



Škoda Karoq

Moderní přístrojový štít sdílí Karoq s jinými koncernovými vozy

Pohon všech kol je zatím v nabídce výhradně s motorem 2,0 TDI



BMW 540i x-Drive

- Motor: **Záž. šestiválec turbo 2998 cm³**
- Výkon (kW/k): **250/340**
- Max. točivý moment (Nm/ot.min⁻¹): **450/1380**
- Zrychlení 0-100 km/h (s): **4,8**
- Max. rychlost (km/h): **250**
- Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **7,4**
- Délka (mm): **4936**
- Zavazadlový prostor (mm): **530**
- Základní cena (Kč): **1 652 300**

Honda Civic 1,5 VTEC Turbo

- Motor: **Záž. čtyřválec turbo 1498 cm³**
- Výkon (kW/k): **134/182**
- Max. točivý moment (Nm/ot.min⁻¹): **240/1900**
- Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,4**
- Max. rychlost (km/h): **210**
- Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,7**
- Délka (mm): **4648**
- Zavazadlový prostor (l): **519**
- Základní cena (Kč): **564 900**

Škoda Karoq 1,5 TSI

- Motor: **Záž. čtyřválec turbo 1498 cm³**
- Výkon (kW/k): **110/150**
- Max. točivý moment (Nm/ot.min⁻¹): **250/1500**
- Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,4**
- Max. rychlost (km/h): **204**
- Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,4**
- Délka (mm): **4382**
- Zavazadlový prostor (l): **521**
- Základní cena (Kč): **584 800**

Volkswagen Golf R

- Motor: **Záž. čtyřválec turbo 1984 cm³**
- Výkon (kW/k): **228/310**
- Max. točivý moment (Nm/ot.min⁻¹): **380/2000**
- Zrychlení 0-100 km/h (s): **5,1**
- Max. rychlost (km/h): **250**
- Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **8,0**
- Délka (mm): **4260**
- Zavazadlový prostor (l): **343**
- Základní cena (Kč): **999 900**

Nejvýkonnější golf je sportovním vozem pro každodenní použití

Ze zadu se Golf R tváří spíše decentně, dominuje čtveřice koncovek výfuku



Volkswagen Golf R

turbo – u sedanu je pak v nabídce jediný agregát. Jedenapůllitrový čtyřválec je až neočekávaně hbitý a umožňuje velmi radostnou a sportovní jízdu, pokud má na ni řidiči zrovna pomyslení. Pokud ne, dokáže být tak tichý, že o něm skoro není slyšet, a to za spotřeby kolem šesti litrů i na konci podzimu. Méně nadšení jsme byli z přehršle dotykově ovládaných funkcí, přeci jen konvenční ztlumení rádia je uživatelsky příjemnější, dotykové přejetí po ovladači na volantu nebo displeji občas reaguje jinak. Prostornost zavazadelníku i interiéru je parádní, pozice za volantem také, snad jen s výhradou příliš vystouplé opěrky hlavy. Cenově pak Honda nedokáže konkurovat značkám, které se snaží zaujmout především tímto kritériem, na druhou stranu Honda je technologická automobilka, její výrobky si drží hodnotu a kvalitu hodně dlouho.

Škoda Karoq

Menší bratříček Kodiaqa a nástupce Yetiho má od automobilových soudců ve vínku napsaný úspěch. Přichází na

trh rok od premiéry většího škodovského SUV, což je tak akorát, aby si náležitě užil své období slávy. Vnější velikost bude vyhovovat širší obci motoristů, vysoký podvozek a tím i výhled a zjednodušené nastupování jsou dnes v módě a vnitřní výbava spolu s technologickými hračkami a všemožnými asistenty v ceníku nechybí – tedy veškeré ingredience pro úspěch jsou splněny a vzhledem k pověstné kvalitě zpracování koncernových vozů se nemusí v Mladé Boleslavi obávat o nezájem. My jsme záměrně zkoušeli novinku v koncernové paletě motorů – přeplňovaný zážehový agregát 1,5 TSI s odpojováním válců při částečném zatížení. To na rozdíl od motoru 1,4 TSI ACT, který jsme kdysi testovali v Superbu, řidiči vůbec nepozná. Jaký vliv to má na spotřebu, ale posoudit neumíme, v podzimním období jsme jezdili kolem sedmi litrů Naturalu 95 na 100 km. Karoq je ale velmi sympatické auto, jednak kvůli pro značku Škoda typickému zacílení na pomezí segmentů s prostorným zavazadelníkem byt menšími vnějšími rozměry, za druhé kvůli vysoce

nadprůměrnému podvozku, který se výborně hodí na rozmlácené české silnice. Pohon všech kol je ale zatím v nabídce jen s naftovým 2,0 TDI, tak doufáme, že brzy se „čtyřkolka“ objeví i s benzínem.

Volkswagen Golf R

U nejvýkonnější verze sedmé generace světově proslulého Volkswagenu naopak pohon všech kol 4Motion nemůže chybět. Nadupaný přeplňovaný dvoulitr tak nemá sebemenší problém přenést veškerý krouticí moment na vozovku i za mokra. Od „obyčejného“ golfa se model R liší LED světlomety, předním nárazníkem s většími nasávacími otvory a absencí mlhovek, mřížkou chladiče v černé barvě s leštěným povrchem a logem „R“. Žádi potom dominuje difuzor a čtyři koncovky výfuku spolu se zatmavenými zadními světly. Boční pohled prozradí velká osmnácti- nebo devatenáctipalcová kola, velké brzdy a černé lakované třmeny s logem „R“. Zkrátka decentně maskovaný hot-hatch par excellence, se 310 koňmi se jedná o nejvýkonnější Golf všech dob. Jízdní

vlastnosti jsou samozřejmě a přesné, možná netradičně proti konkurenci lze volit nejen tří- nebo pětidvéřovou karoserii hatchback, ale také kombi. K dispozici je u hatchbacku manuál nebo DSG, kombi má jen zmíněnou sedmistupňovou dvouspojkovou převodovku. Tu jsme měli v testovacím voze my a byli jsme spokojeni s její rychlostí a přesností, i když do děje řidiče asi vtáhne o kousek víc manuál. Doporučujeme si určitě připlatit 25 tisíc za adaptivní podvozek DCC, jen stiskem tlačítka totiž z vozu uděláte buď komfortní rodinné auto, nebo tvrdého sportovce – vážně to funguje! Trochu směšný je umělý hluboký zvuk motoru, který zvenku není slyšet – je to jen šidítko pro řidiče. Za příplatek ale lze objednat i sportovní výfuk věhlasné značky Akrapovič. Interiér doznal změn vzhledem k vývoji technologií, standardem je nový digitální přístrojový štít a infotainment, dojmu dominují sportovní sedačky s hlubokým bočním vedením.



PŘIPRAVIL: Vojtěch Štajf
FOTO: archiv