

# Dva hybridy proti starému světu

Rodinná SUV mají být co nejmasivnější a nejvýkonnější, přitom úsporná, ekologická. Dokáže protichůdné nároky lépe skloubit hybridní, nebo lehčí konvenční technika?

Zřejmě už není cesty zpět, lavina elektromobility se dala do pohybu a rychle nabírá na rychlosti. Zásadní proměna automobilové branže je doslova a dveřmi, přestože dosud neznáme spokojivé odpovědi na kardinální otázky, které nastoluje. Týkají se nejen dimenzování elektrorozvodné sítě, klesající kapacity stárnoucích akumulátorů či atížení životního prostředí výrobou a recyklací článků. A co teprve způsoby redukce elektřiny, hrozba nárůstu její ceny tažená poptávkou a dopady na výši životních nákladů nás všech - včetně zapřísáhlých odpůrců automobilů!

Kdo chce cestovat, kam se mu zamane, nikoli podle mapy nabíjecích stanic, ten stále spoléhá na spalovací motory. Ovšem turbodieselů utrpěla řada šrámů, dráždí také nejistota ohledně zůstatkové hodnoty. Vozy s benzinovými motory se zdají být rozumnější volbou i díky pravidla nižší ceně, tiššímu běhu a dobšmu poměru mezi výkonem a spotřebou. Zajímavou alternativou představují hybridní soustavy, slibující

zachování výhod zážehové jednotky s bezproblémovým dojezdem: čerpací stanici najdete na každém rohu a doplnění nádrže trvá pár minut. Dále vynikají pružností plus takřka lineárním zátehem ve stylu elektromobilů, s nimiž se shodnou také na rekuperaci energie, šetřící brzdy. Navíc u hybridů odpadají starosti s údržbou a životností samočinné převodovky. Ta díky sériovému uspořádání hybridu v Hondě CR-V úplně chybí, v případě Toyota RAV4 ji nahrazuje prakticky neznatelné planetové soukolí.

Proti dvojici vozů s vlastní elektrárnou pod kapotou jsme postavili modely s konvenčním hnacím řetězcem, zástupce evropské i japonské konstrukční školy. Takže kdo s koho?

Dosud neokoukaná novinka Citroën C5 Aircross sází na downsizingový čtyřválec. Díky turbodmychadlu se Francouzům z šestnáctistovky podařilo získat 133 kilowattů a 300 newtonmetrů, proudících přes osmistupňový automat

Zádnému z kandidátů nelze upřít výrazný design. Díky výšce kolem 1680 mm se do nich dobře nastupuje.

k předním poháněným kolům. Sami jsme byli zvědaví na skutečnou žíznivost aircrossu, vždyť normovaná hodnota 7,8 l na 100 km zaostává za RAV4 o 2,2 litru! Ještě o deci hůře by na tom - alespoň podle aktuálně platné metodiky WLTP - měl být nepřepřítovaný dvouapůllitr Mazdy CX-5 (7,9 l na 100 km). Ten svojí větší kubaturou kompenzuje absenci přepřítování, do ringu vstupuje s parametry 143 kW a 300 N.m. Efektivitu spalování zvyšují důmyslná řešení v čele s atypicky vysokým kompresním poměrem 13 : 1. Technologie i-Loop rekuperuje část energie uvolňovanou při brzdění nikoli do akumulátorů, nýbrž kondenzátorů, které ji nárazově pohltí větší množstvím. Nastřádané elektrony živí příslušenství motoru.

Ale vraťme se k testovaným hybridům. Honda CR-V patří k technicky nej-

zajímavějším zástupcům této čím dál populárnější kategorie. Její atmosférický dvoulitr totiž naváže s poháněnými koly přímé spojení jen při vyšší rychlosti, kdy už je ryze mechanická vazba přes jednoduché soukolí nejefektivnějším způsobem přenosu energie. Po většinu doby jízdy však čtyřválec roztáčí generátor, oživující trakční elektromotor. Část elektřiny se ukládá v palubním akumulátoru. Spalovací jednotka tedy po většinu času funguje jako stabilní motor běžící v optimálních otáčkách z hlediska poměru mezi výkonem a spotřebou. Řidič má k dispozici systémový výkon 135 kilowattů, dvoulitr sám o sobě poskytuje 107 kW a 300 N.m.

Za nejvýraznějšího hráče na poli hybridů platí koncern Toyota, včetně své lu-



Hybridy na rozdíl od elektromobilů nejsou závislé na externím dobíjení

xusní odnože Lexus. Během více než 20 let od premiéry priusu prodala již přes 20 milionů benzinoelektrických automobilů, udivujících kromě skutečně nízké spotřeby zvláště v městském provozu také úctyhodnou spolehlivostí, potvrzenou třeba newyorskými taxikáři. Způsob zpřevodování ke špičce oboru. Zbrusu nové vydání Toyota RAV4 dává dohromady 2,5litrový nepřepřítovaný čtyřválec s elektromotorem, samostatně či společně pohánějí přední kola. Existuje i verze 4x4 s dalším elektromotorem u zadní nápravy. Toyota udává systémový výkon 160 kilowattů, točivý moment čtyřválece se s našimi třemi konkurenty shoduje na hodnotě 300 N.m. Největší slibovaný dojezd souvisí nejen s dnes už málo vída-

nou sedmdesátilitrovou nádrží, ale také normovanou spotřebou pouhých 5,6 l benzínu na 100 km.

Na následujících stranách najdete odpověď na otázku, jaký typ motoru dává u zhruba čtyřapůlmetrových SUV smysl. Nejde přitom jen o míru naplnění slibů o výjimečné úspornosti provozu a pružnosti zrychlování hybridů, jimiž se prodejci snaží zákazníky přesvědčit o smyslu příplatku za složitější a těžší techniku. Nechybějí ani další důležité hodnoty jako délka brzděné dráhy, prostornost a objem zavazadlového prostoru, hlučnost naměřená v interiéru i vně vozu nebo jeho ovladatelnost či komfort odpružení. ▶



## CITROËN

- 1,6 l, turbo, benzin
- 133 kW
- 1561 kg
- 8,6 l na 100 km

## TOYOTA

- 2,5 l, benzin + elektromotor
- 131 + 88 kW (systémový 160 kW)
- 1643 kg
- 6,5 l na 100 km

## HONDA

- 2,0 l, benzin + elektromotor
- 107 + 135 kW (systémový 135 kW)
- 1726 kg
- 7,7 l na 100 km

## MAZDA

- 2,5 l, benzin
- 143 kW
- 1594 kg
- 9,1 l na 100 km

# SROVNÁVACÍ TEST



**TOYOTA RAV4 HYBR. 2.5 VVT-I FWD** | **501 bodů**

- Nejnižší spotřeba, solidní prostor pro cestující i náklad, akcelerace.
- Pouze průměrný komfort odpružení, omezená agilita, brzděný přívěs jen do 800 kg.

Číslo pět žije! RAV4, která před 25 lety patřila k průkopníkům kategorie kompaktních SUV, přijíždí již v páté generaci. Pořádně narostla, působí velmi masivně a impozantně, hravost zaobleného prapředka se jaksí vytratila. Chválíme velmi prostorný interiér, dospělí nejen konfekčních postav se nemusejí hrbít ani vzadu. Žádný z vozů v testu navíc nepobere tolik zavazadel jako „ravka“. Vhod přijde také nejnižší nákladní hrana, která leží jen 680 mm nad vozovkou.

Z pohonného ústrojí jsme však na rozpacích. Systémových 160 kilowattů se sice postará o slušnou dynamiku, jenže bezestupňová převodovka čtyřválec po razantnějším přidání plynu příliš vytáčí a na samotné zrychlování si musíte chvíli počkat. Zvláště na německých dálnicích zamrzí největší rychlost jen 180 km/h. Klobouk dolů před reálnou 6,5litrovou spotřebou šestnáctimetřového vozu s velkou čelní plochou.

Odpružení si rozumí s hladkým nebo méně sflukovaným povrchem, zato větší výtlučky podvozek rychle vyvedou z rovnováhy, kola občas bouchnou. O sportovním naturelu nemůže být v případě toyoty řeč, hybridní RAV4 nejvýrazněji zazáří při maximálně plynulé jízdě.

**Toyota hybridy prostě umí, úsporné je také SUV**



**ČISTÁ PRÁCE**  
Přehledná přístrojová deska neodvádí pozornost. Vzadu se uvelebí také dlouhání.



**HONDA CR-V 2.0 I-MMD HYBR. AWD** | **505 bodů**

- Nejokultivovanější motor, nejvíce místa, efektivní 4x4, kvalita zpracování.
- Průměrné jízdní vlastnosti a ovladatelnost, nejvyšší cena, brzděný přívěs jen do 750 kg.

Honda a hybrid? Ale ano, navíc s dvacetiletou tradicí, byť Evropu zasáhla jen okrajově. Nové CR-V zaujme atypickým uspořádáním, kdy benzinový dvoulitr přímo pohání kola až nad zhruba 80 km/h. Většinou je – s typickou pružností a tichostí – obsluží elektromotor, napájený z akumulátoru dotovaného rekuperací a právě benzinovým čtyřválcem. Připravte se tedy na sice tichoučké, jenže z porovnávané čtveřice nejlaxnější zrychlování hony. Navzdory systémovým 135 kilowattům ztrácí CR-V při sprintu na 160 km/h na RAV4 nemalých 7,5 s, japonské hybridy se shodnou na maximu 180 km/h. Přes „nehondovskou“ flegmatičnost nárokuje toto SUV v běžném provozu o 1,2 litru benzínu více než toyota, cenově jsou na tom podobně.

„Céurvéčku“ ale musíme vyseknout poklonu za opravdu velkorysou nabídku prostoru pro cestující, zvláště patrnou vzadu. Naopak základní objem zavazadelníku 497 litrů zaostává. Nadšení nevzbudí ani indiferentní řízení v kombinaci s výraznějším pohupováním karoserie. Odpružení jednoznačně preferuje komfort, odrazuje od pokusů o sportovnější svezení.

**Honda sází na osobitou koncepci hybridu**



**CHYTŘE NA VĚC**  
Intenzitu rekuperace upravíte pádly pod volantem. Prostor vzadu nemá konkurenci.



**CITROËN C5 AIRCROSS PURETECH** | **512 bodů**

- Variabilita, zavazadelník, velmi plavné odpružení, nejvyšší cena.
- Nejméně místa vzadu, záruka 80 000 km, předpoklad rychlého poklesu zůstat. hodnoty.

Poněkud bachratě vyhlížející francouzský model C5 Aircross považujeme za vysloveně rodinný typ. Nezapře příslušnost ke značce s šípovitým ozubením v logu. Jí propagované prvky airbumps, tedy měkké segmenty chránící zranitelné boky vozidla, působí roztomile a jsou plně funkční. Vnitřní dispozice C5 Aircrossu pamatuje na dva dospělé a až tři děti. Oč více místa najdete vpředu (jen škoda nevýrazně tvarovaných sedadel), tím těsněji se nejspíše budete cítit na druhé řadě sedadel. Tamní tři samostatně posuvná i sklopná křesílka sice skloňují variabilitu, jenže jsou dost úzká, takže si cestující s širším pozadím moc nepohoví. Zklame také místo pro kolená. Citroën zlepšuje celkový dojem druhým největším zavazadelníkem po toyotě (580-1630 l).

Francouzi opět prokázali smysl pro plavné svezení, C5 Aircrossu se nelíbí jen krátké příčné nerovnosti. Turbomotor táhne přesvědčivě, osmistupňový automat bohužel občas škubne. Neoslň ani námi naměřená 8,2litrová spotřeba. Pravda, s lehkou nohou klesla na 6,1 litru. Účinnost čtveřice kotoučových brzd patří k průměru, stejně jako účinnost odhlučnění.

**Aircross ocení rodiny až se třemi dětmi a hromadou bagáže**



**PRO A PROTI**  
Digitální přístroje a displej najdete ve výši zraku. Tři sedadla mají dětské rozměry, ale jsou variabilní.



**MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 194 FWD** | **513 bodů**

- Živý motor, ovladatelnost, slušná prostornost, nejúčinnější brzdy, rozumná cena.
- Vyšší spotřeba, měkké výplně sedadel, krátký dojezd na nádrž.

Má minimum slabín, zato řadu silných stránek a k tomu nepopíratelné charisma – proto mazda zvítězila, byť těsně. Elegantní japonské CX-5 je uvnitř vzdušné, jeho podvozek dokáže nadchnout při sportovní jízdě a přitom z vás nevytřeše duši. Také díky velmi přesnému řízení s intenzivní zpětnou vazbou si zatáčky užijete. I bez turbodmychadla a elektromotoru akceleruje mazda nejsvižněji a nejpružněji z modelů v testu, šesti-

**CX-5 splní, co sportovním vzhledem slibuje**

stupňový automat reaguje bez zaváhání. Po citroënu druhé nejlehčí „esúvéčko“ společlivě zkrátí neúčinnější brzdy. Za studena i po zahřátí nepotřebují ze stovky do klidu dráhu delší než 35,5 metru. Bravo!

Přestože mazdy dlouhodobě bodují svojí úsporností, zkoušené CX-5 kupodivu nárokovalo nejvíce – at už s lehkou nohou (7,0 l na 100 km) nebo na zkušební trati (9,1 litru). Vadí nám také nepřilíživá výrazná opora poskytovaná tělu měkkými sedadly, nemluví o pomalu reagující a ne zrovna přesné navigaci.



**JAKO DOMA**  
Ergonomie vyhovuje, až na nízkou polohu ovladačů klimatizace. Cestující vzadu nejasají, ale ani netrpí.

# SROVNÁVACÍ TEST

## Technické údaje

	CITROËN	HONDA	MAZDA	TOYOTA
Motor	R4, turbo, benzin	R4, benzin + elektrom.	R4, benzin	R4, benzin + elektrom.
Zdvihový objem (cm³)	1598	1993	2488	2487
Výkon (kW/min)	133/5500	107/6200	143/6000	131/5700
Točivý moment (N.m/min)	300/1900	300/1900	300/1750	300/1750
Systémový výkon (kW)	-	135	-	160
Nejvyšší rychlost (km/h)	216	180	195	180
Převodovka	8 AT	E-CVT	6 AT	planetová
Poháněná kola	přední	všechna	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	205/55 R 19 V	235/60 R 18 H	225/55 R 19 V	225/60 R 18 H
Pneu typ	Michelin Primacy 3	Bridgestone Dueler H/L 33	Continental PremiumContact 6	Bridgestone Alenza H/L 33
Norm. spotřeba (l/100 km, WLTP)	7,8	7,3	7,9	7,9
Objem nádrže (l)	52	57	56	55
Filtr pevných částic	S	S	-	S
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vnější hlučnost dB [A]	67	68	66	70
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	1500/750	750/600	2000/750	800/750
Objem zavazadelníku (l)	580-1630	497-1638	506-1620	580-1690
Délka x šířka x výška (mm)	4500 x 1859 x 1689	4600 x 1855 x 1689	4550 x 1840 x 1680	4600 x 1855 x 1685
Rozvor (mm)	2700	2700	2699	2699
Výrobní závod	Rennes, Francie	Sajama, Japonsko	Hirošima/Hofu, Japonsko	Aiči, Japonsko

## Záruky

Emisní norma	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
Záruka na techniku	5 let/80 000 km	3 roky/100 000 km	3 roky/100 000 km	3 roky/100 000 km
Záruka proti prorezivění	12 let	12 let	12 let	12 let
Záruka mobility	2 roky	3 roky	bez omezení km	3 roky
Servisní interval	30 000 km/1 rok	20 000 km/1 rok	20 000 km/1 rok	15 000 km/1 rok

## Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,2	3,5	3,0	3,3
	0-100 km/h (s)	<b>8,7</b>	<b>8,7</b>	<b>8,0</b>	<b>8,3</b>
Pružnost	0-130 km/h (s)	14,0	15,3	13,0	13,3
	60-100 km/h (s)	4,7	4,5	4,1	4,2
Pohotovostní/uzitečná hm. (kg)	80-120 km/h (s)	6,0	6,6	5,2	5,5
		1561/429	1726/549	1594/476	1643/492
Rozložení hmotnosti př./z. (%)		59/41	57/43	59/41	58/42
Průměr zatáčení (m)		11,0	11,4	11,4	11,6
Brzdy studené ze 100 km/h (m)		35,7	36,3	35,5	36,4
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)		36,4	36,8	35,4	37,1
Vnitřní hlučnost při 50 km/h (dB[A])		57	57	58	58
	při 100 km/h (dB[A])	64	64	65	65
Emise CO <sub>2</sub> v testu (g/km)		68	68	70	70
	při 130/160 km/h (dB[A])	68	68	68	68
Dojezd na plnou nádrž (km)		205	183	216	154
		600	730	610	840
Sportovní jízda (l/100 km)		13,2	12,2	13,1	10,1
Spotřeba v testu... (l/100 km)		<b>8,6</b>	<b>7,7</b>	<b>9,1</b>	<b>6,5</b>
... vs. údaj výrobce (l/100 km)		7,8 (+10 %)	7,7 (+5 %)	9,1 (+15 %)	6,5 (+16 %)
Úsporná jízda (l/100 km)		6,1	5,3	7,0	4,9

**■** Sportovní jízda 54 km dálnice, z toho 20 km na plný plyn, **●** Spotřeba v testu - průměr na redakčním okruhu dlouhém 155 km, **■** Úsporná jízda 101 km po městě a mimo ně, s lehkou nohou

## Ceny (v Kč) a vybavení

Základní cena modelu	C5 Aircross 1.2 PureTech/96 kW 6MT FWD Live: 530 000	CR-V 1.5 VTEC Turbo/127 kW 6MT FWD Comfort: 669 900	CX-5 2.0 Sky-G165/121 kW 6MT FWD Emotion: 583 900	RAV4 2.0 Valvematic/129 kW 6MT FWD Active: 719 900
Testovaná verze	<b>C5 Aircross 1.6 PureTech/133 kW 8AT FWD Shine</b>	<b>CR-V 2.0 i-MMD Hybrid/135 kW E-CVT AWD Executive</b>	<b>CX-5 2.5 Sky-G194/143 kW 6AT FWD Revolution</b>	<b>RAV4 2.5 Hybrid/160 kW e-CVT AWD Selection</b>
Zákl. cena testované verze	<b>765 000</b>	<b>1 069 900</b>	<b>829 400</b>	<b>1 049 900</b>
Samočinná převodovka	S	S	S	S
Navigace	S	S	S	S
Digitální autorádio	S	S	S	S
Park. čidla P+Z/kamera	S/S	S/S	S/S	S/S
Vyhřív. sedadla P	12 000	S	S	S
Dvouzón. samočinná klimatizace	S	S	S	S
Tažné zařízení	19 000	P	P	P
LED světlomety	S	S	S	S
Metaliza	15 500	13 900	14 900	15 000

S - sériová výbava, N - nenabízí se, P - příslušenství, \* Paket JBL.

## ZÁLEŽÍ, KOLIK UJEDETE

Japonské automobilky poskytují na techniku shodnou záruku 3 roky/100 000 km, Toyota dává na akumulátory hybridů desetiletou garanci. Citroën počítá s menším ročním proběhem, viz 5 let/80 000 km.



autotip.cz

## NEJHEZČÍ FOTKY AUT



## Karoserie

	BODY MAX.	MAZDA	CITROËN	HONDA	TOYOTA
Prostornost vpředu	20	16	17	16	15
Prostornost vzadu	20	13	9	16	13
Pocit prostornosti	10	7	6	8	7
Zavazadelník	20	12	15	12	15
Vnitřní variabilita	10	6	9	3	5
Užitečný náklad	10	7	6	8	7
Hmotnost přívěsu	5	4	2	1	1
Přehlednost	15	11	11	11	12
Kvalita zpracování	20	15	15	16	15
Funkčnost	10	7	8	7	7
Bezpečnostní výbava	10	6	6	6	7
<b>Mezisoučet</b>	<b>150</b>	<b>104</b>	<b>104</b>	<b>104</b>	<b>104</b>

## Pohon

Zrychlení	15	12	11	11	12
Pružnost	20	16	15	14	16
Největší rychlost	5	3	4	3	3
Kultura běhu motoru	15	12	11	13	11
Točivost/Reakce na plyn	10	7	7	5	4
Převodovka	20	17	16	18	18
Spotřeba v testu	30	19	20	22	25
Jízdní dosah	10	3	3	4	5
<b>Mezisoučet</b>	<b>125</b>	<b>89</b>	<b>87</b>	<b>90</b>	<b>94</b>

## Jízdní dynamika

Ovladatelnost	20	17	17	17	17
Směrová stabilita	5	5	5	5	5
Agilita	20	16	14	12	12
Rízení	20	17	15	13	12
Trakce	5	4	4	5	4
Spotový průměr otáčení	10	5	6	4	4
Brzdy	20	17	15	14	14
<b>Mezisoučet</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>76</b>	<b>70</b>	<b>68</b>

## Konektivita

Telefon	5	4	5	4	5
Navigace	10	6	7	5	6
Online funkce/aplikace	10	7	7	9	6
Audíio	5	5	5	5	5
Asistenční systémy	20	17	15	15	14
<b>Mezisoučet</b>	<b>50</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>36</b>

## Životní prostředí

Vnější rozměry	15	8	8	7	7
Pohotovostní hmotnost	15	10	10	9	10
Emise CO <sub>2</sub>	20	12	13	14	16
Škodliviny	5	4	5	5	5
Vnější hlučnost	5	5	5	5	4
Ekologické technologie	40	20	20	25	25
<b>Mezisoučet</b>	<b>100</b>	<b>59</b>	<b>61</b>	<b>65</b>	<b>67</b>

## Komfort

Nástup do vozu	5	4	5	5	5
Pozice sedadel	10	8	7	8	7
Sedadla vpředu	15	9	10	12	11
Sedadla vzadu	10	7	6	8	7
Ovladatelnost	10	7	7	7	7
Pérování	30	23	24	20	19
Vnitřní hlučnost	10	8	8	8	7
Aerodynamický hluk	10	7	7	6	5
Komfortní výbava	15	14	15	15	13
Klimatizace	10	6	6	6	6
<b>Mezisoučet</b>	<b>125</b>	<b>93</b>	<b>95</b>	<b>95</b>	<b>87</b>
<b>Celkem - technika</b>	<b>650</b>	<b>465</b>	<b>462</b>	<b>462</b>	<b>456</b>

## Náklady

Základní cena	50	29	30	23	25
Zůst. hodnota (Eurotax)	15	9	5	9	9
Pojištění	10	3	4	4	3
Servis	10	2	4	2	1
Záruky	15	5	7	5	7
<b>Mezisoučet</b>	<b>100</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>43</b>	<b>45</b>
<b>Celkem</b>	<b>750</b>	<b>513</b>	<b>512</b>	<b>505</b>	<b>501</b>

\*Hodnocení ovlivňuje primárně délka servisního intervalu, případně servisní balíčky zdarma

Umístění	1.	2.	3.	4.
Výsledná cena v Kč	829 400	765 000	1 069 900	1 049 900
Cena za bod v Kč	1617	1494	2119	2096
<b>Poměr cena/výkon</b>	<b>2.</b>	<b>1.</b>	<b>4.</b>	<b>3.</b>

## Umístění

Maximální počet bodů 750



**1. Mazda CX-5** Sportovní typ vyhoví i v běžném provozu. Skoda vysoké spotřeby. **513 bodů**



**2. Citroën C5 Aircross** Komfortní originál rodinného typu, méně místa vzadu, zato levný. **512 bodů**



**3. Honda CR-V** Velké a technicky zajímavé SUV nenaplnuje představy o mrštné hondě. **505 bodů**



**4. Toyota RAV4** Skutečně úsporná a prostorný vůz, jenže ani sportovní, ani komfortní. **501 bodů**

EKOINDEX				
Podíl na celkové známce	TOYOTA	CITROËN	HONDA	MAZDA
Čistota emisí	40%	2	2	2
Spotřeba v testu/CO <sub>2</sub>	30%	4	5	5
Prostorové nároky	20%	3	3	3
Medium klimatizace	10%	4	4	4
<b>Celková známka</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,3</b>	<b>3,3</b>
Umístění	1.	2.-4.	2.-4.	2.-4.

Toyota RAV4 vychází jako nejekologičtější volba hlavně díky nízké redakci naměřené spotřebě 6,5 l na 100 km. Přitom váží přes 1,6 tuny a má nejvýkonnější motor.



Všechna čtyři kompaktní SUV překonala hranici 500 bodů, takže rozhodně nesáhnete vedle. Malé odstupy dokládají konkurenceschopnost hybridů, které (zatím?) nepokročily konvenční techniku. Nejvýraznějším dojmem působí lehká mazda se sportovními geny a vysokou užžitnou hodnotou, nabízená za férovou cenu.

**Ekoindex:**  
kritéria známek  
Čistota emisí: Euro 6d, Dvojka; Euro 6d temp, Trojka; SCR+LNT<sup>1)</sup>, Čtyřka; SCR, plynné palivo, Pětka; vše ostatní  
Spotřeba v testu/CO<sub>2</sub>: Jednička: do 100 g/km CO<sub>2</sub>, Dvojka: do 130 g/km, Trojka: do 150 g/km, Čtyřka: do 170 g/km, Pětka: vše ostatní  
Prostorové nároky (délka x šířka x výška): Jednička: do 6 m<sup>3</sup>, Dvojka: do 12 m<sup>3</sup>, Trojka: do 15 m<sup>3</sup>, Čtyřka: do 18 m<sup>3</sup>, Pětka: vše ostatní  
Medium klimatizace: Jednička: CO<sub>2</sub> (standardně), Dvojka: CO<sub>2</sub> (za příplatek), Trojka: R1234yf v elektromobilu, Čtyřka: R1234yf s atmosférickým benzinovým motorem či turbodieselem, Pětka: vše ostatní  
<sup>1)</sup> LNT: zásobníkový katalyzátor NO<sub>x</sub>, <sup>2)</sup> BPF: filtr pevných částic u zážehových motorů

Foto a zdroj: Auto Bild