



Vzájemná výměna rolí



Hyundai Santa Fe se těší oblibě už téměř dvacet let. Současná generace pozvedla úroveň prostoru a kvality materiálů nad běžnou úroveň konkurentů. Nabídkou kusu auta navíc chce vzít Škodě Kodiaq její trumfy. Povedlo se jí to?

Vozy SUV jsou považovány za symbol úspěchu, otázka jejich racionálního využití zůstává podružnou. Reprezentativní i rodinnou funkci však od nich majitelé očekávají stejně jako dříve od běžných kombíků či MPV. Kategorie zde nejsou tak jasně rozdělené jako mezi klasickými vozy, a tak se stalo, že oblíbenější kus auta navíc nenabízí Škodovka s kodiaqem, ale

Hyundai a jeho santa fe. Od pohledu se sice může tvářit, že velikostně patří spíše mezi velká SUV typu Volkswagenu Touareg, ale technikou i rozměry se řadí na vrchol střední kategorie, kam spadá i kodiaq. Přestože vypadá daleko rozložitěji, zřetelně škodovku přerůstá pouze do délky (o 73 mm), na šířku a do výšky má náskok jen pár milimetrů.

DOJEM

Souboj stylů
Vzbudit pocit ještě daleko většího auta, než santa fe ve skutečnosti je, se Hyundai daří díky nápaditému a extravagantnímu designu. Těžko říci, zda se rychle neokouká a nezestárne za tři roky, ale nyní dokáže nadchnout. Důmyslně prolamované křivky na přídí

v kombinaci s obří maskou a úzkými světlomety jsou přesným opakem konzervativního kodiaqu, který se drží osvědčené a nadčasové linie. Z boku se na hyundaii blýsknou drobné detaily v podobě efektivních prolisů nad koly, do žádných rozpusťlostí se však zde stejně jako mladoboleslavský konkurent nepouští. Kodiaq bývá kritizován za hodně zapuštěná kola do podběhů,

CENA A VÝBAVA

Volba za milion

Oba vozy jsou si cenově blízké. V případě zkušených motorů s pohonem 4x4 a automatických převodovek stojí bez příplatků kolem milionu. Konkrétně santa fe se nabízí od druhého stupně Style za 1 009 990 Kč. Tato výbava představuje dobrý základ. Teprve po přidání balíku Success za 55 000 Kč však dostanete vše, co v podobném voze čekáte. Obsahuje totiž adaptivní diodové světlomety, navigaci, bezklíčkové ovládání, 18" kola místo standardních sedmnáctek a dále asistenty včetně hlídání mrtvého úhlu. Vrcholná testovaná výbava Premium (od 1 149 990 Kč) pak obsahuje kožené čalounění, elektricky stavitelná sedadla a ovládané páté dveře a dopřát si můžete 19" kola, průhledový displej, ventilaci předních sedadel či panoramatickou střechu. Kodiaq má velkou výhodu v tom, že výbavy se dají daleko lépe konfigurovat. S motorem 2.0 TDI/140 kW DSG 4x4 si ho lze pořídit už s verzí Ambition (od 932 900 Kč) a dovybavit dle svého. Navigace stojí jen 10 400 Kč, elektrické otevírání pátých dveří 10 000 Kč a kožené čalounění 48 000 Kč. V závislosti na požadovaných prvcích tedy vyjde kodiaq zpravidla o pár desítek tisíc levněji. Většina vozů se však stejně prodává ve vyšších specifikacích počínaje verzí Style, která již atakuje milionovou hranici (1 002 900 Kč). Testovaný stupeň Scout (od 1 052 900 Kč) se podvozkově (na rozdíl třeba od octavie) od běžných verzí nijak neliší. Světlá výška i velikost

kol je shodná, součástí standardní výbavy je však jindy příplatkový paket pro špatné cesty zahrnující kryty podvozků a po vizuální stránce se odlišuje stříbrnými doplňky karoserie. Standardně obsahuje také kožené čalounění kombinované s alcantarou, diodové světlomety či bezklíčkové ovládání. Ceny náhradních dílů a servisu nahrávají spíše Škodovce. Důvodem vyšších cen za servis u santa fe jsou prohlídky předepsané po 20 000 km (místo 30 000 km u kodiaqu), poctivější plán však může být z dlouhodobého hlediska výhodou. Zajímavá je v případě hyundai i prodloužená pětiletá záruka.

Základní ceny aut z testu

Hyundai Santa Fe	
2.4 GDI/136 kW aut. 4x4	799 990 Kč
2.0 CRDi/110 kW	809 990 Kč
2.0 CRDi/110 kW 4x4	909 990 Kč
2.0 CRDi/136 kW aut. 4x4	969 990 Kč
2.2 CRDi/147 kW 4x4	949 990 Kč
2.2 CRDi/147 kW 4x4 aut.	1 009 990 Kč
Škoda Kodiaq	
1.5 TSI/110 kW	682 900 Kč
1.5 TSI/110 kW DSG	732 900 Kč
2.0 TDI/140 kW DSG 4x4	884 900 Kč
2.0 TDI/110 kW DSG	780 900 Kč
2.0 TDI/110 kW 4x4	795 900 Kč
2.0 TDI/110 kW DSG 4x4	900 900 Kč
2.0 TDI/140 kW DSG 4x4	932 900 Kč
2.0 BiTDI/176 kW DSG 4x4	1 189 900 Kč

Základní ceny konkurentů

Kia Sorento 2.2 CRDi/147 kW aut. 4x4	1 119 980 Kč
Land Rover Discovery Sport D180/132 kW aut. 4x4	974 700 Kč
Seat Tarraco 2.0 TDI/140 kW DSG 4WD	1 049 900 Kč
Volkswagen Tiguan Allspace 2.0 TDI/140 kW DSG 4Motion	1 063 900 Kč



Hyundai
Osmipalcový displej sice nemá tak jemnou grafiku, přínosem jsou ale klasická tlačítka



Škoda
Navigace Columbus před lety dostala větší displej [9,2"] ale přišla o tlačítka

kvůli čemuž působí při pohledu čistě zezadu jako nepatřičně úzký. Z tohoto úhlu tedy vypadá vedle hyundae jako nejvíce utápnutý. Na sebevědomějším Korejci se nám líbí i zajímavější tvar koncových světel a do oblouku strážené prolisy.

Funkce především

V interiérech se oba vozy drží tradice a nepouští se do žádných neprobádaných cest. Od hyundae sice čekáte při pohledu na exteriér více reakcí i uvnitř, ale při bližším ohledání není nač si stěžovat. Středovému tunelu dominuje nahoře umístěný 8" displej, který si zachoval tradiční tlačítka po stranách

i otočná kolečka, což usnadňuje ovládání. Velmi chválíme i přehledný panel klimatizace, kde lze každou funkci ovládat přímo bez nutnosti cokoli přepínat navícekrát či lovit na displeji. Bravo! Ač se zdá, že na volantu je čudlíků až příliš, i zde se v nich zorientujete velmi rychle a jsou jen ku prospěchu. Kaplička přístrojů kombinuje digitální středový displej s postranními analogovými ukazateli. Přehlednost i čitelnost jsou bez problémů, nicméně působí to, jako by se konstruktéři nemohli rozhodnout pro jedno, nebo druhé. Hyundai boduje také použitými materiály, palubní deska může být obšitá příjemnou kůží, měkčené plasty se

Požizovací náklady

	Etalon	
	Škoda Kodiaq 2.0 TDI/140 kW DSG 4x4	Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi/147 kW aut. 4x4
Základní cena	932 900 Kč (Ambition)	1 009 990 Kč (Style)
Cena verze Světa motorů	943 300 Kč (Ambition + navigace)	1 064 990 Kč (Style + navigace)
Výbava verze Světa motorů	Čelní, boční a hlavové airbagy, rádio s bluetooth handsfree, připojení USB nebo SD, výškové a podélné stavitelný volant, dálkově ovládané centrální zamykání, automatická klimatizace, elektrické ovládání předních a zadních oken a vnějších zrcátek, palubní počítač, parkovací čidla vpředu a vzadu, tempomat, automatická aktivace světel a stěračů, kola z lehkých slitin, navigace, multifunkční volant.	

VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ

Dvouzónová automatická klimatizace	✓	✓
Bixenony/světlomety LED	x/20 000 Kč	x/55 000 Kč ¹⁾
Vyhřívání volantu/předních/před. a zad. sedadel	3000/7000/14 000 Kč	✓/✓/✓
Zadní/zadní a přední parkovací senzory/kamera	✓/✓/12 000 Kč	✓/✓/✓
Litá kola	✓ (17")	✓ (17")
Navigace	10 400 Kč	40 000 Kč
Kožené čalounění	48 000 Kč	x
Tempomat/adaptivní tempomat	✓/17 200 Kč	x/✓
Bezklíčkové startování	x	55 000 Kč ¹⁾
Metaliza	17 500 Kč	19 900 Kč
Porovnání cen	943 300 Kč (etalon)	1 064 990 Kč (o 13 % horší)
Známka ²⁾	1.	2.

¹⁾ Paket Success obsahuje světlomety LED, startování tlačítkem, 18" litá kola a sledování mrtvého úhlu, ²⁾ známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

Náhradní díly

	Škoda Kodiaq 2.0 TDI/140 kW DSG 4x4	Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi/147 kW aut. 4x4
Světlomet/zadní sdružená svítina (Kč)	20 709/20 709	33 080/9250
Přední/zadní nárazník (Kč)	13 509/13 687	7550/5842
Přední blatník (Kč)	7544	6330
Čelní sklo (Kč)	10 460	12 670
Brzdové destičky (přední) + výměna (Kč)	3984 + 693	2950 + 300
Cena práce v servisu (Kč/hod.)	990	600
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km (Kč)	22 203	42 420
Záruky; pohonné ústrojí/celý vůz/lak/neprozrez. karoserie (roky)	2/3/12	5/5/12

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit. Zdroj: údaje výrobce

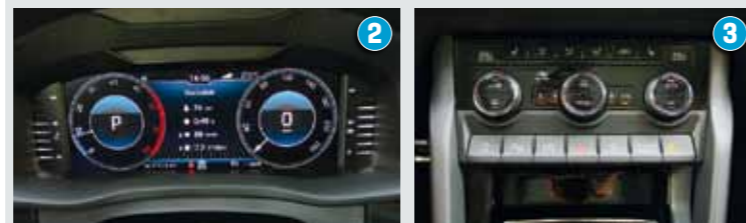
Jak známkuje

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známkuje podle odstupe od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáваме 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlevnějším SUV střední třídy s dieslovým motorem o výkonu 140 kW byla Kia Niro. Pokud by Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi/147 kW aut. 4x4 byl o 15 % levnější, dostal by známku 1,50. Pokud by byl o 25 % levnější, dostal by známku 2,00.

Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 990 465 Kč. Za cenu od 990 466 Kč do 1 084 795 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčísleme odstup od nejlepšího. Znamku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Znamka za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení. Jedná se o samostatnou disciplínu.



1 Interiér sází na maximální přehlednost a většina funkcí má své tlačítko, což už dnes nebývá zvykem, ale je to ku prospěchu. 2 Kombinace displeje a klasických přístrojů působí zvláště, ale čitelnost je bezproblémová. 3 Ovládání klimatizace je velmi intuitivní.



1 Palubní desku kodiaqu ozvláštňuje vyvýšení před spolujezdcem, plastové dekorace ale působí trochu lacině. 2 Digitální přístrojový štít si lze připlatit za 8900 Kč, nabízí celou řadu zobrazení. 3 Tři otočné ovladače velmi usnadňují nastavování klimatizace.

Hyundai



Zadní lavice je posuvná v širokém rozsahu, dokonce ji lze zcela natlačit na přední opěradla. V opačné pozici zbývá pro kolena královská rezerva a cestující ocení i dostatek prostoru na šířku. Panoramatika střeška sice vyloženě nepřekáží, ale vyšší jedinci se budou cítit vzdušněji bez ní. Přední sedadla se pyšní velkorysími rozměry i třeba elektricky prodloužitelnými sedáky, jako známe z luxusní třídy.

Sedadla vzadu jsou rozumně velká, ale sedí se s koleny až u brady. Místa je zde sice o něco více než ve Škodovce, přesto pokud vezete někoho zcela vzadu, musí se uskrmnit i ti ve druhé řadě.

Pozice za volantem je velmi příjemná, obklopuje vás mohutná přístrojová deska a všude panuje dostatek prostoru. Líbí se nám možnost elektrického nastavení volantu v širokém rozsahu.

fe při zajišťování trochu zápolíte, a navíc se do ní neustále přimotávají pásy zadních sedadel, neboť v přchytkách na bocích nedrží. V kodiaqu jsou prakticky zavěšené u stropu.

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

Dvakrát úplně jinak

Dieslové motory jsou pro velká a těžká SUV nejlogičtější volbou, ostatně odpovídá tomu i podíl těchto jednotek na celkových prodejkách: u kodiaqu 78 %, u santa fe 100 %. Hyundai pohání jednotka 2.2 CRDi o výkonu 147 kW a točivém momentu 440 Nm. V době stále se zpřísňujících emisních limitů nás překvapila harmonickým zátahem už z nejnižších otáček. Zároveň běží velmi kultivovaně.

Dobře známý dvoulitr v kodiaqu se 140 kW a 400 Nm tak tichý projev nemá, a především působí dost přidušeně. Hodně se to projevilo při měření pružnosti zejména na šestku a sedmičku. V pásmu pod 1500 min⁻¹ motor takřka vůbec nezrychluje a mde působí až do 2000 min⁻¹. Zrychlení z 80 na 120 km/h tak trvá o dlouhé sekundy déle než v hyundaii. Na sedmičku 20,5 s, zatímco santa fe to dokonce na ještě delší osmičku zvládne jen za 11,5 s.

U automatických převodovek samozřejmě nemá smysl motor takto uměle trápit, zároveň to ale mnohé napoví, že převodovka bude muset daleko častěji řadit. Dvoustupňové DSG (DQ 500) nám navíc přišlo naladěné trochu

Škoda



Také v kodiaqu panuje v podélném směru příjemná valnost, byť před koleny jsme mu naměřili o pár centimetrů méně. Vzhledem k menší šířce se sem pohodlně posadí jen dvojice cestujících. Výhodou škodovky je možnost připlatit si za třízónovou klimatizaci (7000 Kč). Sedadla vpředu jsou rozměrově menší než v santa fe, ale mají dostatečně univerzální tvar a nabízejí také příjemnou oporu.

Místa vzadu je hodně málo a sedadla jsou miniaturní. Za nouzovou možnost převazu platí zákazníci velkou daň v podobě zbytečně zmenšeného kufru.

Za volantem působí kodiaq jako kompaktnější auto než santa fe, sedí se však také pohodlně a v terénu přijdou vhod mohutná madla na středovém tunelu.

PROSTOR A POHODLÍ

Santa fe vede

Vzdušnější dojem z interiéru hyundae se potvrzuje i v řech čísel. Rozdíl ve vnější šířce sice činí pouze 8 mm ve prospěch santa fe (1890 vs. 1882 mm), uvnitř však dokáže vykouzlit podstatně více místa v oblasti loktů. Vpředu o 3 cm, ve druhé řadě dokonce o pět a zcela vzadu o čtyři.

Vyšší posez vpředu sice ubírá 1 až 2 cm nad hlavou, řidiči však střeška, ani ta panoramatika, nepřekáží. Důležitější je o 3 cm více prostoru pro hlavy cestujících ve druhé řadě. Náskok hyundae je patrný i v podélném směru. Při standardním posunutí lavice ve druhé řadě zcela vzad zbývá sice v obou vozech královská rezerva pro kolena i dlouhánům s výškou přes 1,9 m, avšak hyundai vede poměrem 16:13 cm.

Smolných sedm

Více se osm centimetrů náskoku v celkové délce korejského vozu (4770 mm vs. 4697 mm) projevuje zcela vzadu. Předem podotýkáme, že třetí řada je v obou vozech vyloženě nouzová

a sedět bychom zde nechtěli rozhodně déle než půl hodiny. Pokud vám však dáva toto řešení z nějakého důvodu smysl, lépe vyhoví santa fe. Díky možnosti posuvu druhé řady v nevídaném rozsahu 36 cm lze docílit toho, že rezerva před koleny ve třetí řadě může být stejná jako ve druhé (do ní si už ale nikdo nesedne, neboť sedák se dotýká opěradla předního sedadla).

Každopádně v součtu podélného prostoru nabízí hyundai o 7 cm více, takže

při správném vybalancování prostřední řady se do vozu sedm lidí poskládá lépe. Přesto si pohodlí ve dvou zadních řadách ani v jednom z vozů neužijete. Role modelů MPV zůstává pro větší rodiny v tomto ohledu zcela nezastupitelná.

Nutná měřičina

Dvojice zadních sedadel se u obou vozů sklápí do podlahy, která kvůli tomu leží vysoko a výška zavazadelníku se tomu úměrně snížila. Pod roletami

v obou vozech zbývá pouze 44 cm, což neumožňuje vršit zavazadla na sebe. Oba kufrů však vynikají velmi dobrou šířkou i délkou. V případě kodiaqu se nám líbí dvojité dno v zadní části hned za nárazníkem, kam lze uložit drobnosti, případně podlážku vyjmout a zvýšit prostor. V hyundaii je pod podlahou jen menší schránka. Kodiaq se také na rozdíl od Korejce pyšní čalouněnými boky, lépe vyřešenými háčky na bocích i samoobjíšťovací roletou. S tou v santa

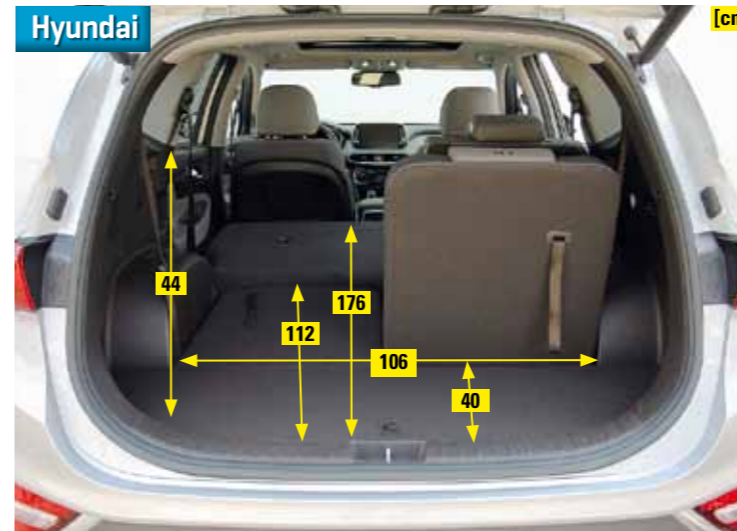
Údaje o testovaných vozidlech

NAMĚŘENÉ HODNOTY

	Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi	Škoda Kodiaq 2.0 TDI
Místo podélné (1. + 2. řada)/před koleny ve 2. řadě	(cm) 152-188/0-16	160-179/0-13
Místo podélné ve 3. řadě/před koleny ve 3. řadě	(cm) 51-87/0-17	53-72/0-2
Výška interiéru nad sedákem 1./2./3. řada	(cm) 91-99/97/85	92-101/94/85
Místo nad hlavou cestujícího 1./2./3. řada	(cm) 0-5/2/0	0-6/1/0
Šířka interiéru v loktech 1./2./3. řada	(cm) 157/155/136	154/150/132
Šířka interiéru v ramenou 1./2./3. řada	(cm) 139/132/129	138/130/116
Délka x šířka sedáku u řidiče/2./3. řada	(cm) 51-54 x 52/49 x 55/41 x 51	50 x 52/49 x 50/36 x 48
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka)	(cm) 54 x 64	50 x 63
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka)	(cm) 87 x 114	81 x 112
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi	(cm) 78/189	77/193

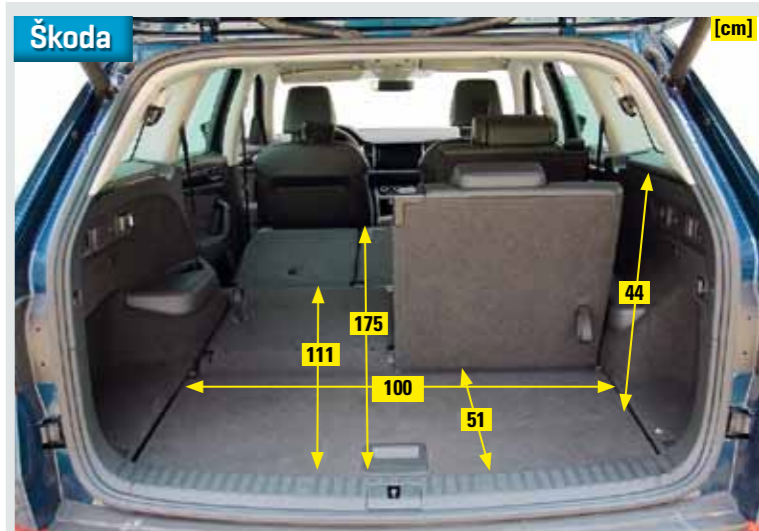
„Místo podélné“ – součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče, od předělu opěradla a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před koleny zadního cestujícího“ – figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ – vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejnižší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ – totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ – nejširší místo interiéru ve vybraných dveřích. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 191 cm.

Hyundai



Za třetí řadou zbývá méně místa než ve Škodovce, v pětimístné konfiguraci je prostor velký, hadila by se však větší výška. Chyběl nám průvlak na lyže a líbila by se nám i větší schránka pod podlahou. Při zatahování rolety se do cesty navíc pletou zadní pásy. Patěší velký vstupní otvor.

Škoda



Stejně jako santa fe i kufr kodiaqu hodně utrpěl montáží zadních sedadel a je mělký. Chválíme však praktické sklopné háčky na bocích, důkladné čalounění a možnost sklopení druhé řady 40:20:40. Pod podlahou lze umístit roletu, popřípadě odstranit podlážku a využít aspoň v části prostoru plohadnotnou výšku.



Turbodiesel 2.2 CRDi se pyšní velmi kultivovaným chodem a plynulým nástupem točivého momentu už od nízkých otáček. Rychlým reakcí prospívá i elektricky ovládané turbodmychadlo. Spotřeba se daří v průměru držet pod velmi slušnými 7,5 l/100 km a potěší i skvěle fungující osmistupňový automat z vlastního vývoje. Řadí velmi hladce, plynule i dostatečně rychle.



Naftový dvoulitr v kodiaqu běží v nízkých otáčkách hruběji a pod 2000 min⁻¹ jsou jeho reakce ospalé. V kombinaci s dvouspojkovou převodovkou, která často nechce včas podřadit, to vede k méně plynulé jízdě. Daleko příjemněji funguje silnější verze 2.0 BiTDI, která nabízí i velmi příjemnou dynamickou rezervu.

letargicky, s podrázováním při prudším sešlápnutí plynu si dávalo načas a okamžitě neposlouchalo ani pokyny páček pod volantem. Silnější spodní pásmo zkrátka chybí.

Santa fe za daleko plynulejší rozjezdy a zrychlování vděčí i hladce a rychle řadící osmistupňové převodovce s hydrodynamickým měničem. Úroveň akcelerace ale ani v jednom případě nijak zvlášť neoslání. Stovku jsme nepatrně rychleji zdolali s hyundaiem – 10,0 s vs. 10,3 s (škoda). Od 140 km/h začíná mít zřejmě díky nižšímu odporu vzduchu navrch kodiaq, nicméně tempo zrychlování už je v obou případech vlažné. Na 180 km/h to trvá 39,5 s (škoda), respektive 42,3 s (hyundai). Mnozí majitelé si to sice nepripouštějí, ale dynamicky tyto vozy odpovídají základní Octavii 1.0 TSI/85 kW, s níž jsme se na 180 km/h dostali za 40,5 s. Dobře to ilustruje, kolik výkonu je potřeba k rozpohybování velkých SUV.

Spotřeba se u obou modelů drží na solidní úrovni. Dlouhodobější průměr se pohybuje okolo 7,5 l/100 km, podobně konzumace se dočkáte i při jízdě po dálnici. V přímém porovnání se ukázal být

asi o 0,3 l/100 km úspornější hyundai. Více spotřeba roste ve městě, kde jsme se santa fe jezdili kolem 9 litrů, s kodiaquem pak lehce přes 10 litrů.

JÍZDA

Kočár především

Od velkého SUV podvědomě očekáváte hlavně komfortní a tichou jízdu. Santa fe toto splňuje beze zbytku. I na příplatkových 19" kolech se vůz přenáší přes nerovnosti a výmoly jen s lehkým pohoupnutím, bez náznaku rázů. Podvozek je velmi dobře akusticky odhlučněn a to samé platí i o voze celkově. Cestování po dálnici se tak odehrává v příjemném tichu.

V zatáčkách si hyundai počíná rozvážněji. Sice nehrozí, že byste ho museli ke každé změně směru vyloženě přemlouvát, ale rozhodně se cítí jistěji v táhlých obloucích než ostrých vraccích. Na méně kvalitní silnici či roletě mají kola tendenci navzdory nezávislému odpružení občas uskakovat. Pochvalovali jsme si stabilitu v přímém směru při rychlé jízdě a výhodou jsou také

Údaje o testovaných vozidlech

	Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi aut. 4x4	Škoda Kodiaq 2.0 TDI DSG 4x4
ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE		
Motor, ventilový rozvod	turbodiesel R4, DOHC	turbodiesel R4, DOHC
Zdvihový objem (cm ³)	2199	1968
Největší výkon (kW/min ⁻¹)	147/3800	140/3500-4000
Největší točivý moment (Nm/min ⁻¹)	440/1750-2750	400/1900-3300
Převodovka	8 ^o planetová s měničem	7 ^o dvouspojková
Délka x šířka x výška (mm)	4770 x 1890 x 1680	4697 x 1882 x 1659
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2765	2791, 1586/1576
Standardní pneumatiky	235/65 R17	215/65 R17
Provozní/úžitná hmotnost (kg)	1970/699	1818/725
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	750/2000	750/2000
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	-/547/1625	270/560-765/2005
Objem nádrže paliva (l)	71	60
Nejvyšší rychlost (km/h)	203	209
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	9,4	8,6
Emise CO ₂ (g/km)	160	152
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	7,3/5,4/6,1	6,4/5,1/5,6
NAMĚŘENÉ HODNOTY		
Pružnost na 4. rychlostní stupeň (60-100 km/h) (s)	5,6	6,0
Pružnost na 5./6./7./8. rychlostní stupeň (80-120 km/h) (s)	6,6/7,4/8,3/11,5	8,7/12,2/20,5/-
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS (min ⁻¹)	2000	2200
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h (m)	35,5	38,5
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h (km/h)	47,3/86,2/124,9	48,1/87,0/126,3
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km)	7,3	7,6
<small>K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.</small>		



Pneumatiky v testu: Continental Continental Sport Contact 5 235/55 R19

Santa fe nemá rádo prudké změny směru. Při vyhýbacím manévru hodně nakloní a má tendenci jet rovně, stabilizace situaci zvládá za cenu výrazného přibrzdění.



Pneumatiky v testu: Hankook Ventus S1 Evo 2 235/50 R19

Kodiaq reaguje na pokyny volantu s daleko větší ochotou a na poměry vozů SUV zvládá vyhýbací manévry příjemně dynamicky. Elektronika směr koriguje jemnějšími zásahy.

ZÁVĚR

Vítězem testu se s přesvědčivým náskokem stalo santa fe, které škodovce vzalo její tradiční trumfy a nabízí prostornější a hodnotnější interiér. Je však pravda, že i kodiaq poskytuje dostatek místa a boduje promyšlenou praktičností. Hyundai však škodovku deklasuje

především velmi povedeným dieselem, který pružně zabírá od nízkých otáček. Má kultivovaný chod a je i úspornější. Z hlediska jízdních vlastností má sice škodovka navrch, hyundai jí to však vrací vyšším komfortem a lepším odhlučněním, což majitelé v této třídě očekávají v první řadě.



Hodnocení

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

	Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi aut. 4x4	Škoda Kodiaq 2.0 TDI DSG 4x4
DOJEM		
Design	1,50	1,50
Dílenské zpracování	1,00	2,00
PROSTOR A POHODLÍ		
Prostornost	1,00	1,50
Sedadla	1,00	1,50
Zavazadelník a variabilita	2,00	1,50
Ovládací prvky	1,50	2,00
MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ		
Dynamika	1,50	1,50
Pružnost	1,00	2,50
Spotřeba	1,00	1,50
JÍZDA		
Řazení	1,00	2,00
Rízení	2,00	1,50
Brzdy	1,00	1,50
Ovladatelnost	2,50	2,00
Jízdní komfort	1,00	1,50
CELKEM		
Výsledná známka	1,36	1,71
Závěrečné pořadí	1.	2.

Pořadí



- + Hodnotné materiály a kvalitní zpracování
- + Velký vnitřní prostor
- + Dobrá ergonomie
- + Pružný a úsporný motor
- + Hladce řadící převodovka
- + Účinné brzdy
- + Komfortní odpružení

- Těžkopádnější při prudkých manévrech
- Vláčnější řízení
- Chybějící průvlak na lyže

Průměr celkem **1,36**



- + Praktický interiér
- + Velmi dobrá variabilita
- + Solidní ovladatelnost
- + Praktické doplňky v kufru
- + Velká možnost konfigurace výbav
- + Přehledný multimediální systém...

- ... ale s výhradně dotykovým ovládáním
- Mizerná pružnost v nízkých otáčkách
- Převodovka občas cuká
- Průměrná kvalita materiálů

Průměr celkem **1,71**



Víte, že...

... Češi jsou národem křížovkářů? Inspiraci i zábavu najdete už v příštím čísle. **16 stran ZDARMA**