

<i>1 strana</i>	
Vergleichstest · Kompakt-SUV	Srovnávací test - kompaktní SUV
NEUE OFFENSIVE	NOVÁ OFENZIVA
Autos im Test <b>HONDA</b> CR-V 1.6 i-DTEC 160 PS, 202 km/h, 6,8 l D/100 km, 32.590 Euro <b>HYUNDAI</b> Tucson 2.0 CRDi 185 PS, 201 km/h, 6,6 l D/100 km, 35.700 Euro <b>MAZDA</b> CX-5 SKYACTIV-D 175 PS, 207 km/h, 6,3 l D/100 km, 36.890 Euro <b>VW</b> Tiguan 2.0 TDI BMT_1 184 PS, 204 km/h, 6,6 l D/100 km, 36.825 Euro	Testovaná auta <b>HONDA</b> CR-V 1.6 i-DTEC 160 k, 202 km/h, 6,8 l D/100 km, 32.590 EUR <b>HYUNDAI</b> Tucson 2.0 CRDi 185 k, 201 km/h, 6,6 l D/100 km, 35.700 EUR <b>MAZDA</b> CX-5 SKYACTIV-D 175 k, 207 km/h, 6,3 l D/100 km, 36.890 EUR <b>VW</b> Tiguan 2.0 TDI BMT_1 184 k, 204 km/h, 6,6 l D/100 km, 36.825 EUR
Die Führungscrew des Kompakt-SUV-Segments bekommt mit dem neuen Hyundai Tucson einen ambitionierten Herausforderer. Gelingt dem Koreaner gegen die Konkurrenz rund um den VW Tiguan mehr als nur ein Achtungserfolg?	Špička segmentu kompaktních SUV získává s novým vozem Hyundai Tucson nového ambiciózního vyzyvatele. Podaří se korejskému vozu proti konkurenci kolem VW Tiguan vybojovat více než jen úspěch zasluhující pozornost?
TEXT Marcel Kuhler FOTOS Aleksander Perkovic ]	TEXT Marcel Kuhler FOTO Aleksander Perkovic ]
Alter Name, brandneues Auto - Hyundai kehrt bei der neuesten Generation seines Kompakt-SUV, die den erfolgreichen ix35 beerbt, zurück zum klangvollen Namen Tucson. Ansonsten ist der Neue jedoch in allen Belangen deutlich moderner geraten als sein Vorgänger. Ausgerüstet mit einem 185 PS starken Diesel muss sich die Allrad-Variante im ersten Vergleichstest gegen etablierte Rivalen beweisen: den Honda CR-V 1.6 i-DTEC 4WD (160 PS), den Mazda CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD (175 PS) sowie den Dominator des Segments, den VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion (184 PS).	Staré jméno, zcela nový vůz - Hyundai se v nové generaci svého kompaktního SUV, která přichází po úspěšném typu ix35, vrací zpět ke zvuknému jménu Tucson. Ve všem ostatním se ale tento nováček stal podstatně modernější než jeho předchůdce. S dieslovým motorem o výkonu 185 k se musí tato varianta s pohonem všech čtyř kol postavit v prvním srovnávacím testu proti již zavedeným rivalům: Honda CR-V 1.6 i-DTEC 4WD (160 k), Mazda CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD (175 k) jako i dominátorovi segmentu, VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion (184 k).

### Karoserie

Mit einer Außenlänge von knapp 4,48 Metern ist der neue Hyundai Tucson das zweitkürzeste Auto des hier versammelten Quartetts. Einen großen Nachteil in Sachen Platzangebot handelt er sich deshalb aber nicht ein. Der Koreaner versteht es, den zur Verfügung stehenden Raum gut auszunutzen. Das Platzangebot vorn wie hinten entspricht absolut dem klassenüblichen Durchschnitt. Das Gleiche gilt für den gut erreichbaren Kofferraum, der mit 513 bis 1503 Litern groß genug für die meisten normalen Transportaufgaben bemessen ist. Deutlich nachgelegt haben die Koreaner im Vergleich zum Vorgänger ix35, was die Sicherheitsausstattung angeht. Moderne Assistenzsysteme wie Abstandswarner, Spurhalte- und -wechselassistent, Verkehrszeichenerkennung oder ein Einparkassistent sind entweder Serie oder zumindest gegen Aufpreis für den Tucson zu haben. Weniger gut: die etwas freudlose Materialauswahl.

#### *Text na straně 2*

Fast die gesamte Armaturentafel besteht aus wenig handschmeichelndem Hartplastik. Außerdem ist es schon sehr knauserig, in dieser Preisklasse lediglich der Scheibe der Fahrertür eine komfortable Fensterheber-Automatik zuzugestehen. An der Verarbeitung hingegen gibt es absolut nichts auszusetzen. Trotz der kürzesten und schmalsten Karosserie stellt der VW Tiguan am meisten Platz für seine Fahrgäste bereit. Vorn wie hinten lassen sich auch große Personen problemlos unterbringen. Dafür geizt der erfolgreiche Wolfsburger etwas mit Gepäckraum. 470 bis 1510 Liter sind in dieser Klasse zwar kein Ruhmesblatt, für die meisten Alltagssituationen dürfte das Ladevolumen aber dennoch genügen - zumal sich der Innenraum

### Karoserie

Svou vnější délkou téměř 4,48 metrů je nový Hyundai Tucson druhé nejkratší auto z přítomného kvartetu. Tím ale nezískal minusové body za řešení vnitřního prostoru. Tento korejský vůz moc dobře ví, jak využít prostor, který má k dispozici. Nabídka prostoru vpředu i vzadu plně odpovídá obvyklému průměru této třídy. To samé platí rovněž i pro dobře přístupný zavazadelník, který je objemem 513 l až 1503 l dostatečně velký pro většinu běžných přepravních úkolů. Oproti svému předchůdci ix35 je na daleko vyšší úrovni bezpečnostní výbava. Moderní asistenční systémy pro hlídání bezpečné vzdálenosti od okolních vozidel, udržování vozidla v jízdním pruhu a pro bezpečné přejíždění z jízdního pruhu do druhého, rozpoznání dopravního značení nebo i parkovací asistenti patří k sériovému vybavení nebo je možno je získat za příplatek. Méně zdařilé: lehce méně potěšující volba materiálů.

Téměř celá palubní deska je vyrobená z na omak ne tak příjemného tvrdého plastu. Kromě toho působí v této cenové kategorii velmi skoupým dojmem, že pouze okno na straně řidiče se dá automaticky zcela stáhnout pomocí komfortního elektrického otevírání. Jinak se ale kvalitě zpracování nedá nic vytknout. I přes nejkratší a nejužší karoserii nabízí nejvíce prostoru pro cestující VW Tiguan. Vpředu i vzadu mohou pohodlně sedět i vzrostlé osoby. Úspěšný zástupce z Wolfsburgu ale poněkud šetří velikosti zavazadelníku. 470 až 1510 litrů není v této třídě sice žádná sláva, pro většinu běžných situací je ale tento prostor dostačující - přičemž se vnitřní prostor vozu Tiguan dá variabilně přizpůsobit různým požadavkům.

des Tiguan variabel an verschiedene Herausforderungen anpassen lässt. So sind bei ihm als einziger Testkandidat serienmäßig ein klappbarer Beifahrersitz und eine längs verschiebbare Rückbank enthalten. Darüber hinaus bringt er die höchste Zuladung mit. Ebenfalls nichts zu bemängeln gibt es an der Funktionalität: Tasten und Schalter sind VW-typisch eindeutig beschriftet und die verschiedenen Menüs logisch strukturiert. Die hohe Material- und Verarbeitungsqualität rundet den positiven Eindruck ab, den der Innenraum des Altmeisters hinterlässt.

Ebenfalls kaum ein Gefühl der Enge kommt im Honda CR-V auf, der mit rund 4,60 Meter Länge das Prädikat kompakt eigentlich nicht mehr verdient. Ein maßgeblicher Vorteil des großen CR-V: der mit Abstand üppigste Kofferraum, der bereits im Normalfall 589 Liter Gepäck schluckt. Bei umgelegter Rückbank stehen sehr gute 1669 Liter zur Verfügung. Umso unverständlicher ist die geringe Zuladung von nur 448 Kilogramm, die gerade für fünf Erwachsene ohne allzu viel Gepäck ausreicht.

Und auch die Bedienung ist nicht gänzlich frei von Kritik: Die Menüführung von Infotainment und Bordcomputer erfordert jedenfalls im Vergleich zu den Wettbewerbern mehr Eingewöhnungszeit.

Im direkten Vergleich ist der Mazda CX-5 ein wenig enger geschnitten als die Konkurrenz - ohne allerdings die Fahrgäste wirklich einzuengen.

Dafür punktet der Japaner mit der umfangreichsten Sicherheitsausstattung. Sämtliche verfügbaren Assistenzsysteme, etwa Spurhalte- und Spurwechselhilfe oder der City-Notbremsassistent, gehören bei der von uns getesteten Motorvariante zum Auslieferungsstandard. Lediglich der Abstandsregler kostet 650 Euro Aufpreis. Ein

Jako u jediného z testovaných kandidátů je součástí sériového vybavení sklopné opěradlo spolujezdce vpředu a posuvná zadní sedadla. Kromě toho poskytne i největší užitečné zatížení. Ani v oblasti funkčnosti nepanují žádné výhrady: Tlačítka a spínače jsou, jak je u VW typické, jednoznačně popsány a jednotlivé nabídky mají logické uspořádání. Vysoká kvalita zvolených materiálů a úroveň zpracování dotváří pozitivní dojem, který vnitřní prostor nejstaršího mistra zanechává.

Rovněž ani u Hondy CR-V se nedostaví pocit stísněnosti, vůz si se svými téměř 4,60 m délkou vlastně predikát „kompaktní“ již ani nezaslouží. Podstatná výhoda velkého CR-V: s odstupem největší kufr, který i v normálním případě pojme 589 l zavazadel, v případě sklopení zadních sedadel se tento prostor zvětší na velmi dobrých 1669 l. O to nepochopitelnější je malé užitečné zatížení pouhých 448 kg, které tak akorát pokryje hmotnost 4 dospělých osob s nepříliš velkým množstvím zavazadel.

A popravdě řečeno ani ovládání není zcela bez výhrad: Ovládání nabídky panelu a palubního počítače vyžaduje oproti konkurentům více cviku.

Ve srovnání s ostatními je Mazda CX-5 poněkud štíhlejší - bez toho, aby však omezoval cestující. Za to tento Japonec boduje v oblasti bezpečnostní výbavy. Všechny dostupné asistenční systémy, jako asistent pro udržování vozidla v jízdním pruhu a pro bezpečnou změnu jízdního pruhu nebo asistent pro nouzové brzdění ve městě patří u všech námi testovaných variant ke standardní výbavě. Pouze adaptivní tempomat je za příplatek 650 EUR. Další plusový bod získává CX-5 za variabilitu. Jako jediný z testovaného kvartetu je sériově vybaven trojdílným sklopným zadním sedadlem.

weiterer Pluspunkt des CX-5 ist seine gute Variabilität. Als einziger in diesem Quartett verfügt er serienmäßig über eine dreiteilig umlegbare Rückbank.

### **Fahrkomfort**

Hyundai hat viel dafür getan, dass sich die Passagiere im neuen Tucson wohlfühlen. Auf allen fünf Plätzen sitzt man auch auf längeren Strecken bequem.

Langbeinige Zeitgenossen könnten sich allerdings an den etwas kurzen Sitzflächen stören. Ferner gefällt das Arrangement der Bedienelemente im klar strukturierten Cockpit. Alles ist gut erreichbar und sinnvoll gruppiert. Ein im wahrsten Sinne des Wortes cooles Feature stellt die optionale, mehrstufige Sitzlüftung im Tucson dar. Dieses zur 1600 Euro teuren Lederausstattung gehörende Extra kennt man eher aus Fahrzeugen der Oberklasse und sorgt an heißen Tagen für kühle Rücken.

Als gelungen darf darüber hinaus die Fahrwerksabstimmung gelten. Ob lange Bodenwellen oder Schlaglöcher, die konventionellen Feder-Dämpfer-Elemente des Koreaners überspielen die meisten Arten von Fahrbahnunebenheiten mit großer Gelassenheit - trotz der 19 Zoll großen Räder. Lediglich das Ansprechverhalten auf Kanten und Quertufen könnte sensibler sein. Hinzu kommt das geringe Geräuschniveau. Motor-, Wind- und Abrollgeräusche blendet die gut isolierte Karosserie zum größten Teil wirkungsvoll aus. Den besten Federungskomfort im Feld bietet einmal mehr der VW Tiguan, der mit den 1150 Euro teuren adaptiven Dämpfern (DCC) an den Start geht. Egal ob leer oder mit maximaler Beladung, der Wolfsburger Routinier meistert kompetent sämtliche Herausforderungen, die schlechte Straßen für ein Fahrwerk bereithalten.

### **Komfort jízdy**

Hyundai udělal hodně pro to, aby se cestující v novém Tucsonu cítili dobře. Na všech pěti místech se sedí i při dlouhých cestách pohodlně.

Dlouhonožím osobám by však mohly vadit trochu krátce střížené sedáky. Dále se líbí uspořádání ovládacích prvků na dobře strukturované palubní desce. Vše je dobře dosažitelné a smysluplně seskupeno. V pravém smyslu slova osvěžujícím prvkem je volitelné vícestupňové větrání sedadel. Tento příplatkový prvek, který je součástí koženého čalounění sedadla za 1 600 EUR, je známý spíše jen z vozů vyšší třídy, ochladí cestujícím záda v horkých dnech.

Za velmi povedené lze kromě jiného označit i naladění podvozku. Ať už se jedná o dlouhé terénní vlny nebo díry ve vozovce, konvenční pružící a tlumící jednotky pojímají většinu typů nerovností vozovky i s 19-palcovými koly s klidem sobě vlastním. Pouze reakce na hranách nebo příčných prazích by mohla být trochu citlivější. K tomu lze přičíst i nízkou hlučnost. Dobře odizolovaná karoserie zachytí z větší části hluk motoru, větru i pneumatik. Nejlepší komfort pérování nabízí VW Tiguan, který je vybaven adaptivními tlumiči (DCC) za 1150 EUR. Je úplně jedno, zda prázdný nebo plně naložen, zvládá rutinér z Wolfsburgu kompetentně všechny překážky, které podvozku špatné cesty nastraží. Kromě toho se Tiguan při testu blýskl nejlepším komfortem sezení. Jak vpředu tak i vzadu zajišťují dobře konturovaná a pohodlně vypočítaná sedadla,

Zudem glänzt der Tiguan mit dem besten Sitzkomfort im Test. Und sowohl vorn als auch hinten sorgen gut konturierte und bequem gepolsterte Fauteuils dafür, das auch auf langen Fahrten kaum Ermüdungserscheinungen bei den Passagieren auftreten.

Die beiden japanischen Kontrahenten können dem VW und dem Hyundai in puncto Fahrkomfort nicht ganz das Wasser reichen. Das Geräuschniveau in den Innenräumen der beiden ist durchweg höher, und auch in Sachen Federungskomfort geben sie eine nicht ganz so souveräne Vorstellung ab. Vor allem der Mazda entpuppt sich mit seiner straffen Federung und den serienmäßigen 19-Zöllern als eher kerniger Zeitgenosse.

#### **Motor / \_Getriebe**

Das vielseitige Quartett setzt ausnahmslos auf kultivierte wie kräftige Vierzylinder-Turbo- beziehungsweise Biturbodiesel (Mazda). Der neue Tucson ist in der Topversion mit dem bereits aus dem Vorgänger bekannten Turbodiesel mit 185 PS bestückt. Der Motor macht nach wie vor einen guten Job. Er ist zwar nicht so drehfreudig wie beispielsweise das Mazda-Triebwerk, begeistert aber im mittleren Drehzahlbereich mit einer bürigen Kraftentfaltung und insgesamt kultivierten Manieren. Und auch der Verbrauch von 6,6 Litern pro 100 km

že se ani při dlouhých cestách u cestujících neprojeví únava. Oba japonští partneři nedosahují z hlediska jízdního komfortu úrovně, kterou nabízí VW a Hyundai. Hluk v interiéru u obou vozů je vesměs vyšší a i v oblasti komfortu odpružení mají co zlepšovat. Především Mazda se projevila svým tuhým pružením a sériovými 19palcovými koly jako poněkud tvrdý současník.

#### **Motor / převodovka**

Náš rozmanitý kvartet sází bez výjimky na kultivovaný a současně silný čtyřválcový turbo-, resp. biturbo diesel (Mazda). Nový Tucson je ve své vrcholné variantě vybaven turbodieselovým motorem se 185 k známým již z předchůdce. Tento motor odvádí jako již dříve velmi dobrou práci. Nevytáčí se sice tak rád jako například pohonná jednotka Mazdy, nadchne ale ve středním rozmezí otáček silným tahem a celkově kultivovaným chováním. A také spotřeba 6,6 l na 100 km.

Der 185 PS starke Tucson und der 184 PS leistende VW Tiguan liegen im Verbrauch exakt gleichauf	185 koňový Tucson a 184 koňový VW Tiguan dosahují naprosto shodné spotřeby paliva.
Das klar gegliederte Interieur gibt keinerlei Rätsel auf. Der Armaturenräger besteht zum größten Teil aus hartem Kunststoff. Rechts: Der Allradantrieb schaltet per „Lock“-Taste auf eine starre Kraftverteilung von 50 : 50 Prozent	Jasně rozčleněný interiér nezavdá žádnou příčinu k dohadům. Palubní deska je z velké části vyrobena z tvrdého plastu. Vpravo: Systém pohonu všech čtyř kol nastaví po stisknutí tlačítka „Lock“ - pevné rozdělení síly v poměru 50 : 50 procent.
<b>Hyundai Tucson</b>	<b>Hyundai Tucson</b>
Die Sitze und die Rückbank erweisen sich zwar als bequem gepolstert und ausreichend konturiert, die Sitzflächen sind aber etwas kurz geraten. Zur Lederausstattung gehört eine Sitzlüftung - eine Seltenheit in dieser Klasse	Přední i zadní sedadla jsou pohodlně vypočítaná a dostatečně tvarovaná, sedáky jsou ale poněkud kratší. K provedení v kůži patří i odvětrávání sedadel - což je v této třídě výjimečné.
In Sachen Fahrkomfort ist der ausgereifte VW Tiguan immer noch eine Klasse für sich - vor allem, wenn das Fahrzeug die adaptiven DCC-Dämpfer beinhaltet. Ebenfalls super: der Sitzkomfort auf den Vordersitzen und der Rückbank	Z hlediska jízdního komfortu je vyzrálý VW Tiguan pořád třídou sama pro sebe - především, pokud je vybaven adaptivními tlumiči DCC. Rovněž super: pohodlí na předních i zadních sedadlech.
Das intuitiv bedienbare Cockpit verfügt über die hochwertigste Materialanmutung. Das Design ist mittlerweile aber etwas in die Jahre gekommen	Intuitivně ovladatelný kokpit nabídne nejvyšší kvalitu použitých materiálů. Design ale již poněkud zastaral.
<b>So testet die Autozeitung</b>	<b>Takto testuje časopis Autozeitung</b>
Für die Bewertung der <b>Wettbewerbern</b> Sicherheitsausstattung überprüfen wir, welche Assistenz- und Rückhaltesysteme oder sonstigen sicherheitsrelevanten Ausstattungen für Modell verfügbar sind.	Za účelem hodnocení bezpečnostních systémů účastníků testů prověřujeme, které asistenční a zadržné systémy nebo jiné prvky bezpečnostní výbavy jsou pro daný model k dispozici.
<b>MAZDA CX-5</b>	<b>MAZDA CX-5</b>
Das gut verarbeitete Cockpit des Japaners weist sportliche Gestaltungsmerkmale auf. Allerdings ist der CX-5 im direkten Vergleich etwas enger geschnitten als die Konkurrenz. An der	Dobře zpracovaný kokpit japonského vozu vykazuje sportovní rysy. Ovšem v celkovém porovnání s konkurencí je CX-5 trochu užší.

Bedienbarkeit gibt es hingegen kaum etwas auszusetzen	Ovladatelnosti se naproti tomu nedá nic vytknout.
In Verbindung mit den serienmäßigen 19-Zoll-Rädern entpuppt sich der recht straff gefederte Mazda nicht unbedingt als Sänfte. Die Sitzgelegenheiten sind insgesamt etwas zierlich geraten	Ve spojení se sériově dodávanými 19palcovými koly se docela tvrdě odpružená Mazda neukazuje zrovna jako nepohodlnější. Místa k sezení jsou celkově poněkud užší.
Die Assistenzsysteme lassen sich teilweise bequem vom Lenkrad aus einstellen	Asistenční systémy lze částečně pohodlně ovládat tlačítky na volantu.
Den Sitzen im CR-V fehlt es ein wenig an Seitenhalt. Beim Fahren merkt man dem Japaner das hohe Gewicht von 1722 Kilogramm nicht unbedingt an. Die Bedienung des Bordcomputers und des Infotainmentsystems erfordert mehr Eingewöhnung als bei den Wettbewerbern	Sedadlům v CR-V chybí více bočního vedení. Při jízdě není na japonském vozu znát jeho vysoká hmotnost - 1722 kg. Zvládnutí ovládání palubního počítače a navigace a audiosystému vyžaduje více času než u konkurentů.
Der Honda CR-V gehört global zu den erfolgreichsten SUV überhaupt	Honda CR-V patří celkově k nejúspěšnějším SUV vůbec.
	<i>Pokračování textu hodnocení ze strany 3</i>
geht für ein über 1,7 Tonnen schweres SUV völlig in Ordnung. Der VW Tiguan setzt in der Topversion neuerdings auf den 184-PSDiesel, der auch im Golf GTD seinen Dienst verrichtet. Anders als die Kontrahenten ist er allerdings ausschließlich mit einem Doppelkupplungsgetriebe zu bekommen, das durch schnelle Schaltmanöver gefällt. Im Standardsprint von null auf 100 km/h setzt sich der Tiguan mit 8,3 Sekunden an die Spitze des Feldes. Den rundum gelungensten Eindruck hinterlässt dennoch der 175 PS starke 2,2-Liter-Selbstzünder des Mazda CX-5. Der Biturbo legt bereits knapp über 1000 Umdrehungen los wie die Feuerwehr und dreht mühelos bis über 5000 Touren. Dazu glänzt der Vierzylinder mit einem überaus spontanen Ansprechverhalten und dem niedrigsten Verbrauch. Der Japaner gibt sich auf unserem Verbrauchszyklus mit 6,3 Litern je 100 Kilometer zufrieden. Einen halben Liter mehr	je pro 1,7 t těžké SUV - vozidlo zcela v pořádku. VW Tiguan sází v jeho top variantě nově na 184-k - diesel, který dobře slouží i v typu Golf GTD. Na rozdíl od svých konkurentů je ovšem vybaven převodovkou s dvojitou spojkou, na které se nám líbily rychlé změny rychlostních stupňů. Při standardním sprintu z nuly na 100 km/h se Tiguan s 8,3 sekundami umísťuje na špičce pole. Celkový nejzdařilejší dojem zanechává ale Mazda CX-5 s 175k silným 2,2l vznětovým motorem. Tento biturbo - motor začíná na více než 1000 otáčkách jako hasiči a bez námahy se vytáčí až přes 5000 otáček. K tomu exceluje čtyřválec s nadmíru spontánní reakcí a nízkou spotřebou. Japonec se v našem testovacím cyklu spokojí s 6,3 l na 100 km. O půl litru více si dopřává Honda CR-V. S jejím 1,6 l - vznětovým motorem, který má při 160 k oproti konkurenci výkonnostní nevýhodu, potřebuje při rozjezdu o něco vyšší otáčky než

<p>gönnt sich der Honda CR-V. Mit seinem 1,6-Liter-Selbstzünder, der mit 160 PS einen Leistungsnachteil gegenüber der Konkurrenz hat, benötigt er etwas höhere Drehzahlen als die Wettbewerber, um aus den Hufen zu kommen. Zudem hat das kultivierte Triebwerk mit einer merklichen Anfahrschwäche zu kämpfen.</p> <p><b>Fahrdynamik</b>  Eine sauber ansprechende wie zielgenaue Lenkung, relativ geringe Karosseriebewegungen, ein ordentlich regelndes ESP und eine verlässliche Bremsanlage - der neue Hyundai Tucson gibt auch in Sachen Fahrdynamik eine richtig gute Figur ab. Begünstigt durch das hohe Gripniveau der Continental-Reifen unseres Testwagens lässt der Koreaner weder auf unserem Handlingkurs noch im Slalom etwas anbrennen und verweist die versammelte Konkurrenz auf die Plätze. Die kürzesten Bremswege im Feld bei kaltem wie warmem Komponentenzustand und der kleinste Wendekreis krönen eine tolle Leistung im Kapitel Fahrdynamik. Am dichtesten ist dem koreanischen Herausforderer der Altmeister dieses Wettbewerbsumfelds auf den Fersen, der Tiguan. In Kurven verhält sich der Bestseller stets neutral. Wenn es der Fahrer übertreibt, kann er sich jederzeit auf das sensibel ansprechende ESP - im VW-Jargon ESC genannt -</p>	<p>konkurenti. Mimoto bojuje tento kultivovaný pohon se znatelnými potížemi při rozjezdu.</p> <p><b>Jízdní dynamika</b>  Povedeně reagující jako i směrově přesné řízení, relativně nepatrné pohyby karoserie, správně zasahující ESP a spolehlivý brzdňý systém - nový Hyundai Tucson nedělá ani ve věci dynamiky jízdy chyby. Zvýhodněný výbornou přilnavostí pneumatik Continental, kterými byl náš testovaný vůz vybaven, se náš Korejec nenechal nachytat ani na dráze pro testování ovladatelnosti ani při slalomu a ukázal přítomné konkurenci, kde jsou jejich místa. Nejkratší brzdňá dráha v poli se studenými jako i zahřátými komponenty a nejmenší poloměr otáčení završují výborný výkon v kapitole jízdní dynamiky. Nejtěsněji šlape na paty vyzývateři z Koreje starý mistr tohoto konkurenčního pole - Tiguan. V zatáčkách se bestseler chová vždy neutrálně. Pokud to ale řidič přežene, může se vždy spolehnout na citlivě reagující ESP - v žargonu VW nazývaný ESC-,</p>
<p>Links: Bis zu 1503Liter Gepäck schluckt der Hyundai Tucson.  Rechts: Der VW Tiguan verfügt mit 470 Litern über den kleinsten Kofferraum  Links: bis zu 1620 Liter Fassungsvermögen im Mazda CX-5</p>	<p>Vlevo: kufr vozu Hyundai Tucson má objem až 1503 l.  Vpravo: VW Tiguan má se 470 l nejmenší kufr  Vlevo: do Mazdy CX-5 se vejde 1620 l.</p>



Rechts: Der Honda bringt die niedrigste Ladekante mit.  
Beide Japaner weisen eine Stufe im Ladeboden auf

Vpravo: Honda má nejnižší výšku ložné hrany  
Oba japonské vozy mají po sklopení zadních sedadel schůdek.

Alle Bemessungen im Überblick alle Masse in cm	Přehled rozměrů / všechny rozměry v cm
Gepäckraum	zavazadlový prostor
Radstand	rozvor
Länge	délka
hinten	vzadu
Vorn	vpředu
Spur hinten	rozchod vzadu
Spur vorn	rozchod vpředu
Breite	šířka

<p>verlassen, das den Tiguan sanft einfängt, bevor es überhaupt brenzlig wird. Darüber hinaus erleichtert die exakte Lenkung das zielgenaue Einleiten von Richtungswechseln. Dass der VW das schwerste Auto im Vergleich ist, merkt man ihm angesichts der gebotenen Agilität nicht unbedingt an. Ähnliches gilt für den Honda CR-V, der sich stets leichter anfühlt als er tatsächlich ist. Das agile Einlenkverhalten täuscht geschickt über das Gewicht von immerhin 1722 Kilogramm hinweg. Dass er auf unserem Handlingkurs nicht mit den Wettbewerbern mithalten kann, liegt vornehmlich am Motor, der 15 bis 25 PS weniger Leistung bereitstellt als die Triebwerke der Konkurrenz.</p> <p>Der Mazda CX-5 profitiert beim Kurvenfahren von der verbindlichen Lenkung, die nicht zu leichtgängig agiert und stets ein ordentliches Feedback liefert, sowie von seinem vergleichsweise geringen Leergewicht. Der Japaner ist immerhin über 100 Kilogramm leichter als seine Wettbewerber. Dass er den beiden Schnellsten im Ji, dem Hyundai und dem</p>	<p>který citlivě zareaguje ještě před tím, než dojde k problému. Kromě toho ulehčuje přesné řízení cílené změny směru. I když je VW nejtěžší auto v testu, není to na něm vzhledem k jeho agilitě znát. Podobně je to i u Hondy CR-V, která je pocitově lehčí než ve skutečnosti. Agilní chování vozidla při vjezdu do zatáčky šikovně zakrývá hmotnost, která je přece jen 1722 kg. To, že nemůže na naší dráze pro testování ovladatelnosti držet s ostatními konkurenty krok, souvisí především s motorem, který má k dispozici o 15 až 25 k méně výkonu než motory konkurentů. Mazda CX-5 profituje při jízdě v zatáčkách na responsivním řízení, které nereaguje tak lehce a dává pocítit zpětnou reakci, jako i na nízké hmotnosti v porovnání s konkurencí. Japonský vůz je přece jenom o 100 kg lehčí než jeho konkurenti. To, že těm dvěma nejrychlejším vozům Hyundai a VW v jízdách vlastnostech nemůže konkurovat, souvisí se striktním nastavením systému ESP, který jízdu bez milosti a (příliš) brzy zpomalí. Mnohem důležitější však je: vůz CX-5 neuspěl při brzdných zkouškách. Brzdná dráha přes 41 metrů je podle dnešních měřítek příliš dlouhá.</p>

VW, nicht folgen kann, liegt im Wesentlichen am humorlosen ESP, das die Fuhre gnadenlos und (zu) früh zusammenstaucht. Viel entscheidender jedoch: Der CX-5 patzt bei den Bremsprüfungen. Bremswege von über 41 Metern sind nach heutigen Maßstäben eindeutig zu lang.

### **Umwelt\_/\_Kosten**

Die Zeiten, in denen koreanische Fahrzeuge wesentlich günstiger waren als ihre unmittelbaren Wettbewerber, scheinen zumindest im Fall des neuen Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD vorbei. Gleichwohl bietet der mindestens 35.700 Euro teure Asiate immer noch sehr viel Auto fürs Geld und verfügt bereits serienmäßig über ein Navisystem oder eine Lenkradheizung. Dazu lockt Hyundai mit den großzügigsten Garantieleistungen, die jetzt auch eine lebenslange Mobilitätsgarantie beinhalten – sofern die vorgeschriebenen Wartungsintervalle beim Vertragshändler eingehalten werden. Der Mazda CX-5 ist mit starkem Diesel und Allradantrieb ausschließlich in der Top-Ausstattungsvariante Sports-Line zu haben. Somit versteht er sich nahezu als Komplettangebot, das serienmäßig sogar volladaptive LED-Scheinwerfer und ein Bose-Soundsystem umfasst. Auf der kurzen Liste an aufpreispflichtigen Optionen finden sich nur wenige Extras, darunter Metalliclackierung, Glasschiebedach oder Lederpolster. Der Honda CR-V ist vom Grundpreis und vom wertungsrelevanten Preis her das günstigste Angebot im Quartett.

### **Životní prostředí / náklady**

Doby, kdy byly vozy korejské výroby podstatně finančně výhodnější než přímí konkurenti, se zdají přinejmenším v případě nového Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD nenávratně pryč.

Nicméně nabízí korejský vůz za cenu od 35.700 EUR přece jen „hodně auta“ a je již sériově vybaven navigačním systémem nebo vyhříváním volantu.

K tomu ještě láká Hyundai velkorysou nabídkou záručního plnění, která nyní obsahuje i celoživotní garanci mobility – pokud budou dodrženy předepsané intervaly údržby u smluvních obchodních partnerů. Vůz Mazda CX-5 můžete mít se silným dieselovým motorem a pohonem všechn čtyř kol výhradně v nejvyšší variantě „Sport – Line“. Tím se rozumí téměř kompletní výbava zahrnující adaptivní LED-světlomety a zvukový systém od firmy Bose. Na krátkém seznamu najdete jen málo položek, které lze objednat za příplatek: k těmto patří např. metalický lak, posuvné panoramatické střešní okno nebo kožené čalounění. Vůz Honda CR-V je z hlediska základní ceny a nákladů na údržbu z našeho kvartetu finančně nejvýhodnější.

Avšak nemá tak bohaté sériové vybavení jako Hyundai nebo Mazda. To samé platí i pro vůz VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion, který je možné zakoupit od 36.825 EUR a který je nejdražším vozidlem v našem srovnání a má s odstupem nejdelší seznam výbavy dostupné pouze za příplatek. Přesto: v případě zvýhodněného bonusu u pojištění vozidla a z důvodu dlouhých intervalů pro údržbu jsou náklady srovnatelné.

<p>Allerdings bringt er eine etwas weniger vollständige Serienausstattung mit als Hyundai oder Mazda.</p> <p>Gleiches gilt für den mindestens 36.825 Euro teuren VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion, der das teuerste Fahrzeug in diesem Vergleichstest ist und mit Abstand mit der längsten Liste an aufpreispflichtigen Extras aufwartet. Immerhin: Durch die günstigsten Versicherungseinstufungen und die langen Wartungsintervalle ist bei ihm mit vergleichsweise geringen laufenden Kosten zu rechnen.</p>	
<p><b>CONNECTIVITY</b></p>	<p><b>Připojení</b></p>
<p>Honda</p> <p>Der Multimedia-Allerkanner im CR-V hort auf den Namen Connect und basiert auf dem Android-Betriebssystem.</p> <p>Zu seinem Funktionsumfang gehören ein Webbrowser sowie ausgewählte Apps. Kurios: Honda Connect beinhaltet sogar eine HDMI-Schnittstelle.</p>	<p>Honda</p> <p>Multimedia – všeměl ve voze CR-V slyší na jméno Connect a pracuje na bázi operačního systému Android. K jeho funkcím patří webový prohlížeč jako i různé webové aplikace.</p> <p>Kuriozita: Honda – Connect je vybaven dokonce i rozhraním HDMI.</p>
<p>Hyundai</p> <p>Ab Werk ist der Tucson mit einer Freisprecheinrichtung und einem Navi ausgerüstet.</p> <p>Die Multimedia-Anlage beherrscht das Streamen von Musik via Bluetooth. Online-Inhalte beschränken sich auf Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie Angaben zum Wetter.</p>	<p>Hyundai</p> <p>Přímo z výroby je Tucson vybaven Bluetooth hands free a navigačním systémem. Multimedia – systém umí přehrávat hudbu přes Bluetooth. Online obsah se omezuje pouze na aktuální informace o dopravní situaci nebo předpověď počasí.</p>
<p>Mazda</p> <p>Das im Topmodell des CX-5 serienmäßige MZD Connect-System beinhaltet neben der Freisprecheinrichtung und einem Navigator einige internetbasierte Inhalte. So ermöglicht die integrierte aha-App das Aufrufen von sozialen Netzwerken wie Twitter oder Facebook.</p>	<p>Mazda</p> <p>Top model vozu CX-5 je sériově vybaven zařízením MZD Connect-System a kromě hands free a navigačního systému nabídne i internetový obsah. Takto je umožněn přes integrované aha-aplikace přístup do sociálních sítí jako Twitter nebo Facebook.</p>
<p>VW</p> <p>Das Topmodell unter den für den Tiguan erhältlichen Multimedia-Systemen, das Media,</p>	<p>VW</p> <p>Systém Media je top modelem mezi multimediálními systémy dostupnými pro Tiguan</p>

verfügt über einen MP3-fähigen CD-Player und Anschlussmöglichkeiten für externe Musikspieler. Nutzer von Android- und Apple-Smartphones gehen zudem via Car-Net online.	a je vybaven MP3 a CD přehrávačem a vstupem pro připojení externího hudebního přehrávače. Uživatelé systému Android a Apple-Smartphone se mohou připojit online přes Car-Net.

MOTOR	HONDA CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	VW TIGUAN 2.0 TDI 4MOTION BMT
Válce/ ventilů na jeden válec	4/4; Turbodiesel	4/4; Turbodiesel	4/4; Biturbodiesel	4/4; Turbodiesel
Pohon vačkového hřídele	řetěz	řetěz	řetěz	Ozubený řemen
Světlost/ zdvih	76,0/88,0 mm	84,0/90,0 mm	86,0/94,2 mm	81,0/95,5 mm
Obsah	1597 cm <sup>3</sup>	1995 cm <sup>3</sup>	2191 cm <sup>3</sup>	1968 cm <sup>3</sup>
Komprese	16,0 : 1	16,0 : 1	14,0 : 1	16,5 : 1
Výkon při	118 kW/160 PS 4000 /min	136 kW/185 PS 4000 /min	129 kW/175 PS 4500 /min	135 kW/184 PS 3500 – 4000 /min
Max. točivý moment při	350 Nm 2000 /min	402 Nm 1750 – 2750 /min	420 Nm 2000 /min	380 Nm 1750 – 3250 /min
<b>Přenos síly</b>				
Převodovka	6st., manuální	6st., manuální	6st., manuální	7st., dvouspojková
<b>Pohon</b>	Všech kol, permanentní	Všech kol, permanentní	Všech kol, permanentní	Všech kol, permanentní
<b>Podvozek</b>				
Podvozek	vpředu: McPherson-pružící jednotka, příčné rameno, stabilizátor; vzadu: víceprvkové, Pružiny, tlumiče stabilizátor; VSA (ESP)	vpředu: McPherson-pružící jednotka, příčné rameno, stabilizátor; vzadu: víceprvkové, Pružiny, tlumiče stabilizátor; ESC (ESP)	vpředu: McPherson-pružící jednotka, příčné rameno, stabilizátor; vzadu: víceprvkové, Pružiny, tlumiče stabilizátor; ESC (ESP)	vpředu: McPherson-pružící jednotka, příčné rameno, stabilizátor; vzadu: vícenásobné rameno, Pružiny, víceprvkové, stabilizátor; adaptivní tlumiče (na přání.); ESC (ESP)
Řízení směru jízdy	Hřebenová tyč; Servo, elektro-mech.	Hřebenová tyč; Servo, elektro-mech.	Hřebenová tyč; Servo, elektro-mech.	Hřebenová tyč; Servo, elektro-mech.
Poloměr otáčení l/p	11,8/11,7 m	11,2/11,3 m	11,6/11,6 m	12,0/12,0 m
<b>Brzdy</b>	Vpředu: kotoučové brzdy s vnitřním chlazením Vzadu: kotoučové ABS, brzdový asistent	Vpředu: kotoučové brzdy s vnitřním chlazením Vzadu: kotoučové ABS, brzdový asistent	Vpředu: kotoučové brzdy s vnitřním chlazením Vzadu: kotoučové ABS, brzdový asistent	Vpředu: kotoučové brzdy s vnitřním chlazením Vzadu: kotoučové ABS, brzdový asistent
Sériové pneumatiky	225/65 R 17	245/45 R 19 W	225/55 R 19 V	235/55 R 17 V
Ráfky	7 x 18	8 x 19	7 x 19	7 x 17
Značka pneumatik	Michelin Latitude Sport	Continental Sport Contact 5	Toyo Proxes R36	Michelin Latitude Sport AO
<b>Měřené hodnoty</b>				
<b>Hmotnosti</b>				
Provozní hmotnost/Hmotnost v testu	1555/1722 kg	1587/1715 kg	1480/1604 kg	1652/1735 kg
<b>Celková přípustná hmotnost</b>	2170 kg	2250 kg	2110 kg	2280 kg
<b>Užitečné zatížení</b>	448 kg	535 kg	506 kg	545 kg
Hmotnost přívěsu brzděný/nebrzděný	2000/600 kg	2200/750 kg	2000/750 kg	2200/750 kg
zatížení střechy/Svislé zatížení	80/100 kg	100/100 kg	50/88 kg	100/100 kg
<b>Jízdní výkony</b>				
0 – 40 km/h	2,6 s	2,6 s	2,1 s	2,0 s
0 – 60 km/h	4,3 s	4,1 s	3,7 s	3,5 s
0 – 80 km/h	7,4 s	6,4 s	6,0 s	5,5 s
0 – 100 km/h	10,5 s	9,1 s	8,4 s	8,3 s
0 – 120 km/h	15,5 s	12,9 s	11,7 s	11,8 s

0 – 140 km/h	20,9 s	17,5 s	16,3 s	16,5 s
Nejvyšší rychlost	202 km/h	201 km/h	207 km/h	204 km/h
Řízení	2 : 00,7 min	1 : 57,1 min	1 : 59,4 min	1 : 57,4 min
Slalom: vzdálenost mezi pylony 18 m	60,0 km/h	64,5 km/h	61,4 km/h	63,3 km/h
<b>BRZDNÁ DRÁHA</b>				
Brzdná dráha ze 100 km/h - za studena	36,4 m	35,1 m	41,5 m	36,4 m
Brzdná dráha ze 100 km/h - zahřáté brzdy	36,2 m	35,2 m	41,2 m	36,6 m
<b>HLUČNOST</b>				
Hluk stojícího vozidla	46 dB(A)	44 dB(A)	45 dB(A)	48 dB(A)
Uvnitř při 50 km/h 3. St.	58 dB(A)	58 dB(A)	56 dB(A)	59 dB(A)
Uvnitř při 100 km/h na nejvyšší st.	65 dB(A)	64 dB(A)	65 dB(A)	63 dB(A)
Uvnitř při 130 km/h na nejvyšší st.	70 dB(A)	67 dB(A)	70 dB(A)	67 dB(A)
<b>Spotřeba</b>				
Spotřeba v průběhu testu	6,8 l D / 100 km	6,6 l D / 100 km	6,3 l D / 100 km	6,6 l D / 100 km
CO <sub>2</sub> (dle spotřeby při testování)	181 g/km	175 g/km	168 g/km	175 g/km
Objem nádrže	58 l	62 l	58 l	64 l
Dojezd	853 km	939 km	921 km	970 km
EU-spotřeba	4,9 l D / 100 km	5,9 l D / 100 km	5,2 l D / 100 km	5,7 l D / 100 km
<b>Emise</b>				
Oxid uhličitý	CO <sub>2</sub> 129 g/km	154 g/km	136 g/km	150 g/km
Oxid uhelnatý	CO 0,060 g/km	0,254 g/km	0,097 g/km	0,071 g/km
Uhlovodíky	HC 0,088 g/km	0,071 g/km	0,029 g/km	0,010 g/km
Oxid dusiku NO <sub>x</sub>	0,073 g/km	0,045 g/km	0,097 g/km	0,068 g/km
Částice sazí	0,000 g/km	0,000 g/km	0,000 g/km	0,000 g/km

<sup>1</sup> BlueMotion Technology

## Srovnávací test – kompaktní SUV

Základní cena	32.590 €	35.700 €	36.890 €	36.825 €
Základní cena – Rakousko *	35.945 €	–	39.590 €	40.560 €
Základní cena – Švýcarsko *	35.900 sfr	–	43.800 sfr	42.400 sfr

### VARIANTY TESTOVANÝCH VOZIDEL

Pohon	–	–	–	–
Brzdy (Karbon-Keramika)	–	–	–	–
Podvozek	–	–	–	1150 € <sup>3</sup>
Řízení směru jízdy	–	–	–	–
Pneumatiky	1540 € <sup>1</sup>	600 € <sup>2</sup>	–	165 € <sup>4</sup>
Sedadla	–	–	–	–
PŘÍPLATEK	1540 €	600 €	0 €	1315 €

<b>НОДПОСЕПÁ СЕРА</b>	34.130 €	36.300 €	36.890 €	38.140 €
-----------------------	----------	----------	----------	----------

<sup>1</sup> 18 palcová kola; <sup>2</sup> 19 palcová kola; <sup>3</sup> adaptivní tlumiče; <sup>4</sup> Pneumatiky 235/55 R 17

VÝBAVA				
Odbočovací světla	–	Série	–	Série
Tažné zařízení	690 €	499 €	464 €	870 €
Sledování pozornosti řidiče	–	–	Série	Série
Bluetooth-hands free	Série	Série	Série	175 € <sup>7</sup>
Asistent pro jízdu z kopce	<sup>1</sup>	–	–	<sup>8</sup>
Asistent pro jízdu do kopce	Série	Série	Série	Série
Asistent pro nouzové brzdění – město	Série	–	Série	–
Parkovací asistent	–	<sup>5</sup>	–	780 €
Parkovací asistent vpředu a vzadu	Série	Série	Série	<sup>9</sup>
Elektrické 5. dveře	<sup>2</sup>	950 €	–	–
Asistent dálkových světel	<sup>3</sup>	–	série	155 €
Automatická klimatizace	Série	Série	Série	380 €
Metalický lak	560 €	550 €	530 €	560 €
Navigační systém	600 €	Série	Série	880 €
Mlhovky	Série	Série	Série	Série
Online-funkce	Série	–	Série	205 € <sup>7</sup>
Zpětná kamera pro couvání	Série	Série	Série	405 €
<sup>7</sup>				
Boční airbagy – vzadu	–	–	–	370 €
Asistent pro jízdu v pruhu	<sup>3</sup>	Série	Série	525 € <sup>10</sup>
Asistent pro změnu pruhu	<sup>3</sup>	<sup>6</sup>	Série	–
USB-rozhraní	Série	Série	Série	73 €

Rozpoznání dopravního značení	<sup>3</sup>	Série	-	320 € <sup>11</sup>
Xenon-/LED-světlometry	<sup>4</sup> /-	-/990 €	-/Série	1875/- €
1 Sériově s automatickou převodovkou (2100 €); 2 Sériově s výbavou Executive (6700 €); 3 Součást balíčku asistenčních systémů (750 €); 4 Sériově od výbavy Lifestyle (3000 €); 5 Sériově od výbavy Premium (2200 €), Jen s automat. převodovkou (1800 €); 6 Součást bezpečnostního balíčku (1100 €); 7 Jen ve spojení s Radio Composition Media (325 €); 8 Součást vybavení Track & Style (575 €); 9 Součást parkovacího asistenta (780 €); 10 Jen ve spojení s tempomatem (215 €); 11 Jen ve spojení s navigační funkcí Discover Media (880 €)				
<b>Údržba / Záruka</b>				
Výměna oleje	20.000 km 12 měsíců	30.000 km 24 měsíců	20.000 km 12 měsíců	Dle zobrazení
Inspekce	20.000 km 12 měsíců	30.000 km 24 měsíců	20.000 km 12 měsíců	Dle zobrazení
Náklady na návštěvy servisu <sup>1</sup>	700 €	-	660 €	453 €
<sup>1</sup> Roční náklady na údržbu včetně běžných dílů podléhajících opotřebení bez pneumatik – zdroj ADAC				
<b>ZÁRUKA / GARANČNÍ PLNĚNÍ</b>				
Techn. záruka / plnění	3 roky/-	5 let/-	3 roky/-	2 roky/-
Lak	3 roky/-	5 J let /-	3 roky/-	3 roky/-
Rez	12 let/-	12 let /-	12 let /-	12 let /-
Mobilita	3 roky	neomez.	neomez.	neomez.

#### LEASING / ZTRÁTA HODNOTY

Měsíční splátka <sup>1</sup>	325 €	269 €	370 €	302 €	
Po 4 letech/20.000 km p.a.	18.576 €	-	22.319 €	20.953 €	
Po 4 letech/20.000 km p.a.	57,0 %	-	60,5 %	56,9 %	
<sup>1</sup> mimořádná splátka 20 %, délka trvání leasingu 36 měsíců, počet ujetých km za rok 15.000 km					
<b>FIXNÍ PÁKLADY</b>					
<b>POJIŠTĚNÍ / DANĚ ZA ROK</b>					
Povinné ručení	19/489 €	19/489 €	18/458 €	17/427 €	
Poj. s plným krytím.	24/920 €	20/665 €	24/920 €	19/600 €	
Poj. s částečným krytím	27/367 €	24/256 €	23/229 €	24/256 €	
Emisní norma	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	
Daň z vozu	220 €	308 €	291 €	300 €	
<b>Celkové hodnocení</b>					
<b>KAROSERIE</b>					
Prostor vpředu	100 <sup>1</sup>	76	77	75	78
Prostor vzadu	100	64	66	64	67
Přehlednost	70	50	51	50	53
Ovládání / funkce	100	83	86	85	88
Objem úložného prostoru	100	63	52	52	47
Variabilita	100	30	34	36	42
Užitečné zatížení/Zatížení tažného zařízení	50/30	37	45	41	46



Bezpečnostní výbava	150	87	88	100	85
Kvalita / zpracování	100/100	142	146	146	150
<b>DÍLČÍ HODNOCENÍ</b>	<b>1000</b>	<b>632</b>	<b>645</b>	<b>649</b>	<b>656</b>

JÍZDNÍ KOMFORT					
Komfort sezení vpředu	150	116	119	118	125
Komfort sezení vzadu	100	68	71	67	72
Ergonomie	150	127	133	130	135
Vnitřní hlučnost	50	33	38	35	36
Dojem hlučnosti	100	65	73	67	72
Klimatizace	50	38	41	37	32
Odpružení – prázdný vůz	200	134	142	132	150
Odpružení – naložený vůz	200	131	133	130	139
<b>DÍLČÍ HODNOCENÍ</b>	<b>1000</b>	<b>712</b>	<b>750</b>	<b>716</b>	<b>761</b>

MOTOR / PŘEVODOVKA					
Zrychlení	150	94	104	110	110
Pružnost	100	–	–	–	–
Nejvyšší rychlost	150	54	54	58	56
Odstupňování převodovky / řazení	100	79	80	82	90
Párůst výkonu	50	33	34	38	36
Klidný chod motoru	100	64	63	65	62
Spotřeba	325	253	256	262	256
Dojezd	25	16	18	18	19
<b>DÍLČÍ HODNOCENÍ</b>	<b>1000</b>	<b>593</b>	<b>609</b>	<b>633</b>	<b>629</b>

DYNAMIKA JÍZDY					
Jízdní vlastnosti	150	35	48	40	47
Slalom	100	40	63	47	57
Řízení	100	80	79	80	82
Držení přímého směru	50	40	41	40	41
Dávkování brzd	30	18	20	19	18
Brzdná dráha – za studena	150	86	99	36	86
Brzdná dráha – zahřáté brzdy	150	88	98	39	84
Trakce	100	86	89	86	89
Bezpečnost jízdy	150	134	135	133	138
Poloměr otáčení	20	9	11	10	8
<b>DÍLČÍ HODNOCENÍ</b>	<b>1000</b>	<b>616</b>	<b>683</b>	<b>530</b>	<b>650</b>
PÁKLADY / ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ					
Hodnocená cena, 2	675	180	171	168	164
Ztráta hodnoty 3, 5	50	–	–	–	–
Výbava	25	23	23	23	23

Multimedia	50	29	30	35	21
Garance/garanční plnění	50	25	43	33	28
Materiály 4, 5	20	–	–	–	–
Daň	10	8	7	7	7
Pojištění	40	31	34	31	35
Pohonné hmoty	55	42	42	43	42
Emise	25	21	21	22	23
<b>DÍLČÍ HODNOCENÍ</b>	<b>1000</b>	<b>359</b>	<b>371</b>	<b>362</b>	<b>343</b>

SUMA	5000	2912	3058	2890	3039
UMÍSTĚNÍ		3	1	4	2

1 max. dosažený počet bodů, 2 vč. variant testovaných vozidel, 3 zdroj DAT (4 roky doba vlastnictví vozidla, počet najetých kilometrů za rok 20.000 km), 4 zdroj ADAC, 5 zbytková hodnota a prognózy na náklady za servis pro Hyundai Tucson nebyly ještě k datu vydání článku k dispozici.

## Závěr

Marcel Kuhler

Der neue Hyundai Tucson schafft es, den Tiguan vom Thron zu stoßen. Der junge Koreaner weist schon jetzt einen sehr hohen Reifegrad auf und sammelt überall fleißig Punkte. In den Wertungskriterien Handling, Bremswege und Geräuschkomfort liegt er sogar an der Spitze. Zudem erarbeitet sich der Tucson einen Vorsprung durch die großzügigen Garantieleistungen. Der Routinier in diesem Vergleichstest, der VW Tiguan, erreicht einen sehr guten zweiten Platz. Angesichts der achtjährigen Bauzeit ist es immer noch beachtlich, wie kompetent sich der Wolfsburger gegen die modernere Konkurrenz schlägt. In den Bereichen Platzangebot, Material- und Verarbeitungsqualität, erst recht aber beim Federungskomfort ist er immer noch die Benchmark. Der Honda CR-V sichert sich die Bronzemedaille. Zu seinen Stärken gehören der große Gepäckraum und der günstige Preis. Der Mazda CX-5 wird trotz seines tollen Motors und der umfassendsten Sicherheitsausstattung

Nový Hyundai Tucson dokáže sesadit Tiguan z trůnu. Tento mladý Korejec dokazuje již nyní vysoký stupeň dospělosti a pilně všude sbírá plusové body. Co se týká hodnocených kritérií jako jízdní vlastnosti, brzdná dráha a hlučnost je dokonce na špici. Mimo jiného si vypracoval náskok velkorysou nabídkou garančních plnění. Routinér tohoto srovnávacího testu, VW Tiguan, dosáhl velmi pěkné druhé místo. Vzhledem tomu, že je již vyráběn osm let, je pozoruhodné, jak kompetentně bojuje vůz z Wolfsburgu s modernější konkurencí. V oblasti nabídky vnitřního prostoru, kvality použitých materiálů a zpracování, a zvláště u komfortu odpružení udává stále hlavní směr. Honda CR-V si zajistila bronzovou medaili. K jejím silným stránkám patří velkorysý zavazadlový prostor a výhodná cena. Mazda CX-5 skončila i přes jeho skvělý motor a rozsáhlou bezpečnostní výbavu na posledním místě. Nejhorší výsledky při testování brzd ho stály příliš mnoho bodů.

Letzter. Die schlechte Bremsperformance kostet ihn schlichtweg zu viele Punkte.	
---	--