



Opačné polarity

V Evropě dnes pomalu není důležitějšího segmentu než SUV-B, v němž má francouzský Renault díky Capturu pevné místo. Nyní ale přichází horké železko z čínského Wu-chu, u nějž značka nešetří ambicemi.



František Pisarovič
frantisek.pisarovic@cncenter.cz

Že jsou malá SUV aktuálně v kurzu, o tom poslední roky píšeme snad každý druhý týden. A nic nenaznačuje tomu, že by se na tomto trendu mělo něco měnit, proto jsme svědky přílivu dalších a dalších novinek do už beztak přeplněného

segmentu. Jedním z nejambicióznějších nováčků je i v tomto segmentu automobilka Chery, která nedávno vstoupila na český trh prostřednictvím kazašského importéra Astana Motors. No a protože se alespoň do příchodu kompaktního elektromobilu QQ3 profiluje jako specialista na SUV, pozici nejmenšího vozu na sebe zatím vzal model Tiggo 4.

To Renault Captur má u nás známý původ a skvělé renomé, ostatně jako většina posledních výrobků francouzské značky. Nedávno prodělal modernizaci, která ho vizuálně přibližuje většímu symbiozu. S ním původně měl společnou konstrukci zhruba do úrovně sloupku B, nyní ale sdílí i hybridní systém založený na atmosférické osmnáctistovce a sofistikované multimódové převodovce vlastní konstrukce. Zatímco Tiggo 4 je pro nás velká neznámá, s capturem už si pomalu tykáme a máme jej rádi pro chytré rozvržení prostoru, svižný infotainment, úsporné pohonné jednotky a sice trochu tuhý, ale stabilní a řídičsky naladěný podvozek. Klání může začít!

DOJEM

Jakkoliv vstoupilo Chery na náš trh na sklonku loňského roku, původ nejmenšího modelu značky se datuje již do roku 2017. Tehdy se představil model Tiggo 5x coby sportovnější varianta modelu Tiggo 5, přestože šlo o dva úplně rozdílné vozy. Zrovna tento model se později dostal do Evropy coby Tiggo 4, od tohoto slavnostního momentu jej ale dělilo ještě několik let a dvě modernizace. Původní, devět let staré Tiggo 5x sice vypadá jinak a s dnešním modelem s výrazně jinou přídí by si jej asi nikdo nespletl, skelet a základy konstrukce jsou ale pořád ty samé. A bohužel pro malé chery, tak to i působí.

Nemluvíme ale třeba o efektní velké čelní masce se světlomety s technologií LED, ty náhodou kopírují moderní trendy. Stejně tak třeba vertikální linka denního svícení na černě lakovaném podkladu. Při pohledu z profilu nám čtyřka připadá už o kus méně sofistikovaná, stáří prozrazují detaily jako kliky dveří či tvar zpětných zrcátek. Mimochodem, ta mají úžasně velkou odrazovou plochu, což u každého auta vidíme velmi rádi. Navzdory zdání je pak zadní sloupek vyplněn černým plastem, a nikoliv oknem, proto je výhled šikmo vzad dost špatný. Inženýři z Chery každopádně výrazně upravili zadní část vozu a vybavili ji spojenými zadními světlými, opět v duchu moderních trendů, takže téměř deset konstrukčních let byste malému tiggu rozhodně neuhádali.

To Captur taky není z nejmladších, vždyť se na evropském trhu vyskytuje už od roku 2019. Tehdy na nás docela zapůsobil svými schopnostmi a tím, jak zajímavě navázal na svou bouřlatou první generaci. Novinka přinesla dynamičtější tvary, ale pořád velmi specifickou siluetu s aerodynamickou přední částí a svažující se střechou. Trochu jsme se báli toho, že brzy zestárne, vypadá to však, že tato obava byla trochu přehnaná.

Zvenčí přinesla nedávná modernizace nové, dynamičtější ztvárnění příďe, zatímco v náraznících se – v souladu s ostatními modely značky – začalo vyskytovat denní svícení ve tvaru blesků. V naší testované specifikaci Esprit Alpine se jejich grafika setkává jak s býlým lakem karoserie, tak se šedými dekoracemi nárazníku a černými výplněmi okolí chladicích otvorů. Je o trochu méně konzervativní než Tiggo a nemusí se zamlouvat každému, má ale specifický výraz a identitu, což čínský konkurent



Chery ztvárněním své palubní desky nevybočuje ze zažitých čínských standardů. Materiály jsou hezké, zpracování výrazně nepokulhává a vše působí solidně. Škoda jen lacinějších detailů a velkého množství lesklého černého plastu. Grafika infotainmentu je fádni, systém toho moc neumí.



pohled na středový tunel ale menší šířku platformy CMF-B prostě prozradí. Inženýři si s nedostatkem místa poradili tak, že vytvořili jakési poschodí pro volič multimódové převodovky a příhrádku pod vysokým centrálním displejem, jenž je lehce nakloněn k řidiči. Jeho systém je pak nepřekvapivě založený na Googlu a z hlediska softwaru je to to nejlepší, co aktuálně trh nabízí. V kontrastu třeba s větším australem je ale jeho fyzické ztvárnění trochu očesané, takže wow efekt z digitální výbavy není tak velký, i když jí nic nechybí.

Testovaná specifikace Esprit Alpine dostala na palubní desku i zajímavý dekorační panel, který plynule přechází ze šedivé do světle modré metalízy. Zajímavé a určitě líbivější než fádni broušený hliník, falešný karbon či tolik populární lesklý černý plast. Modernizace také přinesla nové logo na volantu a lehce vylepšenou grafiku digitálních sdrůžených přístrojů. Škoda jen vyložení odpudivého rozlišení zadní parkovací kamery, dle posledních informací to ale vypadá, že nejnovější kusy už mají jinou, mnohem lepší optiku.

Když už jsme byli u toho broušeného hliníku a lesklého černého plastu, oboje najdete u chery v úctyhodném množství. Není to ale zas takový problém, kvalita zpracování je působivá, všechno lícuje, jak má, a v interiéru to dokonce hezky voní. Co na nás ale naopak dojem moc neudělalo, to je například panel klimatizace, který sice je samostatný, ale jde o kopii nepřilíživě povedeného dotykového panelu od Volkswagenu, což image značky určitě neprospívá. Dvojice 12,3" ■

zlehka postrádá. Po stranách vozu se s modernizací nezměnilo vůbec nic a podobný dojem máme také ze zádi. A to je možná trochu problém, jelikož ztvárnění zadních světel capturu je učebnicovým příkladem staršího designérského modelu značky, zatímco přední část už čerpá z toho nového. To je ale pouze takové naše hodnotové hnidopišství, větším problémem byla drobná úprava znaku výrobce, což na voze s jedenácti tisíci najetými kilometry vidíme asi poprvé.

Široká problematika

Captur sice dostal dvě sedačky s příjemným tvarováním, slušnými rozměry a zajímavou potahovou látkou,



V capturu se sedí vzpřímeněji a členění prvků kabiny tomu odpovídá. Palubní deska dostala nový infotainment a grafiku přístrojového štítu, oba je na špičce třídy. Zajímavé jsou i barevné dekory specifikace Esprit Alpine. Palubní systém je stejný jako ve větších modelech, jen si musí vystačit s menším displejem. Kvalita zvuku je mnohem lepší než u tigga.

Cena a výbava

Full-hybridních pohonů není v segmentu SUV-B zas tak moc, jak by se mohlo při pohledu do ceníků jednotlivých automobilek zdát. Nabízí jej prakticky pouze Toyota a Lexus, Chery, Renault, Mitsubishi a také MG ZS za 524 990 Kč, pokud bychom přimhouřili oči nad tím, že je oproti capturu o 18 cm delší. Chery překvapivě není a ani neaspíruje na to být jedním z nejlévnějších, s cenou od 599 tisíc je ale pořad zhruba o 80 tisíc levnější než renault. Etalonem segmentu kupodivu není nic čínského, nýbrž německo-americký

Ford Puma 1.0 EcoBoost s tříválcem a 48V mild-hybridem za velmi zajímavých 499 900 Kč. Zatímco tigga začíná na ceně o sto tisíc vyšší, capturu lze mít i s menším stupněm hybridizace a 1,33l čtyřválcem s mild-hybridem, plynově či čistě spalovací za ještě menší peníze – konkrétně od 536 000 Kč. Co se týká testovaných specifikací, v tomto testu se utkal capturu ve výbavě Esprit Alpine za 736 000 Kč a Chery Tiggo 4 Unique za 669 000 Kč, oba copy vrcholné verze svých modelových řad.

Požizovací náklady

Etalon

	Ford Puma 1.0 mHEV/92 kW	Chery Tiggo 4 HEV/120 kW	Renault Captur E-Tech full hybrid 160/116 kW
Základní cena	499 900 Kč (Titanium)	599 000 Kč (Comfort)	681 000 Kč (Techno)
Cena verze Světa motorů	499 900 Kč (Titanium)	599 000 Kč (Comfort)	681 000 Kč (Techno)
Výbava verze Světa motorů: Čelní, boční a hlavové airbagy, rádio s bluetooth handsfree, připojení USB nebo SD, výškově a podélně nastavitelný volant, dálkově ovládané centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken a vnějších zrcátek, palubní počítač.			
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ			
Automatická klimatizace	✓	✓ (dvouzónová)	✓ (jednozónová)
Světlomety LED/Matrix LED	✓/x	✓/x	✓/x
Vyhřívání před./zad. sedadel	16 000 Kč 2)	x/x	10 000 Kč 4)/x
Zadní/zad. a přední parkovací senzory	✓/x	✓/x	✓/✓
Litá kola	✓ (17")	✓ (17")	✓ (18")
Navigace	✓	x	✓
Dešťový a světelný senzor	✓/✓	✓/✓	✓/✓
Tempomat	✓	S (adaptivní)	S (adaptivní)
Bezklíčkové startování	18 500 Kč 3)	✓	✓
Metalíza	13 900 – 19 900 Kč	✓	17 000 – 20 000 Kč
Porovnání cen	499 900 Kč (100 %)	599 000 Kč (o 20 % horší)	681 000 Kč (o 36 % horší)
Známka 1)	1,00	2,00	3,00
POŘADÍ		1.	2.

1) Známka za cenu, výbavu a servisní náklady. 2) Sada Comfort 3) Sada Winter 4) Paket Winter comfort techno

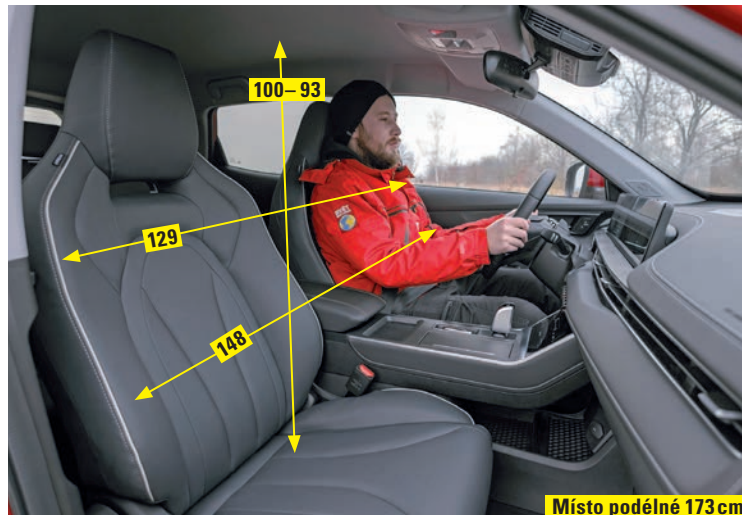
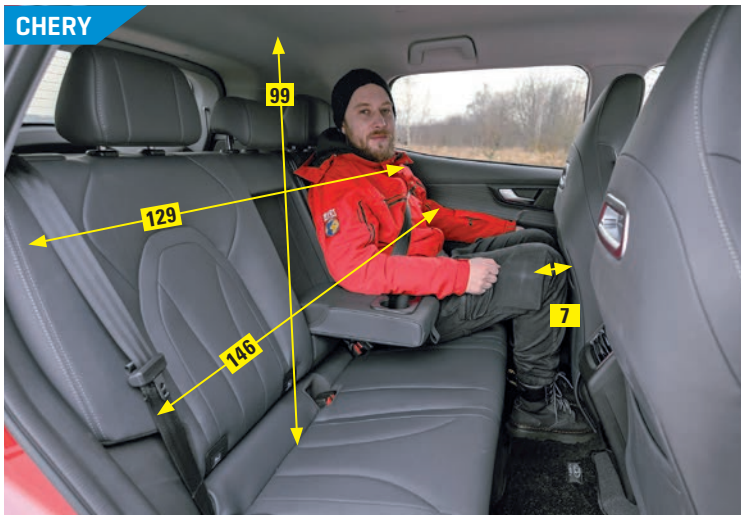
Ceny aut z testů

Chery Tiggo 4	
1.5 CSH HEV	599 000 Kč
Renault Captur	
1.2 TCe 115	536 000 Kč
1.2 Eco-G 120	536 000 Kč
1.33 mild-hybrid 140 EDC	679 000 Kč
1.8 full hybrid E-Tech 160	681 000 Kč

Ceny konkurentů

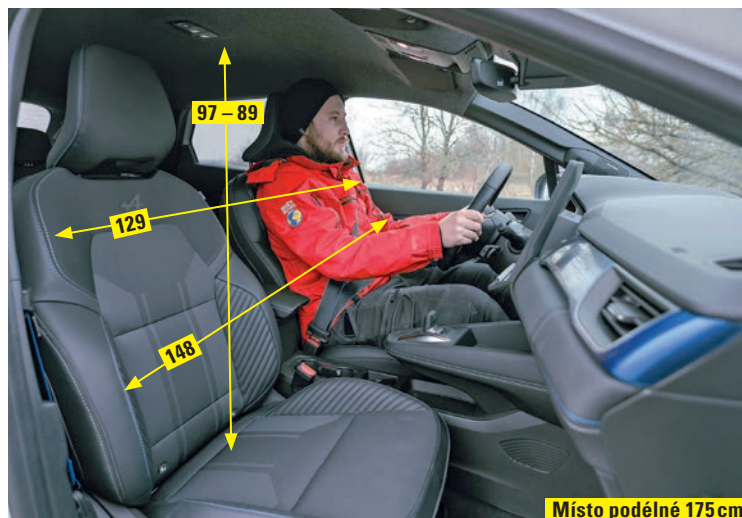
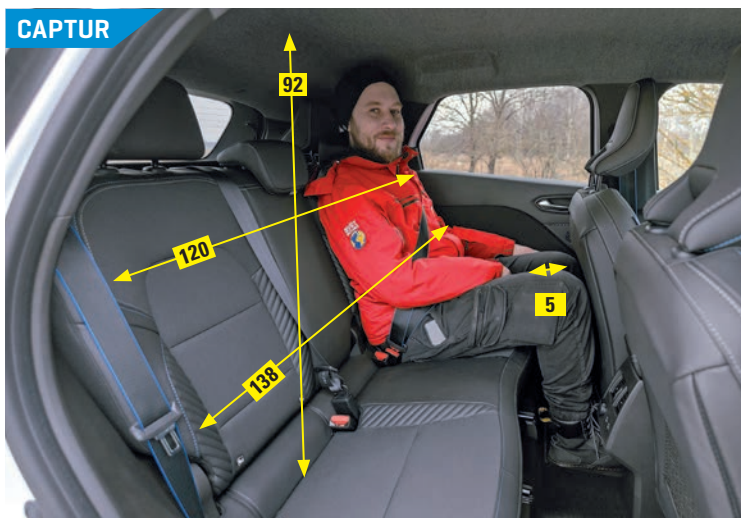
Alfa Romeo Junior 1.2 Turbo Hybrid 6AT/107 kW	729 000 Kč
Citroën C3 Aircross 1.2 Hybrid 145k Automatic/107 kW	575 000 Kč
Dacia Duster 1.2 hybrid 155/116 kW	600 900 Kč
DS3 Crossback Hybrid 145/107 kW	820 000 Kč
Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 7AT/92 kW	499 900 Kč
Fiat 600 1.2 Turbo Hybrid 6AT/107 kW	549 900 Kč
Honda HR-V 1.5i-MMD Hybrid/96 kW	659 900 Kč
Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid/107 kW	559 900 Kč
Lexus LBX 1.5 Hybrid/100 kW	800 000 Kč
Mitsubishi ASX 1.8 Hybrid/116 kW	699 790 Kč
Nissan Juke 1.6 HEV AMT/105 kW	560 000 Kč
Opel Frontera Hybrid 1.2 Turbo/107 kW	539 990 Kč
Peugeot 2008 Hybrid 145 e-DCS6/107 kW	539 000 Kč
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid 115 e-CVT/87 kW	599 000 Kč

CHERY



Kabina chery je výrazně širší než kabina renaultu, a to zejména v oblasti loktů a ramenou zadních pasažérů. Na druhé straně nás těšily příjemně měkké sedačky, škoda jen, že se nedočkaly o kousek delších opěradel a sedáček. Potěšila loketní opěrka pro zadní pasažéry a přístupné isofixy.

CAPTUR



To captur zase boduje lepším bočním vedením sedaček a delšími a širšími sedáky s opěradly jak vpředu, tak i vzadu. Ve specifikaci Esprit Alpine jsou sportovně střížené a charakteru podvozku to svědčí. Máme pocit, že se zde sedí vzpřímeněji. Loketní opěrka pro zadní pasažéry zde chybí, v capturu ale zase můžete se zadními sedadly popojíždět.

Údaje o testovaných vozidlech

	Chery Tiggo 4 1.5 HEV	Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid 160
ZÁKLADNÍ ÚDAJE VÝROBCE		
Motor, ventilový rozvod	benzin R4, full-hybrid, DOHC	benzin R4, full-hybrid, DOHC
Zdvihový objem (cm ³)	1498	1789
Výkon (kW/min ⁻¹)	120	116
Točivý moment (Nm/min ⁻¹)	260	270
Převodovka	e-CVT	4 ⁺ +2 [°] multimódová
Délka x šířka x výška (mm)	4320 x 1831 x 1652	4239 x 1797 x 1575
Rozvor náprav (mm)	2610, 1555/1565	2639, 1562/1547
Standardní pneumatiky	215/60 R17	215/60 R17
Provozní/užitečná hmotnost (kg)	1475/430	1441 – 1514/ 524 – 451
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	0/0	720/1000
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	430/1190	311 – 348/1458
Objem nádrže paliva (l)	51	4,8
Nejvyšší rychlost (km/h)	150	180
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	8,9	8,9
Emise CO ₂ (kombinované) (g/km)	123	99 – 100
Spotřeba paliva (kombinovaná) (l/100 km)	5,3	4,4

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Zrychlení 0-50/90/100/130 km/h (s)	3,3/8,0/10,3/20,6	3,5/7,6/8,9/15,9
Pružnost 60-100; 80-120 km/h (s)	4,3; 6,0	4,5/6,7
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h (m)	42,4	40,6
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h (km/h)	48,1/86,0/124,2	47,0/86,2/126,0
Naměřená spotřeba paliva (l/100 km)	6,5	5,7

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.

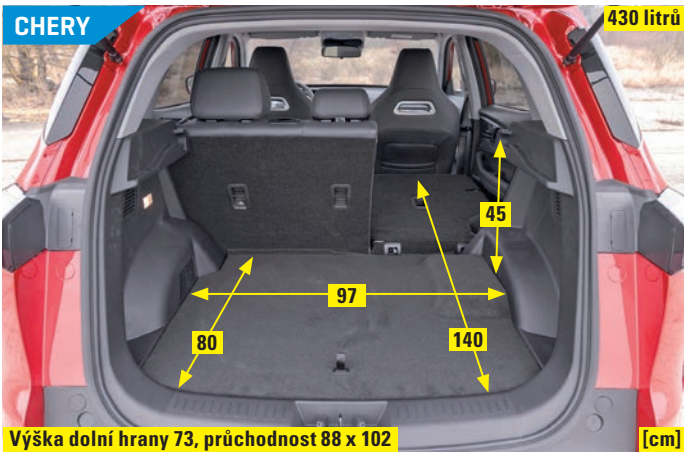
displejů v jednom rámečku trůnící v interiéru docela kontrastuje s velkým volantem a na první dojem to vypadá, jako by středový displej infotainmentu nebyl přímo uprostřed palubní desky. Co se týče softwaru, jde o takovou čínskou klasiku – bleděmodré zbarvení pozadí, sem tam nějaká divoká grafika, ultimativně nekonfliktní písmo a rozporuplné reakce na dotyk. Řekli bychom, že moc toho neumí, ale docela hezky zobrazuje 360° výhled z vozu – ne ve formě pohledu shora, ale jako 3D model auta v reálném prostředí. Kromě toho umí ještě bezdrátové zrcadlení Apple CarPlay a Android Auto.

PROSTOR A POHODLÍ

Co se týče prostoru, jde o utkání dvou přístupů, a to vertikální členění prvků u capturu versus horizontální umístění ovládacích prvků tigga. Slabinou capturu je totiž jeho nevelká šířka, ostatně navzdory mnohem nižšímu postoji vypadá pořád příliš vysoce, zatímco skutečně vysoké tiggo

tak na první pohled nepůsobí. Tedy zejména do momentu, když jdete škrábat led z vozu a zjistíte, že se navzdory 181 cm vysoké postavě musíte opravdu snažit, abyste nánosy sněhu a ledu dostali z vozu dolů.

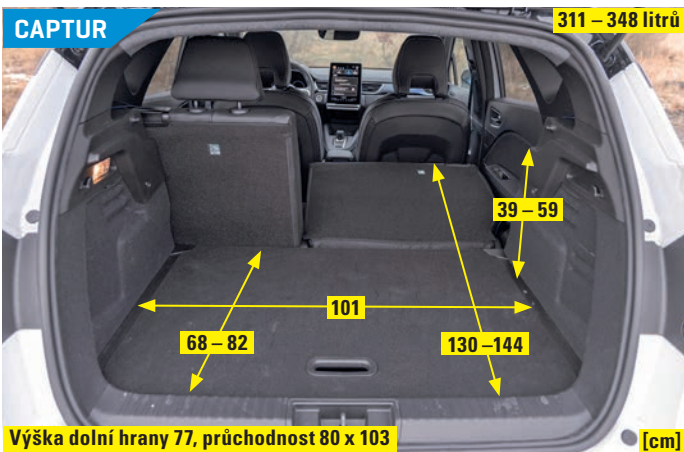
To znamená i úplně odlišný dojem z obou kabin, přestože v některých směrech si zas nemají tolik co vyčítat. V podélné prostornosti jsou na tom v podstatě stejně s lehkým náskokem chery, renault ale může být vzadu vybaven posuvnou zadní lavicí, což tiggo neumí. Na šířku je ale tiggo větší nejen opticky, ale i fyzicky, a to dokonce o 10 centimetrů, což je na poměry třídy propastný rozdíl. Vyjma prostředního zadního pasažera v plném nasazení pěti lidí to ale nikdo nepocítí, zato několik centimetrů chybějících na sedáčkách a opěradlech předních sedadel bude v tiggu řidič cítit vždy. Některé předsudky fungují a Číňané dělají pořád auta pro menší postavy. Některé ale ne, takže měkkounké sedačky najdeme v chery, a ne u Francouzů. Renault tady boduje spíš nastavitelnou



Výška dolní hrany 73, průchodnost 88 x 102 [cm]



Kufr chery je podstatně větší a využitelnější, docela bizarní je ale „domeček“ pro baterku v podobě asymetricky vyboulené podlahy. Ta má pouze jednu polohu a pod ní pár oddělených odkládacích prostor.



Výška dolní hrany 77, průchodnost 80 x 103 [cm]



Oceňujeme, že stěny zavazadelníku jsou v renaultu čalouněné, a náklad tak nebude tolik bouchat. Dvojitá podlaha je užitečná, kufr je ale menší.

uznává lehkou genialitu konstruktéra Nicolase Fremaua, jenž je autorem multimódové převodovky používané ve všech hybridních ústrojích značky od jejich vzniku. Oproti technicky neprůstřednímu japonskému řešení boduje zejména tím, že netrpí tolika ztrátami a zároveň jej lze sestavit z poměrně běžných dílů dostupných i pro manuální převodovky.

Funkci skříně zabezpečují tři aktuátory a dva elektromotory – trakční s 50 kW a 205 Nm a startér-generátor HSG s 25 kW a 50 Nm. Trakční motor roztáčí hřídel se dvěma převody a neutrálem, na hřídeli od spalovacího motoru jsou stupně čtyři a zbytek tvoří pomocná soukolí. Princip funkce pak připomíná robotizovaný manuál, pouze s tím rozdílem, že synchronizaci zabezpečuje právě startér-generátor, který rotočí ozubená kola na požadované otáčky, zatímco aktuátory pak sepnou kýžené zubové spojky. Tím je dosaženo jak hladké funkce, tak stálého přísunu výkonu i potenciálně neprůstředně spolehlivosti, jelikož absentují třecí spojky a klasické synchrony, jejichž funkční princip podmiňuje

opěrkou hlavy, zatímco tiggo ji má spojenou s opěradlem.

Jakkoliv ale může být chery v podélné prostornosti o chlup lepší, nelíbila se nám nedostatečná podpora stehů zadních pasažérů. V tomto se asi vertikální přístup capturu vyplácí o něco víc. Uznáváme ale, že isofixy budete lovit daleko snadněji na zadní lavici chery než u renaultu.

V kufru je situace trochu specifická. Zde má do šířky náskok capturu,

zatímco tiggo výrazně boduje do délky. U capturu zase uznáváme dvojitou podlahu s výraznými rozdíly ve výškách jednotlivých poloh. Tiggo má naproti tomu podlahu pevnou. Potěšilo nás i plstěné polstrovaní stěn kufru evropského konkurenta, i když má o trochu vyšší nákladovou hranu. Co nás ale dodnes straší v nočních můrách, to je řešení kufrové podlahy tigga. Prostorově a hmotnostně náročné hybridní ústrojí vytlačilo baterku až do kufru,

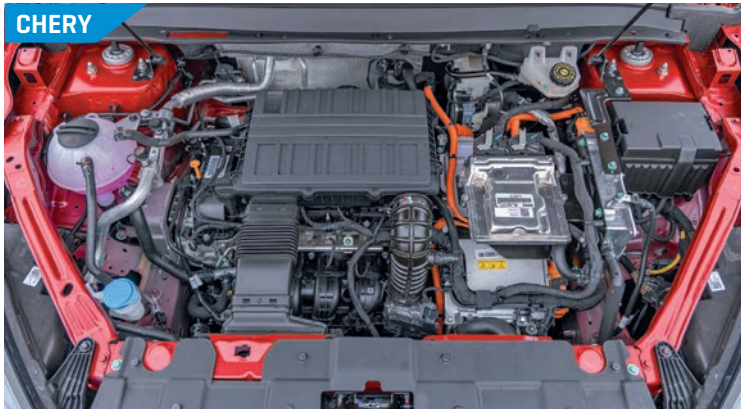
jenže výškově to konstruktérům moc nevycházelo. Tak prostě udělali baterii takový roztomilý vyvýšený domeček, který bude děsit kohokoliv se smyslem pro praktičnost a symetrii.

POHON

V redakci jsme rozdělení na dva tábory. Jeden si myslí, že nic lepšího než Toyota na poli hybridních pohonů neexistuje, zatímco ten druhý



Designérský jazyk přidě renaultu dle nás moc nekořesponuje s tím předchozím, který najdeme vzadu, světlomety ale svítí mnohem líp než u čínského konkurenta. Chery by se vizuálně hodila větší kola, i díky 17" diskům je ale komfortnější. Uvnitř capturu máte k dobru ještě malé okýnko pro výhled šikmo vzad, chery na stejném místě nabízí šedé moře. Alespoň má lepší kamerový systém.



CHERY
Pod kapotou chery najdeme atmosférickou patnáctistovku s působivou účinností, ale také pouze 71 kW a 120 Nm. Na 120 kW a 260 Nm nafukuje výkon hybridní soustava, která se ale velmi rychle unaví i navzdory větší vyrovnávací baterii. Převodovka technicky i projevem připomíná e-CVT toyoty.



CAPTUR
Atmosférická osmnáctistovka renaultu stačí na 80 kW a mnohem sebevědomějších 172 Nm. Multimódová hybridní skříň renaultu je geniálně efektivní, zároveň ale dosahuje nesrovnatelně lepší konzistence ve svých výkonech i s menší baterií.



opotřebení. Zároveň to znamená, že se vůz vždycky rozjíždí na elektřinu, jelikož zubové spojky by prokluz nutný k rozjezdu neumožnily.

Zde použitý hybridní systém je už jeho třetí provedení, první se šestnáctistovkou jsme viděli pracovat v cliu či arkaně, druhá generace používá přeplňovanou dvanáctistovku a najdeme ji v australu či espacu. Kombinovaný výkon tady použité sestavy s atmosférickou osmnáctistovkou s výkonem 80 kW ve 5750 min⁻¹ je 116 kW. Kromě zvýšení kubatury o dvě deci je nyní spalovací motor vybaven vysokotlakým přímým vstřikováním paliva (až 350 barů) a pracuje v Atkinsonově cyklu tak, že zpožďuje uzavírání sacích ventilů během kompresního zdvihu. Motor je kompatibilní s emisní normou Euro 7 a disponuje filtrem pevných částic. Elektrickou stránku věci napájí baterie pracující s napětím 280 V chlazená klimatizací. Její celková kapacita je 1,4 kWh.

Za nás musíme říct, že systém je ozdobou beztak dobrého auta. Z výroby je nastaven tak, aby jel po nejvyšší efektivitě provozu, takže při ustálené rychlosti pracuje tak, že si nabije baterii, aby následně na chvíli vypnul motor a plachtil elektricky, celý tento proces pak vůz neustále opakuje v obci, mimo ni, a dokonce

i na dálnici. A funguje to, jakkoliv se to zdá zvláštní: mimo města není problém dostat se pod čtyři litry paliva na stovku, o trošku víc poptává ve městě, ale stále se vejdete do pěti litrů. V dálničním provozu zvládne jezdit za zhruba 6,3 litru na stovku, což považujeme také za skvělé. Jedinou nevýhodou systému je poněkud kostrbaté zrychlení ve vysokých rychlostech, kde nepříliš výkonný startér-generátor potřebuje větší čas na synchronizaci, navíc už si s elektřinou nad 110 km/h moc nepomůže. Nijak výrazně nehučí a ani neletí do otáček, navíc je příjemně odhlučněný od motoru i aerodynamiky.

Ještě se je co učit

To chery spoléhá na hybridní pohon ve složení čtyřválec s označením 1,5 DHE a převodovka DHT150. V lidské řeči to znamená atmosférickou patnáctistovku pracující v Atkinsonově cyklu s výkonem 71 kW a točivým momentem 120 Nm, která se pojí s převodovkou v principu ne nepodobnou systému e-CVT Toyoty, sestávající ze dvou paralelních elektromotorů, z nichž jeden je trakční. Automobilka uvádí maximální výkon sestavy 120 kW a maximální točivý moment 260 Nm, o nafouknutí hodnot spalováků na tyto uvedené

se zde stará trakční baterie o kapacitě 1,83 kWh, uložená pod předními sedačkami. Chery je na informace obecně velmi skoupá značka, udává ale tepelnou účinnost motoru 39,5 % a spotřebu v čínském cyklu pouze 5,3 l/100 km. Trochu nás ale mate, že hned nato v informačních materiálech mluví o výkonu 211 koní, tedy 152 kW, aby v tabulkách opět svítil údaj 120 kW.

Pocitově nemá ani 152 kW, ale ani 120 kW, a už vůbec nedosahuje spotřeby 5,3 l/100 km, byť v ekonomice provozu je mnohem lepší než pár testovaných čínských či korejských hybridů. Rozjezdy zvládá podobně jako toyoty velmi plynule, reakce na plyn nejsou nijak bezprostřední, ale to ostatně ani jízdní projev tigga. To právě ořechové začne po najetí na jakoukoliv silnici s povolenou rychlostí vyšší než 90 km/h, kdy obrovská čelní plocha širokého a vysokého tigga klade příliš velké odpory na to, aby ji slaboučký spalovací motor mohl pošoupnout po dálnici trochu rychleji. Prakticky hned po najetí na čtyřproudovku tak spalovací motor letí do otáček a prostě tam zůstane tak dlouho, jak jen bude vaše pravá noha požadovat. Maximálně se také rozběhne na 150 km/h, což bychom možná pochopili u laciného

elektromobilu, ale ne u SUV-B, je muž pod kapotou pracuje spalovací motor. Z vozu je cítit, že by se mu hodil silnější agregát či větší vyrovnávací baterie, obojí ale stojí peníze a ani teď není tiggo zrovna nejlevnější nabídkou segmentu.

Alespoň že mimo město a v něm funguje hybrid o poznání lépe, stále ale ne tak dobře, aby dosahoval hodnot spotřeby capture, průměrně je tak o litr výš. Což ale, opakujeme, není nijak zásadně špatná hodnota. Pohon chery bychom tedy označili za úsporný. Jenže ten v renaultu je úsporný a výkonný zároveň, zatímco delší trasy v Tiggu 4 bolí minimálně akusticky kvůli horšímu odhlučnění od motoru a vyložení špatnému odhlučnění dveří. U nich kromě svištění větru slyšíte i každý odražený kamínek z posypané silnice.

JÍZDA

Další věcí je pak to, jak chery reaguje na povely řidiče. Pokud chcete jet dopředu, musíte samozřejmě stlačit brzdový pedál, ale opravdu pořádně. Pak musíte opravdu pořádně zatlačit páku převodovky dopředu a pěkně po asijsku mít také zapnutý bezpečnostní pás, protože bez toho se tiggo nepohne. Řízení je velmi odtaziť a dá se v něm pěkně ignorovat jakýkoliv vnější vjem, což dokážeme v mnoha každodenních situacích ocenit. Kdo to ale neocení, to jsou nadšení řidiči.

Podvozek je však naladěný překvapivě hezky. Auto je jasně zaměřené na komfort a možná kvůli geometrii nám přišlo zprvu směrově nepříliš stabilní. Vyhýbací manévry ale odhalil, že tiggo nemá nejmenší problém s náhlou změnou směru, když přehazovalo svou nemalou hmotnost ze strany na stranu, jako by se nechumelilo. Nesrazilo kužely ani v opravdu vysokých rychlostech, nicméně oproti renaultu byly náklony karoserie velmi výrazné. Brzdy se ukazují jako průměrné. Upřímně, na základě prvního dojmu jsme čekali mnohem horší chování, takže zde jsme byli mile překvapeni.

To renault je proti chery vyložení řidičský vůz. Tuto atmosféru navozuje už jen hezky tvarovaným volantem s příjemně perforovaným povrchem a strmým převodem řízení. A co naznačuje, to se také později ukáže jako pravda. Renault reaguje pohotově a v poslední generaci hybridu si dali inženýři záležet na sladění jednotlivých komponent řazení, při běžných rychlostech je tak proces řazení téměř k nepoznání. Nátura nadopovaného robotizovaného manuálu se přirozeně ukáže až po požadavku na plný výkon, pořád je ale reakce systému přímější, a hlavně příjemnější než u čínského konkurenta.

CHERY



Pneumatiky v testu: Nokian Snowproof 2 SUV 215/60 R17

Chery je proti renaultu veliký klíďas. Na limitu se sice výrazně naklání, ale zadní vlečenou nápravou hezky následuje trajektorii předního mcphersonu, než přejde do předvídatelné nedotáčivosti.

A to samé platí i o jízdních vlastnostech. Captur je vespod působivě rozkročený a navzdory prvotnímu zdání má mnohem nižší těžiště než chery, mezi kužely je tedy vyloženejš jako doma. Možná bychom pro každodenní rodinné ježdění uvítali malinko měkčí naladění podvozku, ale i takhle jde o překvapivou volbu nadšenějších tatínků či maminek. Tomu odpovídají i brzdy, které jsou tradičně pro značku na špičce třídy.

ZÁVĚR

Chery není první ani poslední automobilkou, která se bude snažit dostat na náš trh, už teď ale víme, že bude z těch schopných. Tiggo 4 má své mouchy, a není jich málo. Pohon na takový vůz v evropských podmínkách prostě nestačí, zvenčí je snadno přehlédnutelné a taky uvnitř hned zapomenete, v čem jedete, naladění

jeho přemotivovaných asistenčních systémů bychom také ještě přehodnotili. Je úsporné, ale 120 kilowattů výkonu mu prostě nevěříme. Na druhé straně ale musíme uznat, že coby první vlašťovka značky v segmentu, a navíc postavena na základě z roku 2017, to není tak špatný počin, a pokud nic jiného, vystoupili jsme z předních sedadel odpočati. Jenže renault je každým coulem dotaženější produkt.

Je rychlejší, úspornější, má nápaditější kabinu, ve které se mnohem líp sedí, je z něj lepší výhled a při jízdě nemáte pocit, jako byste seděli na autě, nýbrž v něm. Což je příjemné nejen díky dynamičtějším jízdním vlastnostem, ale také mnohem lepšímu odhlučnění. Se spalovacím motorem navíc tiggo cenově podleze a s hybridem není o tolik dražší, aby nestál za zvážení.

CAPTUR



Pneumatiky v testu: Continental WinterContact TS 870 P

Renault má také „vlečku“ vzadu a mcpherson vpředu, ale citelně nižší těžiště, strmé řízení a výborné continentaly. Stabilizace sice do práce řidiče zasahuje, moc se s ním ale nehádá. Dá se vyprovokovat k pretáčivosti.

Hodnocení Světa motorů

	Chery Tiggo 4 1.5 HEV	Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid 160
+	Pohodlná jízda Široká kabina	Dobré jízdní vlastnosti Úsporný hybrid Účinné brzdy Variabilní interiér Výborný software
-	Konstrukční věk je znát Slabé odhlučnění kabiny Slabá a náladová dynamika Nízká maximální rychlost	Stísněnější interiér Menší zavazadelník

Celkové hodnocení

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

DOJEM

	Chery Tiggo 4 1.5 HEV	Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid 160
Design	2,00	1,50
Díleňské zpracování	2,50	1,50
Software	3,50	1,00
Povinné asistenty	3,50	1,00

PROSTOR A POHODLÍ

Prostornost	1,50	2,00
Sedadla	2,00	1,50
Zavazadelník a variabilita	2,00	2,00
Ovládací prvky	2,50	1,50

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

Dynamika	3,00	1,50
Pružnost	3,00	1,50
Spotřeba	2,00	1,00

JÍZDA

Řazení	2,00	1,50
Řízení	2,00	1,50
Brzdy	2,00	1,00
Ovladatelnost	2,00	1,50
Jízdní komfort a odhlučnění	2,50	1,50

Výsledná známka	2,38	1,44
Závěrečné pořadí	2.	1.

