



Úspory na dvou frontách

Touha šetřit peníze pořízením hybridu dlouho znamenala nutnost vyšší vstupní investice. Dnes jsou už ceníky vyrovnané a dokazuje to třeba hybridní Renault Symbioz. Ten je o desítky tisíc levnější než Škoda Karoq, kterou jsme proti němu postavili do srovnávacího testu.



Michal Dokoupil
michal.dokoupil@cncenter.cz

V roce 2024 automobilka Renault uvedla nový model Symbioz. V podstatě jde jen o prodlouženou verzi Capturu, která přidává větší kufr za jinak totožnou příď a kabinu. Doplnil tak trojici modelů na stejné základě, kde je krom Capturu také stylová arkana. Příchod symbiozu na trh se obešel bez velkých fanfár, ale publikum si jej všimlo a dnes je třetím nejprodávanějším modelem Renaultu v Česku, po prvním Capturu a druhém cliu. Loni se navíc do symbiozu dostal nový hybridní pohon s čtyřválcem o objemu 1,8 litru. Zejména s tím patří podle nás symbioz mezi ty nejzajímavější vozy





Foto Michal Kollert



Současný interiér renaultu je velmi povedený a zaměřený na řidiče. Nechybí mu ani fyzické ovladače klimatizace na liště pod velkým displejem. Systém od Googlu má symbioz ve standardní výbavě, stejně jako digitální přístrojový štít, i když základ má 7" místo 10" testovaného vozu.

Software patří mezi to vůbec nejlepší, co se dá v běžných vozech na našem trhu najít.

ve své třídě. A proto jsme se rozhodli jej porovnat s prodejním premiantem mezi kompaktními SUV v Česku, Škodou Karoq. Přítomnost hybridu totiž u francouzského vozu neznamená nutnost si proti škodovce připlatit – naopak je dokonce o desítky tisíc levnější.

DOJEM

Zatímco dříve se běžnou praxí stávalo prodlužování hatchbacků v kombíky, dnes se častěji dočkáme podobného přístupu u SUV. Symbioz je ukázkovým příkladem, přidaná hmota vzadu mu ale vzhledově neškodila. Nepatří sice mezi ty nejpohlednější modely na trhu, zadní část je ale přilepená elegantně. Designéři na to šli zvýrazněním nového, mohutnějšího sloupku D, který opticky zasahuje až do blatníku. Proti capturu je zcela jiná záď se svítilnami protaženými hluboko do středu víka kufru. Výjimečně nepřechází ve svítící lištu, ale i tak jsou opticky propojeny prolisem v karoserii.



Karoq má stále dřívější styl interiéru škodovky, který je plný tlačítek. Bereme to jako výhodu, protože je krásně ergonomický a ihned po nastoupení víme, kde co je. Ve škodovce je stále také původní software, který už dnes působí zoufale zastarale. Naučil se alespoň bezdrátové zrcadlení mobilu, takže i tak je jeho přítomnost v autě přínosem. Digitální přístrojový štít je hezky přehledný a nechybí ani klasický panel klimatizace.

Cena a výbava

Škoda Karoq ani přes své stáří nepatří mezi levné zboží. S litrovým triválcem začíná na 700 000 Kč a testovaná varianta s patnáctistovkou a automatem ještě o 70 000 Kč výše. Standardní ceník symbiozu není o tolik levnější, základní mild-hybrid s manuální převodovkou je v něm za 633 000 Kč a testovaný hybrid za 710 000 Kč. V současném akčním ceníku se ale dá s financováním a bonusy dostat u mild-hybridu na 488 050 Kč a u full-hybridu na 553 500 Kč, což je vedle karoqu vyložená láce. Škoda má naopak výhodu ve větším výběru verzí a krom silnějšího benzinového dvoulitru se čtyřkolkou nechybí ani dieselové verze s pohonem předních nebo všech kol. Konkurence je v tomto segmentu velmi silná a zahrnuje

desítky modelů od všech hlavních značek, včetně těch prémiových. Hybridní verzi se stejnou technikou jako symbioz už nabízí i Dacia Duster, která takto vyjde minimálně na 600 900 Kč. Etalonem je v této třídě Opel Frontera s mild-hybridním pohonem, který vyjde na 539 990 Kč. Tím překonává i donedávna nejlevnější KGM Korando s benzinovým motorem o výkonu 120 kW, které ve verzi s automatem stojí 543 800 Kč. Frontera je navíc také velmi úzká, čímž se symbiozu podobá. Ve srovnání s levnou konkurencí, ale i karoqem je základní symbioz o trochu lépe vybavený. Ostatně jeho skvělý multimediální systém je v autě vždy, zatímco u škodovky se v nižších výbavách ani nedá nakonfigurovat navigace.

Pořizovací náklady

Etalon

	Opel Frontera 1.2 Turbo MHEV/107 kW	Renault Symbioz E-Tech 160/116 kW	Škoda Karoq 1.5 TSI/110 kW
Základní cena	539 990 Kč (Edition)	710 000 Kč (Evolution)	770 000 Kč (Selection)
Cena verze Světa motorů	539 990 Kč (Edition)	710 000 Kč (Evolution)	770 000 Kč (Selection)
Výbava verze Světa motorů	Čelní a boční airbagy, rádio, výškově nastavitelný volant nebo sedadlo řidiče, centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken.		

VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ

Automatická klimatizace	✗	✓	✓
Světlomety LED/Matrix LED	✓/✗	✓/✗	✓/✗
Vyhřívání předních/zadních sedadel	30 000 Kč/✗	✗/✗	10 000 Kč/✗
Zadní/zadní a přední parkovací senzory	✓/✗	✓/✗	✓/20 000 Kč
Litá kola	18 000 Kč (17")	10 000 Kč (17")	✓ (16")
Navigace	27 000 Kč	✓	✗
Dešťový a světelný senzor	✓/✓	✓/✓	✓/✓
Tempomat	✓	✓	✓
Bezklíčkové startování	✗	✓	20 000 Kč
Metalíza	15 000 Kč	20 000 Kč	18 000 – 24 000 Kč
Porovnání cen	539 990 Kč (100 %)	710 000 Kč (o 31 % horší)	770 000 Kč (o 42 % horší)
Známka²⁾	1,00	2,00	2,50
POŘADÍ		1.	2.

¹⁾ Známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

Ceny konkurentů

Alfa Romeo Tonale 1.5 Turbo MHEV/118 kW AT	919 000 Kč	Omoda 5 1.6 TGDI/108 kW AT	669 000 Kč
Audi Q3 35 TFSI/110 kW AT	1 107 900 Kč	Opel Frontera 1.2 Turbo/107 kW AT	539 990 Kč
BMW X1 sDrive18i 1.5/100 kW AT	1 033 500 Kč	Seat Ateca 1.5 TSI/110 kW AT	803 900 Kč
Citroën C3 Aircross 1.2 MHEV/100 kW AT	575 000 Kč	Toyota Corolla Cross 1.8 HEV/103 kW AT	894 900 Kč
Cupra Formentor 1.5 eTSI/110 kW AT	1 009 900 Kč	Volvo XC40 1.5 MHEV/120 kW AT	1 017 000 Kč
Hyundai Kona 1.6 TGDI/110 kW AT	672 900 Kč		
Jeecoo 5 1.6 TGDI/108 kW AT	649 000 Kč		
KGM Korando 1.5 TGDI/120 kW AT	543 800 Kč		
Kia Niro 1.6 TGDI HEV/104 kW AT	744 980 Kč		
Kia Xceed 1.5 TGDI/103 kW AT	609 980 Kč		
Lexus UX 300h/112 kW AT	1 030 000 Kč		
Mazda CX-30 2,5 Skyactiv-G/103 kW AT	784 900 Kč		
Mercedes-Benz GLA 180/100 kW AT	1 026 080 Kč		
MG ZS 1.5 HEV/145 kW AT	574 900 Kč		
Mini Countryman 1.5/125 kW AT	839 800 Kč		
Nissan Qashqai 1.3 DIG-T/116 kW AT	669 990 Kč		

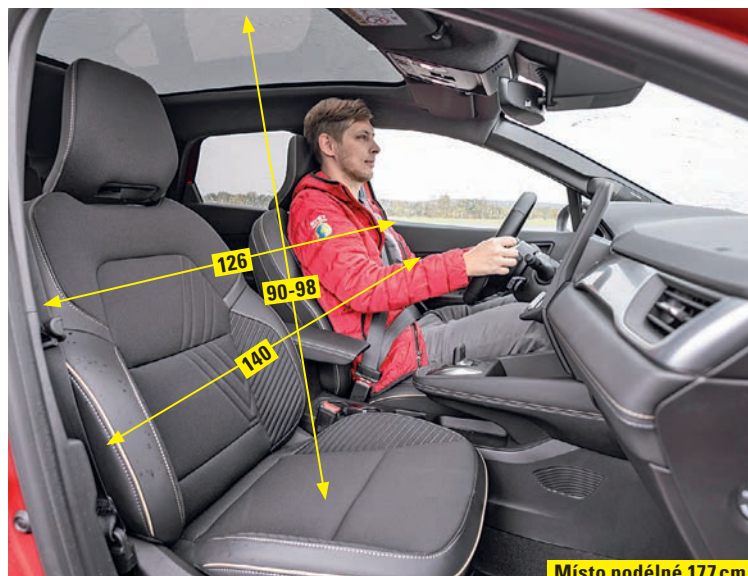
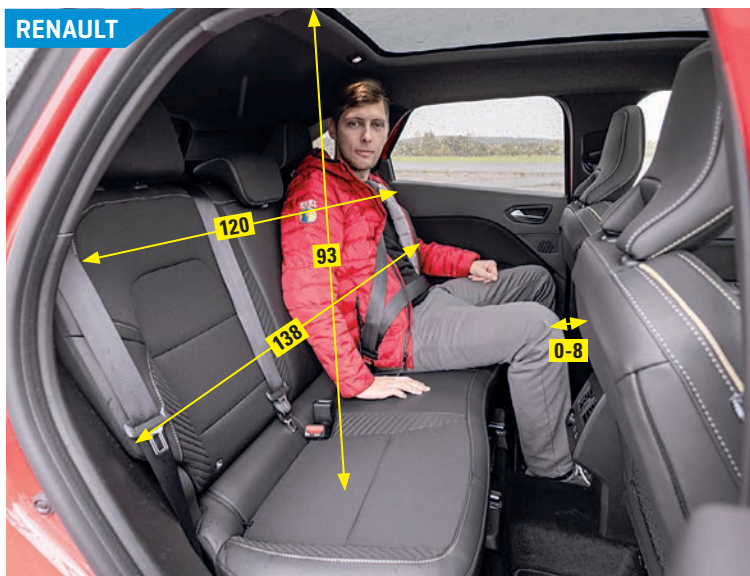
Ceny aut z testu

Renault Symbioz

mild-hybrid 140 1.3/103 kW	633 000 Kč
mild-hybrid 140 1.3/103 kW EDC	728 000 Kč
full-hybrid 160 1.8/116 kW	710 000 Kč

Škoda Karoq

1.0 TSI/85 kW	700 000 Kč
1.5 TSI/110 kW	750 000 Kč
1.5 TSI/110 kW DSG	770 000 Kč
2.0 TSI/140 kW DSG 4x4	1 120 000 Kč
2.0 TDI/85 kW	750 000 Kč
2.0 TDI/110 kW DSG	820 000 Kč
2.0 TDI/110 kW DSG 4x4	870 000 Kč



460-624 litrů



Kufr renaultu je v výchozí poloze zadních sedaček menší než u škodovky, ale ne o moc. Body získává právě za možnost zvětšení posuvem a také díky možnosti měnit výšku dna. Po sklopení sedaček tak může vzniknout rovná plocha bez schodu, v nižší poloze dna je kufr podstatně hlubší.

Renault má stejný rozvor 2638 mm jako karoq, prostornost uvnitř je tedy na délku velmi dobrá, stejně tak i na výšku. Horší je to se šířkou karoserie, která trochu omezuje použití symbiozu jako rodinného vozu. I tak nám ale pro menší rodiny přijde zcela postačující.

a i na digitálním přístrojovém štítu. Škodovka má navíc dost podprůměrnou couvací kameru s malým rozlišením, zatímco symbioz má naopak velmi dobrou s čistým obrazem a bez prodlevy.

PROSTOR A POHODLÍ

S délkou 4413 mm symbioz o trochu přerostl i karoq, který má 4390 mm. Přesto jsme mnohokrát slyšeli názor, že symbioz není ideálním kandidátem na rodinné auto kvůli úzké karoserii, za což může právě základ v menším capturu. Mezi konkurencí rozhodně patří k těm nejužším vozům, podobné rozměry už mají jen modely Stellantisu na platformě Smart Car, jako třeba Opel Frontera. Symbioz má na šířku bez zrcátek 1797 mm, zatímco karoq 1841 mm. V interiéru to rozhodně je znatelné, jak ukazují námi naměřené rozměry na fotkách nahoře – rozdíl v interiérové šířce je až 12 cm. Zároveň nám to ale nepřijde jako zásadní handicap, pokud v autě neplánujete vozit běžně pět cestujících. Vepředu se totiž rozhodně necítíme omezení na místě a se spolujezdcem se na sebe nemachkáme. Vzadu bychom cítili problém, pokud by zde byli usazeni tři cestující, ve dvou je nabídka prostoru naprosto dostačující. Tři dětské sedačky se sem ale nevejdou.

Proti karoqu je vzadu také trochu méně místa na nohy, námi naměřených 8 cm je ale stále nadprůměr. Symbioz má navíc ve standardní výbavě každé verze zadní lavici posuvnou, takže se dá vybrat mezi prostorem na nohy a na zavazadla. Kufr má v závislosti na poloze sedačky objem 460 až 624 litrů, karoq má standardně



Renault v testu dostal o palec větší kola než škoda, komfort byl i přesto lepší. Renault má denní svícení i hlavní světla LED ve standardní výbavě, dálková světla přepíná automaticky a docela dobře.

■ Škoda Karoq byla na trh uvedena před devíti lety a menší facelift se na vzhledu nijak zásadně neprojevil. Dřívější konzervativní přístup Škodovky má za výsledek pomalé stárnutí designu a pořád podle nás vypadá dobře. A to i přesto, že vzhledem k tomu, kolikrát denně ho na cestách vidíme, je už pro nás naprosto anonymním vozem.

Velkým tahákem symbiozu proti škodovce může být jeho přístup k multimédiím. Z capturu totiž převzal i celou palubní desku s vertikálně posazeným centrálním displejem. Na tom běží systém Android Automotive, který patří mezi to vůbec nejlepší v segmentu. Dá se do něj přihlásit běžným účtem Gmail a stahovat do něj aplikace podobně jako do mobilu. V Google mapách jsou díky

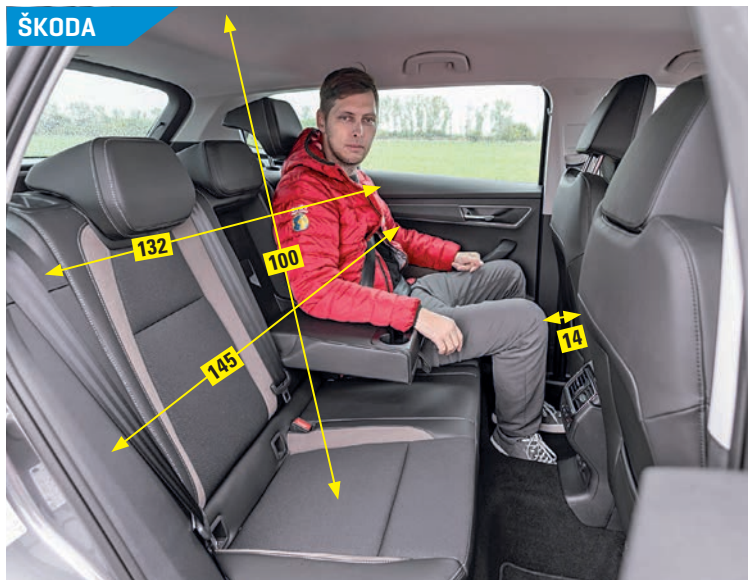
tomu všechna místa, která si uživatel předtím uložil, ale stáhnout se dají i mapy od Seznamu nebo Waze. Hudbu lze přehrávat přes Spotify, ale samozřejmě stále jde i normálně připojit mobil. Vše to navíc funguje rychle

Vepředu se v renaultu rozhodně necítíme omezení. Vzadu je však pohodlný prostor také spíše pro dva.

a nezaznamenali jsme žádná problematická místa. Navíc je zde skvělý systém vypínání povinných asistentů jediným tlačítkem. Povedený je také

zbytek interiéru, který ani přes nízkou základní cenu nepůsobí lacině. Zvykat se musí jen na ovládání audia páčkou pod volantem.

Interiér karoqu nepochybně zastaral více než jeho exteriér. Vzhledem k tomu, kterým směrem se dnes interiéry vydaly, to ale nemusí být bráno jako negativum. Jeho ergonomii se dnes může rovnat máloco a tradičně dobré je i zpracování. Velmi zastaralé už působí malinká, jen 8" obrazovka multimediálního systému. Nic moc neumí, ale alespoň se naučil bezdrátově zrcadlit Android Auto i Apple CarPlay. Vzhledem k tomu, že vše potřebné se ovládá staromilsky pomocí tlačítek, to podle nás postačuje. Myslelo se i na rychlé vypínání povinných asistentů pomocí tlačítek na displeji



Prostornost škodovky je nadprůměrná, zejména na nohy vzadu, velmi dobré je to i na výšku. Vepředu je situace v obou vozech podobná, ve škodovce je ale více místa na šířku i díky relativně úzkému středovému tunelu.

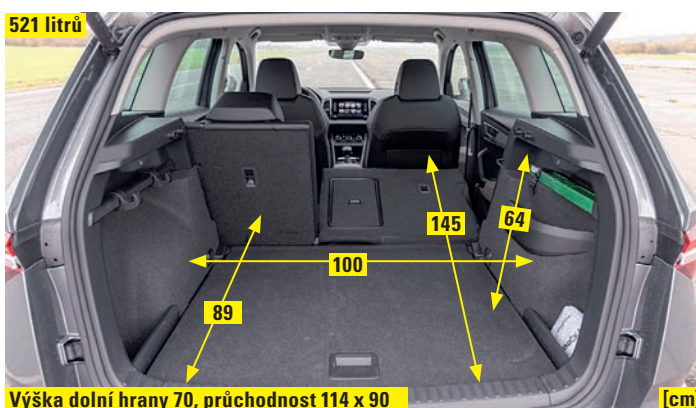
521 litrů. Šířku mezi podběhy jsme u obou naměřili stejnou – 100 cm, kufr karoqu je ale hlubší.

POHON

Renault je stále jedinou evropskou automobilkou, která zde prodává full-hybridní vozy. Do symbiozu se loni dostala jeho třetí generace, která využívá nový agregát HR18, vyvinutý v Horse Powertrain. Atmosférická osmnáctistovka je vybavena vysokotlakým přímým vstříkáváním paliva a pracuje v Atkinsonově cyklu. Jeho výkon je 80 kW a maximální točivý moment 172 Nm. Elektromotory jsou dva a opět umístěny v multimódové převodovce se 4+2 stupni. Princip její funkce je podobný robotizovanému manuálu, jehož synchronizaci zabezpečuje startér-generátor o výkonu 15 kW. Trakční elektromotor má 36 kW a 205 Nm a celkový výkon systému Renault udává jako 116 kW. Energie se ukládá v baterii o kapacitě 1,4 kWh a napětí 280 V.

Podstatné je, že to vše do kupy funguje opravdu velmi dobře. V nižších rychlostech není vůbec poznat, že by auto řadilo. Až kolem 110 km/h přijde jedno delší přeřazení typické pro robotizovaný manuál. Nový motor má příjemný zvuk a nevytáčí se tak moc, jako to bylo dříve u hybridů běžné – symbioz má navíc dobré odhlučnění a při jízdě motor v podstatě vůbec není slyšet. Tabulka technických údajů slibuje zrychlení na stovku na 9,1 sekundy, my jsme na lehce navlhle letištní ploše naměřili pomocí GPS telemetrie RaceLogic 9,3 sekundy.

S oběma vozy jsme se vydali na stejný měřicí okruh pro porovnání



Škodovka může za příplatek nabídnout světla LED s technologií Matrix, což renault mít nemůže. V jízdě škodovka patří mezi to komfortnější na trhu, ani tak se občasným kopancům nevyhne.



spotřeby. Na dálnici při konstantních 130 km/h si hybridní systém nejprve rychle dobije baterii doplna a následně energii zase rychle využívá.

Čtyřválec TSI, nabízený v karoqu, patří mezi ty vůbec nejúspěšnější benzinové motory na našem trhu.

Při této rychlosti je auto schopné si na chvíli i vypnout spalovací motor a jet na elektřinu, dokud se nedostane zhruba na půlku stavu baterie. Zní to možná divně, ale výsledná dálniční spotřeba 6,5 l/100 km je podle nás

dobrá. Při jízdě mimo dálnice si auto umí také velmi rychle dobít baterii spalovacím motorem a rekuperací a opět získanou energii často využívá, a to až do asi čtvrtiny zbývající kapacity. Při průjezdu obcemi tak jsme schopni jet klidně celou dobu jen na elektřinu. Při potřebě prudší akcelerace ale auto samozřejmě ihned aktivuje spalovací motor. Na konci naší trasy se mimodálniční spotřeba ustálila na skvělých 3,9 l/100 km. Čísel v rozmezí 3,5 – 4,5 litru dosahuje také ve městě, kde je tradičně hlavní výhodou hybridů ve srovnání se spalovacími pohony.

Zájemci o karoq s automatickou převodovkou musí sáhnout minimálně po středním ze tří nabízených benzinových motorů. Znamená to důvěrně známý čtyřválec 1.5 TSI Evo II

o výkonu 110 kW a točivém momentu 250 Nm, párovaný se sedmistupňovým dvouspojčkovým automatem. I v karoqu slušně odhlučněný motor velmi dobře spolupracuje s automatem, typického cukání dvouspojky v nižších rychlostech se ale auto nezavilo. Proti symbiozu je o trochu svižnější, na stovku jsme mu naměřili 8,9 sekundy, což je o desetinu lepší, než udává automobilka. Maximálně se rozjede na 210 km/h, zatímco symbioz je omezen na 180 km/h, dynamika v dálničních rychlostech také hraje ve prospěch českého zástupce. Čtyřválec TSI patří mezi ty vůbec nejúspěšnější benzinové motory na našem trhu, na dálnici ostatně dokáže při stále rychlosti běžet v dvouvalcovém režimu. Při 130 km/h si motor drží 2200 otáček a spotřeba se

RENAULT



Symbioz není naladěn zrovna sportovně, ale překvapuje nás, s jakou lehkostí se protáhne mezi kužely při vyhybacím manévru. Se Škodovkou dosáhly stejných rychlostí, ale v renaultu jsme se cítili o trochu jistěji.



Pneu v testu: Michelin ePrimacy 2 225/45 R19

Údaje o testovaných vozidlech

	Renault Symbioz E-Tech 160 1.8/116 kW	Škoda Karoq 1.5 TSI 110 kW DSG
ZÁKLADNÍ ÚDAJE VÝROBCE		
Motor, ventilový rozvod	hybrid, benzin R4, DOHC	benzin R4, DOHC
Zdvihový objem (cm ³)	1789	1498
Systémový výkon (kW)	116	-
Systémový točivý moment (Nm)	265	-
Výkon (spal. motor) (kW/min ⁻¹)	80/5500	110/5000-6000
Točivý moment (spal. motor) (Nm/min ⁻¹)	170/3500	250/1500-3500
Výkon (el. motor) (kW)	36	-
Točivý moment (el. motor) (Nm)	205	-
Převodovka	2 ^o +4 ^o aut. (multimódová)	7 ^o aut (dvouspojková)
Délka x šířka x výška (mm)	4413 x 1797 x 1575	4390 x 1841 x 1603
Rozvor náprav (mm)	2638	2638
Standardní pneumatiky	215/60 R17	215/60 R16
Provozní/užitečná hmotnost (kg)	1465 - 1544/451-530	1416-1629/386-599
Nejvyšší hmotnost nebrzděn./brzděn. přívěsu (kg)	730/1000	700/1500
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	460-624/xxx	521/1630
Objem nádrže paliva (l)	48	50
Kapacita baterie (kWh)	1,4	-
Nejvyšší rychlost (km/h)	180	210
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	9,1	9,0
Emise CO ₂ (kombinované) (g/km)	98-102	139-148
Spotřeba paliva (kombinovaná) (l/100 km)	4,3-4,5	6,1-6,5

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Zrychlení 0-100/120/140/160 km/h (s)	9,3/13,8/19,3/-	8,9/12,1/16,5/22,3
Otáčky na nejvyš. rychl. stup. při 130 km/h dle GPS (min ⁻¹)	nezobrazuje	2200
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h (m)	37,9	38,4
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h (km/h)	47,2/87,1/125,2	48,7/86,7/125,5
Naměřená spotřeba paliva (l/100 km)	5,6	6,8

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.

ŠKODA



Dřívější verze hybridu v symbiozu měla motor o objemu 1,6 litru a také multimódovou převodovku. Nová generace funguje rozhodně o kus lépe a plynuleji a motor má příjemnější zvuk.



Motor 1.5 TSI patří mezi to nejlepší, co se týče efektivity, a velmi dobrá je i dynamika ve spojení s dvouspojkovým automatem. Ten ale zejména v městském provozu dokáže nepříjemně cukat.

ustálila na 6,8 l/100 km. Mimo dálnici se dá dostat až k pěti litrům, naopak ve městě se pohybuje mezi 7 a 8 litry. Palivová nádrž karoqu má 50 litrů, symbioz 48 litrů.

JÍZDA

Základ z capturu znamená i stejný rozvor 2638 mm a stejný podvozek využívající vpředu McPherson a vzadu vlečenou nápravu spojenou zkrutnou příčkou. Překvapivě se i přes spíše tužší naladění auto

Celkové hodnocení

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

	Renault Symbioz E-Tech 160/116 kW	Škoda Karoq 1.5 TSI/110 kW
DOJEM		
Design	1,50	2,00
Dílnské zpracování a materiály	2,00	1,50
Povinné asistenty	1,00	1,50
Software	1,00	4,00
PROSTOR A POHODLÍ		
Prostornost	2,00	1,50
Sedadla	1,50	1,50
Zavazadelník a variabilita	1,50	1,00
Ovládací prvky	1,50	1,00
MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ		
Dynamika	2,00	1,50
Pružnost	2,00	1,50
Spotřeba	1,00	1,50
JÍZDA		
Řazení	1,00	2,00
Řízení	1,50	1,50
Brzdy	1,50	1,50
Ovladatelnost	1,50	1,50
Jízdní komfort a odhlučnění	1,50	1,50
Výsledná známka	1,50	1,66
Závěrečné pořadí	1.	2.



I ve škodovce je manévr snadné vykonat při rychlostech nad 70 km/h, pomáhají tomu také decentně zasahující elektronické asistenty



Pneu v testu: Bridgestone Turanza Eco 215/50 R18

chová také dosti komfortně. Nemá žádné problémy s nervozitou v nižších rychlostech a i přes větší výmoly se přenesou bez většího žuchnutí. Tužší podvozek také prospívá rychlejší jízdě, jakkoliv na to auto jinak stavěno není. Karoserie se příliš nenaklání a ve vyhýbacím manévru nás překvapil lehkostí, s jakou se mezi kužely protáhl. Sice jsou zjevné tendence k nedotáčivosti, ale ty úspěšně dusí jinak docela decentně zasahující elektronika. Příjemné je i docela přesné a komunikativní řízení. Vadí nám pouze to, že při použití adaptivního tempomatu s aktivním držením v jízdním pruhu je nutné s volantem silněji pohnout pokaždé, když mu přijde, že necítí ruce. A to je při jízdě po rovné dálnici vzhledem k nízké citlivosti systému často.

Karoq s pohonem přední nápravy si na rozdíl od čtyřkolky musí místo víceprvkové nápravy vystačit s vlečenými rameny. I tak jeho podvozek patří mezi to lepší na trhu a podobně jako symbioz je trochu tužší. Po většinu času to komfortu nevádí a ve vyšších rychlostech je krásně plavný, na větších nerovnostech ale občas přichází nepříjemné rány. O něco více jsou také cítit nerovnosti pod koly

v nižších rychlostech. Stabilita je stejně dobrá jako u renaultu, karoserie se nenaklání a s podobnou jistotou jsme zvládli i vyhýbací manévr. Řízení škodovky je také příjemně přesné a komunikativní a na natočení funguje velmi rychle. Proti symbiozu má karok také jasnou výhodu v možnosti tahat až 1500 kg těžké přívěsy, francouzský konkurent totiž v hybridní verzi zvládne jen tunu.

Hodnocení Světa motorů

	Renault Symbioz E-Tech 160/116 kW	Škoda Karoq 1.5 TSI/110 kW
+	Plynulý a úsporný pohon Dobré jízdní vlastnosti Skvělá multimédia	Skvělá dynamika Praktický kufr Schopný podvozek
-	Horší dynamika na dálnici Užší interiér	Starší multimédia Cukání převodovky Horší couvací kamera

ZÁVĚR

Šedá myška v portfoliu Renaultu nás dokázala překvapit svými kvalitami. S novým hybridním pohonem je symbioz plynulý a zároveň dostatečně rychlý, zejména ale nesmírně úsporný. Jízdní vlastnosti patří mezi to lepší v segmentu a interiér s novými multimédii konkurenci ukazuje, jak se to má dělat. Jediným větším nedostatkem je vzhledem k použitému základu užší interiér, který ale dělá potíže spíše při potřebě vozit pět lidí. Nad časem ověřeným karokem, který zejména v interiéru už začíná trochu zastarávat, tedy symbioz vítězí s přehledem. A to ve finálním hodnocení nebereme v potaz cenu, která je i s hybridem více než konkurenceschopná. ●

