

**auto  
motor  
a šport**

# RODINNÉ PRIORITY

**TOYOTA COROLLA SEDAN 1.8 HYBRID VERSUS HONDA CIVIC SEDAN**





# ELEGANTNÝ DUEL

## RÝCHLY PREHĽAD

### TOYOTA COROLLA SEDAN 1.8 HYBRID 122 K E-CVT

90 kW, 0 – 100 km/h za 11,0 s,  
4,8 l/100 km, od 20 090 €.

### HONDA CIVIC SEDAN 1.5 VTEC TURBO

134 kW, 0 – 100 km/h za 8,2 s,  
6,2 l/100 km, od 22 790 €.



Estetika sedana je niečo, s čím sa už na našich cestách stretávame iba málokedy. Paradoxne, tento klasický formát strážia na našom trhu Japonci. Preto sme ich porovnali. Legendárnu Toyotu Corollu Sedan a nemenej známu Hondu Civic sedan.

**N**a úvod trochu nostalgie. Kedysi bol sedan synonymom rodinného auta. Dnes sa nevieme rozhodnúť medzi SUV, hatchbackom a kombi. Pritom je podľa môjho názoru sedan najkrajšou karosériou. Z našej testovanej dvojice to dokazuje najmä Toyota Corolla Sedan. Je krajšia než kombi či hatchback. Dizajnér sa môže lepšie hrať s proporciami. Corolla Sedan ich má a som ochotný sa stať, že ani o desať rokov nezostarne. Ak prenesiem pohľad na Hondu Civic sedan, tak zrejme začneme diskutovať. A túto diskusiu pripustím aj ja, Civic sedan neponúka toľko estetiky ako Corolla. Pritom história tohto modelu pozná niekoľko veľmi atraktívnych sedanov. Aktuálny svojím dizajnom zaujme a pri pohľade zozadu by ste modelu sedan prisúdili skôr označenie liftback. Pri prezeraní záberov zisťujem, že aj Civic sedan má uhly, z ktorých vyzerá k svetlu, len ich musíte hľadať. A to je rozdiel oproti Corolle Sedan, tá prináša estetický zážitok z ktorejkoľvek strany. Prečo začíname estetikou? Nuž preto, lebo sedany púšu na asfalt najdlhšie príbehy a na cestách si toho odkrúti viac ako ich súrodenci s „krátkou“ zadnou časťou. A ako jazdené vozidlá sú zvyčajne drahšie. Profituje z toho majiteľ.

## MR. STYLISH

Automobilový priemysel prináša množstvo zaujímavých momentov. Napríklad Toyota bola vždy triezvou značkou, ktorá stavala predovšetkým na spoľahlivosť. A oplátilo sa, aj u nás v ankete Best Cars si táto japonská značka odvezie každý rok ocenenie v kategórii spoľahlivosti. Jednoducho, ak sa povie Toyota, servis sa zvyčajne nespomína. Takisto sa však nespomínal ani dizajn. Tomu je však koniec. Modely ako C-HR, Camry či nová Supra vás nenechajú chladnými. A takisto aj nová Corolla stavila na dizajn. Čo sa exteriérovej estetiky týka, tak v tomto smere je Corolla Sedan jednoznačným víťazom nášho porovnania.

Podobne ako posledná generácia Hondy Civic aj Toyota prichádza s nižšou pozíciou sedenia. Corolla deklaruje sedenie nižšie až o 25 milimetrov. A napriek tomu, že v Honde sedíte nižšie, aj pozíciu v Toyote bez problémov označíme za športovú. Pochváliť musíme aj sedadlá, nielen za komfort, ale aj za držanie tela.

Vpredu si na nedostatok miesta sťažovať nebudete a vďaka väčšiemu rázvoru osí kolies – až 2 700 milimetrov sa do zadu posadia aj dospelí jedinci. Limitom je zrejme výška 180 cm, takže deti aj dorast sa na zadné sedadlá posadia bez problémov.

Centrálny dotykový displej s uhlopriečkou osem palcov je štandardom vo všetkých Corollách, môžete na ňom ovládať takmer všetky funkcie. Klimatizácia má aj klasické tlačidlové ovládanie, čo si pochvaľujeme a prideliujeme za to v rámci redakcie extra body. Estetika interiéru je na vysokej úrovni, podobne ako aj spracovanie detailov. Jedine plocha na odkladanie telefónu s indukčným nabíjaním je ukrytá „v tme“ pod palubnou doskou. Toyota síce zatiaľ nedokáže zrkadliť telefón ani neponúka rozhranie Apple Carplay či Android Auto. Je to však detail a tento sa stav sa zmení už o pár dní a od decembrovej výroby budú oba spomínané systémy integrované do multimediálneho systému. Telefonovanie cez Bluetooth je samozrejmosť. Jednotlivé položky menu sú prehľadné a najmä pozícia displeja na vrchu palubnej dosky je ideálna.

Kombinovaný digitálno-analógový prístrojový panel je prehľadný a zrejme najpríjemnejším údajom na ňom je priemerná spotreba. Tá sa počas testu ustálila na 4,8 litra benzínu na 100 kilometrov. Pritom sme väčšinu kilometrov absolvovali v meste, teda tam, kde sa autá pohybujú asi najviac. Hybridný systém s kombinovaným výkonom 90 kW (122 k) ukazuje svoju najväčšiu výhodu. Je úsporný a komfortný. Bezstupňová prevodovka CVT sa postará o lineár- ➤





**Ergonomicky veľmi dobre zvládnutá palubná doska** s ovládačmi poruke a klasickým ovládaním klimatizácie, športový mód prefarbí tachometer na červeno, trocha ukryté bezdrôtové nabíjanie telefónu, vyhrievanie volantu je spolu s ostatnými ovládačmi naľavo od volantu, prepínač jazdných režimov nájdete pred voličom automatu, vzadu je dostatok priestoru aj pre dospelé osoby, otvor do batožinového priestoru má Corolla väčší, takisto ako šírku tunela







**Ergonomicky zvládnutá palubná doska** s nižšie položeným dotykovým displejom a taktiež s klasickými tlačidlami na ovládanie klimatizácie, po minifacelíte pribudlo aj ovládanie ventilácie, digitálny otáčkomer poteší športovo orientovaných vodičov, telefón si odložíte pod stredovú konzolu alebo na indučnú podložku na vrchu stredovej konzoly, režim ECO nešetrí veľa paliva, vzadu je miesta viac ako dostatok, otvor do kufra je menší a šírka tunela užšia



nu akceleráciu. Z nuly na 100 km/h zrýchli Corolla Sedan Hybrid za rovných 11 sekúnd a maximálna rýchlosť je opäť rovných 180 km/h. Tieto dáta na prvý pohľad neohúria, v bežnej premávke sú plne postačujúce. Hoci podvozok zvláda porciu výkonu s veľkou rezervou a je príjemným prekvapením. Je dostatočne komfortný a zvláda aj vyššie tempo v zákrute, dokonca si ho žiada.

Posledná kategória je batožinový priestor. Corolla ponúka síce menší objem ako Civic sedan, ale väčší priečny otvor, po sklopení operadiel tak môžete previezť pár kartónov s neposkladaným nábytkom.

### MR. SPORTY

Doménou Hondy Civic bola odjakživa športová stránka. A tak trochu aj dizajn, najmä v deväťdesiatych rokoch bol model Civic sedan na svojom vrchole a robil Honde dobré meno. Športový posed za volantom bolo niečo, čo si množstvo vodičov pochvalovalo práve pre kombináciu trojpriestorovej karosérie so športo-

vým nádychom. V tomto duchu sa niesli aj tlačové správy o novej desiatej generácii Hondy. Odvahu preukázali aj dizajnéri a ak teda môžeme niečo vypichnúť, tak je to extrovertný dizajn. Nie estetický, ak viete, na čo myslíme. Skalných fanúšikov to však nezaujímá, oni si cestu k Civicu nájdu a potvrdia vám, že čo sa posedu za volantom týka, tak Civic sa vracia ku koreňom. Podvozok má viacprvkovú zadnú nápravu tak ako Corolla a jazdí tak, ako táto náročná konštrukcia sľubuje. To jest veľmi dobre. Pýta si plyn do zákruty, no bezprostrednosť od neho nečakajte. Prevodovka CVT je z núdze cnosť a hoci je rovnako dobrá ako v Toyote, predsa len kazí charakter auta. A to napriek tomu, že má aj sedem preddefinovaných stupňov, ktoré však preraduje pomaly. Zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,3 sekundy je výrazne lepšia hodnota ako má Toyota, práve prevodovka vám tú radosť pokáži. Robí zo Civica dynamický, no nie športový model. A to je škoda, lebo ponúka maximálny výkon

134 kW (182 k), takmer na úrovni niekdajšieho Civicu Type R. Ak chcete kombinovať výkon so zážitkami, tak musíte voľiť manuálnu prevodovku. Čo sa priemernej spotreby týka, tak v tomto prípade v priamom porovnaní s Corollou Hybrid Sedan stráca Civic dosť. Každých 100 kilometrov vám ubudne z nádrže 6,2 litra benzínu a to musíte jazdiť normálne. Ak sa dáte zlákať dynamikou, pridajte liter, liter a pol. Stále sú to prijateľné a zaplatiteľné hodnoty, no nehybridná technológia v tomto smere prehráva. V prípade Corolly Sedan jazdíte totiž pod päť litrov a to sa nemusíte vôbec snažiť a obmedzovať. A ak správne namietate, že partnerom pre 122-koňový hybrid by mal byť trojvalec 1,0 VTEC Turbo, tak vedzte, že jeho spotreba je identická so silnejším motorom a Honda ho do modelu Civic sedan ani nemontuje.

Z priestorového hľadiska ponúka Civic takmer identické pomery, na zadných sedadlách ponúka dokonca viac priestoru ako Toyota a podobne aj batožinový



Zadoček má Toyota Corolla rozhodne krajší, Civic ho má nielen opticky ťažší, ale aj objemnejší

priestor je o pár litrov väčší, vstupný otvor je však menší a schod po sklopení sedadiel výraznejší. Ponúka viac odkladacích priestorov, čo znamená, že si odložíte svoje veci na viacero miest a Civic ponúka aj konektivitu vo forme Apple Carplay a Android Auto. A podobne ako Toyota aj v tomto prípade si klimatizáciu aj s intenzitou ventilácie nastavíte aj manuálne, nielen digitálne.

## VERDIKT

Vítazstvo získava Toyota Corolla Sedan. Dôvody? Zvonka je to dizajn, potom je to podvozok, ktorý je porovnateľný a možno dokonca aj lepší ako majú najlepší v triede. Celkový triumf však dosiahla najmä vďaka spotrebe, ktorá je vynikajúca a začína sa štvorkou. Pri tom všetkom je Toyota dokonca aj o 2 700 € lacnejšia. Honda Civic je druhá. Je rýchlejšia a živšia ako Toyota,

no dynamické plus bude musieť majiteľ zaplatiť. Okrem toho ak hľadáte ďalšie argumenty pre kúpu, môže to byť lepšie využitie priestoru, či trochu viac odkladacích priestorov. Tieto argumenty si však budete musieť zopakovať viackrát, úspora, ktorú ponúka Corolla Sedan, sa vám vráti dvakrát. V showroome aj na čerpacej stanici.

**Text:** Majo Bóna

**Foto:** Tomáš Kelement

## TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	Toyota Corolla Sedan 1.8 Hybrid 122 k e-CVT	Honda Civic sedan 1.5 VTEC Turbo
Usporiadanie/počet valcov	R/4	R/4
Objem	1 798	1 498
Najvyšší výkon	90 (122)/5 200	134 (182)/5 500
Najvyšší krút. moment	142/3 600	220/1 700 - 5 500
Emisie CO <sub>2</sub>	97	130
Pohotovostná hmot./užit. zaťaženie	1 310/450	1 380/422
Dĺžka × šírka × výška	4 630 × 1 780 × 1 435	4 658 × 1 799 × 1 416
Rázvor	2 700	2 698
Batožinový priestor	471/-	519/-
Objem palivovej nádrže	50	46
Pneumatiky	225/40 R 18	215/50 R17
Prenos sily	pohon predných kolies, aut. prevodovka CVT	pohon predných kolies, aut. prevodovka CVT
Zrýchlenie 0 – 100 km/h	11,0	8,2
Najvyššia rýchlosť	180	200
Komb. potreba (test)	4,8	6,2
Štandardná záruka	3/100 000	3/100 000
Registračný poplatok	110	700
Základná cena/test voz.	21 500/25 490	24 090/27 190
Predkolízny systém s aut. brzdnením	S	S
Adaptívny tempomat	S (dostupné s paketom Business)	S
LED svetlomety/automatické diaľkové svetlá	S/S	S/S
Systém udržiavania jazdného pruhu	S	S
Park. senzory vzadu/cúv. kamera	S/S (Business paket)	S/S
Príplatkové lakovanie	520	559
Multimediálny systém/navigácia	S/770	S/S
Klimatizácia/viaczónová (počet zón)	S/2	S/2
Vyhrievaný volant	S	-
Vyhrievané predné/zadné sedadlá	S/S	S/S

\* v balíku s ďalšími prvkami výbavy.

auto motor sport HODNOTENIE (najvyšší počet bodov)	Toyota Corolla Sedan 1.8 Hybrid 122 k e-CVT	Honda Civic sedan 1.5 VTEC Turbo
Pohon	8	8
Podvozok	8	8
Komfort	9	8
Interiér	8	8
Cena/výbava	9	7
<b>Spolu</b>	<b>42</b>	<b>39</b>

1

2

## ZÁVER



### 1 Toyota Corolla

Dizajn, spotreba a cena. To sú rozhodujúce momenty súboja. Všetky tieto kategórie sú korisťou Toyoty, a tak je jasné, že ak zháňate estetický a atraktívny sedan, musíte sa najprv zastaviť v Toyote.



### 2 Honda Civic

Dynamika, viac odkladacích priestorov a lepšia priestorová ponuka je doménou Hody Civic. Je to opäť športový sedan, no ak mu chcete tento titul priradiť so všetkými potrebnými bodmi, musíte si zvoliť manuálnu prevodovku.





# UHOL POHĽADU

Lacná prevádzka, komfort a veľmi príjemné spolužitie charakterizuje hybridné modely. No aktuálne štátne dotácie stavajú hybridy na vedľajšiu koľaj. Napriek tomu vychádzajú z porovnania elektro vs. hybrid lepšie práve hybridy. Prinášame pár postrehov.

## DOTÁCIA NIE JE VŠETKO

Je rozhodnuté. Štát podporí nákup čistých elektromobilov sumou 8-tisíc a plug-in hybridných vozidiel sumou 5-tisíc eur. To všetko je na prvý pohľad lákavé, ako to však pri štátnych dotáciách býva, všetko má svoj háčik. V tomto prípade je to fakt, že auto musíte pri nákupe vyplatiť v plnej sume a dotáciu čerpáte až po jeho nákupe. Nemôžete ho kúpiť ani na lízing, čo znamená, že musíte mať pri sebe kompletnú hotovosť. Lízing či nákup na tretiny/štvrtiny tak neprichádza do úvahy. A to je doslova studená sprcha pre tých, čo sa už tešili na podporu zo strany štátu.

Nazreli sme do slovenskej ponuky elektromobilov a napríklad malý elektromobil od Francúzov vás výjde ponížený o dotáciu stále na 23 000 €. Hybrid rovnakej veľkosti u nás ponúka len Toyota, model Yaris. Avšak jej cena začína na 14 790 €. S ďalším „skúmaním“ prichádza zistenie, že po uplatnení dotácie 8 000 € bude najlacnejším elektrickým hatchbackom VW e-Golf. Za cenu cez 27 tisíc eur. Pričom taká Corolla 1.8 Hybrid vo „fullke“ (výbava Executive) stojí dnes 24 490 €. S druhým stupňom výbavy (Comfort) ju však dostanete už za 20 700 €. No a aby sme neporovnávali len s elektromobilmi, tak len uvediem, že porovnávať ceny a prevádzkové náklady „full hybridov“ s plug-in hybridmi by vykazalo rovnaké rozdiely.

## ELEKTROMOBIL A KOMFORT

Kúpou elektromobilu sa všetko iba začína. Nabíjacie možnosti sú na našom trhu

obmedzené, a tak ste odkázaní na nabíjanie doma v noci. Na to, aby ste tak mohli urobiť, musíte si prispôsobiť aj vlastnú elektroinštaláciu, nabíjanie z klasickej 230-voltovej zásuvky je extrémne zdĺhavé. Ešte aj na rýchlonabíjacej stanici zaberie nabíjanie vyše 40 minút, aj to máte k dispozícii iba 80 percent kapacity vašej batérie. Ceny za kilowatthodinu rýchlonabíjania sú navyše porovnateľné s prevádzkou dieseloého auta. A, samozrejme, najviac obmedzujúcim faktorom je zdĺhavé čerpanie energie v porovnaní s klasickým tankovaním, ktoré vybavíte doslova za pár minút.

## PLUG-IN HYBRID

Oplatí sa, ak ho nabíjate. V zásade ak chcete dosiahnuť výrobcom udávané spotreby, tak musíte nabíjať denne! Takže nabitie batérie na dojazd 50 kilometrov bude trvať minimálne tri hodiny, z klasickej 230-voltovej nabíjačky musíte rátať s ôsmimi až jedenástimi hodinami. Ak bývate na sídlisku, plug-in hybrid nevyužijete a jeho nákupom neušetríte ani po odrátaní dotácie. Plug-in hybrid dokáže jazdiť aj v hybridnom režime, no aby sa skutočne oplatil, čo sa týka spotreby, je potrebné ho teda nabíjať z externých zdrojov. V opačnom prípade vám postačí klasický hybrid a teda aj podstatne nižšie vstupné náklady. Paradoxne štát dotácie na hybridný pohon neposkytuje, no aktuálne z nášho pohľadu dávajú najväčší význam. Tak potom kde je pointa?

## RACIONÁLNA VOĽBA

Pointou podpory nákupu elektromobilov je zníženie množstva emisií. Ak sa pozrieme na energetický mix, tak zistíme, že aj u nás na Slovensku sa na výrobu elektriny využíva aj fosílné palivo – hneď a čierne uhlie. Sú to elektrárne vo Vojanoch a v Novákoch. Ak elektromobil čerpá elektrinu z nich, nie je v ničom ekologickejší ako klasický benzínový či naftový automobil. Najefektívnejším znížením emisií je tak momentálne využitie hybridnej technológie. Tá znižuje spotrebu najmä v hustej mestskej premávke. Batéria sa nabíja automaticky počas jazdy bez zásahu vodiča, čiže nie ste obmedzení dojazdom, zdĺhavým dobíjaním, hľadaním vhodnej nabíjacej stanice.

## KTORÝ MODEL?

Najväčšie skúsenosti s hybridnými vozidlami má práve japonská značka Toyota. Trend, ktorý začala presadzovať pred viac ako dvadsiatimi rokmi, sa ukázal ako správny, a tak je dnes jednoznačným lídrom v oblasti hybridnej technológie. Tá je pri jej modeloch dostupná takmer naprieč celému modelovému radu. Od malej Toyoty Yaris až po full-size rodinné SUV Toyotu RAV4. Výnimkou nie je ani Corolla. Pri nej je dispozícii nielen nami testovaná verzia sedan, ale taktiež hatchback a aj kombi. Navyše sedan a kombi poskytujú aj dlhší rázvor osí kolies, takže zohľadňujú rodinné poslanie. V prípade, ak chcete niečo naozaj štýlové, vyskúšajte model Toyota C-HR. Je nádherne vyzývavá a za jej volantom si vás všimnú všetci.