

# SVĚT MOTORŮ



- HROZÍ ZA VJEZD POKUTA?
- KDE SI STĚŽOVAT
- PROČ PŘIBÝVAJÍ

**SROVNÁNÍ  
DOSTUPNÝCH 4x4**



## TIVOLI vs. VITARA



**OJETÝ FIAT FREEMONT**



**SBĚRATEL ANGLIČÁKŮ**

**JAK JEZDÍ  
ROADSTER ZA  
136 990 Kč?**

**ROYAL ENFIELD  
GUERRILLA  
450**



**TÝDEN ČESKÝCH VÍTĚZSTVÍ**



9 770039 701001

40





Tivoli je jediné SUV se čtyřkolkou, které se vejde do půl milionu korun.

Oba už prošly několika menšími modernizacemi, ale věk na nich prostě vidět je. Tivoli se snaží odlišit novou asymetrickou maskou s nápisem Tivoli, název značky samotné na karoserii budete hledat marně. I po letech působí mohutné oblouky nad blatníky hezky a líbí se nám i možná trochu kontroverzní zadní světlá, protáhla do boku. Vitara loni dostala nový přední nárazník, jehož černá střední část plynule navazuje na masku. Vzhled auta to rozhodně osvěžilo, a ačkoliv vitaru potkáváme už fakt dlouho, stále nám přijde pohledná. Minimálně tedy zepředu, protože záď je opravdu nenápaditá, dojem ale vylepšuje dvoubarevná karoserie s černou střešou. Interiéry už věk tají hůře, a platí to obzvláště pro Suzuki. Usednutí dovnitř je opravdu návratem



Cena a výbava

Nabídka vozů s pohonem všech kol a cenou pod půl milionu je dnes omezena na Suzuki Swift a KGM Tivoli. A i to už s automatem začíná lehce nad touto hranicí. O moc rozsáhlejší není ani nabídka čtyřkolek velikostí podobných testované dvojici. Vlastně se sem vejde jen hybridní Toyota Yaris Cross a Suzuki S-Cross, které je už se 4,3 metru o kus větší. Teprve s hranicí 4,4 metru se nabídka začíná trochu rozšiřovat, ale také se už bavíme o podstatně vyšších cenách. Tivoli je každopádně jasným

cenovým etalonem a vitara je o více než 20 % dražší, ačkoliv má alespoň papírově výrazně nižší výkon a je o pár mm menší. Výbava obou vozů je podobná a překvapivě bohatá. Například oba mají v základu vyhřev předních sedaček, navigaci, světla LED nebo litá kola. Vitara má proti tivoli navíc bezklíčkové startování a automatickou klimatizaci, u KGM je ale příplatek za tyto prvky sympaticky nízký. Tažné zařízení lze mít u obou, trochu lepší je vitara s tažnou kapacitou 1200 kg, zatímco tivoli zvládá o 200 kg méně.

Na chatu co nejlevněji

Pohon všech kol je v určitých kategoriích vozů nepostradatelný, z malých SUV se ale vytrácí. Kdo si vybírá nové levné auto, se kterým by rád jezdil celoročně do hor na chatu, tak nemá moc na výběr. Do srovnání jsme si proto vzali jedny z mála takových vozů u nás, KGM Tivoli a Suzuki Vitara.

Michal Dokoupil  
michal.dokoupil@cncenter.cz

Ačkoliv SUV vznikla evolucí z dřívějších rámových teréňáků, dnes si už většina vystačí s pohonem jedné nápravy. V Česku i tak stále máme relativně vysoký

podíl prodeje vozů s pohonem všech kol. Svou roli v tom hraje velmi časté vlastnictví chat v horských oblastech, kam se mnohdy dá v zimě dostat opravdu jen se schopnou čtyřkolkou. Ty samozřejmě nejsou levné, pár dostupných modelů ale na našem trhu najdeme. Například KGM Tivoli, donedávna známé pod značkou

SsangYong. S pohonem všech kol ho lze pořídit za 499 800 Kč a za dalších 36 900 Kč se dá připlatit za automat. Ten má i kus, který srovnáváme, protože proti němu nastupuje Suzuki Vitara. Na zádi má nápis Hybrid, který v tomto případě znamená 48V mild-hybrid. Od léta se dá pořídit také s automatickou převodovkou

a právě takový kus jsme si půjčili. V ceníku taková specifikace začíná na 662 900 Kč.

DOJEM

Oba modely letos slaví 10 let od uvedení, což z nich zároveň dělá jedny z nejstarších vozů ve své kategorii.



Displeje s relativně moderní grafikou pomáhají i po deseti letech na trhu udržovat interiér aktuální. Oceňujeme dobrou ergonomii s ovládacími prvky hezky po ruce. Zpracování je průměrné, ale během jízdy nic nevře ani nedrncá. Pohodlné jsou přední sedačky, ze kterých nás ani po delším sezení nic nebolelo.



Rozložení interiéru vitary je velmi podobné jako v tivoli a zde je to ještě o kus větší retro. Kuličky na ovládání palubního počítače by si už Suzuki v roce 2025 mohlo odpustit. Jinak ale nemáme žádný větší problém, interiér je příjemný, sedačky pohodlné a zpracování také není špatné.



Pořizovací náklady

|                                        | KGM Tivoli<br>1.5 GDI/120 kW                                                                                                                              | Suzuki Vitara<br>1.4 Boosterjet MHEV/81 kW |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Základní cena                          | 539 700 Kč (Style)                                                                                                                                        | 662 900 Kč (Premium)                       |
| Cena verze Světa motorů                | 539 700 Kč (Style)                                                                                                                                        | 662 900 Kč (Premium)                       |
| Výbava verze Světa motorů              | Čelní a boční airbagy, rádio, výškově stavitelný volant nebo sedadlo řidiče, centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken. |                                            |
| VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ    |                                                                                                                                                           |                                            |
| Automatická klimatizace                | 9900 Kč                                                                                                                                                   | ✓                                          |
| Světlomety LED/Matrix LED              | ✓/✗                                                                                                                                                       | ✓/✗                                        |
| Vyhřívání předních/zadních sedadel     | ✓/✗                                                                                                                                                       | ✓/✗                                        |
| Zadní/zadní a přední parkovací senzory | ✓/✗                                                                                                                                                       | ✓/✗                                        |
| Litá kola                              | ✓ (16")                                                                                                                                                   | ✓ (17")                                    |
| Navigace                               | ✓                                                                                                                                                         | ✓                                          |
| Dešťový a světelný senzor              | ✓/✓                                                                                                                                                       | ✓/✓                                        |
| Tempomat                               | ✓                                                                                                                                                         | ✓                                          |
| Bezklíčkové startování                 | 19 900 Kč <sup>1)</sup>                                                                                                                                   | ✓                                          |
| Metalíza                               | 12 900 Kč                                                                                                                                                 | 21 000 Kč                                  |
| Porovnání cen                          | 539 700 Kč (o 23 % horší)                                                                                                                                 | 662 900 Kč (o 23 % horší)                  |
| Známka <sup>2)</sup>                   | 1,00                                                                                                                                                      | 2,00                                       |
| POŘADÍ                                 | 1.                                                                                                                                                        | 2.                                         |

<sup>1)</sup> Paket Tech, <sup>2)</sup> známka za cenu, výbavu a servisní náklady

Ceny aut z testu

|                                 |            |
|---------------------------------|------------|
| KGM Tivoli                      |            |
| 1.5 GDI/120 kW MT 4x2           | 459 900 Kč |
| 1.5 GDI/120 kW AT 4x2           | 496 800 Kč |
| 1.5 GDI/120 kW MT 4x4           | 499 800 Kč |
| 1.5 GDI/120 kW AT 4x4           | 536 700 Kč |
| Suzuki Vitara                   |            |
| 1.4 Boosterjet/81 kW MT 4x2     | 552 900 Kč |
| 1.4 Boosterjet/81 kW AT 4x2     | 615 900 Kč |
| 1.4 Boosterjet/81 kW MT 4x4     | 617 900 Kč |
| 1.4 Boosterjet/81 kW AT 4x4     | 662 900 Kč |
| 1.5 Dualjet Hybrid/75 kW AT 4x2 | 618 900 Kč |
| 1.5 Dualjet Hybrid/75 kW AT 4x4 | 665 900 Kč |

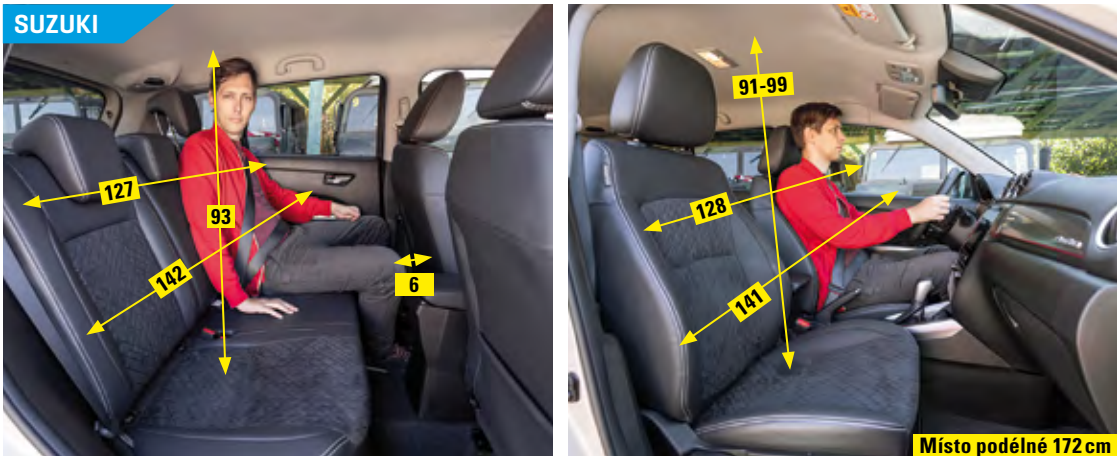
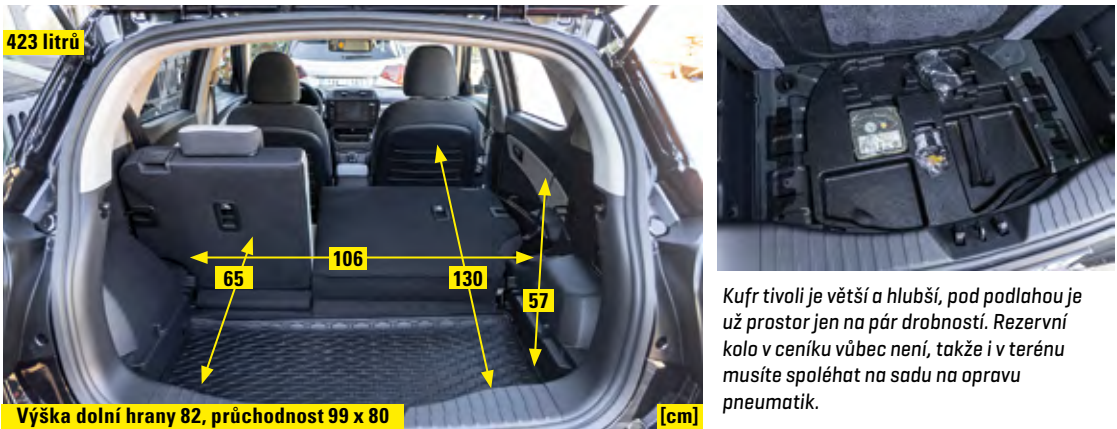
Ceny konkurentů

|                                         |            |
|-----------------------------------------|------------|
| Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet/81 kW 4x4 | 683 900 Kč |
| Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid/95 kW AWD | 689 000 Kč |

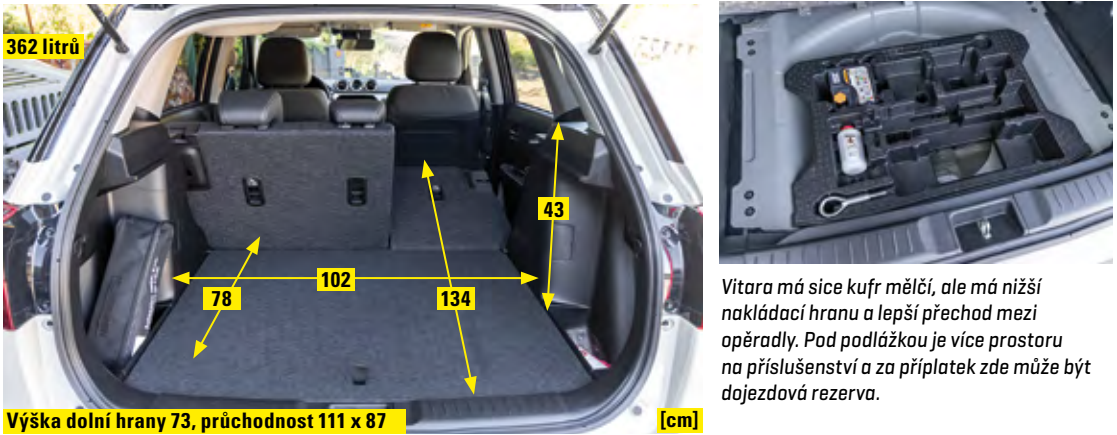




V Koreji mají zjevně rádi místo hlavně vzadu, kde je ho na tuto třídu nadprůměrně zejména na nohy. Nemůžeme si ale stěžovat ani vpředu, kde nás nic neomezuje v žádném směru, a z vozu je také dobrý výhled ven.



Prostornost vitary je také velmi dobrá, zůstává značná rezerva na nohy i hlavu. I zde máme dobrý výhled z vozu. Vzadu nám výše ukotvený sedák lépe podpírá stehna.



do minulé dekády v každém ohledu. Což nám obvykle nevádí, protože to znamená tradiční ergonomii, vlastní panel klimatizace a další sympatické detaily. Je tomu tak i zde, ale bohužel nová nařízení nám život trochu znepříjemnila. Systém čtení značek není zrovna spolehlivý, jak je ostatně dnes běžné, a proto po každém startu vypínáme otravný asistent překročení rychlosti. A to se zde dělá kolíčkem v přístrojovém štítu, asistent je schovaný hluboko v menu pod niceňifikající zkratkou. Centrální displej multimédií je velmi jednoduchý, nic moc neumí, ale dokáže bezdrátově zrcadlit mobilní telefon.

Tivoli se do současnosti posunulo velkým digitálním přístrojovým štítem s jednoduchou grafikou, schopnou zobrazit třeba i mapu. Veškeré nastavení vozu probíhá zde, asistenty ale jdou vypnout jen v zastaveném voze. Displej multimédií je velký a software nevypadá špatně, v podstatě ale není propojený s autem, a jde tak jen o audio, mapu a propojení s mobilem. Palubní deska je jinak také celkem ergonomická, i zde je samostatný panel klimatizace, ovšem řešený kapacitními tlačítky.

## PROSTOR A POHODLÍ

S délkou kolem 4,2 metru jde o jedna z nejmenších SUV na našem trhu. Nabídka prostoru v obou je ale překvapivě bohatá. Platí to zejména pro tivoli, které je o trochu delší (4225 vs. 4185 mm) a má delší rozvor (2600 vs. 2500 mm). V kabině je ale také o něco širší a pasažérům vpředu nabídne více místa na hlavu, těm zadním zase více na nohy. Tisnit se

Ani v malých SUV se nemusíte tisnit, tivoli i vitara pohodlně usadí celou rodinu.

ale nikdo nemusí ani ve vitare, kde máme vzadu pořád slušnou rezervu na kolena i nad hlavou.

Vpředu mají oba vozy veliké kapsy ve dveřích, a dokonce se našlo i nějaké místo na středovém tunelu pro odložení mobilu. I když to v KGM je hůře chráněno proti jeho vypadnutí v prudších zatáčkách. Obě auta mají dojezdy pouze na okně řidiče, což dnes opravdu působí zastarale. Kufr má papírově také lepší tivoli s objemem 423 litrů, je ale kratší a je u něj vyšší nakládací hrana. Po sklopení opěradel vznikne velký schod a ne zcela rovná plocha. Vitara nabídne 362 litrů, výhodou je zde snadnější

nakládání a absence schodu po sklopení opěradel.

## MOTOR

Suzuki Vitara už dnes nejde pořídit bez elektrifikovaného pohonu. U testovaného kusu to ale znamená jen 48V mild-hybrid, který je na spodní hranici toho, co nazýváme elektrifikací. Základem je stále přepínatelná čtyřválcová čtrnáctistovka BoosterJet o výkonu 81 kW, ke které je přes řemen připojený 48V startér-generátor neudaného výkonu. Ten pomáhá při zrychlování, než nastoupí plná síla spalovacího motoru, částečně ztlumuje prodlevu turba, a když při vyšlápnutí spojky klesnou otáčky na volnoběh, udržuje jej elektromotor v běhu. Nový automat je klasickou šestistupňovou koncepcí s hydrodynamickým měničem. Proti

manuálu jsou zde navíc i tři režimy. Ve sportovním režimu nechává motor ve vyšších otáčkách, zatímco nastavení Snow a Lock zlepšují chování při jízdě v terénu. Tivoli stále spoléhá na svou přepínatelnou patnáctistovku bez jakékoliv elektronické výpomoci a šestistupňový automat s hydrodynamickým měničem. Výkon je 120 kW a točivý moment 260 Nm.

Rozdíl ve výkonu je tedy obrovský, jenže realita je překvapivá. Suzuki u vitary udává zrychlení na stovku za 11 sekund, my jsme ale naměřili pomocí GPS telemetrie RaceLogic 9,5 sekundy na stovku a 23,5 sekundy do 150 km/h. KGM u svých modelů zrychlení tradičně neudává a i přes výkon vyšší o 48 % se na stovku dostalo za stejných podmínek za 9,3 sekundy a na 150 km/h za 20,6 sekundy. Zejména v nižších rychlostech je tak dynamika téměř totožná a vitara

zde má výhodu o trochu rychlejších reakcí, čemuž pomáhá jak mild-hybrid, tak lépe naladěná převodovka. KGM má větší výkonovou rezervu

Rozdíl ve spotřebě mezi mild-hybridní vitarou a čistě spalovacím tivoli je propastný. Ve prospěch suzuki.

ve vyšších rychlostech, což se projeví třeba při předjíždění na dálnici. Tivoli má také lépe odhlučněný motor, který třeba při jízdě po městě téměř není slyšet. Ten ve vitare se ozývá trochu více a při prudším sešlápnutí plynu se umí docela nepříjemně rozeřvat.

U podobných vozů je každopádně dynamika podružnou záležitostí a mnohem zajímavějším údajem je spotřeba. Zde má výhodu vitara se svým mild-hybridem, ale čtrnáctistovka BoosterJet nebyla nijak užrání už předtím.

U tivoli ze zkušeností víme, že je to naopak, a to obzvláště v testovaném kombi s autem a čtyřkolkou, což proti předkolce s manuálem dělá opravdu rozdíl až několika litrů. Oba vozy jsme vzali na stejný testovací okruh vedoucí po dálnici, okreskách a obcích. Vitara nám na konci dálniční části ukázala spotřebu 7,1 litru, zatímco tivoli 9,5 litru. A to jsme jeli za stejných podmínek stejnou rychlostí. Na zbytku trasy, kombinujícím silnici s průjezdy obcemi, jela vitara za 4,9 l/100 km, zatímco tivoli za sedm litrů.



KGM kombinuje patnáctistovku z vlastního vývoje, což je dnes jediná dostupná motorizace pro tivoli, s autem od Aisinu. Ten má model od počátku a jeho fungování se za ty roky rozhodně zlepšilo. Pořád je ale řazení pomalejší, než bychom chtěli.

## Údaje o testovaných vozidlech

|                                                                 | KGM Tivoli 1.5 GDI/120 kW | Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet/81 kW   |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|
| <b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE VÝROBCE</b>                                   |                           |                                      |
| Motor, ventilový rozvod                                         | přepř. zážehový R4, DOHC  | přepř. zážehový mild-hybrid R4, DOHC |
| Zdvihový objem (cm³)                                            | 1497                      | 1373                                 |
| Výkon (kW/min⁻¹)                                                | 120/5000-5500             | 81/4500                              |
| Točivý moment (Nm/min⁻¹)                                        | 163/5000-5500             | 235/2000-25000                       |
| Převodovka                                                      | 6° aut. (s měničem)       | 6° aut. (s měničem)                  |
| Délka x šířka x výška (mm)                                      | 4225 x 1810 x 1613        | 4185 x 1775 x 1600                   |
| Rozvor náprav (mm)                                              | 2600                      | 2500                                 |
| Standardní pneumatiky                                           | 205/65 R16                | 215/55 R17                           |
| Provozní/užitečná hmotnost (kg)                                 | 1417/503                  | 1275-1315/435-475                    |
| Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)            | 500/1000                  | 600/1200                             |
| Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)             | 423/neudává               | 362/1119                             |
| Objem nádrže paliva (l)                                         | 50                        | 47                                   |
| Nejvyšší rychlost (km/h)                                        | 175                       | 180                                  |
| Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)                                   | neudává                   | 11                                   |
| Emise CO₂ (kombinované) (g/km)                                  | 191                       | 137-139                              |
| Spotřeba paliva (kombinovaná) (l/100 km)                        | 8,3                       | 5,8-5,9                              |
| <b>NAMĚŘENÉ HODNOTY</b>                                         |                           |                                      |
| rychlení 0-100/120/140/150 km/h (s)                             | 9,3/12,7/17,6/20,6        | 9,5/14,1/19,9/23,5                   |
| Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS (min⁻¹) | 2300                      | 2300                                 |
| Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h (m)                           | 42,7                      | 40,6                                 |
| Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h (km/h)                     | 46,8/86,4/125,6           | 48,9/88,6/127,1                      |
| Naměřená spotřeba paliva (l/100 km)                             | 8,5                       | 6,1                                  |

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii RaceLogic DriftBox 01.



Do léta měla automat jen vitara s patnáctistovkou a strong hybridem, teď se přidala i ta se čtrnáctistovkou. I zde je šestirychlostní aisin, který je ale naladěný o kus lépe než v tivoli. A navíc zde pomáhá mild-hybrid připojený k motoru přes řemen.





| Terénní údaje         |      |            |               |
|-----------------------|------|------------|---------------|
|                       |      | KGM Tivoli | Suzuki Vitara |
| Světlá výška          | (mm) | 178        | 185           |
| Přední nájezdový úhel |      | 17,5°      | 18,2°         |
| Zadní nájezdový úhel  |      | 27,5°      | 28,2°         |
| Přechodový úhel       |      | 15,6°      | 15,9°         |
| Poloměr otáčení       | (m)  | 5,3        | 5,2           |

## JÍZDA

Suzuki má tradiční koncepci se vzpěrami McPherson vpředu a vlečenou zadní nápravou s torzní příčkou. To samé využívá tivoli s pohonem předních kol, čtyřkolka ale vzadu nasazuje víceprvek. V normálním provozu jsou oba vozy stabilní a nebojí se ostřejších průjezdů zatáček. Jejich karoserie se příliš nenaklání a dávají řidiči dostatečný pocit jistoty a přilnavosti. Na dálnici je ve stabilitě lepší tivoli, které jede naprosto příkladně rovně, zatímco ve vitare musíme občas lehce korigovat směr.

Proti té se také méně naklání a má přirozeněji naladěný posilovač řízení, byť převod řízení je pomalejší. Mezi krajními rejdy jsou tři otáčky, u suzuki 2,5. Řízení suzuki je hodně přeposilované, což oceníte během točení na místě nebo parkování. Při rychlejší jízdě se ale ukazuje, že nedává dostatek informací. Najít správný úhel natočení kol není jednoduché a občas kola přetočíme. Větší rozdíly jsou v komfortu, kde je lepší japonský zástupce. Tivoli je rozhodně o kus prkennější a větší nerovnosti jej dokážou rozhodit. Vitara si umí na nerovnosti také poskočit a na sérii hrboleů se i trochu roztančit. Ve většině běžných situací však nabízí adekvátní pohodlí a rozhodně neobtěžuje.

### Bahno nevadí

Přesně takovéto vozy si ale Češi kupují proto, aby s nimi dojeli na své chaty. Oba jsme tedy vzali na terénní polygon v Hummer centru v Horních Počernicích. Zde se totiž dá bezpečně vyzkoušet, co ještě auta zvládnou. Den předtím navíc přšelo, takže povrch polygonu byl lehce rozbahněný. Samozřejmě při cestách do terénu je nutné obutí, ale na podobné vozy si asi nikdo nebude dávat vyloženě terénní gumy. Vitara standardně

vyjíždí na Continental EcoContact 6 215/55 R17 a tivoli na Nexen N'Priz AH8 215/50 R18. Gummy se nakonec neukázaly jako problém a obě auta zvládla vše, co jsme po nich chtěli, a to velmi podobně.

Zkoušeli jsme rozjezdy do kopce se 26° stoupáním, se zastavením uprostřed a rozjetím. Obě auta téměř neznatelně protočila kola, ale rozjela se bez problému. V obou je asistent pro jízdu z kopce, který také funguje příkladně. Díky výrazně

**V lehkém terénu jsou obě auta podobně schopná, řidič se ani nemusí moc snažit.**

tvrději naladěnému podvozku je pro jízdu v terénu čitelnější tivoli. Více se naklání a dříve vyvěsí nezátížené kolo. Nedokonalosti pak dotahuje dobře naladěná převodovka spolu se systémem kontroly trakce, který tolik neubírá z výkonu, a není tak



Tivoli má menší nevýhodu v části katalyzátoru, která není zakrytovaná



Přes šikmou nerovnost se auto přeneslo bez větších potíží, i když mělo trakci jen na dvě kola. V terénu jsme ocenili fungování převodovky a dobře jsou naladěny i stabilizační systémy, které moc řidiči nemluví do práce.



Ani u vitary není kryt motoru příliš bytelný, v běžných podmínkách stačí



Vitara má lepší nájezdové úhly a kratší rozvor, zvládla by tedy více. V Hummer centru jsme projeli vše, do čeho jsme se vrhnuli. Elektronika zde zasahuje ještě méně a třeba v bahně nás nechala jezdit rychleji.



## Hodnocení Světa motorů

|   | KGM Tivoli 1.5 GDI/120 kW                                     | Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet/81 kW                                            |
|---|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| + | Velký prostor vzadu<br>Pohodlná sedadla<br>Schopné v terénu   | Prostorná kabina<br>Příznivá spotřeba<br>Komfortní podvozek                   |
| - | Vysoká spotřeba<br>Tvrdý podvozek<br>Pomalé reakce převodovky | Levně působící interiér<br>Otravné vypínání asistentů<br>Přeposilované řízení |

potřeba překonávat velkou dávkou plynu. Po většinu času jízdy v terénu tak může být zapnutý.

Vitara v terénu lépe maskuje povrch nerovností, což může být i z části nevýhoda. Schová se tak složitější terénní prvek, na který by méně zkušený řidič měl dříve reagovat. Díky měkčeji naladěnému podvozku při šikmém výjezdu tlumič dříve a víc povolí zatíženému kolu, aby se schovalo v podběhu, čímž na něj převede více váhy a je pak potřeba vyvinout více síly pro jeho pohon. To ale kompenzuje mild-hybridní pohon, jehož zátah je v podobné situaci pomocníkem. V obou vozech jsme tak nakonec bez větších problémů překonali i stejné šikmé výjezdy. No a došlo i na nějaké hlubší bahno, kde se ochotněji rozjížděla vitara, ani tivoli ale nikde neuvázlo. Pokud by k tomu došlo, obě auta mají mezinápravové uzávěrky diferenciálu. Vitara má však výhodu v lepších nájezdových úhlech a díky kratšímu rozvoru také v přejezdovém úhlu i v pár dalších údajích, viz tabulka terénních údajů. Pokud bychom vozy hnali do limitů, zvládla by nakonec o trochu více vitara.

## ZÁVĚR

V terénu se ukázaly jako překvapivě podobné, na silnici je však lepší vitara, díky výrazně nižší spotřebě a komfortnějšímu podvozku, což jí také zajistilo výhru v našem srovnání. Jenže tivoli má také co nabídnout a boduje třeba modernějším interiérem, místem

## Celkové hodnocení

| Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům |  | KGM Tivoli 1.5 GDI/120 kW | Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet/81 kW |
|---------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------|------------------------------------|
| DOJEM                                                                     |  |                           |                                    |
| Design                                                                    |  | 2,00                      | 2,00                               |
| Dílenské zpracování a materiály                                           |  | 2,00                      | 2,00                               |
| Software                                                                  |  | 2,00                      | 3,00                               |
| PROSTOR A POHODLÍ                                                         |  |                           |                                    |
| Prostornost                                                               |  | 1,50                      | 1,50                               |
| Sedadla                                                                   |  | 1,50                      | 1,50                               |
| Zavazadelník a variabilita                                                |  | 2,50                      | 2,00                               |
| Ovládací prvky                                                            |  | 1,50                      | 2,00                               |
| MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ                                                      |  |                           |                                    |
| Dynamika                                                                  |  | 1,50                      | 2,00                               |
| Pružnost                                                                  |  | 2,00                      | 2,50                               |
| Spotřeba                                                                  |  | 4,00                      | 1,00                               |
| JÍZDA                                                                     |  |                           |                                    |
| Řazení                                                                    |  | 2,50                      | 1,50                               |
| Řízení                                                                    |  | 2,00                      | 2,50                               |
| Brzdy                                                                     |  | 2,00                      | 2,00                               |
| Ovladatelnost                                                             |  | 2,00                      | 2,50                               |
| Jízdní komfort a odhlučnění                                               |  | 2,50                      | 2,00                               |
| Výsledná známka                                                           |  | 2,10                      | 2,00                               |
| Závěrečné pořadí                                                          |  | 2.                        | 1.                                 |

vzadu nebo jistějšími jízdními vlastnosti. Zásadními důvody pro výběr ale nakonec budou spotřeba a cena. To první mluví jasně ve prospěch japonského zástupce, zatímco Korejec může zaujmout výrazně nižší základní cenou, kterou si dokáže omluvit i nenasytný motor. ●