203	208	156	
Dojezd na plnou nádrž + elektrický (km)	518 + 63	662 + 49	488 + 52	833 + 74	

* Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

Geny (v Kč) a vybavení

Základní cena modelu	1.6 T-GDI Start 4x2: 529 990	Sport D165: 1 010 317	1.2 PureTech 130 Active pack: 620 000	2.0 Valvematic Comfort s paketem Style: 804 900
Testovaná verze	1.6 T-GDI Plug-in hybrid Smart	Sport SE P300e	Hybrid4 300 e-EAT8 GT Pack	2.5 Hybrid Executive
Základní cena testované verze	959 990	1 640 062	1 230 000	1 089 900
Automatická převodovka	S	S	S	S
Samočinná klimatizace	S	S	S	S
Parkovací senzory P/Z	N/S	S/S	S/S	S/S
Zpětná kamera	S	S	S	S
LED světlomety	S	S	S	S
Navigace	25 000	S	S	S
Tempomat	S (adaptivní)	42 786 (paket Driver assist)	S (adaptivní)	S (adaptivní)
Vyhřívání přední sedadla	S	S	S	S
Panoramatické střešní okno	N	11 179	35 000	35 000 (paket Skyview)
Kožené čalounění	N	76 057	52 000	S (syntetická kůže)
Digitální budíky	S	S	S	N
Metalíza	17 900	26 028	17 000	15 000

S - sériově vybava, N - nenabízí se

Spotřeba paliva

Hospodárnost má tentokrát dvě části. První je spotřeba benzínu, druhou spotřeba elektřiny. Rozdíly jsou poměrně výrazné, když v této disciplíně excelovala Toyota RAV4. Nejvyšší apetyt po benzínu vykázal peugeot, po elektřině zase land rover.

HODNOCENÍ

Karoserie

	BODY MAX.	HYUNDAI	LAND ROVER	PEUGEOT	TOYOTA
Prostornost vpředu	15	13	12	12	11
Prostornost vzadu	15	13	12	8	10
Pocit prostornosti	5	5	5	3	4
Zavazadelník	15	12	14	7	10
Vnitřní variabilita	10	6	6	6	5
Užitečný náklad	10	8	7	5	8
Hmotnost přívesu	5	2	3	2	2
Přehlednost	10	7	7	7	7
Kvalita zpracování	20	16	18	16	15
Funkčnost	10	8	8	8	8
Bezpečnostní výbava	10	6	7	6	7
Mezisoučet	125	96	99	80	87

Komfort

Nástup do vozu	10	8	9	8	8
Pozice sedadel	10	7	7	7	7
Sedadla vpředu	15	10	10	11	10
Sedadla vzadu	10	8	9	7	7
Ovladatelnost	10	7	6	7	7
Pérování	30	23	25	22	22
Vnitřní hlučnost	10	8	9	8	8
Aerodynamický hluk	10	8	9	8	8
Komfortní výbava	15	12	12	13	12
Klimatizace	10	6	6	6	6
Asistenční systémy	20	15	13	10	10
Mezisoučet	150	112	115	107	105

Pohon

Zrychlení	15	11	12	13	13
Pružnost	15	12	12	13	13
Největší rychlost	5	3	3	5	2
Kultura běhu motoru	15	12	12	12	12
Točivost/Reakce na plyn	10	5	6	6	7
Převodovka	15	12	12	12	14
Nabíjení/Tankování	10	9	10	9	9
Spotřeba v testu	30	16	14	15	19
Jízdní dosah	10	5	6	5	8
Mezisoučet	125	85	87	90	97

Jízdní dynamika

Ovladatelnost	20	18	18	18	17
Směrová stabilita	5	5	5	5	5
Agilita	20	15	14	16	15
Rízení	20	15	15	15	14
Trakce	5	5	5	5	5
Stopový průměr otáčení	10	4	3	6	4
Brzdy	20	16	11	14	9
Mezisoučet	100	78	71	79	69

Konektivita

Telefon	10	8	10	8	8
Navigace	25	14	12	12	12
On-line funkce/aplikace	20	15	17	17	17
Audio	10	10	10	10	10
Asistenční systémy	10	7	6	6	6
Mezisoučet	75	54	55	53	53

Životní prostředí

Vnější rozměry	15	7	6	8	6
Pohotovostní hmotnost	15	8	4	8	7
Emise CO ₂	20	10	9	9	12
Škodliviny	5	5	5	5	5
Vnější hlučnost	5	3	4	3	5
Ekologické technologie	40	22	22	23	22
Mezisoučet	100	55	50	56	57

Celkem – technika

	675	480	477	465	468
--	------------	------------	------------	------------	------------

Umístění

		1.	2.	4.	3.
--	--	-----------	-----------	-----------	-----------

Náklady

Základní cena	70	60	33	49	55
Zůstatková hodnota (Eurotax)	10	5	3	5	6
Pojištění	15	10	10	10	10
Servis	15	10	10	10	10
Záruky	15	13	8	12	11
Mezisoučet	125	98	64	86	92
CELKEM	800	578	541	551	560
Umístění		1.	4.	3.	2.
Výsledná cena v Kč		955 990	1 640 062	1 230 000	1 089 900
Cena za bod v Kč		1654	3032	2232	1946
Poměr cena/výkon		1.	4.	3.	2.



Nejvyváženější jízdní vlastnosti má hyundai spolu s peugeotem. Land rover je ale nekomfortnější, Toyota RAV4 mírně rozpačitá.

Umístění

Maximální počet bodů 800



1. Hyundai Tucson Nejnovější auto se stalo vítězem našeho testu. Je univerzální, dobře jezdí a ani cena není nepříznivá. K tomu je navíc velkorysá záruka. **578 bodů**



2. Toyota RAV4 Japonský zástupce vyniká originální technikou, která mu zajišťuje bezpříkladnou hospodárnost. Lepší by mohly být brzdy. **560 bodů**



3. Peugeot 3008 Jedná se o jedinou verzi modelu 3008 se čtyřkolkou. Nabízí vynikající jízdní výkony, ale také omezenou praktičnost v podobě malého zavazadelníku. **551 bodů**



4. Land Rover Discovery Sport Britský zástupce osloví designem a celkovou úrovní. Nabízí největší zavazadelník a také nejvyšší výkon z paradoxně nejmenšího motoru. **541 bodů**



ZÁVĚR
Redaktor
TOMÁŠ DUSIL

Žádný z testovaných vozů není levný. Důvodem je nejen žádoucí třída SUV, ale zejména technika. Pohon všech kol a plug-in hybridní hnací řetězec něco stojí. Náš test ukázal, že i když máme vítěze a poražené, rozdíly mezi jednotlivými aktéry jsou opravdu velice malé.