# Ford Focus Kombi vs. Honda Civic Tourer vs. Kia Cee'd SW vs.






**OPEL** *Sice oddělené, ale jakoby nahodile rozhozené ovládací prvky multimédií, klimatizace a navigace*



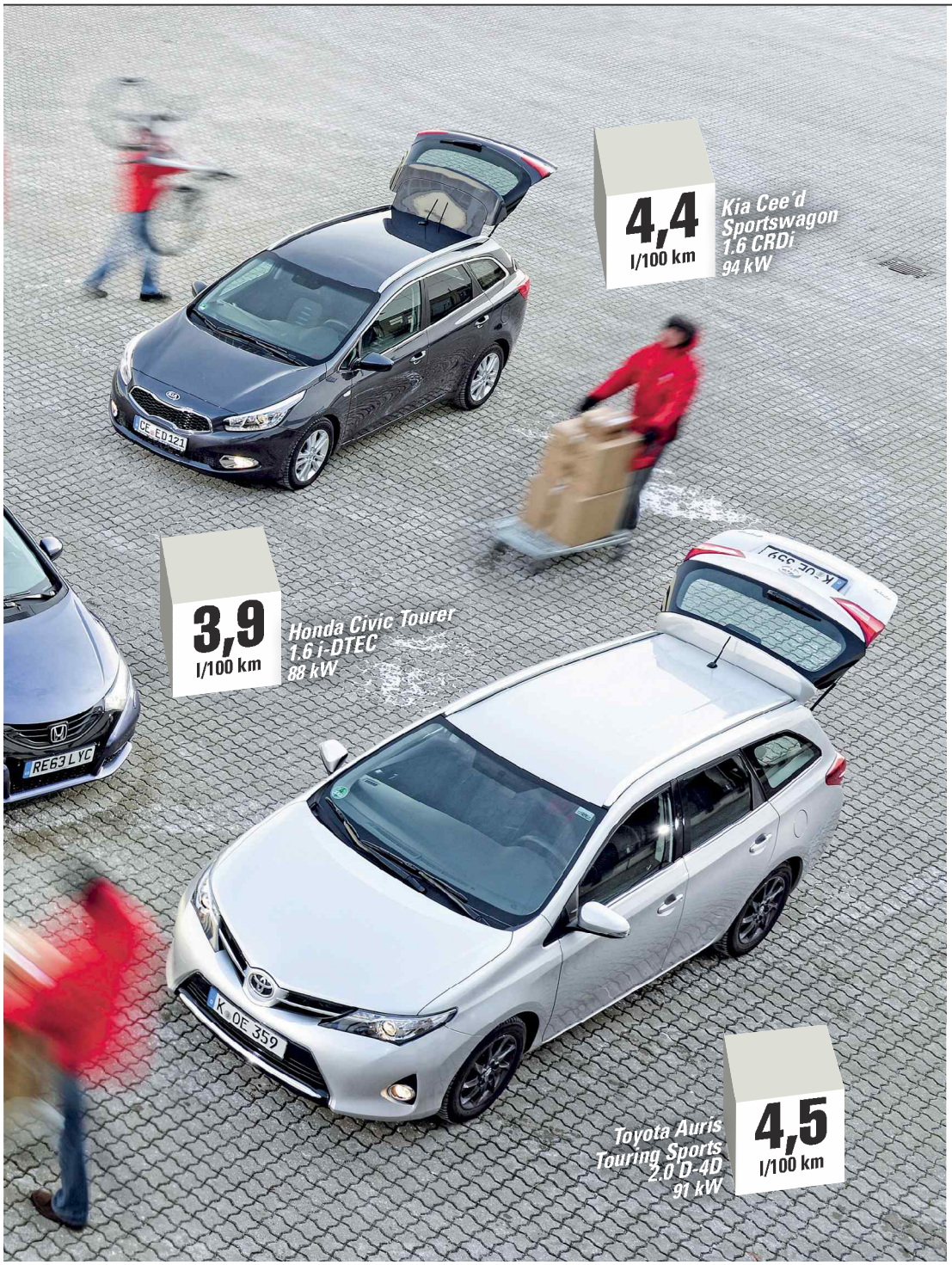
**FORD** *Spousta malých a nepřehledných tlačítek, nahloučených kolem hlavního ovládacího kolečka*



**HONDA** *Příjemně jednoduchá a přehledná grafika přístrojů, digitální rychloměr a řadicí páka při ruce*

# Šetření nejen ve velkém

**Honda Civic Tourer okouzlila objemným a variabilním prostorem plus skvělým a úsporným dieselem. Může konkurence balit fidlátka?**




Srdce každého ekonoma nad kompaktními kombíky zaplesá. Do přidaných batohů poberou spoustu zavazadel a pod kapotou jim bije silné, a přesto velmi úsporné srdce. Umějí toho spoustu - odvézt rodinu na dovolenou, laškovat v Německu s dvoustovkou, a to vše za zhruba čtyřlitrovou spotřebu. Tedy aspoň podle prospektů.

Nové kombi Honda Civic Tourer s rovněž novým dieselem 1.6 i-DTEC v této oblasti zapustilo kořeny obzvlášť hluboko. Papírově si vystačí s vynikajícími 3,9 l na 100 km, lze jej pořídit pod půl milionu a vedle dalších výhod triumfuje i promyšleným konceptem skládacích zadních sedadel, umožněným specifickou architekturou celého auta. Dokážou se totiž složit do míst, kde u ostatních aut překáží palivová nádrž (ta u hondy se nachází netypicky pod předními sedadly) a vytvořit bezprecedentně praktický a obří ložný prostor. Maximální hodnota 1688 litrů znamená, že o třídu větší Passat Variant naloží jen o malou cestovní tašku více. Civic Tourer je extrémně úsporný, vysoce univerzální, hbitý a za rozumnou cenu – co si přát víc? Mají ostatní vůbec nějakou šanci?

**Hitem dnešní doby je malá spotřeba a velký prostor**

Odpověď jsme hledali standardním srovnávacím testem, v němž proti hondě vytasili své úsporné diesely čtyři konkurenti. Sportovně laděný Ford Focus Kombi 1.6 TDCi, dostupná Kia Cee´d, vyspělý Opel Astra ST 1.6 CDTI a konzervativní Toyota Auris Touring Sports ve verzi 2.0 D-4D.

Jenže už při druhém pohledu je jasné, že příznivá základní cena japonského nováčka je při absenci příplatků a podivně poskládané výbavě spíše oříškem a spotřeba v praxi roste proti nereálným papírovým slibům ještě rychleji, než jsme dnes zvyklí. ▶



**KIA** *Informace rozděleny mezi několik displejů, kromě nich ještě velká obrazovka navigace a couvací kamery*



**TOYOTA** *Vzorně oddělené ovládání multimédií od klimatizace, rádce řazení dobře viditelný a čitelný*

# 5. Dříč

Pro spoustu zavazadel se auris hodí, pro transport pěti velkých lidí už bohužel tolik ne.



## Toyota Auris Touring Sports 2.0 D-4D — 454 bodů

■ Proti konkurenčním šestnáctistovkám nasadila Toyota jako jediná plnotučný dvoulitr. Ten by měl od prvních metrů získávat výhody v rychlejší odezvě a suverénnější práci, nemusí totiž na roztočení turbodmychadla čekat tak dlouho.

Jenže praxe ukázala opak – nejenže hliníkovému dvoulitru chybí výhoda lepšího výkonu i točivého momentu, na hlukové izolaci uspořil ještě více, než je dnes obvyklé, takže je slyšet i při jízdě výběhem a pod zátěží se jeho projev pomalu blíží hranici příjemného. A aby toho nebylo dost, poslední mohykán poctivých objemných motorů kvůli absurdně dlouhým převodům prohrál i v měření pružného zrychlení, tedy v disciplíně, v níž měl o pětinu méně objemné konkurenty téměř zašlapat do země. Podobné to bylo se spotřebou – skoro šest litrů na 100 km sice není žádnou tragédií, ale v tomto srovnání je to bohužel jednoznačně poslední místo.



*Stříbrné střešní nosiče jsou pro Auris TS standardem od linie Active, k dvoulitru je tedy dostanete vždy*

### Vzadu se dospělým na delších cestách moc dobře nevede

Jako rodinný stěhovák je auris zručný, maximální objem 1658 l, užitečná hmotnost 458 kg a možnost tahat až 1,5tunový vlek nezavdávají příčinu ke stížnostem – pouze honda naloží více. Jenže je naprosto nepoužitelný pro pět cestujících, podélné střešní nosníky se totiž výrazně klenou do interiéru a při třech lidech vzadu se s nimi hlavy dospělých pasažérů, v tomto případě více odstrčených na kraje lavice, velmi brzy potkají. Situaci nevylepšují ani poněkud nedbale tvarované sedačky jakoby z měkké pěny – to bohužel do značné míry platí i o předních.

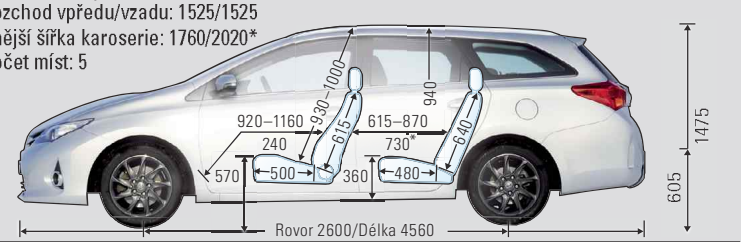


*Zatažení za rukojeť jednoduše odjistí zadní opěradlo, to se samo položí a vytvoří rovnou podlahu*

**ROZMĚRY (v mm)** — **TOYOTA**

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1470/1420
Rozchod vpředu/vzadu: 1525/1525
Vnější šířka karoserie: 1760/2020*
Počet míst: 5

Pneumatiky: Michelin Energy Saver




*Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m

# 4. Klid pro duši

Jako obvykle mezi pozitivy září sedmiletá záruka. Ostatní plusy už tak výrazné bohužel nejsou.



## Kia Cee´d Sportswagon 1.6 CRDi — 478 bodů

■ I pokud odhlédneme od bezkonkurenčního poměru cena/výkon a velkorysé sedmileté garance, nacházíme u kie další důvody k radosti. Zejména dostatek místa pro lidi i zavazadla, bezchybný koncept ovládání a (alespoň bez nákladu) komfortní pérování. To vše dělá ze cee´du skvělého společníka pro každý den. Spousta praktických přihrádek spolu s jednoduše sklopitelnými zadními sedadly velmi usnadňují život.

Jenže měkce naladěné pérování, jakkoliv příjemné při sólo jízdě, ukáže odvrácenou tvář při plném vytížení. Sedí-li vzadu tři dospělí, což mimochodem na příliš poddajně polstrované lavici není nic příjemného, pérování na nerovnostech bouchá a jízda po nekvalitní vozovce je hodně uhoupaná.

Brzdy toho naštěstí vydrží mnohem více, kratší brzdné dráhy než kia (při zahřátých zastavení ze stovky na 35,7 m) nevykázal z dnešních soupeřů nikdo. Škoda že skvělý výsledek nemá pokračování ve zbytku podvozku a případnou radost za volantem spolehlivě tlumí řízení bez zpětné vazby a nemastný neslaný projev pérování. Běžné rodině bez sportovně založeného řidiče ale takový jízdní projev vyhoví skvěle.



*Můžete balit, každá Kia Cee´d SW je standardně vybavena podélnými střešními nosiči*

### Ladění podvozku příliš nepřeje radosti z řízení

Cee´d již má svoje léta a je to bohužel znát i na bezpečnostní výbavě – po adaptivním tempomatu, přednárazovém varování či hlídači mrtvých úhlů byste pátrali zbytečně. Škoda, na takovýchto místech by se šetřit určitě nemělo.

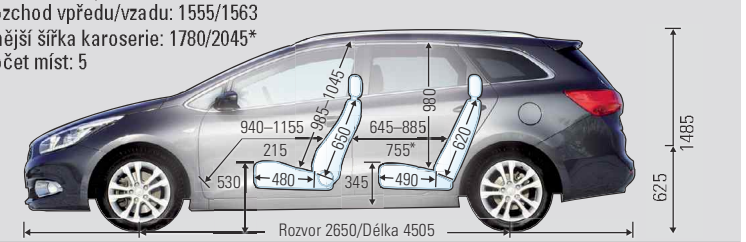


*Rovněž lehce obsluhovatelný svinovací kryt zavazadelníku je k dispozici bez příplatku, oceníte jej každý den*

**ROZMĚRY (v mm)** — **KIA**

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1475/1475
Rozchod vpředu/vzadu: 1555/1563
Vnější šířka karoserie: 1780/2045*
Počet míst: 5

Pneumatiky: Continental PremiumContact 2




*Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m

# 3. Rychlý praktik

Promyšlené skládání zadních sedadel přináší skvělou variabilitu, na vítězství ale samo nestačí.




## Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC — 479 bodů

■ Honda Civic Tourer je patrně jediné kompaktní kombi na světě bez zadního stírače v základní výbavě a nám nezbývá než se ptát – proč, proboha? Stejně intenzivní, ale tentokrát kladné pocity pak vzbudil systém sklápění zadních sedadel. Hondě to umožnil jednoduchý, ale účinný trik – znovu umístila nádrž místo obvyklého místa pod zadními sedadly pod sedadla přední. Do uvolněného prostoru při sklápění zadní lavice klesne sedák, sklopené opěradlo pak vytvoří zcela rovnou, mimořádně nízko umístěnou plochu a díky tomu skvělý celkový objem pro zavazadla. Stačí zatáhnout za jedinou páku a celý spektákl se odehraje zcela bez námahy sám. Bohužel to neplatí o opětovném zvedání, zejména pravá, dvoumístná část vyžaduje překvapivou sílu. Dalším trumfem je možnost vytvořit ložný prostor i před sedadly.



*Otázka – opravdu potřebujete stříbrné ližiny, když kvůli nim musíte doplatit 74 tisíc za linii Lifestyle?*

### Na předních sedadlech se sedí nepříjemně vysoko

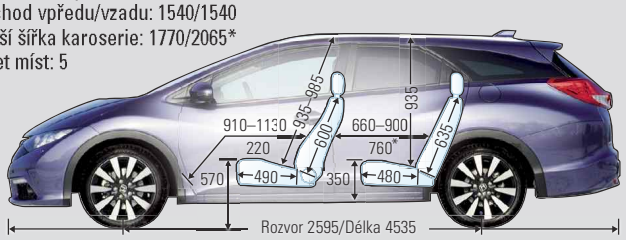
V ostatních disciplínách však honda za sebou konkurenty neudrží. Motor je pilný a tichý, avšak pod zátěží pouští do volantu a pedálů vibrace a místo slibovaných 3,9 spotřebuje v reálném životě na 100 km celých 5,3 l – i to je ale nejméně v testu. Každodenní soužití narušuje nevýhoda způsobená nádrží posunutou vpřed – v první řadě se sedí příliš vysoko, a i když se tomu poloha ovládacích prvků přizpůsobila, nízká hrana čelního okna omezuje výhled a blízkost střechy budí pocit stísněnosti. Ani vzadu to není žádná sláva, místa je sice dostatek, ale boční vedení tlačí tělo do nepřirozené polohy.



*Zatímco sklopení je otázkou jediného zatažení za páku, při zvedání pravé části musíte zatnout svaly*

**ROZMĚRY (v mm)** — **HONDA**

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1460/1460
Rozchod vpředu/vzadu: 1540/1540
Vnější šířka karoserie: 1770/2065*
Počet míst: 5
Pneumatiky: Michelin Primacy HP




*Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m

# 2. Lehce našlapovat

Je to typický focus, takže oplývá chutí sportovat. Bohužel formátu kombi neodpovídá prostorem.




## Ford Focus Kombi 1.6 TDCi — 489 bodů

■ S modrým oválem na kapotě můžete vzpomínat na všechny sportovní úspěchy modelu, kterých nebylo právě málo. I s malým dieselem chce kombi závodit, hrát si a bavit. Kolíňan působí lehkonoze, střelhbité řazení by obstálo i na okruhu a přímé, komunikativní řízení udělá radost každé rychlé ruce. Ačkoliv je objemově nejmenší a konstrukčně nejstarší vznětová šestnáctistovka papírově slabá, rozjíždí 1,4 tuny s pozoruhodnou chutí, aniž by se příliš opájela naftou. Spotřeba nepřekročila velmi slušných 5,4 l na 100 km. Souhra motoru s podvozkem zkrátka zanechala nejlepší dojem.

Jenže v interiéru náskok rychle končí – systém sklápění sedadel připomíná spíše 70. léta. Pro vytvoření maximálního objemu pro zavazadla totiž musíte ještě před sklopením opěradla zvednout sedák. A výsledných 1516 litrů neoslní, všichni ostatní nabízejí více – to se týká také základního objemu 476 l. Nepotěší ani nutnost kvůli jeho sklopení mačkat tlačítko přímo v sedáku – toyotovské řešení s páčkou umístěnou v zavazadelníku je praktičtější.

Cenově si Ford věří, základní cena provedení Trend je sice relativně příznivá, avšak s velkými mezerami v základní výbavě. Volbu o 50 tisíc dražší a podstatně výhodnější linie Titanium lze považovat za samozřejmost, pak se ale focus snadno dostane i nad úroveň civiku, který se zprvu zdál být drahý.



*Střešními ližinami se neplýtvá, k titaniu sice dostanete rovnou stříbrné, avšak za trend doplatíte 7900 Kč*

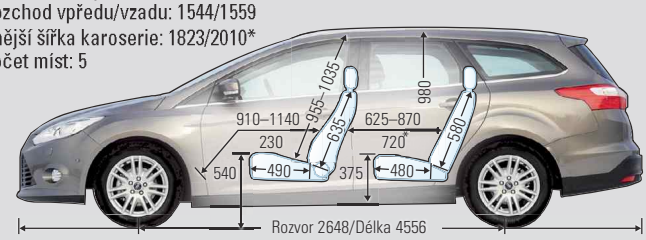
### Slušná základní cena je vyvážena chudší výbavou



*Konkurenti nabízejí páky v zavazadelníku, zde se opěradlo sklápí integrovaným tlačítkem*

**ROZMĚRY (v mm)** — **FORD**

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1450/1430
Rozchod vpředu/vzadu: 1544/1559
Vnější šířka karoserie: 1823/2010*
Počet míst: 5
Pneumatiky: Continental SportContact 3




*Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m

# 1. Velký univerzál

Opel Astra ční nad konkurencí nejen celkovou délkou, ale v dnešním testu i vlastnostmi.



## Opel Astra 1.6 CDTI — 496 bodů

■ Opel Astra Sports Tourer je s náskokem největší kombi dnešního srovnání, proti civiku má téměř 16 cm délky navíc a vypadá o půl třídy větší než všichni ostatní.



*Podélné střešní nosiče v černé barvě dostanete vždy, stříbrné jsou vyhrazeny pro vrcholnou linii Cosmo*



*Zde je třeba zadní sedáky rovnou vyjmout, aby vznikla rovná ložná plocha. Jednoduché, ale nepraktické.*

Díky velmi účinné izolaci se astra i po rozbité vozovce nese jen s lehkým šustěním. Motor plnící již Euro 6 se ve středních otáčkách přímo překonává a ostatní jízdním projevem zahanbuje. Cenou je nicméně výrazný turboefekt, pod dvoutisícovou ryskou se téměř nic neděje a kombinace s nadprůměrnou hmotností vyžaduje zvýšený důraz na včasné podřazování.

### Opelovský diesel už je plně připraven pro Euro 6

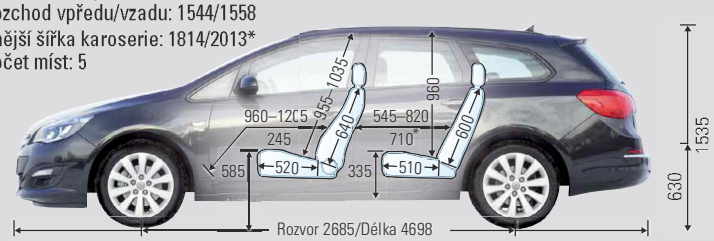
Na materiálu i na izolacích se prokazatelně nešetřilo, 1550 kg pohotovostní hmotnosti ovšem znamená, že narostla i žízeň. Místo slibovaných 3,9 jsme naměřili rovnou 5,8 l, tedy skoro o polovinu více, konkurenti na tom ale byli podobně. Trochu příliš velkoryse se k nerovnostem chová i pérování, ke správným reakcím na sérii výmolů jej dotlačí až větší zátěž na palubě.

Škoda že se velkorysé vnější rozměry neodrazily naplno uvnitř. Prostornost na zadním sedadle je totiž ve srovnání s konkurencí vyloženě průměrná, stejně je na tom i samotný zavazadlový prostor - v základu 500 litrů.

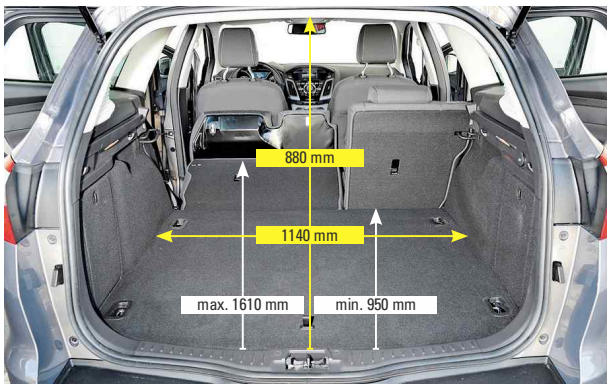
**ROZMĚRY (v mm)** — **ŠKODA**

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1450/1430
Rozchod vpředu/vzadu: 1544/1558
Vnější šířka karoserie: 1814/2013*
Počet míst: 5

Pneumatiky: Bridgestone Potenza RE 050

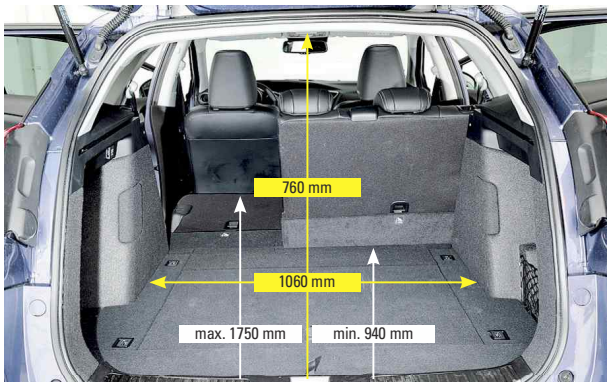



*Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m



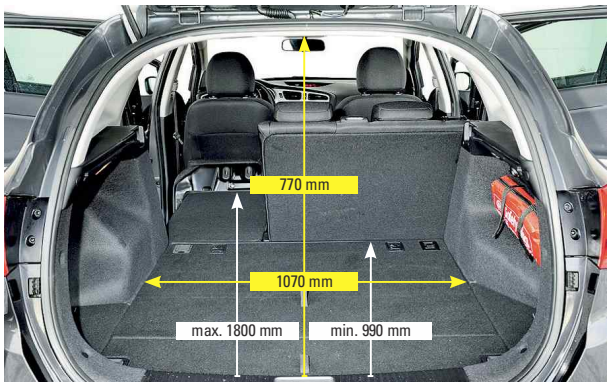

### Ford Focus Kombi

*Základní objem 476 ani maximální 1516 l nestačí na konkurenty, vysoká podlaha omezuje prostor zespodu*



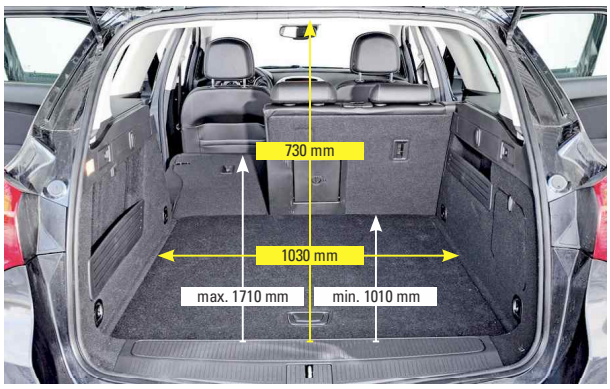

### Honda Civic Tourer

*Zcela rovná ložná plocha vznikne současným sklopením celé zadní lavice. Na hodnoty 624 a 1688 l nemá konkurence ve třídě odpověď.*



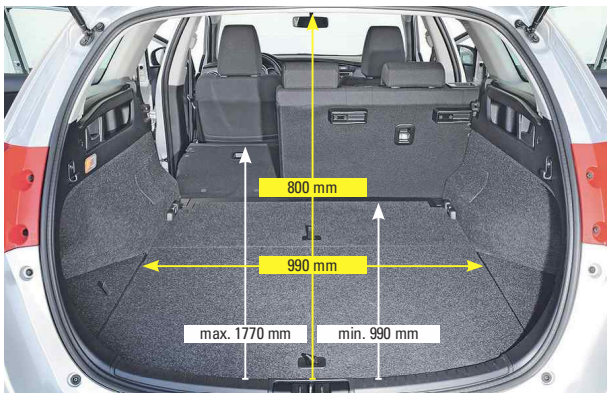

### Kia Cee´d Sportswagon

*Podobně jako ve fordu je i zde třeba zvednout sedáky, aby vznikl maximální objem 1642 l. Základní hodnota 528 l je průměrná.*




### Opel Astra Sports Tourer

*Sklopené opěradlo vytvoří mírně stoupající podlahu. Zavazadel se vejde 500–1550 litrů. Chválíme pravidelné tvary kufru.*




### Toyota Auris Touring Sports

*Do nákladního prostoru poskládáte 530–1658 litrů. Sklápění opěradla pákou na boku je velmi praktické.*

| TECHNICKÉ ÚDAJE | Ford | Honda | Kia | Opel | Toyota |
|---|---|---|---|---|---|
| Motor | R4, diesel, turbo | R4, diesel, turbo | R4, diesel, turbo | R4, diesel, turbo | R4, diesel, turbo |
| Ventilů/vačkových hřídelí | 2 na válec/1 | 4 na válec/2 | 4 na válec/2 | 4 na válec/2 | 4 na válec/2 |
| Pohon rozvodů | řemen | řetěz | řetěz | řetěz | řetěz |
| Zdvihový objem | 1560 cm³ | 1597 cm³ | 1582 cm³ | 1598 cm³ | 1998 cm³ |
| Výkon (kW/min) | 85/3600 | 88/4000 | 94/4000 | 100/3500 | 91/3600 |
| Točivý moment (N.m/min) | 270/1750 | 300/2000 | 260/1900 | 320/2000 | 310/1600 |
| Poháněná kola | přední | přední | přední | přední | přední |
| Převodovka | 6 MT | 6 MT | 6 MT | 6 MT | 6 MT |
| Vnější rozměry (mm) | 4315 x 1822 x 1625 | 4300 x 1765 x 1580 | 4300 x 1765 x 1580 | 4300 x 1765 x 1580 | 4300 x 1765 x 1580 |
| Pneumatiky | 215/50 R 17 | 225/45 R 17 | 205/55 R 16 | 225/50 R 17 | 205/55 R 16 |
| Typ plášťů | Continental SportContact 3 | Michelin Primacy HP | Continental PremiumContact 2 | Bridgestone Potenza RE 050 | Michelin Energy Saver |
| Brzdy vpředu/vzadu | kotoučové/kotoučové | kotoučové/kotoučové | kotoučové/kotoučové | kotoučové/kotoučové | kotoučové/kotoučové |
| Palivová nádrž | 53 l | 50 l | 53 l | 56 l | 50 l |
| Největší rychlost | 193 km/h | 195 km/h | 193 km/h | 200 km/h | 195 km/h |
| Zrychlení 0-100 km/h | 10,1 s | 11 s | 11,2 s | 10,3 s | 10,5 s |
| Spotřeba (na 100 km) | 3,8 l | 4,5 l | 4,3 l | 3,9 l | 4,4 l |
| Výrobní závod | Saarlouis, Německo | Swindon, Anglie | Žilina, Slovensko | Ellesmere Port, Anglie | Derbyshire, Anglie |

| CENY A VYBAVENÍ | Ford | Honda | Kia | Opel | Toyota |
|---|---|---|---|---|---|
| **Základní Verze** | **Focus kombi 1.6 TDCi** | **Civic Tourer 1.6 i-DTEC** | **Cee'd SW 1.6 CRDi** | **Astra ST 1.6 CDTI** | **Auris TS 2.0 D-4D** |
| **Základní cena** | **458 990 Kč** | **492 900 Kč** | **409 980 Kč** | **447 900 Kč** | **494 900 Kč** |
| Testovaná linie | Titanium (+50 000 Kč) | Comfort (+0 Kč) | Exclusive (+45 000 Kč) | Active (+21 000 Kč) | Active (+0 Kč) |
| Hlavové airbagy p/z | S/S | N | S/S | S/S | S/S |
| Klimatizace/automatická | N/S | N/S | N/S | N/S | N/S |
| Rádio s CD | S | S | S | S | S |
| Střešní ližiny | S | S | S | S | S |
| Vyhřívaná přední sedadla | 8900 Kč | 9000 Kč (paket) | S | 8300 Kč | 33 000 Kč (paket) |
| Tempomat | S | S | S | S | 33 000 Kč (paket) |
| Metalíza | 13 900 Kč | 12 900 Kč | 14 000 Kč | 14 400 Kč | 15 000 Kč |
| **Cena testovaného kusu** | **531 700 Kč** | **514 800 Kč** | **468 980 Kč** | **497 500 Kč** | **542 900 Kč** |

| ZÁRUKY | Ford | Honda | Kia | Opel | Toyota |
|---|---|---|---|---|---|
| Celková | 2 roky | 3 let/100 000 km | 7 let/150 000 km | 2+4 roky | 3 let/100 000 km |
| Proti prorezavění | 12 let | 12 let | 12 let | 12 let | 12 let |
| Mobility | neomezená | 3 let | 7 let | po dobu záruky | 3 roky |

| NAMĚŘENÉ HODNOTY | | Ford | Honda | Kia | Opel | Toyota |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Zrychlení | 0-50 km/h | 3,9 s | 3,4 s | 3,9 s | 3,4 s | 3,4 s |
| | 0-100 km/h | 11,4 s | 10,6 s | 11,2 s | 10,0 s | 10,4 s |
| | 0-130 km/h | 19,7 s | 19,1 s | 18,7 s | 17,3 s | 18,4 s |
| Pružnost | 60-100 km/h | 8,2/11,3 s (4./5. st.) | 8,9/11,3 s (4./5. st.) | 8,5/11,4 s (4./5. st.) | 6,9/9,3 s (4./5. st.) | 7,9/11,4 s (4./5. st.) |
| | 80-120 km/h | 11,7/15,4 s (5./6. st.) | 11,0/14,8 s (5./6. st.) | 11,0/15,4 s (5./6. st.) | 9,4/13,0 s (5./6. st.) | 11,3/16,0 s (5./6. st.) |
| Brzdy studené z | e 100 km/h | 37,5 m | 37,2 m | 36,2 m | 38,1 m | 37,5 m |
| Brzdy zahřáté | ze 100 km/h | 36,1 m | 35,9 m | 35,7 m | 36,0 m | 36,7 m |
| Vnitřní hlučnost | při 50 km/h | 59 dB [A] | 60 dB [A] | 60 dB [A] | 59 dB [A] | 60 dB [A] |
| | při 100 km/h | 67 dB [A] | 68 dB [A] | 66 dB [A] | 65 dB [A] | 69 dB [A] |
| | při 130 km/h | 70 dB [A] | 71 dB [A] | 72 dB [A] | 70 dB [A] | 71 dB [A] |
| Spotřeba v testu (na 100 km) | | 5,4 l | 5,3 l | 5,6 l | 5,8 l | 5,9 l |
| Dojezd na plnou nádrž | | 970 km | 940 km | 940 km | 960 km | 850 km |
| Pohotov./užitečná hmotnost | | 1401/499 kg | 1423/487 kg | 1431/489 kg | 1554/546 kg | 1457/458 kg |
| Rozdělení hmotnosti P/Z | | 59/41 % | 62/38 % | 59/41 % | 61/39 % | 63/37 % |
| Stopový průměr otáčení | | 10,8 m | 11,5 m | 11,2 m | 11,4 m | 11,0 m |




## Otázka priorit

■ Honda Civic Tourer exceluje, avšak v jiných oblastech, než jsme bývali zvyklí. Zatímco v hondách jsme se vždy nejsportovněji a nejzábavněji povozili, dnes v nich odvezeme nejvíce nákladu - mimo jiné padl rekord Škody Octavia Combi. Bohužel to také znamená, že v disciplínách, v nichž Japonci tradičně sbírali zlato, dnes klesají k průměru. Týká se to jak polohy za volantem, tak motoru, který je velmi dobrý a hodně úsporný, avšak pro Evropu by mohl být kultivovanější.



## HODNOCENÍ

| | MAXIMUM | Opel | Ford | Honda | Kia | Toyota |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Karoserie** | | | | | | |
| Prostornost vpředu | 20 | 17 | 15 | 13 | 16 | 15 |
| Prostornost vzadu | 20 | 12 | 14 | 16 | 17 | 13 |
| Pocit prostornosti | 10 | 7 | 7 | 6 | 8 | 6 |
| Zavazadelník min/max | 20 | 15 | 14 | 19 | 17 | 17 |
| Užitečný náklad | 10 | 4 | 3 | 7 | 4 | 4 |
| Vnitřní variabilita | 10 | 7 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Hmotnost přívěsu | 5 | 3 | 2 | 3 | 4 | 4 |
| Přehlednost | 15 | 10 | 10 | 9 | 10 | 10 |
| Kvalita zpracování | 20 | 16 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Funkčnost | 10 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 |
| Bezpečnostní výbava | 10 | 3 | 5 | 4 | 3 | 4 |
| **Mezisoučet** | **150** | **103** | **100** | **106** | **109** | **102** |
| **Pohon** | | | | | | |
| Zrychlení | 15 | 10 | 8 | 9 | 9 | 9 |
| Největší rychlost | 20 | 15 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| Pružnost | 5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Kultura běhu motoru | 15 | 12 | 11 | 12 | 11 | 9 |
| Točivost/Reakce na plyn | 10 | 7 | 7 | 7 | 6 | 5 |
| Převodovka | 20 | 17 | 17 | 17 | 15 | 15 |
| Spotřeba v testu | 30 | 24 | 25 | 25 | 24 | 24 |
| Jízdní dosah | 10 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 |
| **Mezisoučet** | **125** | **94** | **90** | **92** | **87** | **83** |
| **Jízdní komfort** | | | | | | |
| Nástup do vozu | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Pozice sedadel | 15 | 13 | 13 | 11 | 12 | 12 |
| Sedadla vpředu | 20 | 16 | 15 | 14 | 13 | 13 |
| Sedadla vzadu | 10 | 7 | 7 | 5 | 6 | 4 |
| Ovladatelnost | 10 | 7 | 6 | 5 | 8 | 7 |
| Pérování | 25 | 18 | 19 | 21 | 14 | 16 |
| Vnitřní hlučnost | 10 | 7 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Aerodynamický hluk | 15 | 10 | 10 | 9 | 9 | 8 |
| Komfortní výbava | 15 | 9 | 10 | 11 | 8 | 8 |
| Multimédia/připojení | 10 | 7 | 6 | 4 | 4 | 6 |
| Asistenční systémy | 5 | 5 | 5 | 5 | 0 | 2 |
| Klimatizace | 10 | 3 | 6 | 6 | 3 | 5 |
| **Mezisoučet** | **150** | **106** | **107** | **101** | **87** | **91** |

| | MAXIMUM | Opel | Ford | Honda | Kia | Toyota |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Jízdní dynamika** | | | | | | |
| Ovladatelnost | 20 | 18 | 17 | 17 | 16 | 17 |
| Elektronické systémy | 15 | 13 | 12 | 12 | 11 | 11 |
| Směrová stabilita | 10 | 10 | 10 | 9 | 10 | 10 |
| Pružnost | 20 | 16 | 18 | 17 | 14 | 14 |
| Řízení | 20 | 16 | 17 | 17 | 13 | 15 |
| Trakce | 10 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Stopový průměr otáčení | 10 | 5 | 6 | 4 | 5 | 6 |
| Brzdy | 20 | 13 | 14 | 14 | 16 | 13 |
| **Mezisoučet** | **125** | **98** | **101** | **97** | **92** | **93** |
| **Životní prostředí** | | | | | | |
| Vnější rozměry | 10 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| Pohotovostní hmotnost | 10 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Emise $CO_2$ | 10 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Škodliviny | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Vnější hlučnost | 5 | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 |
| Ekologické technologie | 10 | 6 | 2 | 2 | 2 | 4 |
| **Mezisoučet** | **50** | **30** | **29** | **29** | **28** | **30** |
| **CELKEM - TECHNIKA** | **600** | **431** | **427** | **425** | **403** | **399** |
| **Náklady** | | | | | | |
| Základní cena | 40 | 30 | 28 | 20 | 35 | 20 |
| Zůstatková hodnota | 10 | 5 | 5 | 7 | 6 | 8 |
| Pojištění | 10 | 6 | 6 | 5 | 7 | 5 |
| Servis | 5 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| Záruky | 10 | 6 | 3 | 4 | 9 | 5 |
| Palivo | 15 | 10 | 11 | 11 | 11 | 10 |
| Sériová výbava/Příplatky | 10 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 |
| **Mezisoučet** | **100** | **65** | **62** | **54** | **75** | **55** |
| **CELKEM** | **700** | **496** | **489** | **479** | **478** | **454** |
| **UMÍSTĚNÍ** | | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** | **5.** |
| Výsledná cena v Kč | | 497 500 | 531 700 | 514 800 | 468 980 | 542 900 |
| Cena za bod v Kč | | 1003 | 1087 | 1075 | 981 | 1196 |
| **POMĚR CENA/VÝKON** | | **2.** | **4.** | **3.** | **1.** | **5.** |

## Závěr

Nová Honda Civic Tourer se jasně zaměřila na praktičnost a komfort a v těchto dvou disciplínách také jasně dominuje. Motor 1.6 i-DTEC je sice znamenitý, ale chybí mu jemné doladění. Jak moc může autu pomoci, dokazuje Opel Astra ST. Na rozdíl od dřívějších dob vyhrává srovnávací testy a je to výhradně díky jeho úžasnému motoru. Čtyřválec 1.6 CDTI běží velice kultivovaně a úsporně.

## JAK SE NÁM LÍBÍ

**Naše subjektivní dojmy, které nemají vliv na hodnoticí tabulku**

| Kategorie | Ford | Opel | Honda | Kia | Toyota |
|---|---|---|---|---|---|
| Design | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★☆☆ | ★★★★☆ | ★★★☆☆ |
| Dynamika | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★☆☆ | ★★★☆☆ |
| Ovladatelnost | ★★★★☆ | ★★★☆☆ | ★★★★☆ | ★★☆☆☆ | ★★★☆☆ |
| Pohodlí | ★★★☆☆ | ★★★★☆ | ★★★☆☆ | ★★★☆☆ | ★★☆☆☆ |
| Image | ★★★☆☆ | ★★★☆☆ | ★★★☆☆ | ★★★☆☆ | ★★☆☆☆ |
| **Celkem** | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★☆☆ | ★★★☆☆ | ★★★☆☆ |

★★★★★ skvěle, ★★★★☆ líbí se, ★★★☆☆ uspokojilo nás, ★★☆☆☆ s výhradami, ★☆☆☆☆ nuda

■ Kompaktní kombi poháněná malými diesely jsou evropským hitem, bohužel se ale nevyhnou značným kompromisům ohledně zábavy. Na více než čtyři hvězdy to určitě není. Honda nicméně naplnila své tradice a zasloužila si vysoké hodnocení ovladatelnosti a temperamentu. Opel se designem nejlépe trefil do evropského vkusu, ford se rovněž snažil. Motory však zatím těžko mohou pomýšlet na nějaké ideály zábavy. To platí stejně pro hondu jako pro ford. Oba ale umějí přinést potěšení z projíždění zatáček. V oblasti image si nemají kia, ford, opel ani honda vzájemně co vyčítat, pouze toyota by měla udělat více pro svou identitu.

## HODNOCENÍ

**1.**



**Opel Astra Sports Tourer**
**1.6 CDTI** **496 bodů**

■ Opel sice není žádným cenovým trhákem ani prostorovým rekordmanem, má ale silný a neuvěřitelně vychovaný zcela nový motor. Jasně tak vítězí!

**2.**



**Ford Focus Kombi**
**1.6 TDCi** **489 bodů**

■ Ford Focus by jako obvykle mohl ostatní učit jízdním vlastnostem a zábavě. Bohužel je buď dostupný a hůře vybavený, nebo dobře vybavený a docela drahý.

**3.**



**Honda Civic Tourer**
**1.6 i-DTEC** **479 bodů**

■ Horká novinka od Hondy překvapila a přesvědčila vynikající variabilitou, prostorem a jízdním komfortem. Je úsporná a nabízí slušný poměr cena/výbava.

**4.**



**Kia Cee'd Sportswagon**
**1.6 CRDi 94 kW** **478 bodů**

■ Jako obvykle vítězí v poměru cena/hodnota. Skvělá výbava a záruka, avšak absence nejmodernějších bezpečnostních prvků a komfortu při plné zátěži.

**5.**



**Toyota Auris Touring Sports**
**2.0 D-4D** **454 bodů**

■ Auris uzavírá startovní pole především kvůli motoru, který podlehl v disciplínách, v nichž měl dominovat. Nepřesvědčilo ani pohodlí ve druhé řadě.

Foto Auto Bild