

↙ **Honda HR-V  
1.5 i-VTEC**

96 kW, 155 N.m  
Pohon předních kol  
Od 479 900 Kč



↘ **Suzuki Vitara 1.4 S**

103 kW, 220 N.m  
Pohon předních/všech kol  
Od 489 900/537 900 Kč



↘ **Opel Mokka  
1.4 16 V Turbo**

103 kW, 200 N.m  
Pohon předních/všech kol  
Od 444 900/500 900 Kč



**Honda HR-V vs. Opel Mokka vs. Suzuki Vitara S**

# Japonci mají žízeň na mokka

Opelu se daří, za loňský rok se v Česku prodalo více vozů Mokka než HR-V a vitar dohromady. Jenže čerstvé novinky od Suzuki i Hondy rozdávají karty znovu.

Vlna obnoveného zájmu o kategorii sportovně užitkových vozidel stále stoupá, výjimkou přitom nejsou ani SUV skromnějších vnějších rozměrů. Přibývá nejen zákazníků, ale také automobilek, snažících vmáchnout se do mezery na trhu a vytěžit, co se dá. Mezi čerstvými přírůstky kategorie k jejímž nejoblíbenějším zástupcům patří mokka s bleskem ve znaku nás zaujala Honda HR-V a Suzuki Vitara S s prvním benzinovým turbomotorem značky.

Na rozdíl třeba od hatchbacků nižší střední třídy, které si jsou ve většině případů svými proporcemi podobné jako vejce vejci, se mezi malými SUV setkáváte s celou řadou poměrně výrazně odlišných přístupů. Hlavní je umístit sedadla o něco výše nad vozovku a dát

najevo příbuznost s off-roady. Co na tom, že vzdálenou – příplatkový pohon všech kol a většinou jen plastové náznaky ochranných prvků podvozku tu zkrátka patří k dobrému tónu.

Honda HR-V zaujme hned na první pohled designem odvážnějším, než bývá v kraji zvykem. Všimněte si třeba uhlazené předělu nebo širokých zadních dveří s maskovaným madlem. Pod kapotou se navíc ukrývá technika adaptovaná

**Vzhledově nejdůležitějším malým SUV, jediným v testu s atmosférickým motorem, je Honda HR-V (vlevo). Zato o 53 mm vyšší mokka má nakročeno k MPV.**

z úsporného jazzu. Také v případě HR-V se palivová nádrž ocitla v prostoru pod předními sedadly, aby uvolnila místo pod druhou řadou a rozšířila možnosti jejího sklápění. Sedáky proto lze zaklopit až k opěradlům a v prostoru před nimi pak nastojato převezete třeba jízdní kolo nebo bednu s televizorem. Impozantní rozměry zavazadlového prostoru, vyjádřené hodnotami 470–1533 litrů, konkurenci bez nadsázky zahanbují.

Rozený stěhovák HR-V přitom Honda zhodnotila působivým interiérem sportovního ladění. Z trojice porovnávaných SUV tu řidičovo pozadí dosedne nejhlouběji, jen 630 milimetrů nad silnici. Přístrojová deska rozhodně nenudí, výrazné „budíky“ v kapličce pod volantem doslova září podsvícením i designem, z vysoké středové konzole mezi řídicím a spolujezdcem vystupuje krátká řadič páka: Cvak, cvak – šest stupňů „padá“ do záběru přesně a rychle. Škoda že motor nestačí s dechem a za vlastnostmi převodovky pokulhává. Benzinová patnáctistovka se totiž musí obejít bez turbomechadla. V duchu letitých tradic Hondy si libuje ve vysokých otáčkách (zde zhruba do 7000/min),

**Výrazně hranatá přední kapota spolu se vzhledem off-roadu ladí s charakterem Suzuki Vitara S, vybaveného výborným turbomotorem a pohonem všech kol**

jenže i tak za přepřelovanými čtrnáctistovkami soupeřů výrazně zaostává nevýrazným zátahem i svým hlučnějším během. V průběhu testu dosáhla honda průměru 6,7 litru, což stačí jen na slušný průměr.

Zvláště při provozu v kopcovitém terénu, při plném obsazení nebo dokonce častém tahání přívěsů rozhodně doporučujeme zvážit turbodiesel 1.6 i-DTEC, v případě zkoušené nejvyšší výbavy Executive dražší jen asi o deset procent (60 000 Kč).

Jsmo na rozpacích, jak benzinovou hondu hodnotit. Na jedné straně se nám líbí tužší a přesně našlapující podvozek, jenže sportovní nadšení ztroskotá kromě motoru

hlavně na nečekaně mdlém řízení. Nebo snad japonská značka spoléhá na okouzlení milovníků elektroniky nejlepší z porovnávaných navigací a moderních asistenčních systémů?

Nejen v posledním z kritérií je patrná určitá morální zastaralost Opelu Mokka, jehož se u nás od ledna do prosince 2015 prodalo 1037 kusů ve srovnání se 770 Suzuki Vitara a 86 Hondami HR-V staršího provedení. Mokka sází na nekonfliktní libivý design s rozesmátou předěl, karoserií na první pohled evokující spíše MPV než SUV a na konzervativní ztvárnění interiéru. Přístrojovou desku nevyjímá. Ta bohužel patří k anachronismům minulé éry Opelu, takže má středový panel přeplněný často příliš drobnými ovladači. Měkčené plasty dojem zlepšují a audiosystém s navigací za 24 000 korun otevírá přístup k inter-





Fajnšmekři nebo hračičkové ocení volant posetý ovladači, případně přihrádku pod řadicí pákou

## HONDA HR-V: SUV PRO OKO

Přístrojová deska působí až futuristicky, designu odpovídá moderní elektronika a způsob ovládní. Zadní sedadla předvedou psí kusy, jen abyste odvezli o pořádnou bednu více.



Objemný zavazadelník se vyrovná kombi nebo MPV, navíc má rovnou podlahu



Po přiklopení sedáků k zadním opěradlům vznikne napříč dost místa pro televizor nebo kolo



## OPEL MOKKA: SUV & MPV

Vysunutí čelního skla daleko dopředu prospělo vzdušnosti vysokého interiéru, jenže omezilo výhled. Opel boduje kvalitním zpracováním, zklame záplavou drobných ovladačů.



Mokka vzadu příliš nepamatuje na nohy ani hlavy dospělých



Přístrojová deska už nevyhovuje současným nárokům. Jestli něco hledáte na středovém panelu, raději zastavte.



Výška 0,79 m

Hloubka max. 1,40 m  
Hloubka min. 0,72 m

Šířka 0,99 m

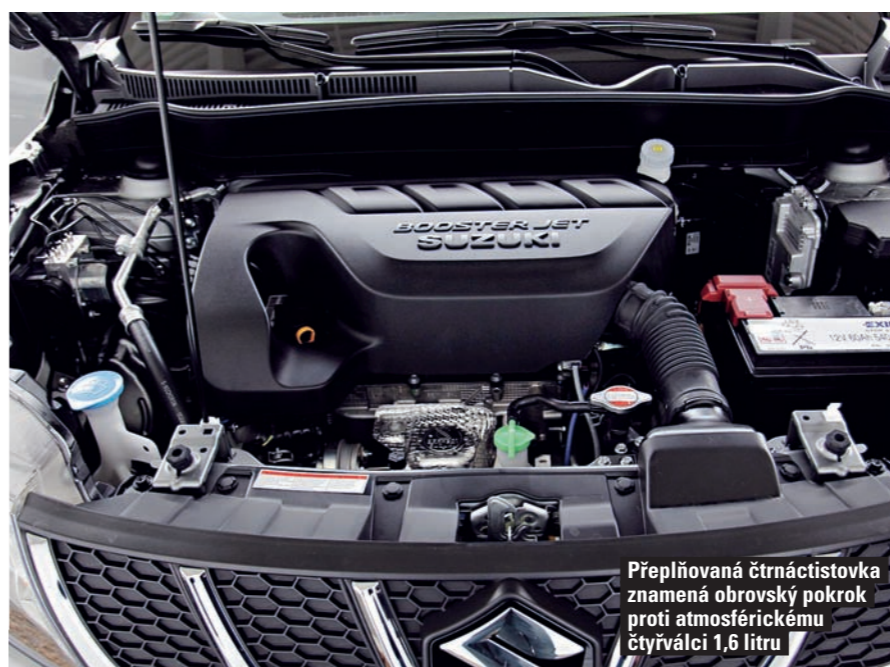


Důležitější než výrazné červené okruží jsou srozumitelné ovladače a dotykový displej

## SUZUKI VITARA: CENA/VÝKON

Přepřilovaná čtrnáctistovka válcuje zvláště hondu. Má výkon jako opel, ale o 10 % vyšší točivý moment. Ovládní pohonu 4x4 (dole) odkazuje na Suzuki SX4 S-Cross.

Snow = trvalý pohon všech kol. Lock posílá polovinu točivého momentu vzad.



Přepřilovaná čtrnáctistovka znamená obrovský pokrok proti atmosférickému čtyřválci 1,6 litru

↙  
**Honda je víc než jenom SUV, prostorností připomíná dodávku**

**NEJSILNĚJŠÍ, NEJÚSPORNĚJŠÍ**

**220**

newtonmetrů suzuki deklasuje motor opelu (200 N.m) a zvláště hony (155 N.m), maximum točivého momentu Vitary S je navíc k dispozici v širokém spektru od 1500 do 4000 otáček. Normovanou i skutečně naměřenou spotřebou vítězí suzuki nad soupeři, přestože se jako jediný k testu dostavilo s pohonem všech kol.

netu, ale za nejpodstatnější považujeme opravdu nadprůměrně povedená sedadla s ortopedickým certifikátem AGR: pro řidiče za 10 500 korun, obě přední přijdou na 13 500 Kč. Podle nás je ocenění nejen osoby trpící bolestmi páteře.

Tím se dostáváme k další silné stránce řady Mokka, totiž velmi živě přepřilované čtrnáctistovce, nahlížejícími svými parametry i dobrým vychováním do vyšší třídy. Ostudu neudělá při rozjezdu na semaforech ani v levém dálničním pruhu. Osmnáctipalcová kola testovaného SUV sice vypadají efektně, jenže citelně omezují úroveň jízdního komfortu.

Konstrukční stáří obchodně úspěšného opelu se projevuje zvláště v prostoru zadních sedadel. Nejenže je v něm na šířku málo místa, ale hlavně nám vadí pracně sklápění, včetně samostatné manipulace se sedáky a také snímání hlavových opěrek. Opel nezapře, že mokka už od roku 2012 dováží z jihokorejské továrny své „matky“ General Motors. Nijak neohromí ani rozsah poskytovaných záruk, nízkou základní cenou mokka boduje jen do doby, než začnete její výbavu doplňovat na úroveň obou japonských soupeřů.

Na většinu výhrad, vztahujících se ke zmíněné hondě a opelu, má značka Suzuki pádnou odpověď. Kromě atmosférické šestnáctistovky pod kapotou základní vitary vstoupil do hry velmi povedený turbomotor o objemu 1373 cm<sup>3</sup>, nabízený v kombinaci s pohonem předních nebo všech kol přes manuální či samočinnou převodovku. Za pozornost stojí zvláště systém AllGrip (4x4), jenž navíc pořídíte zhruba za stejnou cenu nebo dokonce levněji než soupeře zabírající koly jedině náprav. Řidiči namátné mezi předními sedadly volič se čtyřmi polohami od sportovního stylu po jízdu na sněhu. Možná namítnete, že typičtí zájemci o menší SUV nabízených možností ani nevyužijí. Jenže Suzuki i tuto lahůdku nabízí za neodolatelnou cenu. Komu stačí schéma pohonu 4x2, ušetří 48 000 korun, ale osobně bychom sáhli po allgripu.

Daná volba dává smysl už s ohledem na opravdu výtečný turbomotor. Hondu i opel překonává točivým momentem 220 newtonmetrů, navíc dosažitelným v podstatně nižších otáčkách. I přes pohon všech kol, který přišel v zimním termínu testu nejednou ke slovu, vykázala Vitara S nejnižší průměrnou spotřebu 6,6 litru a vyhrála také v disciplínách sprintu i pružnosti. Když vyrazíte na německou dálnici s plynem na podlaže, dojde opelu po chvíli dech, zato suzuki si dá líbit ztuhlý dech. Při značných aerodynamických odporech ve vysokých rychlostech se ale nemůžete divit nárůstu spotřeby na devět deset litrů.

Suzuki se povedl nejen motor, ale také kapota, která je kryje. Její výrazná hrana zlepšuje přehled při parkování. Chválíme také rozměrné boční prosklení a fakt, že se ve druhé řadě poskládají i dospělí nejen konfekčních postav. ▶

