

DVE SRDZIA



RÝCHLY PREHĽAD

FORD MUSTANG MACH-E EXTENDED AWD PREMIUM

258 kW (351 k); 580 Nm; 0 - 100 km/h za 5,5 s;
18,8 kWh/100 km; 402/1 420 dm³; od 69 990 €.

ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS iV

220 kW (299 k); 460 Nm; 0 - 100 km/h za 6,3 s;
17,2 l/100 km; 570/1 610 dm³; od 62 890 €.

VW ID.5 GTX

220 kW (299 k); 460 Nm; 0 - 100 km/h za 6,3 s;
17,1 l/100 km; 549/1 561 dm³; od 62 890 €.

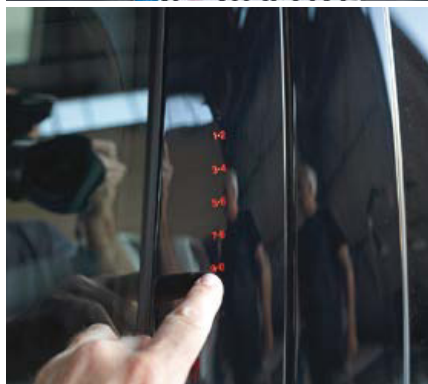
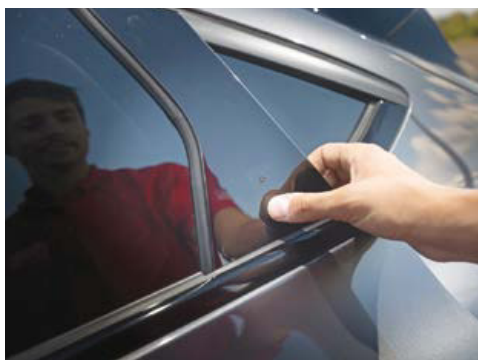
V OHNI

Nebojte sa, nehoria tu žiadne elektromobily. Jasná žiara v pozadí má len ilustrovať, že tieto SUV značiek Ford, Škoda a VW sa pri zošliapnutí pravého pedálu pustia do práce so silou dvoch srdc. A čo ešte dokážu?





FORD Najväčší displej za volantom má Mustang, no nie je veľmi komunikatívny. Kódová plocha v B stĺpiku je praktická, chýbajúca kľučka na zadných dverách však nie. Len 402 litrov úložného priestoru vzadu (vpredu je ďalších 100). Režim jedného pedálu na veľkom monitore



Výhoda štvorkolky: neskutočný záťah takmer kedykoľvek

Je pozoruhodné, ako elektromobilita zmenila pohľad na testovacie auto. V predelektrickej ére by sme viedli búrlivé debaty o reakciách, pružnosti, náraste otáčok, radení a - nie nepodstatnom - zvuku pri dobre motorizovaných spaľovacích motoroch. O jazdných vlastnostiach ani nehovoriac.

To posledné je zaujímavé aj dnes, ale úprimne povedané: straty pri nabíjaní, variabilita rekuperácie, dojazd a schopnosť navigačného systému odporučiť optimálne nabíjacie body na trase, upraviť stratégiu či nabíjacie stanice v cieľi, prípadne na aktuálnu polohu, ponúka prinajmenšom porovnateľné množstvo diskusného materiálu. A potom je tu aj téma nabíjania sama o sebe: ako rýchlo je batéria opäť plná? Ach, či nás zaujímali časy tankovania do nádrží spaľovacích motorov? V roku 1990 ste aj s Alpinou B10 Biturbo nestáli na pumpe viac ako päť minút, kým ste naplnili 110 litrov paliva.

ZÁLEŽITOSŤ S KW A KG

Predtým, ako si Lotus Omega odniesol titul, bol začiatkom 90. rokov so svojimi 265 kW (360 k) najrýchlejším sedanom na svete. Plný plyn na päťke znamenal, že ukazovateľ rýchlo mera bol za trojkou a bez kontroly trakcie sa často ukázalo, že zadné kolesá si silno pofajčili. Ford Mustang Mach-E Extended AWD so svojimi 258 kW (351 k) nie je o nič slabší. Rovnako ako jeho konkurenti od Škody a VW je však limitovaný na 180 km/h, aby sa dojazd neskrátil na smutný vtíp. To sa môže stať, ak má vodič príliš ťažkú nohu. Vysoká záťaž znamená pre elektromobil aj vysokú spotrebu. Okrem toho existuje prirodzená hmotnosť tohto druhu vozidiel. Ak sa naplno využije možné užitočné zaťaženie, ktoré je v prípade ID.5 GTX so 487 kilogramami najnižšie, v pohybe je okolo 2,7 tony.



ŠKODA Zvlnená plocha kokpitu s príjemnými materiálmi. Rýchloamer a zvyšné ukazovatele tvoria súčasť palubnej dosky. Detaily ako tlačidlá na volante alebo rolety na zadných bočných oknách zvyšujú sympatie Enyaq. Dostatok miesta a komfortu sedenia je aj vzadu - a úplne vzadu má najväčší kufr (570 až 1 610 litrov)

Vďaka sile dvoch elektromotorov budete mať veľmi rýchlo pocit, že neustále idete na plný výkon. Všetky tri modely majú jeden motor na nápravu, a teda pohon všetkých kolies. A keďže relatívne ľahký Mustang disponuje najvyšším krútiacim momentom 580 Nm, odlepí sa zo štartovacej čiary najveľmentnejšie - bez akéhokoľvek šmyku, rovnako ako aj Škoda a VW.

Zrýchlenie 5,5 alebo 6,3 sekundy na 100 km/h - to je pôsobivé. Takých 300 či dokonca 350 benzínových koní v 1,5-tonovom aute je úplne iný kaliber.

Keď už sme pri tom, trojica áut s dvoma srdcami poteší veľmi istou smerovou stabilitou a nízkym vnútorným hlukom. Ford sa zdá byť najhlučnejší pre o niečo silnejšie prenikanie hluku vetra a dunenia podvozku. S adaptívnymi tlmičmi kľžu Enyaq (štandard) a ID.5 (voliteľné) ponad malé priečne škáry a asfaltové záplaty veľmi neohrozene. Mustang pripomína skôr svojho staršieho menovca z éry spaľovacích motorov: v porovnaní s európskou konkurenciou to boli skôr prízemné typy, ktoré ponúkali viac výkonu za nižšiu cenu.

Čo to znamená? Mach-E to s pružinami neberie až tak vážne, no úprava pružín a tlmičov mu dala väčšiu citlivosť. S trochou vyššou výbavou je teraz základná cena 69 990 € - dobrých 7 100 € nad VW a rovnako aj Škodu. Aj s menším výkonom (198 kW/269 k) a menšou batériou by bol Ford stále so 61 990 € najdrahší.

STAČÍ STLAČIŤ TLAČIDLO. SKVELÉ

VW stojí úplne rovnako ako Škoda, aj keď drobné rozdiely nájdete v dostupnosti výbav. V zásade však platí, že už v základe dostanete veľmi dobre vybavené autá. Navigačný systém dostanete už v cene, no panoramatická strecha stojí vo VW ➤



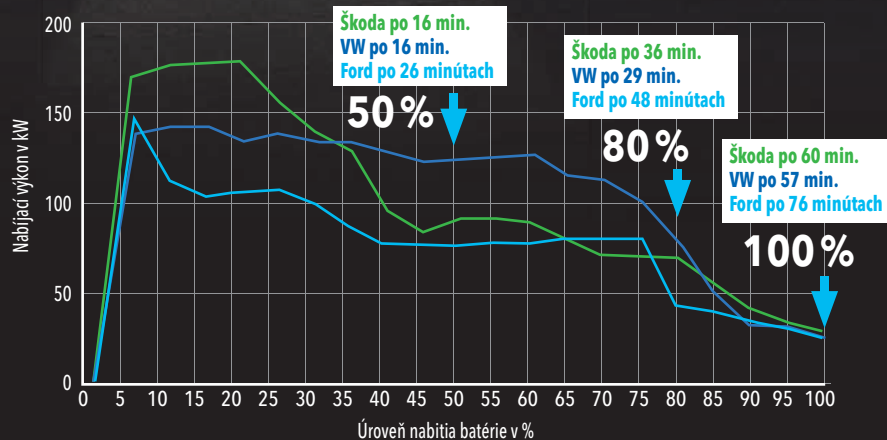


RÝCHLE NABÍJANIE

Všetci traja výrobcovia zlepšili výkon nabíjania aktualizáciou softvéru.

Ford sa pri aktualizácii nedotkol maximálnej rýchlosti nabíjania 150 kW. Testované auto sa k tejto hodnote tiež približuje, no krivka potom rýchlo klesne. Nad hranicou 80 percent však zostáva relatívne konštantná. Zdá sa, že VW a Škoda sledujú rôzne stratégie nabíjania. Škoda štartuje s vysokým nabíjajúcim výkonom a po približne 20 percentách výrazne klesá. VW štartuje nižšie, no nabíjací výkon si dlhšie udržiava konštantný.

KRIVKA NABÍJANIA NA RÝCHLONABÍJACEJ STANICI



VW

S dĺžkou 4,60 metra je ID.5 najkratšia. Napriek tomu ponúka väčší priestor v kufrí ako Mustang. Podobne ako Škoda skrýva pod prednou kapotou techniku, zatiaľ čo Ford ponúka aj nejaký odkladací priestor. Skvelé sedadlá, praktická stredová konzola



TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMERANÉ HODNOTY

Model	Ford Mustang Mach-E Extended AWD Premium	Škoda Enyaq Coupé RS iV	Volkswagen ID.5 GTX
Pohon			
Elektromotor vpredú/vzadu	Permanentne budený synchronný motor vpredú aj vzadu	Asynchronný motor s cudzím budením vpredú, permanentne budený synchronný motor vzadu	Asynchronný motor s cudzím budením vpredú, permanentne budený synchronný motor vzadu
Výkon vpredú/vzadu	kW 129/129	80/150	80/150
Krútiaci moment vpredú/vzadu	Nm 290/290	162/310	162/310
Systémový výkon	kW 258 (351)	220 (299)	220 (299)
Systémový krútiaci moment	Nm 580	460	460
Prenos sily	pohon všetkých kolies, pevný prevod	pohon všetkých kolies, pevný prevod	pohon všetkých kolies, pevný prevod
Pneumatiky vpredú/vzadu	225/55 R 19 V Continental PremiumContact 6 225/55 R 19 V Continental PremiumContact 6	235/45 R 20 T Hankook Ventus S1 evo3 EV 255/45 R 20 T Hankook Ventus S1 evo3 EV	235/45 R 21 T Pirelli Scorpion Elect. 255/40 R 21 T Pirelli Scorpion Elect.

Rozmery a hmotnosti

Poh. hmot./užit. zaťaženie/počet miest	kg 2 172/518/5	2 231/509/5	2 263/487/5
Prives brzdený/nebrzdený	kg 750/1 500	750/1 200	750/1 200
Zaťaženie strechy/ťaž. zariadenia	kg 75/60	75/75	75/75
Dĺžka × šírka × výška	mm 4 713 × 1 881 (2 097) × 1 624	4 653 × 1 879 (2 148) × 1 607	4 599 × 1 852 (2 108) × 1 616
Rázvor	mm 2 984	2 772	2 770
Priemer otáčania doľava/doprava	m 11,9/12,0	11,5/11,6	10,9/10,9
Batožinový priestor (VDA)	l 402/1 420	570/1 610	549/1 561
Kváder dĺžka × šírka × výška malý veľký	mm 300 × 850 × 660 1 260 × 850 × 660	300 × 920 × 630 1 270 × 920 × 630	300 × 930 × 650 1 285 × 930 × 650
Výška nakladacej hrany	mm 765	770	745
Vnútorňa šírka vpredú/vzadu	mm 1 525/1 490	1 515/1 490	1 500/1 490
Vnútorňa výška vpredú/vzadu	mm 1 065/965	1 100/975	1 060/940
Priestor na kolena	mm 780	780	775
Výška sedadla nad cestou	mm 615	600	600

Spotreba, dojazd, emisie

Spotreba počas testu	kWh/100 km 27,3	24,9	26,2
ams eko/každodenná jazda/sport	kWh/100 km 20,9/26,5/37,5	18,8/26,8/31,7	19,5/26,3/32,1
Emisie CO₂¹⁾	g/km 109	100	105
Priemerná spotreba (WLTP)	kWh/100 km 18,8	17,2	17,1
Spotreba energie pri dobíjaní²⁾	kWh 98	79	81
Čas dobíjania na striedavý prúd³⁾	hod.: min. 9:18	7:00	7:18
Čas rýchlobobíjania na dojazd 150 km³⁾	min. 16	17	17
Maximálny nabíjaci výkon DC	kW 150	135	135
Kapacita akumulátora (brutto/netto)	kWh 98,7/91	82/77	82/77
Nameraný dojazd (eko/test)	km 463/327	368/285	483/323

Rýchlosť a zrýchlenie

Zrýchlenie	s		
0 - 80 km/h	4,0	4,5	4,5
0 - 100 km/h	5,5	6,3	6,3
0 - 120 km/h	7,4	8,5	8,5
0 - 130 km/h	8,6	9,8	9,9
0 - 140 km/h	9,8	11,3	11,4
0 - 160 km/h	13,1	15,0	15,2
0 - 180 km/h	19,4	23,2	22,7
0 - 400 m	13,8	14,5	14,5
Pružnosť	s		
60 - 100/80 - 120 km/h	2,6/3,4	3,2/4,0	3,2/4,0
Najvyššia rýchlosť	km/h 180	180	180

Brzdné dráhy

zo 100 km/h stud. brzdy	m 36,0	36,7	36,2
zo 130 km/h stud./zahr. brzdy	62,8/64,6	63,1/63,4	61,7/63,8

Vnútorň hluč (najvyšší prevod)

pri 80 km/h	dB (A) 62	62	62
pri 100 km/h	65	64	64
pri 130 km/h	67	67	67
pri 160 km/h	70	70	70
pri 180 km/h	73	73	74

Jazdná dynamika

Síalom 18 m (ASR+ESP zap./vyp.)	km/h 60,2	61,7	59,9
Dvojitá zmena pruhy	125,3	128,6	125,3
Hodnotenie dynamiky	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Riadenie (nepriame/priame)	○○○○○	○○○○○	○○○○○
Nedotáčavosť/preťaživosť	○○○○○	○○○○○	○○○○○
Zásahy ESP (konzerv./sportové)	○○○○○	○○○○○	○○○○○
Ovládateľnosť (lahká/náročná)	○○○○○	○○○○○	○○○○○
Koncepcia (komfortná/sportová)	○○○○○	○○○○○	○○○○○

Ceny a náklady

Registračný poplatok	€ 33	33	33
Štandardná záruka	roky/km 5/120 000	5/100 000	2/neobmedzené
Servisná zmluva	€/roky/km -/-	S/5/neobmedzené	1 090/4/120 000
Základná cena verzie	€ 69 990	62 890	62 890
Metaliza	1 290	635	S
Navigácia	S	S	S
Vyhrievané sedadlá vpredú/vzadu	S/-	S/2 805 ⁴⁾	S/-

1) Na základe energetickeho mixu v Nemecku so 401 g CO₂/kWh; 2) Meranie vrátane nabíjacieho káblu s konektorom Typ 2 (max. 22 kW); 3) Teoretická hodnota na základe spotreby počas testu a maximálneho nabíjacieho výkonu; 4) Súčasť balíka výbavy.

1 180 € (Ford: v cene). Škoda ju tiež dodáva štandardne, no očakáva, že kupujúci si poradí s vratkými tieniacimi roletkami. Je to také zábavné ako zbaliť papierový spacák jednou rukou.

V ID.5 stačí na tieň jedno stlačenie tlačidla - skvelé. Chceli by sme ho chváliť častejšie, no je tu dotykové ovládanie cez monitor, čo sa nám bez vhodnej opierky na ruku až tak nepáči. Skutočnosť, že na dverách vodiča sú len dve tlačidlá pre štyri elektricky ovládané okná plus prepínač, hovorí za všetko. Zapamätajte si, ako by to nemalo byť.

Škoda sa s Enyaqom až tak nepozerala na každý cent. Už len preto, že na volante sú tie správne tlačidlá, pôsobí Enyaq kvalitnejšie - nehovoriac o jemnejších materiáloch. ID.5 sa dojomom z kvality stavia pred Mustang Mach-E. Napríklad zo zadného sedadla vidno cez medzeru v kryte stĺpika riadenia nevzhľadnú spleť káblov.

Ale Ford je pre vodiča najjednoduchší. Multifunkčný volant sa obmedzuje na to najnutnejšie a má dokonca vlastné tlačidlo systému varovania pred opustením jazdného pruhu. Na druhej strane v Škode a vo VW potrebujete na vypnutie tohto prehnane aktívneho asistenčného systému niekoľko krokov.

Jasne osvetlený, veľký, na výšku postavený monitor v štýle Tesly slúži aj ako vstupná brána do vlastne všetkých systémov v inak veľmi gombikovo chudobnom Forde. Uľahčujú to primerane veľké dlaždice na displeji a čitateľné písmo. Je len hlúpe, že triafať musíš rukou bez možnosti opory, rovnako ako vo VW.

NIE VŠETKY DETAILS SÚ CLEVER

Pokiaľ ide o funkčnosť Fordu, existujú aj klady a zápory. Ak nechcete vždy nosiť kľúč so sebou, môžete zamknúť a odomknúť dvere pomocou kódu na B-stĺpiku. A rovnako ako ID.5, aj tu sú na úrovni B-stĺpika oká pre montáž siete ➤

MERANIE SPOTREBY

elektrika (kWh/100 km)			
Ford Mustang Mach-E	27,3	20,9	37,5
Škoda Enyaq RS iV	24,9	18,8	31,7
VW ID.5 GTX	26,2	19,5	32,1

EKO
úsporný štýl jazdy na stanovenej trase (275 km)

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

SPORT
dynamická jazda vysokou rýchlosťou

HODNOTENIE

Model (najvyšší počet bodov)	Škoda Enyaq Coupé RS IV	VW ID.5 GTX	Ford Mustang Mach-E
Karoséria			
Ponuka priestoru (20)	12	11	12
Batožinový priestor (15)	6	6	2
Užitočné zaťaženie (10)	4	4	5
Variabilita (20)	15	15	13
Prístroje (30)	19	19	20
Obsluha (40)	22	20	25
Výhľad z vozidla (5)	2	2	3
Pocit kvality (10)	8	6	6
Spolu (150)	88	83	86
Bezpečnosť			
Bezpečnostné systémy (30)	23	21	23
Svetlá (15)	14	14	14
Brzdná dráha zo 100 km/h studené (20)	8	9	9
Brzdná dráha zo 130 km/h studené (20)	4	6	5
Brzdná dráha zo 130 km/h teplé (20)	4	3	2
Pocit na pedáli (5)	3	3	2
Jazdná bezpečnosť (40)	37	37	34
Spolu (150)	93	93	89
Komfort			
Odpruženie (40)	34	32	28
Sedadlá vpred (20)	18	17	15
Sedadlá vzadu (15)	14	14	11
Multimédia (30)	22	21	24
Asistenčné systémy (10)	7	7	7
Klimatizácia (15)	13	13	12
Nameraný vnútorný hluk (10)	8	8	8
Pocit hluku (10)	8	8	7
Spolu (150)	124	120	112
Pohon			
Kultivovanosť (10)	10	10	10
Ťah motora (25)	15	15	16
Dobíjanie na 150 km dojazdu (25)	15	15	15
Dobíjanie do plna (wallbox) (10)	5	5	4
Rekuperácia (10)	6	4	5
Zrýchlenie/najvyš. rýchlosť (20)	12	12	13
Spotreba počas testu (20)	11	11	10
Možnosť dobíjania (10)	6	6	6
Dojazd na elektrinu (20)	11	11	13
Spolu (150)	91	89	92
Jazdné vlastnosti			
Jazdná dynamika (10)	4	3	3
Ovlád./radosť z jazdy (25)	18	17	18
Riadenie (20)	18	17	14
Priemer otáčania (10)	3	5	2
Trakcia/využitelnosť v zime (15)	14	14	14
Adaptívne jazdné režimy (10)	5	5	3
Stabilita/citlivosť na vietor (10)	8	8	8
Spolu (100)	70	69	62
Životné prostredie			
Emisie CO ₂ (50)	24	23	21
Spolu (50)	24	23	21
Súčet vlastností (750)	490	477	462
Náklady			
Cena (50)	44	50	32
Výbava (10)	10	5	7
Príplatkové položky (15)	10	6	5
Šanca na opätovný predaj (10)	6	6	5
Fixné náklady na 5 rokov* (10)	10	10	9
Údržba a servis 100 000 km* (20)	20	20	20
Palivo na 100 000 km* (25)	25	25	24
Záruky (10)	3	3	3
Spolu (150)	128	125	105
Celkové hodnotenie (900)	618	602	567

* najlepšie dostáva plný počet bodov
Hodnotením na základe schémy pre elektromobily.

na batožinu. Tu Škoda, inak vždy v popredí šikovných riešení, jednoducho šetrila. Štýlové, no opäť nepraktické: na zadných dverách Mustangu chýbajú kľučky. Tie pomocou pružiny vyskočia v momente, keď stlačíte senzorové pole, no s radosťou sa elektricky vtiahnu do základnej polohy, aj keď váš prst ešte stále vyčnieva do nebezpečnej zóny.

Každému z tejto trojice je čo vytknúť - aj keď je to veľmi priemerný výhľad dookola, dozadu a diagonálne dozadu. Iste, kamery sú na to viac-menej dobrým liekom, pričom Škoda a VW dávajú užitočným objektívom vlastnú trysku ostrekovača. Takže niečo uvidíte aj v zlom počasí.

Pokiaľ ide o priestor, trojica nevykazuje žiadne slabiny. VW je vzadu trochu plochejšie, no aby ste si narazili hlavu o strechu, musíte patriť do skupiny XXL. Rovnako ako Škoda, aj VW má v operadle zadných sedadiel priechodný otvor, Fordu táto jednoduchá pomôcka chýba, čo by zlepšilo využiteľnosť jeho zadného kufra, ktorý má len 402 litrov (vpred je ďalších 100 litrov). Jeho zadné sedadlo je najmenej pohodlne čalúnené a predné sedadlá - plyšové, široké a trochu vyššie namontované - nesedia tak integrovane ako vo Volkswagen, ktorý má ako jediné auto športové (aj keď veľmi tenké) laktové opierky. Celkovo sme sa najpohodľnejšie cítili v športových sedadlách Škody.

RADOŠŤ Z JAZDY? NÁJDE SA

Na okresných cestách je určite radosť jazdiť. Do nedotáčavosti sklzáne o niečo neskôr ako Ford a tiež pôsobí o niečo agilnejšie ako VW. K radosť z jazdy prispievajú aj pádla na volante Enyaqu pre trojstupňové dávkovanie rekuperácie. VW ponúka len režim B a Ford ako jediný ponúka ovládanie s jedným pedálom.

Rovnako ako VW zostáva Škoda tvrdošijne neutrálna aj v limitnom pásme, pričom upravený podvozok nezbažil Mustang schopnosti meniť zaťaženie. Živé prejavy zadnej časti v zákrute, ktoré musíme politicky korektné odrátať z hľadiska bezpečnosti jazdy, veľmi nesedia k nenápadnému riadeniu a silnému nakláňaniu karosérie. A brzdy, ktoré sa dajú dávkovať len veľmi ostro, vlastne k celému autu akosi nesedia. No fajnšmekri a znalci by si tancujúcu zadnú časť určite mali obľúbiť.

Zostáva spotreba: Mustang s 27,3 kWh si v teste vypýtal o 2,4 kWh viac ako Škoda, ale sotva viac ako VW (26,2). Takže normované hodnoty sa rozplynuli v kúdoloch dymu z pneumatík v zrkadlách. Ford má vďaka XXL batérii stále najdlhší dojazd.

Škoda však zanecháva zďaleka najhomogénnejší dojem, najmä preto, že sa po úprave výbavy radí na cenovú úroveň VW. Zaslúžená víťazstvo.

Text: Michael Harnischfeger
Foto: Hans-Dieter Seufert

ZÁVER



1 Škoda

Ako ukázal individuálny test, škodovka si žiadne vážne slabiny nepripúšťa. Cena je ambiciózná, no kompenzuje ju bohatá štandardná výbava.



2 VW

ID.5 GTX je vyvážené, harmonické auto. Jazdné vlastnosti, komfort, bezpečnosť, priestor: veľa vecí je v poriadku. Infotainment je neustála otrava.



3 Ford

Nový podvozok Mustangu Mach-E len prosper. Napriek tomu zostávajú želania z hľadiska pohodlia a ovládateľnosti nespĺnené. Dobrá výbava nepreváža zvýšenú cenu.



1 2 3