

RÝCHLY PREHLAD

AUDI A6 AVANT 2.0 TDI ULTRA

140 kW, 0 - 100 km/h za 8,4 s, 226 km/h,
4,5 l/100 km, 565 dm³, od 48 270 €

MERCEDES-BENZ E 220 D KOMBI

143 kW, 0 - 100 km/h za 8,0 s, 235 km/h,
4,3 l/100 km, 640 dm³, od 50 910 €

ŠKODA SUPERB KOMBI 2.0 TDI

140 kW, 0 - 100 km/h za 8,5 s, 233 km/h,
4,6 l/100 km, 660 dm³, od 34 040 €

VOLVO V90 D4

140 kW, 0 - 100 km/h za 8,8 s, 225 km/h,
4,5 l/100 km, 560 dm³, od 55 000 €

SŤAHOVANIE PÁŇOV

Hneď dve nové šľachetné kombi sa uchádzajú o priazeň solventných rodín, ktoré merajú veľkosť nie tak objemom batožinového priestoru ako štýlom, bezpečnosťou a premyslenými detailmi. Či T model Mercedesu triedy E a Volvo V90 dokážu utiecť osvedčeným rivalom Audi A6 Avant a Škode Superb Kombi, objasní porovnanie naftových verzii.

Áno, tieto autá čo-to ponúkajú. Napríklad A6 volant, batožinový priestor, ako aj brzdný systém a zadné sedadlá, ako nás informuje prehľad sériovej výbavy. Okrem toho poskytne Avant, samozrejme, aj priestor, komfort a všetky tie príjemnosti, pre ktoré sú kombi vyššej strednej triedy také žiadané, hoci sú pomaly utláčané novými SUV. Predovšetkým však už skoršie modely Audi dokázali, že takéto autá vedia byť nielen praktické, ale aj dobre vyzerať.

Dokonca aj koncernová sestra Škoda Superb s objemom pre náklad takmer dva kubické metre pôsobí so svojou skosenou zadnou časťou atraktívnejšie ako o 1 200 eur lacnejšia limuzína. A nové kombi značiek Mercedes-Benz a Volvo takisto obetovali trochu zo svojho bývalého priestoru v prospech elegantnej línie. Pri vonkajšej dĺžke väčšej o 13 centimetrov má teraz Volvo V90 priestor na náklad iba 1 526 dm³ namiesto 1 600 dm³, trieda E zmrštila maximálny objem z 1 855 na 1 820 dm³. Ale skutočná veľkosť sa dá, ako je to všeobecne známe, iba málokedy merať v číslach. Predváža to aj senior tohto kola, ktorý sa vyrába už päť rokov.

AUDI: TEN DYNAMICKÝ

Totíž hoci Avant s jeho prostým sivo-sivým interiérom napriek príplatkovým koženým poťahom a ďalšími extra prvkami nerobí práve strhujúci dojem, no jemné otočné ovládače, perfektné zlíčovanie panelov a solídna pevnosť vedú stále presvedčiť. Na trochu tvrdších konturovaných športových sedadlách (714 eur) sa človek aj po dlhej ceste cíti dobre a uvoľnene, len cestovná batožina nesmie byť prehnane veľká (565 – 1 680 dm³). Trochu deficitu badať v A6 pri obsluhu a dostupných asistenčných systémoch, v oblasti hluku a komfortu jazdy je však úplne aktuálna.

Vzduchové pruženie za 2 194 eur pohltí krátke trhliny aj dlhé vlny na ceste rovnako uvoľnene, pritom minimalizuje kývanie karosérie do bokov aj zvislé pohyby z nadnášania. Okrem toho sa dá auto s pohonom predných kolies príjemne priamo a precízne držať v požadovanom smere. Až po limit sa správa neutrálne a ľahko ovládateľne. Účinnosť brzd je na vysokej úrovni a v slalome a pri zmene jazdného pruhu prejde konkurentom okolo uší. V každom prípade pôsobí ria- ➤



Štyri osnivé kombi, platí to okrem iného aj o ich svetlách a denných LED s nezameniteľnou grafikou

AUDI: A6 AVANT JE PODĽA ŽELANIA DYNAMICKÉ ALEBO KOMFORTNÉ



Interiér síce pôsobí trochu fádne, aj tak stále pôsobí veľmi vysokou kvalitou a presnosťou zlíčovania dielcov. Pozdĺžne uložený štvorvalec TDI sa zapáči svojou radosťou vytáčať sa, kultúrou chodu aj vhodnému zladeniu s prevodovkou DSG



Podlaha batožinového priestoru je plochá, má pravidelný tvar a príjemné čalúnenie. Elektrické piate dvere sú za príplatok



Vzduchový podvozok dokáže zvýšiť svetlú výšku pre jazdu po nespevnenej ceste



Vzadu sa sedí pohodlne, na želanie sa dá vybaviť auto 4-zónovou klimatizáciou

MERCEDES: NOVÉ KOMBÍ PATRÍ DO VYŠŠEJ TRIEDY, ALE PÔSOBÍ AKO LUXUSNÁ



Vysoko nóblí prostredie s mnohými drahými príplatkami a okúzľujúco veľkými a jasnými displejmi. Uvoľnený pocit z jazdy ešte viac podporuje rovnako výkonný, ako aj úsporný dvojitrový turbodiesel so 143 kW



Veľký priestor pod podlahou dokáže ukryť napríklad aj sklopné detské sedačky



Nízka poloha sedenia na zadných miestach a málo miesta pod sedadlami na chodidlá



S piatimi dverami sa automaticky odsúva hore a dole aj krycia roletka. Zadná lavica je delená na tri časti

denie umelo, nesprostredkuje dokonaly kontakt s cestou a pri ostrejskej jazdy nie je uplne zbaveny vplyvu pohonu.

Predsa len posielala naftovy dvojliter na predne kolesa vykon 140 kW a krutiaci moment 400 Nm, nadchne pritom ochotou vytacat sa, ako aj kulturom chodu. Na prenos sily sluzi sedemstupnova dvojspojkovka prevodovka, ktora radi velmi harmonicky a bez trhania a ani pri komforte rozjazdu sa uz nemusí pri porovnavaní s klasickým automatom s meničom schovávať. Iba keď sa na to naozaj obzvlášť veľmi tlačí, tak DSG trochu zaspi pri rozkaze od kick-downu. Vtedy je dobré siahnúť po páčkach radenia pod volantom, inak je úplne zbytočné.

Spotreba paliva počas testu na úrovni 7,3 l/100 km je pár desiatín nad konkurenciou, no 73-litrová nádrž a možný dojazd 1 000 kilometrov to trochu kompenzuje. Ani finančne nehrajú príplatky až takú veľkú rolu, oveľa viac závaží chudobná základná výbava, ako aj oproti koncer-novému súrodencovi Superbu základná cena vyššia o 14 230 eur. Až pohľad na prémiových rivalov dáva celkový obraz opäť do poriadku, tí stoja totiž ešte viac.

MERCEDES: TEN KOMFORTNÝ

Pri modeli T, teda kombi triedy E, stojí v cenníku minimálne 50 910 eur za E 220 d, ale toľko náš testovaný automobil nestál ani zďaleka. Len dizajnová úprava Exclusive stojí 660 eur a nepriháša takmer žiadnu vyššiu hodnotu, LED svetlá, parkovacie senzory a 66-litrová nádrž zvyšujú cenu ešte viac. Keď sa k tomu ešte pridá vzduchové pruženie (1 800 eur), veľký navigačný systém Comand Online (3 300 eur) alebo množstvo vynikajúcich asistenčných systémov, dostaneme sa tak ako pri testovanom kuse na sumu nad 70 000 eur.

Za to však dostaneme kombi, ktoré bravúrne zvláda takmer všetky mysliteľné každodenné úlohy a ponúka pri nich každé možné uľahčenie. Menujeme napríklad na tri časti delené operadlo zadnej lavice so samostatne sklápať vpredu aj v od-delení pre batožinu, strmšiu polohu Cargo pre extra 30 dm³ priestoru na náklad, ale aj elektrické piate dvere, ktoré so sebou pri otváraní a zatváraní zoberú aj kryciu roletku. Veľký praktický priestor pod podlahou batožinového priestoru, do ktorého sa zmestí napríklad skladacia detská lavička,

aj hladké a hodnotné čalúnenie svedčia o švábskom zmysle pre detail. Citlivé veľúrovňové koberčeky sú však skôr voľbou pre fanúšikov upratovacieho týždňa.

Predovšetkým interiér Designo (5 880 eur) s jemnou kožou a obšíváním aj k prístrojovej doske a na výplniach dverí sa nám zdá až trochu príliš, posilňuje však prémiovú kvalitu triedy E. Ešte viac sa to podarilo vďaka vynikajúcemu komfortu, ktorý posúva 1,9-tonovú limuzínu do luxusnej triedy. Cestu s dlhými aj krátkymi vlnami absorbuje s veľkým pokojom, aj cez priečne diery prechádza s hebkosťou. Len zadné sedadlá nie sú také pohodlné ako predné, na nízko položennej lavici nám nesedela poloha nôh ani priestor na chodidlá.

Vodič sa môže naproti tomu tešiť na značne zlepšený info-zábavný systém a na dynamický talent jediného modelu s pohonom zadných kolies v tomto teste. S jeho oduševneným riadením bez rušivých vplyvov presne nasleduje udávaný smer, v zákrutách je nenápadne rýchly a aj pri vyhýbacom manévri si zachováva chladnú hlavu. K tomu sa výborne hodí nový naftový dvojliter so 143 kW, ktorý zažiaril ho-

mogénnym záťahom, najlepšimi jazdnými výkonomi a najnižšou spotrebou (7,0 l/100 km). Vo výsledku tak máme harmonický balík s jemne radiacou deväťstupňovou automatickou prevodovkou, ako aj účinné a ostro nastupujúce brzdy.

ŠKODA: TÁ PRAGMATICKÁ

Keď spomíname ostrosť, prichádza do hry osobitná ponuka z Česka. Lebo nielen pri cene je Superb v útočnom postavení, ale aj pri ovládateľnosti. Oproti etablovanej urodzenej spoločnosti je mladý divoch, do zákrut sa vrhá s elánom a pôsobí pri tom ako zväčšený Golf GTI. Koniec koncov používa ako on množstvo komponentov modulárnej platformy od VW, vpredu naprieč má uložený motor 2.0 TDI a tým splňa podmienku na veľkorysý priestorové pomery.

Napriek rázvoru a dĺžke kratšej o osem až desať centimetrov vyťažil z daných rozmerov viac a okrem naozaj kniežacieho priestoru na nohy vzadu má pripravený aj obrovský priestor na batožinu. Okrem toho nasledovali puntičkári v Škode slogan značky „Simply Clever“, a tak tu nájdeme nové detaily na uľahčenie každodenn-

ŠKODA: LACNÝ SUPERB ZÍSKAVA BODY ZA VNÚTORNÚ VEĽKOSŤ A DETAILS



Jednoduchý, pragmatický, funkčný – taký je Superb aj v interiéri. Obsluhu sa nedá takmer nič vyčítať, skôr sa nájde priestor na kritiku komfortu a pohonné ústrojenstva: slabšie pruženie, zrnitý hluk a trochu sekavá prevodovka DSG



Svetlý interiér ešte viac posilňuje pocit vzdušnosti v kabíne



Obrovský batožinový priestor s mnohými praktickými prvkami a odolným čalúnením. Mierne naklonená rovina zostáva



MERANIE SPOTREBY

nafta (l/100 km)				
Audi	7,3	7,4	5,3	8,9
Mercedes	7,0	7,1	5,0	8,5
Škoda	7,1	7,2	5,1	8,6
Volvo	7,2	7,3	5,3	8,8

EKO úsporný štýl jazdy na stanovenej trase (275 km)

15% **70%** **15%**

BEŽNÁ JAZDA typický presun z domu do práce a späť (cca 21 km)

ŠPORT dynamická jazda vysokou rýchlosťou

TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMERANÉ HODNOTY

Model	Audi A6 Avant 2.0 TDI Ultra	Mercedes-Benz E220d kombi Exclusive	Škoda Superb Combi 2.0 TDI Style	Volvo V90 D4 Inscription
Pohon	R/4	R/4	R/4	R/4
Usporiadanie/počet valcov	R/4	R/4	R/4	R/4
Zdvihový objem cm ³	1 968	1 950	1 968	1 969
Najvyšší výkon kW (k) pri ot./min	140 (190) 3800	143 (194) 3800	140 (190) 3500	140 (190) 4250
Najvyšší krút. mom. Nm pri ot./min	400/1 750	400/1 600	400/1 750	400/1 750
Prenos sily	pohon predných kolies 7-st. dvojspojková prevodovka	pohon zadných kolies 9-st. automat. prevodovka	pohon predných kolies 6-st. dvojspojková prevodovka	pohon predných kolies 8-st. automat. prevodovka
Pneumatiky	vpredu vzadu 255/40 R 19 Y 255/40 R 19 Y Bridgestone Potenza S001	245/45 R 18 Y 275/40 R 18 Y Dunlop Sport Maxx RT2	235/45 R 18 W 235/45 R 18 W Pirelli Cinturato P7	255/35 R 20 W 255/35 R 20 W Pirelli P Zero
Rozmery a hmotnosti				
Pohot. hmotnosť/užitocné zaťaž. kg	1 821/534	1 890/560	1 643/497	1 863/447
Dĺžka × šírka × výška mm	4 943 × 1 874 × 1 461	4 933 × 1 852 × 1 475	4 856 × 1 864 × 1 477	4 936 × 1 879 × 1 475
Rázvor mm	2 912	2 939	2 841	2 941
Priemer otáčania f./p. m	12,1/12,4	11,6/11,5	11,8/11,9	11,8/12,0
Batožinový priestor dm ³	565/1 680	640/1 820	660/1 950	560/1 526
Rozmery kvádra malý mm	510 × 880 × 615	760 × 920 × 670	570 × 890 × 660	570 × 810 × 675
Dĺžka × šírka × výška veľký mm	1 415 × 880 × 615	1 640 × 920 × 670	1 640 × 890 × 660	1 580 × 810 × 675
Príves nebrzdený/brzdený kg	750/2 000	750/2 100	750/2 000	750/1 800
Vnútor. šírka vpredu/vzadu mm	1 540/1 495	1 505/1 505	1 510/1 520	1 535/1 500
Vnútor. výška vpredu/vzadu mm	1 040/980	1 055/985	1 020/960	990/935
Priestor na koliená mm	725	735	820	810
Spotreba a emisie				
Spotreba počas testu l/100 km	7,3	7,0	7,1	7,2
ams ekorejda	5,3	5,0	5,1	5,3
ams každodenná jazda	7,4	7,1	7,2	7,3
ams športová jazda	8,9	8,5	8,6	8,8
Emisie CO ₂ počas testu g/km	192	184	187	190
Spotreba (podľa ECE) l/100 km	NM	NM	NM	NM
mesto/mimo mesta/kombinovaná	5,0/4,2/4,5	4,6/4,1/4,3	5,4/4,1/4,6	5,2/4,1/4,5
Emisná norma	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Emisie CO₂ g/km	114	112	120	119
Objem nádrže l	73	66	66	55
Dojazd km	1 000	943	929	763
Rýchlosť a zrýchlenie				
Zrýchlenie s				
0 – 80 km/h	5,7	5,4	6,0	6,2
0 – 100 km/h	8,4	8,0	8,5	8,8
0 – 130 km/h	14,0	13,4	13,9	14,5
0 – 160 km/h	22,4	21,5	21,7	23,0
0 – 180 km/h	31,6	29,7	29,7	31,6
0 – 400 m	16,1	15,8	16,3	16,4
Pružnosť s				
60 – 100 km/h	4,7	4,6	4,6	4,8
80 – 120 km/h	6,1	5,9	6,0	6,2
Najvyššia rýchlosť km/h	226	235	233	225
Brzdné dráhy m				
zo 100 km/h studené brzdy	35,4	34,8	36,4	34,9
zo 130 km/h studené/zahr. brzdy	59,3/57,5	58,0/57,4	60,9/60,1	59,9/59,2
zo 170 km/h studené brzdy	102	99	104	103
Vnútorý hluk dB(A)				
pri 80 km/h	63	63	64	63
pri 100 km/h	66	64	66	65
pri 130 km/h	68	68	69	67
pri 160 km/h	72	71	72	70
Jazdná dynamika				
Síalom 18 m (ESC zap./vyp.)	66,1/66,2	64,0/64,5	64,5/64,9	62,0/63,1
Dvojitá zmena pruhu km/h	135,2/138,0	131,1/132,4	133,8/134,7	126,5/130,3
Hodnotenie dynamiky				
Riadenie (nepriame/priame)				
Nedotáčavosť/preťáčavosť				
ESC (konzervatívne/liberálne)				
Ovládateľnosť (ľahká/náročná)				
Koncepcia (komfortná/sportová)				
Ceny a náklady				
Registračný poplatok €	787	957	787	787
Štandardná záruka roky/km	3/90 000	2/neobmedzene	4/120 000	2/neobmedzene
Bezplatný servis roky/km	3/120 000	6/160 000	4/120 000	-
Základná cena €	48 270	50 910	34 040	55 000
Adaptívny tempomat	2 070	1 080	342	5
Vyhrievané čelné sklo	-	696	289	220
Navigácia	2 677	600	5	1 170*
Bezúťový prístup	933	960	5	690
Vyhrievané predné/zadné sedadlá	417/809	432/432	S/255	380/260

Spotreba a emisie

Spotreba počas testu l/100 km	7,3	7,0	7,1	7,2
ams ekorejda	5,3	5,0	5,1	5,3
ams každodenná jazda	7,4	7,1	7,2	7,3
ams športová jazda	8,9	8,5	8,6	8,8
Emisie CO ₂ počas testu g/km	192	184	187	190
Spotreba (podľa ECE) l/100 km	NM	NM	NM	NM
mesto/mimo mesta/kombinovaná	5,0/4,2/4,5	4,6/4,1/4,3	5,4/4,1/4,6	5,2/4,1/4,5
Emisná norma	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Emisie CO₂ g/km	114	112	120	119
Objem nádrže l	73	66	66	55
Dojazd km	1 000	943	929	763

Rýchlosť a zrýchlenie

Zrýchlenie s				
0 – 80 km/h	5,7	5,4	6,0	6,2
0 – 100 km/h	8,4	8,0	8,5	8,8
0 – 130 km/h	14,0	13,4	13,9	14,5
0 – 160 km/h	22,4	21,5	21,7	23,0
0 – 180 km/h	31,6	29,7	29,7	31,6
0 – 400 m	16,1	15,8	16,3	16,4
Pružnosť s				
60 – 100 km/h	4,7	4,6	4,6	4,8
80 – 120 km/h	6,1	5,9	6,0	6,2
Najvyššia rýchlosť km/h	226	235	233	225

Brzdné dráhy

zo 100 km/h studené brzdy	35,4	34,8	36,4	34,9
zo 130 km/h studené/zahr. brzdy	59,3/57,5	58,0/57,4	60,9/60,1	59,9/59,2
zo 170 km/h studené brzdy	102	99	104	103

Vnútorý hluk

pri 80 km/h	63	63	64	63
pri 100 km/h	66	64	66	65
pri 130 km/h	68	68	69	67
pri 160 km/h	72	71	72	70

Jazdná dynamika

Síalom 18 m (ESC zap./vyp.)	66,1/66,2	64,0/64,5	64,5/64,9	62,0/63,1
Dvojitá zmena pruhu km/h	135,2/138,0	131,1/132,4	133,8/134,7	126,5/130,3
Hodnotenie dynamiky				
Riadenie (nepriame/priame)				
Nedotáčavosť/preťáčavosť				
ESC (konzervatívne/liberálne)				
Ovládateľnosť (ľahká/náročná)				
Koncepcia (komfortná/sportová)				

Ceny a náklady

Registračný poplatok €	787	957	787	787
Štandardná záruka roky/km	3/90 000	2/neobmedzene	4/120 000	2/neobmedzene
Bezplatný servis roky/km	3/120 000	6/160 000	4/120 000	-
Základná cena €	48 270	50 910	34 040	55 000
Adaptívny tempomat	2 070	1 080	342	5
Vyhrievané čelné sklo	-	696	289	220
Navigácia	2 677	600	5	1 170*
Bezúťový prístup	933	960	5	690
Vyhrievané predné/zadné sedadlá	417/809	432/432	S/255	380/260

* V balíku s ďalšími prvkami výbavy.

ného života. Dáždniky v predných dverách, obojstranná podložka a LED baterka v batožinovom priestore či nastavenie sedadla spolujazdca zo zadného miesta ani zďaleka nevyčerpávajú obrovský repertoár praktických malých pozorností.

Vela z toho je už sériovo v rámci testovanej výbavy Style alebo za pomerne rozumné príplatky. Na druhej strane Škoda neponúka špičkové technológie v oblasti asistenčných systémov ani komfort a luxusnú atmosféru v interiéri. Materiály aj ich vypracovanie sú skôr pragmatické ako skutočne ušľachtilé, hluk motora a vírenia vzduchu nie sú utlmené až tak efektívne, ako to majú jej rivali. Ako kompenzáciu ukáže ručička na váhe Superbu takmer o 250 kg menej ako trieda E a jazdí citelne agilnejšie a s väčšou ľahkosťou.

Avšak nie až s takým vycibreným komfortom. Krátke nerovnosti adaptívny podvozok (1 038 eur) prenáša k pasažierom, príliš vysoko ukotvené predné sedadlá nemajú dostatočné bočné vedenie a riadenie pôsobí trochu viac vyhrotene a prehnane živo. Okrem toho je tu ten istý diesel ako v A6 spojený so šesťstupňovou prevodkou DSG, ktorá radí menej vládne a horšie

odhaduje situáciu. Hoci ľahké kombi pri temperamente a spotrebe zo svojej nízkej hmotnosti takmer vôbec neprofituje a v hodnotení vlastností napriek dobrým brzdám skončilo za koncernovým bratom od Audi, nakoniec ho predbehlo vďaka veľkej cenovej výhode.

VOLVO: TEN TVRDOHLAVÝ

Švédi pýtajú za V90 D4 s balíkom Inscription ešte podstatne viac, čo aspoň sčasti zmiernuje rozsiahla sériová výbava. Za príplatok 9 200 eur k takisto nie chudobnej základnej verzii Kinetic (45 800 eur) sa ukáže prémiové kombi s LED svetlometmi, digitálnymi prístrojmi, ako aj elektricky nastaviteľnými vyhrievanými komfortnými sedadlami s koženým poťahom. S ovládačmi a prešíváním doslova lákajúcimi na dotyk, cez náladové osvetlenie až po reguláciu na výdychoch vzduchu vytvára cool individualistický interiér. Aj s obsluhou si ide Volvo vlastnou cestou a takmer všetky funkcie vrátane ovládania klimatizácie integroval do vertikálnej dotykovej obrazovky na stredovej konzole, čo nie vždy viedlo k tomu, čo sme chceli hneď na prvý pokus a bez zmätkovania.

Pre niektorých kmeňových zákazníkov môže byť iritujúce aj to, že sa Volvo presunulo k štýlovému automobilu pre posádku. V prospech miesta pre pasažierov a športovo rezanej línie v zadnej časti tak obetovali z objemu na batožinu a zaťažiteľnosti, ktoré sú podstatne menšie ako v predchodcovi. Zmysel pre praktickosť našťastie nestratili, ako dokazujú premyslené prvky ako integrované detské sedačky či priechod v strede na prevoz lyží. S bezpečnostnými asistenčnými systémami je Volvo na svojej typicky vysokej úrovni, aj keď elektronickí pomocníci občas varovali zbytočne príliš skoro.

Prehnané sú aj 20-palcové kolesá za 1 800 eur, ktoré odporúčame si radšej ušetriť (séριο 18-palcové), lebo sa drsne a nahlas odvalujú. Napriek vzduchovému pruženiu (1 980 eur) nie je podvozok práve vzorom vláčnosti a s priečnymi nerovnosťami a s kanálovými poklopami sa má rád ako s rezačom zákrut za volantom. Ten dostane auto do náklonov a zvýšenej potreby korigovať smer, pritom cítiť nedostatok presnosti aj spätnej väzby. Športovosť nie je jeho zmyslom, trvale spokojní budú iba pokojní vodiči.

Ich plne uspokojí aj biturbo štvorvalec v slabšom výkonovom vyhotovení (140 kW) s harmonickou osemstupňovou prevodkou, aj pri plnom naložení hýbe s 2,3 tony podobne obratne, kultivovane a úsporne ako konkurenti. Celkovo si Volvo dovolilo iba málo svojráznosti, ale aj málo slabých miest. V hodnotení vlastností je pred Škodou a nie ďaleko za Audi, až pre vysokú cenu a náklady spadlo na posledné miesto. Víťazný a podobne drahý Mercedes-Benz však neohrozil v žiadnej disciplíne. Musíme dodať, že V90 neosloví iba individualistov a fanúšikov dizajnu. Lebo hoci mu pár vecí chýba, má niečo do seba.

Text: Bernd Stegemann
Foto: Achim Hartmann

ZÁVER



1 Mercedes

Aj vo verzii kombi stanovuje trieda E štandardy v komforte a bezpečnosti, vo všetkých ostatných oblastiach je nový T model na špičkovej úrovni. Avšak aj pri cene, ktorá nie je vykupená adekvátne bohatou výbavou.



2 Škoda

So svojím veľkým priestorom a mnohými šikovnými detailmi má Superb namierené na pragmatikov. Tí totiž ocenia jeho výhodnú cenu a schopnosť a dokážu oželiť najmodernejšiu techniku a luxus na palube.



3 Audi

Odhliadnuc od trochu deravej ponuky bezpečnostných asistentov a chudobnej sériovej výroby nepôsobí A6 vôbec zastarane. Presvedčí ako solídne a komfortné auto s dobrou dynamikou a kultivovaným motorom.



4 Volvo

Ovládateľnosť, obsluha a náklady zatlačili V90 v hodnotení dozadu. Napriek tomu si je so svojimi rivalmi väčšinou rovný. Dojem robí výborný komfort a široká ponuka asistenčných systémov, ako aj ušľachtilý štýl.

HODNOTENIE

Model	(najvyšší počet bodov)	Mercedes E 220 d kombi	Škoda Superb Combi 2.0 TDI	Audi A6 Avant 2.0 TDI	Volvo V90 D4
Karoséria					
Vnútny priestor	(20)	11	12	11	10
Vonkajšie rozmery	(10)	4	4	4	4
Batožinový priestor	(15)	11	12	10	10
Užitočné zaťaženie	(10)	7	6	6	5
Funkčnosť	(10)	9	9	8	8
Prístroje	(5)	5	4	5	5
Obsluha	(10)	9	9	8	6
Výhľad z vozidla	(10)	7	8	7	8
Pocit kvality	(10)	9	7	9	9
Spolu	(100)	72	71	68	63
Bezpečnosť					
Bezpečnostné systémy	(40)	29	15	16	26
Svetlá	(10)	9	9	9	9
Brzdná dráha zo 100 km/h, studené brzdy	(10)	5	3	4	5
Brzdná dráha zo 130 km/h, studené brzdy	(5)	3	2	3	3
Brzdná dráha zo 130 km/h, zahr. brzdy	(10)	8	6	7	7
Brzdná dráha zo 170 km/h	(5)	5	4	5	5
Pocit na pedáli	(5)	5	5	5	5
Jazdná bezpečnosť	(15)	14	14	14	13
Spolu	(100)	78	58	63	73
Komfort					
Odpuzenie	(25)	23	18	21	18
Sedadlá vpredu	(15)	14	12	13	13
Sedadlá vzadu	(10)	6	8	8	7
Multimédia	(20)	18	16	16	16
Asistenčné systémy	(10)	10	6	7	9
Klimatizácia	(10)	9	8	10	10
Nameraný vnútorný hluk	(5)	4	4	4	4
Pocit hluku	(5)	4	3	5	4
Spolu	(100)	88	75	84	81
Pohon					
Kultivovanosť	(10)	6	6	7	6
Ťah	(10)	7	7	7	7
Priebeh výkonu	(5)	4	4	4	4
Radenie/odstup. prevodovky	(10)	10	8	9	9
Zrýchlenie/najvyššia rýchlosť	(15)	7	7	7	7
Pružné zrýchlenie	(5)	3	3	3	3
Spotreba počas testu	(20)	11	11	11	11
Možnosti nabíjania	(10)	-	-	-	-
Dojazd na elektrinu	(10)	-	-	-	-
Dojazd	(5)	5	5	5	4
Spolu	(100)	53	51	53	51
Jazdné vlastnosti					
Jazdná dynamika	(20)	9	10	11	7
Ovládateľnosť/radosť z jazdy	(25)	20	21	20	18
Riadenie	(20)	18	17	18	16
Priemer otáčania	(10)	1	1	0	0
Trakcia/jazda na klzkom povrchu	(15)	10	11	11	11
Stabilita/člivosť na bočný vietor	(10)	10	9	9	9
Spolu	(100)	68	69	69	61
Životné prostredie					
Emisie CO ₂ od zdroja	(30)	17	16	16	16
Emisie CO ₂ podľa ECE	(15)	12	11	12	11
Hluk vozidla	(5)	3	5	5	4
Spolu	(50)	32	32	33	31
Súčet vlastností	(550)	391	356	370	360
Náklady					
Základná cena*	(25)	10	25	12	7
Výbava*	(10)	5	8	5	10
Príplatkové položky*	(5)	5	4	4	5
Šanca na opätovný predaj	(10)	8	9	8	7
Fixné náklady na 5 rokov*	(10)	10	7	6	4
Údržba a servis na 100 000 km*	(15)	15	13	11	9
Náklady na palivo na 100 000 km*	(15)	15	15	15	15
Záruka	(10)	2	4	3	2
Spolu	(100)	70	85	64	59
Celkový súčet	(650)	461	441	434	419

* Hodnoty platia pre slovenský trh, ostatné platí pre Nemecko

1

2

3

4

VOLVO: ŠVÉDSKE KOMBI SPÁJA ZMYSEL A JEDINEČNOSŤ S BEZPEČNOSŤOU



Štýl a kvalita interiéru presvedčia oveľa viac ako obsluha cez na výšku umiestnený dotykový displej. Priečne osadený štvorvalec vo Volve je kultivovaný a silný, navyše dobre spolupracuje s osemstupňovou prevodkou



Rovná plocha a automaticky sa sklápajúce zadné hlavové opierky, šikmý tvar však uberá litre z objemu na batožinu



Jemné obšívania a hodnotné povrchy podčiarkujú pozornosť a lásku k detailom

Nízka poloha sedenia oberá pasažierov vzadu o podporu stehien