

TEST	TEST
HYUNDAI TUCSON GEGEN FORD KUGA, HONDA CR-V UND MAZDA CX-5	HYUNDAI TUCSON PROTI FORDU KUGA, HONDĚ CR-V A MAZDĚ CX-5
Neuer Hyundai Tucson im ersten Vergleich	Nový Hyundai Tucson v prvním srovnání
AUF ANHIEB EIN GROSSER	ΗΠΕΔ ΠΑΡΟΡΡVÉ JEDΠÍČKA
Perfekt: SUV mit Diesel, Automatik und Allrad.	Skvělé: SUV s dieselovým motorem, automatickou převodovkou a pohonem všech kol.
Hyundai hat wieder einen Tucson. Und zwar einen richtig starken. Seine Qualitäten muss erim Test mit Ford Kuga, Honda CR-V undMazda CX-5 beweisen	Hyundai má opět Tucson, a sice opravdového siláka. Své kvality musí prokázat v testu s Fordem Kuga, Hondou CR-V a Mazda CX-.
<p>VIER TRAUMWAGEN! Ich schwör: Auf dem Bild unten fahren vier absolute Traumwagen. Kompakte SUV mit Platz für Familie und Ferien, kraftvollen Dieselmotoren mit Automatik und ohne Trink-Tendenz sowie wetterfestem Allradantrieb. Was will man mehr ...?</p> <p>Ganz frisch und gerade erst vom Containerschiff gerollt: der Hyundai Tucson. Der Name kommt Ihnen bekannt vor? Richtig, so hieß der kompakte Korea-Kraxler auch schon bei seinem Debüt 2004, bis er 2010 zum ix35 mutierte. Jetzt also wieder Tucson - und außer dem Namen ist hier zum Glück nichts von gestern. Flotte Form, kraftvoller Diesel, gelungenes Interieur - der neue Tucson ist reif für seinen ersten Nahkampf.</p> <p>Und den bestreitet er gleich gegen starke Konkurrenz. Der Mazda CX-5 trumpft mit innerer Größe und lebhaftem Wesen auf, der Ford Kuga überzeugt mit agilem Handling und volksnahen Preisen, der mit 160 PS etwas schwächere Honda CR-V setzt voll auf Gemütlichkeit, gibt sich konsequent gelassen.</p>	<p>ČTYŘI VOZIDLA SNŮ! Přisahám! Dole na obrázku jedou absolutní vozy snů. Kompaktní SUV s dostatkem místa pro rodinu a volné dny, silnými dieselovými motory s automatickou převodovkou a nízkou spotřebou a pohonem všech čtyř kol. Co by si člověk mohl ještě více přát...?</p> <p>Úplně čerstvý, právě sjel z výrobní linky: Hyundai Tucson. Zdá se vám to jméno známé? Správně, tak se jmenoval již kompaktní korejský horolezec při svém debutu v roce 2004, dokud se v roce 2010 nepřeměnil na ix35. Teď tedy opět Tucson - a kromě jména zde naštěstí není nic ze včerejška. Moderní design, silný diesel, povedený interiér - nový Tucson je připraven na svůj první boj zblízka a ten bude bojovat proti silné konkurenci. Mazda CX-5 trumfuje vnitřní velikostí a živým pojetím, Ford Kuga přesvědčuje čilým ovládáním a příznivými cenami, trochu slabší Honda CR-V se 160 k sází zcela na útulnost. To není vůbec lehká volba, neboť každý z těchto SUV nás umí přesvědčit o svých přednostech a my začneme snít - ale tak to s vozy snů už bývá.</p>

Keine leichte Wahl, denn jeder dieser SUV weiß auf seine Art zu überzeugen und uns zum Schwärmen zu bringen. Aber so ist das eben mit Traumwagen	
Seite scannen und das Video abspielen! Mehr Infos finden Sie auf Seite 61.	Stránku naskenujte a přehrajte video! Více informací najdete na straně 61.
<u>Honda, Hyundai, Mazda und Ford (von links) streiten um die Krone der kompakten SUV</u>	Honda, Hyundai, Mazda a Ford (zleva) bojují o korunu mezi kompaktními SUV
<u>TEST</u>	TEST
NEUER HYUNDAI TUCSON IM ERSTEN VERGLEICH	NOVÝ HYUNDAI TUCSON V PRVNÍM SROVNÁNÍ

HONDA CR-V 1.6i DTEC 4WD	HONDA CR-V 1.6i DTEC 4WD
521Punkte	521 bodů
Geschmeidiges Anfedern, sparsamster Motor, viel Platz, größter Kofferraum, guter Wiederverkauf	Poddajné pérování, nejúspornější motor, hodně místa, největší zavazadelník, dá se dobře znovu prodat.
Motor wirkt schnell überfordert, starke Auf- bau bewegungen bei flotter Fahrt, hohes Preisniveau	Motoru rychle dochází dech, pohyby karoserie při rychlé jízdě, vysoká cena.
<i>NUR NET HETZE!</i> Schon das rundliche Design des CR-V strahlt Gelassenheit aus. Und genau die bietet er auch. Auf 4,61 Metern lässt der Honda seine Gäste sich entspannen in den weichen Polstern fläzen, ärgert die Hinterbänkler aber mit nicht höhenverstellbaren Kopfstützen. Uncool! Dafür groovt der Wagen recht lässig über schlechte Straßen und lässt Fahrbahnfehler in den weichen Federn verpuffen. Auf welliger Piste zeigt der CR-V sich aber auch seltsam spannungslos, taumelt von einer Schlagseite zur anderen, taucht tief ein und nickt bedächtig. Nichts für empfindliche Mägen. Und auch nichts für Sportfahrer. Das unterstreicht der ausgeglichene Motor, dessen 160 PS fürs Mitschwimmen reichen - wenn es ernst wird, fährt der CR-V hinterher. Wobei die Automatik sanft und ohne jede Eile die neun Fahrstufen sortiert. Aufregung dann an der Kasse. Mit 41390 Euro kostet der CR-V am meisten.	<i>JEN ŽÁDNÝ SPĚCH!</i> Už zaoblený design vozu CR-V vyzařuje klid. A přesně to i tento vůz nabízí. Na 4,61 metrech poskytuje Honda svým pasažérům uvolněný posez v měkkých polstrech, kdy však cestující na zadních sedadlech obtěžují opěrky hlavy bez možnosti výškového nastavení. To není úplně ono! Za to ale jede tento vůz ležerně i po špatných cestách a nedostatky povrchu pohltí jeho měkké pérování. Na zvlněné trati je ale CR-V podivně bez napětí, vrávorá od jedné strany na druhou, zavěšení se hodně noří a poměrně dost se naklání. Nic pro citlivý žaludek. A taky nic pro sportovní řidiče. To podtrhuje i vyvážený motor, jehož 160 k je pro klidnou plavbu dostačující - když ale půjde do tuhého, CR-V zůstane pozadu, přičemž automatická převodovka jemně bez spěchu a paniky hladce řadí svých devět stupňů. K probuzení dojde ale při placení. Se 41.390 EUR je vůz CR-V nejdražší v testu.
Der CR-V atmet aus allen Fugen Gelassenheit.	U vozu CR-V dýchá ze všech jeho koutů klid a pohoda.
Unsere Platzierung 4	Naše umístění 4
<u>Spaciges Cockpit, Bedienung per Touchscreen nicht optimal</u>	-Prostorný kokpit, ovládání na dotykovém monitoru není optimální
<u>Kontakt! Zweimal USB, HDMI und 12 Volt in der Mittelarmlehne</u>	Spojení! Dvakrát USB, HDMI a 12V zásuvka ve středové opěrce
<u>s Ein Griff: Kopfstütze weg, Bank hoch,Lehne runter - clever</u>	Jeden pohyb: Sklopení opěrek hlavy, zvednutí sedáku a sklopení opěradla, to vše jedním tahem - chytré

FORD KUGA 2.0 TDCi 4x4	FORD KUGA 2.0 TDCi 4x4
Punkte 525	525 bodů
Lebhafter Motor, dynamisches Fahrverhalten, günstiger Preis, schnelles Doppelkupplungsgetriebe	Živý motor, dynamické jízdní vlastnosti, výhodná cena, rychlá dvouspojková převodovka.
Kofferraum als Fünfsitzer knapp, veraltetes Cockpitlayout, Bremsleistung nicht auf der Höhe der Zeit.	Zavazadelník je při pětimístném uspořádání docela malý, zastaralý design palubní desky, výkon brzd neodpovídající současnosti
<i>GEHT'S NOCH?</i> Der Kuga glänzt mit einer guten Mischung aus Agilität und Alltagstauglichkeit – und nervt dann mit dem alten Ford-Fitzelcockpit. Ordentlich gepolsterte Sitze und manierliches Platzangebot auf Tucson-Niveau akzeptieren wir ja gern – auch wenn 425 Liter Minimal-Kofferraum echt zu wenig sind. Beim Cockpit ist aber Schluss. Der Navimonitor liegt weeeit weg, sein Bildschirm ist mit 12,7 Zentimetern sogar kleiner als der des iPhone 6 plus (14 cm). Schade, denn der Zweiliter-Diesel mit 180 PS macht seine Sache ordentlich, bringt die Fahre flott in Fahrt und harmonisiert gut mit dem fixen Direktschaltgetriebe. Auch das Fahrwerk weckt die Lust am Ford, federt straff und dennoch verbindlich. Das alles für 37 035 Euro – günstiger kann hier keiner. Besser bremsen schon: Fast 39 Meter wirken wie von gestern. Geht's noch?	<i>DÁ SE TO JEŠTĚ?</i> Kuga je vůz dobře kombinující agilitu a praktičnost – obtěžuje však svým zastaralým uspořádáním palubní desky. Náležitě tvarovaná sedadla a způsobilou prostornost na úrovni Tucsonu rádi akceptujeme – i když kufr o min. objemu 425 l je dost malý. Palubní deska ale opravdu zklamala. Displej navigačního systému je příliš daleko a obrazovka o velikosti 12,7 cm je dokonce menší než u iPhone 6 plus (14 cm). Škoda, neboť dvoilitrový diesel o výkonu 180 k je velmi dobrý, svižně zrychluje a dobře spolupracuje s dvouspojkovou přímo řazenou převodovkou... I Podvozek probouzí chuť se projet s Fordem, pruží tvrdě, ale přesto příjemně. To vše za 37 035 EUR – levněji to nikdo neumí. Lépe brzdit však ano: téměř 39 m je jako z doby minulé. Dá se to ještě?
Kuga braucht ein Facelift – und zwar innen.	Kuga potřebuje facelift – a sice v interiéru.
Unsere Platzierung 3	Naše umístění 3
<u>Bildschirm zu klein und zu weit weg, dazu noch Knopfchaos</u>	Obrazovka je velmi malá a příliš daleko, k tomu ještě knoflíkový chaos
<u>Easy-Fuel-Klappe: auf, Rüssel rein, fertig. Sehr praktisch</u>	Bezzátkové hrdlo palivové nádrže Easy-Fuel: koncovku hadice zastrčte do nádrže a hotovo, velmi praktické.
<u>230-V-Steckdose hinten im Family-Paket für 150 Euro</u>	230V zásuvka vzadu je součástí sady Family za 150 EUR.

MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD	MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 175 AWD
Punkte 531	531 bodů
Flotte Fahrleistungen, drehfreudiger Motor, geräumiger Fond, leichtfüßiges Handling.	Dobrý jízdní výkon, točivý motor, dostatek prostoru vzadu, citlivé ovládání.
Schwache Bremsleistung, recht hohes Preis-niveau, Radhaus stört beim Einstieg hinten.	Slabý výkon brzd, vysoká cena, blatníky zadních kol překáží při nastupování.
<i>DOWNSIZING, NEIN DANKE.</i> Mazda setzt bei seinem schlaun Skyactiv-Diesel auf niedrige Verdichtung als Spartrick. Mit Erfolg. Der 2,2-Liter mit 175 PS absolviert unsere Beschleunigungstests am flottesten und verbraucht mit 7,2 Litern dennoch moderat. Der Dynamik verpflichtet zeigt sich das Fahrwerk mit einer grundsätzlich straffen Auslegung. Die 19-Zoll-Räder poltern zwar schon mal unfein über Querfugen, hoppelige Straßen meistert der CX-5 dennoch verträglich. Fast unverzeihlich: Wie Ford braucht Mazda rund 39 Meter zum Ankern aus Tempo 100. Aua! Der Tucson steht eine ganze Fahrzeuglänge eher. Auch die Rechnung für den CX-5 lässt uns leicht zucken. Als Sportsline mit Automatik und Allrad kommen immerhin 38690 Euro zusammen – hier würden wir Downsizing durchaus begrüßen.	<i>DOWNSIZING, NE DÍKY.</i> Mazda vsadila u svého chytrého dieselu Skyactiv ve snaze uspořit palivo nízkou kompresí. Povedlo se. Vůz o objemu 2,2l a výkonu 175 k absolvoval naše testy na zrychlení jako nejrychlejší a současně s umírněnou spotřebou 7,2 litrů. S ohledem na dynamickou jízdu je podvozek naladěn spíše tvrdě. 19palcová kola sice někdy drkotají přes příčné prahy ale nakonec se CX-5 s nerovnými cestami vypořádává docela dobře. Téměř neodpustitelné: podobně jako Ford potřebuje Mazda k zastavení ze 100 km/h skoro 39 metrů. Au! To Tucson zastaví skoro o celou délku vozu dříve. Také cena za CX 5 s námi lehce zamávala. Ve variantě Sportsline s automatickou převodovkou a pohonem všech kol to dělá 38 690 EUR – zde bychom downsizing rozhodně přivítali.
CX-5 mit viel Hubraum, aber ohne zu saufen.	CX-5 s velkým objemem válců, ale s nízkou spotřebou.
Unsere Platzierung	Naše umístění 2
<u>Schönes und auch schön leicht zubedienendes Cockpit</u>	Pěkný a snadno ovladatelný kokpit
<u>Genug Luft überm Scheitel, Kopfstütze aber deutlich zu kurz</u>	Dost místa nad temenem hlavy, opěrka hlavy je ale dost krátká
<u>Die dreiteilige Fondlehne lässt sich vom Heck aus umlegen</u>	Třídílné opěradlo se dá sklopit ze zavazadlového prostoru.
Seite scannen und in den Kofferraum schauen!	Stránku naskenujte a prohlédněte si zavazadelník.
Mehr Infos finden Sie auf Seite 61.	Více informací najdete na straně 61.

HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD			
556 Punkte	556 bodů			
Kräftiger Motor, agiles Fahrverhalten, ordentliche Sitze, fünf Jahre Garantie, gute Ausstattung	Silný motor, agilní jízdní vlastnosti, příkladná sedadla, pět let záruky, dobrá výbava			
Kleinster Maximal-Kofferraum, Motor wird laut, 19-Zoll-Räder (Serie bei Premium) kosten Komfort.	Nejmenší maximální objem zavazadelníku, hlučnější motor, 19palcová kola (série u výbavy Premium) omezují komfort.			
<i>NA, WIE DENN JETZT?</i> Vor fünf Jahren wurde aus dem Tucson der ix35, die Neuaufgabe trägt jetzt wieder den Geburtsnamen. Egal, ansonsten wissen die Koreaner, was sie wollen. An die Spitze. Und da ist der flott designte Tucson auf dem besten Weg. Das Interieur gefällt mit rätsselfreier Bedienung, ordentlicher Verarbeitung und vernünftigen Sitzen. Das Platzangebot reicht, wenngleich Mazda hinten mehr Luft lässt und der Tucson im Urlaub ein Kofferchen weniger schluckt. Mit 185 PS geht der Hyundai forsch zur Sache, kommt unter zehn Sekunden auf Tempo 100 und schafft locker Autobahnschnitte um 180 km/h. Dabei wird der Zweiliter-Diesel aber laut, legt die Automatik die sechs Fahrstufen fast unbemerkt, aber nicht im Eiltempo nach. Das straffe Fahrwerk macht den Tucson erstaunlich handlich, stößt nur gelegentlich zu hart auf. Dagegen bekömmlich: der Preis (37900 Euro) und fünf Jahre Garantie – so ist der Tucson tatsächlich Spitze.	<i>No, tak jak teď?</i> Před pěti lety se stala z Tucsonu ix35. Nový vůz si nese opět původní jméno. To není důležité, jinak Korejci vědí, co chtějí; dostat se na špici a tam vůz Tucson s dynamickým designem směřuje. V interiéru se zalíbí jednoduché ovládání, kvalitní zpracování a rozumná sedadla. Vnitřní prostor je dostačující, i když Mazda nabídne vzadu o něco vzdušnější prostředí a Tucson pojme při cestě na dovolenou o jeden kufřík méně. S výkonem 185 k jde Hyundai svižně na věc, na 100 km/h se dostane za méně než 10 sekund a na volných úsecích dálnic dokáže lehce držet rychlost i 180 km/h. Při takové rychlosti je už ale dvoulitrový diesel hlučný, automatická převodovka řadí šest rychlostních stupňů téměř nepozorovaně, ale ne ve shonu. Tužší podvozek dělá vůz Tucson až neuvěřitelně komfortním, jen občas je cítit cuknutí. Oproti tomu je Tucson výhodný: cena (37 900 EUR) a pětiletá záruka – tím je Tucson opravdu na špici.			
Der Tucson sieht flott aus – und fährt auch so.	Tucson dynamicky vypadá – a rovněž i tak jezdí.			
Unsere Platzierung	Naše umístění 1			
<u>Modernes Cockpit mit großem Bildschirm, solide gebaut</u>	Moderní kokpit s velkým displejem, solidní provedení			
<u>Spurhalteassistent Serie, Totwinkelwarner im Paket 1100 Euro</u>	Asistent pro udržování vozidla v jízdním pruhu – sériová výbava, hlídání mrtvého úhlu v paketu za 1100 EUR			
<u>Platz im Fond okay, Lehne für entspanntes Reisen verstellbar</u>	Dostatek prostoru vzadu, nastavitelná opěradla pro příjemnou jízdu			
Parametry vozidel	FORD	HONDA	HYUNDAI	MAZDA

Motor typ/ válce	Čtyřválec/ turbo	Čtyřválec/ turbo	Čtyřválec/ turbo	Čtyřválec/ turbo
Konstrukční poloha	Vpředu napříč	Vpředu napříč	Vpředu napříč	Vpředu napříč
Ventily/vačkové hřídele	4 na válec /2	4 na válec / 2	4 na válec /2	4 na válec /2
Pohon vačkového hřídele	Ozubený řemen	řetěz	řetěz	řetěz
Obsah	1997 cm ³	1597 cm ³	1995 cm ³	2191 cm ³
kW (PS) při U/min	132 (180)/3500	118 (160)/4000	136 (185)/4000	129 (175)/4500
Пm při U/min	400/2000	350/2000	400/1750	420/2000
Nejvyšší rychlost	200 km/h	197 km/h	201 km/h	204 km/h
Převodovka	Šestistupňová dvouspojková	Devítistupňová automatická	Šestistupňová automatická	Šestistupňová automatická
Pohon	Pohon všech kol	Pohon všech kol	Pohon všech kol	Pohon všech kol
Brzdy vpředu / vzadu	kotoučové/ kotoučové	kotoučové/ kotoučové	kotoučové/ kotoučové	kotoučové/ kotoučové
Druh pneumatik použitých na testovacím vozu	235/55 R 17 V	225/60 R 18 H	245/45 R 19 W	225/55 R 19 V
Typ pneumatik	Michelin Latitude Tour HP	Michelin Latitude Sport	Continental SportContact 5	Toyo Proxes R36
Velikost kol	7,5 x 17"	7 x 18"	7,5 x 19"	7 x 19"
Emise CO ₂	140 g/km	139 g/km	170 g/km	144 g/km
Spotřeba*	6,1/5,0/5,4 l	6,0/4,9/5,3 l	8,0/5,6/6,5 l	6,4/4,9/5,5 l
Velikost nádrže /druh pohonné hmoty	60 l/Diesel	58 l/Diesel	62 l/Diesel	58 l/Diesel
Chladicí kapalina / klimatizace	R134a	R134a	R1234yf	R134a
Hlučnost	68 dB (A)	68 dB (A)	74 dB (A)	69 dB (A)

Celková hmotnost přívěsu brzděného./nebrzděného	2100/750 kg	1500/600 kg	1900/750 kg	2000/750 kg
Objem zavazadelníku	425-1568 l	589-1627 l	513-1503 l	503-1620 l
Délka / šířka / výška	4524/1838- 2077**/1701 mm	4605/1820- 2096**/1685 mm	4475/1850- 2065**/1650 mm	4555/1840- 2168**/1710 mm

* ve městě / mimo město/kombinovaná v l na 100 km; ** šířka včetně bočních zrcátek

Náklady /garance				
Norma pro výfukové plyny	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Daň za rok v DE	280 €	240 €	340 €	307 €
Třída HPF/VK/TK	17/22/24	19/24/27	19/24/20	18/24/23
Garanční prohlídky	20 000 km/1 x za rok	20 000 km/1 x za rok	30 000 km/2 roky	20 000 km/1 x za rok
Náklady na údržbu od/do	200/430 €	220/480 €	250/450 €	200/400 €
Garance / záruční plnění	Garance	Garance	Garance	Garance
Technik/km-omezení	2 roky/ bez	3 roky/100 000 km	5 roky/bez	3 roky/100 000 km
Garance - nerezavění	12 let	12 let	12 let	12 let
Garance mobility	neomezeně	3 roky	5 let	neomezeně
Měřené hodnoty				
Zrychlení 0-50 km/h	3,4 s	3,4 s	3,0 s	3,1 s
0-100 km/h	9,8 s	10,5 s	9,5 s	9,0 s
0-130/160 km/h	16,2/27,3 s	18,6/31,9 s	16,4/27,8 s	15,2/26,1 s
Pružné zrychlení 60-100 km/h	5,5 s	6,0 s	5,6 s	5,0 s

80–120 km/h	7,1 s	8,7 s	7,5 s	6,7 s
Vlastní hmotnost vozidla/užitečné zatížení	1769/461 kg	1751/449 kg	1741/509 kg	1680/445 kg
Rozložení zátěže p./z.	59/41 %	59/41 %	61/39 %	59/41 %
Poloměr otáčení vlevo/vpravo	11,6/11,6 m	11,4/11,8 m	11,3/11,3 m	11,6/11,9 m
Brzdná dráha ze 100 km/h za studena	38,5 m	36,7 m	34,0 m	38,6 m
ze 100 km/h zahřáté	38,9 m	36,5 m	35,0 m	39,7 m
Vnitřní hlučnost při 50 km/h	59 dB (A)	59 dB (A)	58 dB (A)	59 dB (A)
při 100 km/h	65 dB (A)	68 dB (A)	67 dB (A)	67 dB (A)
Při 130 km/h	69 dB (A)	70 dB (A)	71 dB (A)	70 dB (A)
Spotřeba v testu – CO ₂	7,0 l – 186 g/km	6,8 l – 180 g/km	7,2 l – 190 g/km	7,2 l – 190 g/km
Dojezd	850 km	850 km	860 km	800 km
Ceny/ Vybavení				
Model (s automatickou převodovkou)	Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4	Honda CR-V 1.6i DTEC 4WD	Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD	Mazda CX-5 Skyactiv-D 175 AWD
Základní cena	33 500 €	34 690 €	35 700 €	38 690 €
Vybavení testovaného vozidla	Titanium (2100 €)	Executive (6700 €)	Premium (2200 €)	Sports-Line (Serie)
Audiosystém	S	S	S	S
Navigační systém	ab 750 €	S	S	S
Dvou zónová klimatizace	S	S	S	S
Tempomat	S	S	S	S
Parkovací senzory vpředu/vzadu	700 € **	S	S	S
Vytápění sedadel vpředu	250 €	S	S	S

Tažné zařízení	720 €	690 €	P	P
Metalické lakování	655 €	560 €	550 €	530 €
Cena testovaného vozidla (je ohodnocen)	37 035 € *	41 390 €	37 900 €	38 690 €
S = série; P=příslušenství; * včetně navigačního systému Sony za 1435 €; ** cena balíčku				
Financování				
Základní cena	33 500 €	34 690 €	35 700 €	38 690 €
Záloha	-	-	7140 €	7738 €
Měsíční splátka	-	-	309 €	397 €
Doplatek	-	-	18 118 €	18 533 €
Celkové náklady	-	-	36 382 €	40 563 €
Financování se třemi podmínkami: doba trvání 36 měsíců, záloha předem 20 procent, počet ujetých kilometrů za rok – 15 000 km – údaje dle banky výrobce, bez záruky				
R134a: stará typ náplně klimatizace, bude nahrazena typem R1234yf- z důvodu bezpečnosti chladícího prostředku. Více info na autobild.de/go/killer .				
AUTO BILD testuje s pohonnými hmotami JET.				

KAROSERIE	Bodů max.	HYUNDAI	MAZDA	FORD	HONDA
Nabídka místa vpředu	20	17	17	17	18
Nabídka místa vzadu	20	16	18	16	17
Pocit prostornosti	10	8	8	7	8
Kufr	20	15	15	12	18
Variabilita	10	6	6	3	5
Užitečné zatížení	10	8	6	7	6
Hmotnost přívěsu	5	4	4	4	2
Přehlednost	15	10	10	11	9
Dojem kvality	20	16	15	16	16
Funkčnost	10	7	6	8	7
Bezpečnostní výbava	10	6	6	6	6
Hodnocení karoserie	150	113	111	107	112
POHON					
Zrychlení	15	10	11	10	9
Pružné zrychlení	20	12	14	13	11
Nejvyšší rychlost	5	4	4	3	3
Kultura chodu motoru	15	11	12	11	11
Schopnost vytáčení/odezva	10	7	8	7	6
Převodovka	20	15	15	16	17
Spotřeba při testu	30	26	26	27	27
Dojezd	10	5	5	5	5
Hodnocení pohonu	125	90	95	92	89

DYNAMIKA JÍZDY					
Jízdní vlastnosti	20	18	17	18	16
Elektroničtí asistenti	15	12	12	13	11
Udržování přímého směru	10	10	10	10	10
Agilita	20	17	17	17	15
Řízení	20	16	16	17	15
Trakce	10	10	10	10	10
Poloměr otáčení	10	5	4	4	4
Brzdy	20	19	9	10	14
Hodnocení dynamiky jízdy	125	107	95	99	95
Konektivita					
Telefon	5	4	4	4	4
Navigace	15	11	10	7	8
Online- funkce/aplikace	5	1	1	0	3
Audio	5	5	5	5	5
Asistenční systémy	20	9	9	12	10
Konektivita-hodnocení	50	30	29	28	30
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ					
Vnější rozměry	10	4	4	4	4
Provozní hmotnost	10	6	6	5	5
Emise CO ₂	10	8	8	8	8
Třída efektivity	5	4	4	4	4
Vnější hlučnost	5	2	4	5	5
Technologie v obl. životního prostředí	10	4	4	4	4
Životní prostředí – hodnocení	50	28	30	30	30

KOMFORT	Body max.	HYUNDAI	MAZDA	FORD	HONDA
Pástup	5	5	5	4	5
Poloha sezení	20	17	16	17	16
Sedadla vpředu	25	19	18	19	18
Sedadla vzadu	10	8	7	6	7
Obsluha	10	8	7	6	6
Pružení	30	23	23	24	22
Vnitřní hluk	10	7	7	7	6
Pocitový hlučnosti	15	11	10	11	11
Komfortní výbava	15	15	14	10	15
Klimatizace	10	6	6	6	6
Hodnocení komfortu	150	119	113	110	112
Hodnocení vlastností	650	487	473	466	468
NÁKLADY					
Cena	20	17	16	18	14
Pásledný prodej	15	9	10	8	6
Daň/Pojištění	10	3	4	5	4
Údržba	10	8	2	2	2
Garance	15	12	6	4	6
Náklady na pohonné hmoty	20	15	15	15	15
Doplatky / extra výbava	10	6	5	7	6
Hodnocení nákladů	100	70	58	59	53
Celkové hodnocení	750	557	531	525	521

Faktor dojmu – zde jde o vkus- hodnocení neovlivňuje celkové hodnocení

Kategorie	HYUNDAI	MAZDA	FORD	HONDA
Design	*****	****	****	***
Temperament	***	*****	***	**
Jízdní vlastnosti	****	*****	****	***
Wellness	***	***	***	*****
Image	***	***	***	***
Celkem	****	*****	***	***

5 hvězdiček – sen, 4 hvězdičky – oslovil, 3 hvězdičky – akceptovatelné, 2 hvězdičky – mohlo by být lepší, 1 hvězdička – nudné

Pro vůz Hyundai hovoří velmi povedený design a překvapivě agilní jízdní vlastnosti, pro Mazdu velmi temperamentní pohon a stejně i zábavné jízdní vlastnosti. Oba vozy původem z Asie nás velmi baví, staví ale na rozdílných přednostech. Ford rovněž potěší sportovní jezdce, oproti tomu se Honda vydává jiným směrem. Vsází na pohodlí – a získá tím jistě srdce klidných cestovatelů.

Hyundai Tucson	Mazda CX-5	Ford Kuga	Honda CR-V
557	531	525	521
Dynamický a akční, přitom dostatečně komfortní a prostorný – v kombinaci s dobrou zárukou se stává vítězem.	Živý motor a dobré prostorové řešení mluví pro, slabé brzdy však proti.	I u Fordu se projevily slabé brzdy, má nejmenší kufr – v ostatním se nám dobře ovladatelný Ford líbil .	Největší SUV nabízí hodně místa a při klidném tempu příjemný komfort. Nemá však moc rádo rychlou jízdu, 160 k se musí hodně snažit.