

# Test

JAK DOBRÉ JSOU  
NOVINKY VE  
SKUTEČNOSTI?

Peugeot 308  
PureTech 130

Opel Astra  
1.4 Turbo EcoFlex

Mazda 3  
Skyactiv-G 120

Hyundai i30  
1.4T-GDI

Renault Megane  
Energy TCe 130

Nová i30 ve srovnání

## Hyundai vede se solidním náskokem

Kompletně omlazený korejský kompakťák vypadá povedeně. V prvním srovnání skončil těsně za Opelem Astra Diesel. Nyní je tu první skutečný test. Dokáže i30 s benzinovým motorem rovněž držet krok? Jistě. A nejen to

**NE ZROVNA** příliš zábavný, za to ale kvalitně postavený, s příznivou nabídkou a velkorysou zárukou – rozhodně ne špatná koupě! Tak znělo vždy hodnocení kompakťáků od firmy Hyundai. Nyní je k dispozici již třetí

generace. Bude znovu nenápadná a přitom úspěšná u zákazníků? Zjistíme.

Nejlépe na základě detailního srovnávacího testu AUTO BILD a samozřejmě tváří v tvář soupeřům,

► V sevěření?  
Hyundai i30 obklopený  
vozy Peugeot 308,  
Renault Mégane,  
Mazda 3 a Opel  
Astra,

kteří se řídí podobným mottem. V případě modelu Hyundai i30 1.4 T-GDI o výkonu 140 k to jsou: Mazda 3 Skyactiv-G 120 s dvoulitrovým benzinovým motorem se 120 k, Opel Astra 1.4 Turbo EcoFlex se čtyřválcem o výkonu 150 k, Peugeot 308

Tech 130, poháněný tříválcem Turbo 130 k, a Renault Megane Energy TCe 130. Jeho 1,2-litr dosahuje díky přeplňování 132 k. Podobně silné, stejně koncipované, všechny vybavené šestistupňovou převodovkou – a stejné podmínky pro všechny.

Výrazné rozdíly se přitom skrývají ve filozofii: Například Hyundai chce do budoucna oslovovat rozsáhlou nabídkou elektronických asistentů řidiče. Mazda 3 naproti tomu sází na speciální pohon. Svérázný koncept vnitřního prostoru Peugeot

dává vyniknout modelu 308, Opel vybavil svou Astru technickými vychytávkami a Renault se řadí mezi čisté kompakty s plochou linií kupé. Který z nich je nakonec nejlepší volbou k nákupu, se dočtete na dalších stránkách.

CENOVÁ  
SPIRÁLA

Drahe příplatky  
zvyšují základní  
ceny až na zhruba  
25 000 eur!



Naše umístění

5

## PEUGEOT 308 PURETECH 130

486 bodů

**+** Agregát s výrazným zátahem, dobré vlastnosti ve sprintu, nízká spotřeba a originální koncepce kokpitu.

**-** Omezená prostornost, skromná multimediální výbava, nervóznější jízdní vlastnosti.

**HEZKÝ.** Méně je více – říká Peugeot a drží se toho. Menší rozměry v nejlepší formě – říkáme my. Protože tříválec se dokáže pořádně projevit. Ve sprintu nechá 308 za sebou dokonce i silnější Megane a hodnoty zrychlení potvrzují i točivý moment využitelný v praxi. Současně tento 1,2-litr rychle reaguje na sešlápnutí plynu a nebojí se vysokých otáček. Vibrace se drží v mezích a na zvláštní zvukový projev během jízdy si člověk rychle zvykne. Pro jízdní vlastnosti to ale tak úplně neplatí. 308 se nezdá být nijak zvlášť těsně spojený s vozovkou. Podstatně lehčí, a tedy nervóznější než například Mazda, poskakuje Francouz na nekvalitním povrchu. Přesné udržování směru ztěžuje také citlivé řízení (s malým volantem). Pérování reaguje dostatečně poddajně teprve na drsné nerovnosti. V naloženém stavu se naproti tomu 308 projevuje lépe. Ale: méně nakládejte záď – beztak se zde nedostává prostoru.

Jen tři válce? Vůbec nevadí.



### JASNÁ VĚC

Velice přehledný kokpit, ukazatele umístěné nad volantem. Dobrý pocit prostornosti – díky světlu z prosklené střechy.



## RENAULT MEGANE TCe 130

490 bodů

**+** Navzdory vyšší kupní ceně celkově výhodný, s klidným chodem motoru a pětiletou zárukou.

**-** Nepřehledná karoserie, mtlejší brzdy, opožděné reakce motoru.

**ZVLÁŠTNÍ.** Mégane chce být jiný. A také se mu to daří. Velký, dobře přístupný zavazadlový prostor? Ostatní by se měli přiučít. Nejlepší ergonomie? Bože – pak by se vytratila veškerá elegancie přístrojové



Sedadla: sportovní. Zbytek spíš ne.

desky. Intuitivní ovládání? Jen to ne, dotyková obrazovka vypadá prostě pěkněji. Forma je u Renaultu vždy o krůček před funkcí – tak posuzujeme kvality tohoto pětidveřového vozu. Příplatková sedadla naproti tomu zvládá Renault dobře. Výrazně tvarovaná, tvrdě polstrovaná, s dostatečnou stranovou oporou – mají sportovní charakter.

O motoru 1,2 l s výkonem 132 k to tvrdit nemůžeme. Výrazný turbo efekt motoru nemůže malé turbodmychadlo překrýt. Speciálně při jízdě pod plynem působí benzinový agregát ospale. Nevadí, pro svižné řezání zatáček beztak chybí větší přesnost řízení a lepší brzdy.

4



### TABLET JEDE TAKÉ

Interiéru dominuje ovládací jednotka (dotyková obrazovka). Ukazatele, na které si musíte zvyknout, a spíše omezená nabídka místa vzadu.



## MAZDA 3 SKYACTIV-G120

496 bodů

**+** Lineární rozvoj výkonu, úspornější než soupeři, dobré řazení, příkladná sedadla.

**-** Příliš tuhé pérování, nepřehledný a pocitově stísněný interiér, hluk od kol a pneumatik.

**CHARAKTERNÍ TYP.** Jako jediná v této výkonové lize sází Mazda na motor bez turbodmychadla. Místo toho nabízí přímé vstříkávání s nezvykle vysokou kompresí při zdvihovém objemu dva litry. Tomuto speciálnímu stroji patří 3. místo. Agregátu Skyactiv sice chybí výrazný záběr přeplňovaného motoru, přitom ale rozvíjí Mazda svůj výkon příjemně lineárně a s rostoucími otáčkami poskytuje větší sílu – pěkně jadrně a speciálně při prudkém sešlápnutí plynu svěže.

Je vskutku zábavné využívat motor „od středních otáček“ a přitom plynule měnit rychlostní stupně. Převody sedí, řadičí páka hladce klouže a zároveň pracuje 2,0-litr úsporněji než turba konkurenční třídy! I jinak si jde Mazda svou vlastní jedinečnou cestou. Ačkoli vozidlo působí příjemně zrale a dospěle, pérování je zbytečně tuhé.

Navzdory decentnímu zvuku motoru působí auto hlasitě – příliš silný hluk proniká do interiéru přes nedostatečně tlumené podběhy kol.



Speciální motor dodává charakter.



### BUDÍKY VE SPORTOVNÍM DUCHU

Hlavním ukazatelem je otáčkoměr – velice ambiciózní. Jedinečný navigační systém s tlačítkovým ovládáním. Obstojně tvarovaná zadní sedadla.

## Connected Car Computer

### OD TÍCHA K WLAN

Stále důležitější a také pro nás čím dál významnější ovlivňující faktor při hodnocení: multimediální vybavení testovaných vozidel. Zdaleka ne všechny modely nabízejí nejlepší dostupnou výbavu. Například Peugeot vůbec nedodává hlasové ovládání navigace. Opel naproti tomu dokonce montuje asistenta založeného na webu (OnStar) jako standard. Jedinečný atribut u Hyundai: Zde je možné indukční nabíjení smartphonu. Renault nabízí pro systém v modelu Megane chytré aplikace (např. počasí nebo e-mail).



**PEUGEOT 308\*** Propojení se smartphonem je zde možné výhradně přes rozhraní Bluetooth



**RENAULT MEGANE** Pomocí integrovaného hlasového ovládání lze vyvolat také funkce mobilního telefonu.



**MAZDA 3** Smartphone se nedá zrcadlit, je nutné ho spojit s multimediálním systémem přes Bluetooth.



**OPEL ASTRA** Systém navazuje rychlé spojení s mobilním telefonem přes Apple Car-Play nebo Android Auto.



**HYUNDAI I30** Stejně jako u Opelu lze nejdůležitější funkce smartphonu zrcadlit do palubní ho systému.



Opel Astra



**PLNĚ PŘIPOJENO**  
 Navigační komunikační systém s nejlepšími funkcemi, naproti tomu číslce tachometru jsou velmi malé. Dobrá nabídka místa ve druhé řadě.



Naše umístění



## OPEL ASTRA 1.4 TURBO

523 bodů

**+** Vysoká úroveň vybavení asistenčními systémy a multimediálními vstupy, agilní jízdní vlastnosti.

**-** Sklon k hlučnosti při vysokých otáčkách, vysoké celkové náklady, slabá záruka výrobce

**MODERNÍ.** Nouzové brzdění s kamerovým systémem, aktivní zásahy řízení při neúmyslné změně jízdního pruhu, navigace s informacemi o dopravních zácpách v reálném čase, WLAN pro spolujezdce – Astra obsahuje (přínejmenším volitelně), stejně jako Hyundai skutečnou hojnost technologií budoucnosti. Škoda, že přitom Opel v některých věcech přešlapuje na místě. Motor nepříjemně hlučí (při otáčkách přes 4500), pérování by mělo citlivěji reagovat a pneumatiky by se mohly odvalovat jemněji. Navzdory výrazně tvarovaným a všestranně nastavitelným sedadlům chybí opěradlu použitelná opora. K tomu nutno přičíst typické drobnosti vozů Astra: Číslce přístrojů shledáváme tuze maličkými, řešení sklápění zadních sedadel (při položení zůstává schůdek) pokládáme za zastaralé a výhled z vozidla (obzvláště šikmo dozadu) je nevalný. Přesto: Astra se chová velice stabilně při vyhýbání, má sportovního, svízňého ducha a bezchybně brzdí. A všechno dobré přece něco stojí.

**Motor se 150 k by měl běžet jemněji.**



Hyundai i30



**SILNÝ DISPLEJ**  
 Velký displej s rychlými reakcemi na dotyky prstů, k tomu výrazné přístroje – výborné. Vpravo: využitelné místo vzadu jako u Opelu.



Naše umístění

## HYUNDAI i30 1,4 T-GDI

531 bodů

**+** Tichý, klidný a silný motor, komfortní pérování, pět let záruky.

**-** Měkké čalounění předních sedadel, provoz by mohl být úspornější, vyšší náklady na údržbu.

**BEZSTAROSTNÝ.** Začneme skutečně slabými stránkami nově i30:... hmm. Jednadvacet, dvaadvacet... Mohli byste čekat dlouho – i30 nemá žádné výrazné slabiny. Snad jedině drobný stín na jinak téměř dokonalém obrazu: Nelíbí se nám nevýrazné polstrování předních sedadel a také spotřeba benzinového motoru by mohla být nižší (to ale platí pro všechny zde testované kompakty). Ale jinak: všestranně poctivé, důkladně zpracované a praktické auto. Hyundai velmi je vyspěle odpružen, řízení je na výši a motor by se mohl uplatnit i ve střední třídě. Běží tiše, silně a kultivovaně. Jak silný je, ukazuje pohled do našeho zkušebního protokolu: Výraznější tah nemá žádný jiný motor. Velké ukazatele navíc usnadňují ovládání a praktická konfigurace sklápění zadních sedadel pomáhá ve každodenním používání. Korejec umí být také „moderní“: Hyundai dodává za příplatek podobně bohatou asistenční výbavu jako Opel.

**Chyby? U i30 je opravdu nenacházíme.**

## MOTOROVÁ TECHNIKA - KAŽDÝ PODLE VLASTNÍHO JEDINEČNÉHO RECEPTU



### Peugeot 308

Tříválec! V této třídě momentálně již nic neobvyklého, v našem srovnání ovšem jedinečný atribut.



### Renault Megane

Malý zdvihový objem! Jen 1,2 l. Na pohled má skutečně říz. V praxi mu dochází dech. 205 Nm při 2000 otáčkách.



### Mazda 3

Vysoká komprese! Dvoulitrový benzin s přímým vstřikováním optimálně využívá - 210 Nm při 4000 otáčkách.



### Opel Astra

Maximální výkon! 150 k, více zde nikdo nenabízí. Tento 1,4-litr by ovšem mohl pracovat jemněji. 230 Nm při 2000 otáčkách.



### Hyundai 130

Široké spektrum! Již při 1500 otáčkách oplývá elánem, ale může točit přes 6000. Maximální točivý moment 242 Nm.

REKLAMA

**NEMUSÍTE NECHAT RODINNOU SEŠLOST SPADNOUT DO VODY. ALE MŮŽETE.**

Rezervujte si skandinávský životní pocit v prázdninových domech a bytech na [casamundo.de](http://casamundo.de) – vynikající, jednoduché, bezpečné.

Stiftung Warentest GUT (2,0)

test

In Test: 21 Onlineportale für Ferienunterkünfte

Ausgabe 09/2015

www.test.de

casamundo®  
jednoduše má dovolená

\* Testnote GUT (2,0) / Im Test: 21 Onlineportale für Ferienunterkünfte / Ausgabe 09/2015 / test.de

# ÚDAJE

## Údaje vozidel

Konstrukce motoru / válec  
Zástavba  
Ventily / vačkové hřídele  
Pohon vačkových hřídelí  
Zdvihový objem  
kW (k) při ot./min  
N<sub>u</sub> při ot./min  
Maximální rychlost  
Převodovka  
Pohon  
Brzdy přední/zadní  
Pneumatiky testovacího vozidla Typ pneumatik  
Velikost kol  
Spaliny CO<sub>2</sub>  
Spotřeba\*  
Obsah nádrže / druh paliva  
Obsah nádrže SCR-Kat/AdBlue  
Chladiivo/klimatizace  
Hluk při přejíždění  
Celková hmotnost přívesu  
brzd./nebrzd.  
Objem zavazadlového prostoru  
Délnka/šířka/výška

**CHLADIVO R134a:**  
staré chladivo, přestává se používat; **R1234yf:**  
nové chladivo, sporné kvůli pochybnostem o bezpečnosti. Více k tomuto tématu: [autobild.de/go/killer](http://autobild.de/go/killer)

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Ctyřválec, turbo	Ctyřválec	Ctyřválec	Ctyřválec, turbo	Tříválec, turbo	Ctyřválec, turbo
vpředu příčně	vpředu příčně	vpředu příčně	vpředu příčně	vpředu příčně	vpředu příčně
4 na válec / 2 Retěz	4 na válec / 2 Retěz	4 na válec / 2 Retěz	4 na válec / 2 Retěz	4 na válec / 2 Retěz	4 na válec / 2 Retěz
1353 cm <sup>3</sup>	1998 cm <sup>3</sup>	1399 cm <sup>3</sup>	1199 cm <sup>3</sup>	1197 cm <sup>3</sup>	97(132)/5500
103 (140)/6000	88 (120)/6000	110 (150)/5000	96 (130)/5500	230/2000	205/2000
242/1500	210/4000	215 km/h	201 km/h	198 km/h	201 km/h
210 km/h	195 km/h	215 km/h	201 km/h	198 km/h	201 km/h
šestistupňová manuální	šestistupňová manuální	šestistupňová manuální	šestistupňová manuální	šestistupňová manuální	šestistupňová manuální
pohon předních kol	pohon předních kol	pohon předních kol	pohon předních kol	pohon předních kol	pohon předních kol
kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
225/45 R17 W	225/45 R18 V	225/45 R17 V	225/40 R18 W	225/40 R18 W	225/40 R18 W
Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 3	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 3	Continental SportContact 5	Continental SportContact 5
7 x 17"	7 x 18"	7,5 x 17"	7,5 x 18"	7,5 x 18"	7,5 x 18"
124 g/km	119 g/km	117 g/km	124 g/km	124 g/km	124 g/km
6,6/4,8/5,4 l	6,5/4,3/5,1 l	6,3/4,3/5,1 l	5,8/4,0/4,6 l	6,9/4,7/5,5 l	6,9/4,7/5,5 l
50 l/Super	51 l/Super	48 l/Super	52 l/Super	47 l/Super	47 l/Super
-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf
70 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)	69 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)
1400/600 kq	1300/600 kq	1450/620 kq	1300/580 kq	1650/665 kq	1650/665 kq
395-1301 l	364-1263 l	370-1210 l	420-1228 l	384-1247 l	384-1247 l
4340/1795-2040**/1455 mm	4470/1795-2057**/1465 mm	4370/1809-2042**/1485 mm	4253/1804-2043**/1457 mm	4359/1814-2058**/1438 mm	4359/1814-2058**/1438 mm

\* město/mimo město/celkem na 100 km; \*\* šířka s vnějšími zrcátky

## Cena / záruky

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Emisní norma	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Daň za rok	86 €	88 €	72 €	82 €	82 €
Typové třídy HPF/NK/TK	16/21/19	17/26/22	17/20/20	17/21/21	17/21/20
Servisní intervaly	15 000 km/1 rok	20 000 km/1 rok	30 000 km/1 rok	25 000 km/1 rok	30 000 km/1 rok
Náklady na údržbu od/do	180/380 €	200/390 €	180/360 €	170/350 €	160/350 €
Garance/záruka	Záruka	Záruka	Záruka	Záruka	Záruka
Technika / omezení km	5 let/bez	3 roky/100 000 km	2 roky/bez	2 roky/bez	2 roky/bez
Záruka proti prorezavění	12 let	12 let	12 let	12 let	12 let
Záruka mobility	bez omezení	bez omezení	bez omezení	bez omezení	bez omezení

## Naměřené hodnoty

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Zrychlení 0-50 km/h	3,1 s	3,3 s	3,3 s	3,2 s	3,3 s
0-100 km/h	9,8 s	9,9 s	9,5 s	9,9 s	10,1 s
0-130/0-160 km/h	15,4/25,5 s	17,7/28,9 s	15,3/24,1 s	15,7/26,8 s	16,6/29,7 s
Elastičita 60-100 km/h	6,6/8,4 s (4./5. stupeň)	9,6/13,8 s (4./5. stupeň)	8,0/10,7 s (4./5. stupeň)	8,0/10,7 s (4./5. stupeň)	8,2/13,0 s (4./5. stupeň)
80-120 km/h	9,1/11,8 s (5./6. stupeň)	14,4/22,9 s (5./6. stupeň)	11,4/15,2 s (5./6. stupeň)	11,4/15,9 s (5./6. stupeň)	13,1/19,0 s (5./6. stupeň)
Pohotovostní hmotnost / Rozdělení hmotnosti	1343/477 kg / 60/40 %	1330/485 kg / 60/40 %	1276/539 kg / 62/38 %	1289/461 kg / 62/38 %	1318/499 kg / 62/38 %
Poloměr otáčení	10,8/11,1 m	10,9/10,9 m	11,2/11,3 m	11,2/10,7 m	11,2/11,4 m
Brzdňá dráha ze 100 km/h za ze 100 km/h za tepla	36,1 m / 33,9 m	37,0 m / 36,5 m	36,1 m / 34,5 m	37,3 m / 36,2 m	38,2 m / 37,2 m
Vnitřní hluk při 50 km/h	58 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)
při 100 km/h	65 dB(A)	69 dB(A)	65 dB(A)	66 dB(A)	65 dB(A)
při 130 km/h	70 dB(A)	73 dB(A)	71 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)
Testovací spotřeba – CO <sub>2</sub>	7,3 l S – 173 q/km	6,8 l S – 162 q/km	7,2 l S – 171 q/km	7,0 l S – 167 q/km	8,0 l S – 190 q/km
Dojezd	680 km	750 km	660 km	740 km	580 km



	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Sportovní spotřeba	9,5 l S	8,2 l S	9,2 l S	8,1 l S	9,3 l S
Testovací spotřeba (pro srovnání: údaj výrobce)	7,3 l S odchylna od (5,4 l S) údaj výrobce: +35 %	6,8 l S odchylna od (5,1 l S) údaj výrobce: +33 %	7,2 l S odchylna od (5,1 l S) údaj výrobce: +41 %	8,0 l S odchylna od (4,6 l S) údaj výrobce: +52 %	7,0 l S odchylna od (5,5 l S) údaj výrobce: +45 %
Úsporná spotřeba	6,6 l S	6,1 l S	6,0 l S	6,3 l S	7,3 l S

## Ceny/vybavení

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Model	Hyundai 1301.4 T-GDI	Mazda 3 Skyactiv-G 120	Opel Astra 1.4 Turbo EcoFlex	Peugeot 308 PureTech 130	Renault Megane TCe 130
Základní cena	22 350 €	21 090 €	21 900 €	19 790 €	19 790 €
Vybavení testovacího vozidla	Style (+4100 €)	Sports-Line (+3300 €)	Innovation (+2150 €)	Allure (+1600 €)	GT Line (+4200 €)
Automatická převodovka	1900 € (7stupňová dvouspojková)	1900 € (šestistupňová aut.)	1500 € (šestistupňová aut.)	1500 € (šestistupňová aut.)	1900 € (7stupňová dvouspojková)
LED světlomety	900 €	S od Exclusive-Line	1450 €	S od Allure	S od GT Line
Dvouzónová automatická klimatizace	S od Style	S od Center-Line	S od Innovation	S od Active	S od Intens
Navigační systém	750 € (cena balíčku)	690 €	840 €	640 €	690 €
Adaptivní tempomat	890 € (cena balíčku)	1250 € (cena balíčku)	800 €	450 € (cena balíčku)	690 € (cena balíčku)
Vyhřívání sedadel	S od Trend	S od Sports-Line	455 € (cena balíčku)	290 €	290 €
Metalický lak	590 €	560 €	590 €	590 €	590 €
Cena testovaného vozu (odhadnutá)	27 200 €*	25 080 €**	26 555 €***	24 610 €****	25 130 €*****

S – série; \* včetně balíčku navigace 750 €; \*\* včetně navigačního systému 690 €; \*\*\* včetně sedadla AGR 635 €, navigačního systému 900 Intellink 840 € a 17palcových pneumatik 250 €; \*\*\*\* včetně navigačního systému Plus 640 € a 18palcových pneumatik 470 €; \*\*\*\*\* včetně balíčku navigace s osmipalcovou obrazovkou 690 € a 13palcových pneumatik 450 €

## Financování

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Základní cena	22 350 €	21 090 €	22 630 €	21 900 €	19 790 €
Záloha	žádné výdaje	4218 €	4526 €	4380 €	3958 €
Měsíční splátka	žádné výdaje	201 €	212 €	274 €	189 €
Zůstatková cena	žádné výdaje	9870 €	11 315 €	10 403 €	9618 €
Celková cena	žádné výdaje	21 324 €	23 473 €	24 647 €	20 380 €

Financování na třetiny, 35 měsíců provozu, 20 procent záloha, roční пробěh 15 000 km, splátky zaokrouhlené, údaje podle bank výrobce, bez záruky

# HODNOCENÍ

## Karoserie

	Body max.	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Nabídka místa vpředu	20	16	16	16	15	15
Nabídka místa vzadu	20	14	14	13	12	10
Pocit prostoru	10	7	7	7	7	7
Zavazadlový prostor	20	12	11	11	11	12
Variabilita	10	6	2	4	2	3
Náklad	10	6	7	6	6	6
Celková hmotnost přívesu	5	3	4	3	5	3
Přehlednost	15	10	9	9	8	9
Dojem kvality	20	16	16	15	16	16
Funkčnost	10	7	8	7	8	8
Bezpečnostní vybavení	10	4	5	5	6	6
<b>Hodnocení karoserie</b>	<b>150</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>95</b>

## Zivotní prostředí

	Body max.	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Vnější rozměry	10	6	5	5	5	6
Pohotovostní hmotnost	10	6	7	6	6	7
Emise CO <sub>2</sub>	10	6	6	6	5	6
Třída efektivit	5	4	4	4	4	5
Vnější hluk	5	4	4	3	4	4
Ekologická technika	10	6	6	4	6	4
<b>Hodnocení ekologičnosti</b>	<b>50</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>32</b>

## Jízdní dynamika

	Body max.	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Jízdní vlastnosti	20	18	18	18	18	18
Elektronické jízdní pomůcky	15	12	14	13	12	12
Směrová stabilita	10	10	10	10	10	10
Agilita	20	16	17	17	16	16
Rízení	20	16	17	17	15	16
Trakce	10	7	7	7	7	7
Poloměr otáčení	10	6	5	6	5	6
Brzdy	20	18	17	14	12	14
<b>Hodnocení jízdní dynamiky</b>	<b>125</b>	<b>103</b>	<b>105</b>	<b>102</b>	<b>95</b>	<b>99</b>

## Konektivita

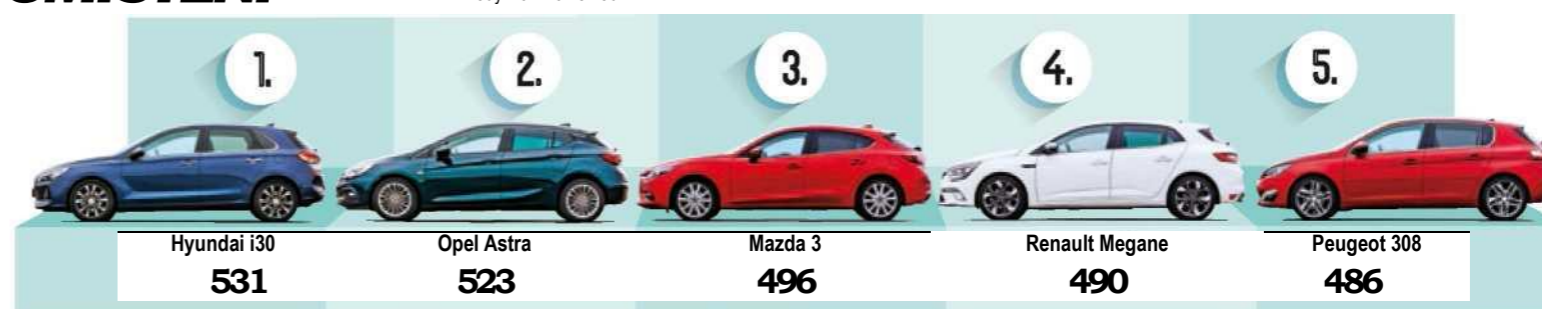
	Body max.	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Telefon	5	4	4	4	4	2
Navigace	10	4	4	5	7	3
Online funkce/aplikace	10	5	6	1	1	1
Audio	5	5	5	5	5	5
Asistenční systémy	20	13	14	13	9	5
<b>Hodnocení konektivity</b>	<b>60</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>16</b>

## Komfort

	Body max.	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Nástup	5	4	4	3	4	3
Poloha sezení	20	17	17	17	16	16
Sedadla vpředu	25	19	21	18	20	18
Sedadla vzadu	10	7	8	7	7	6
Ovladatelnost	10	8	7	7	5	6
Odpružení	30	25	24	20	19	22
Vnitřní hluk	10	7	7	5	7	7
Dojem hluku	15	12	11	10	12	11
Komfortní vybava	15	14	13	15	12	12
Klimatizace	10	6	6	6	6	6
<b>Hodnocení komfortu</b>	<b>150</b>	<b>119</b>	<b>118</b>	<b>108</b>	<b>108</b>	<b>107</b>

# UMÍSTĚNÍ

Body maximálně 750



Celkové vzato, dobré vybavení a s nejlepšími brzdami.

Komplexní technika uvnitř, agilní typ, ale drobné vady (motor!) stojí body.

Vůz zaměřený na jízdu – zde s příslušnými omezeními u komfortu.

Vypadá dokonale, ale slibuje příliš mnoho. Motor by potřeboval vyladit.

Navzdory třívalci pod kapotou je na tom zde dobře. A zůstává výhodný.



## Pohon

	Body max.	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Zrychlení	15	11	11	10	10	11
Pružnost	20	16	13	9	11	13
Maximální rychlost	5	3	4	3	3	3
Kultura chodu	15	12	11	11	12	11
Radost z řízení / odezva	10	7	7	8	6	7
Převodovka	20	15	14	16	14	14
Spotřeba v testu	30	21	21	22	20	22
Dojezd	10	4	4	4	3	4
Hodnocení pohonu	125	89	85	8		