

VELKÉ SLUBY, MALÁ REALITA. BMW X1 INŠPIROVANÉ PREDCHÁDZAJÚCIMI VOL'BAMI KUPUJÚCICH. ZMENA?



BMW X1 proti Audi Q5 a Subaru Forester.

X1 je malé a na zjedenie dobré. Koľko z SUV ešte zostalo? Forester pozná odpoveď. Koľko prepychu a lesku sa zmestí do malého formátu? To zas vie Q5.

Text: Fredrik Pettersson. Foto: Peter Gunnars.





Bože, aké malé! Čo si pomyslíte pri prvom pohľade na X1 je len prechodný názor. Je nízke, ale stále ešte SUV, je malé, avšak vie urobiť veľký vietor. Môže sa s ním niečo merať?

Malé X1 nemá žiadnych konkurentov – zatiaľ. Audi musí najprv uviesť svoje Q3 a dobrou odpoveďou by bol aj koncept Mini Crossman.

Záujem o X1 je nepochybne veľký. Všetky nové BMW jednoducho zaujmú, pozitívne alebo negatívne. Značka BMW má mnoho fanúšikov, ktorí spokojne prikyvujú vždy, keď svetlo sveta uzrie nový model (výnimkou bola len päťková séria GT).

X1 je aj konceptuálnym hitom: Čím menšie SUV, tým menej provokuje pohľady súčasnej ekologickej zmysľajúcej verejnosti. Sľubovaná spotreba je podľa údajov výrobcu len o málo viac ako päť litrov na sto kilometrov. Dôvod na existenciu: Jednoznačne áno.

Pri rozmeroch X1 dvihneme obočie, jeho výška je len 155 centimetrov. To je až o 15 centimetrov menej ako u konkurencie. Malú výšku vozidla efektívne maskuje krátka celková dĺžka: 4,45 metra.

Napriek svojmu názvu predstavujú verzie so zadným náhonom úvodné modely. Vtedy však zmenia označenie z xDrive na sDrive.

Do rúk sa nám dostal model X1 xDrive 20d. Teda dvojlitrový turbodiesel s pohonom všetkých

štyroch kolies, čo je najzvyčajnejšia konfigurácia v tejto triede. Aby X1 nemalo pocit, že ho podceňujeme, pripravili sme preňho najtvrdších možných súperov:

Jedno z najexkluzívnejších malých SUV na trhu, ktoré je aj víťazom predchádzajúceho testu prestížnych SUV: Audi Q5 2,0 TDI so 170 koňmi.

A vyzývateľom číslo dva je jedno z najpraktickejších SUV strednej triedy. Subaru Forester je typ, ktorý si rád vyhrnie rukávy flanelovej košele. Jeho domácim ihriskom sú nespevnené cesty, ale cíti sa dobre aj na asfalte. Veľmi dobre, ako sa ešte ukáže.

Košľa od Huga Bossa, ktorú oblieka Audi Q5, však ostane riadne vyžehlená, pozapinaná a zastrčená v oblekových nohaviciach. Na asfalte je to veľmi kompetentný automobil.

Ak je X1 malé, čo sa týka rozmerov, cenovka už hovorí niečo iné. Do ceny za Q5 so zvolenou ams-výbavou chýba len 20 000 švédskych korún (1914 eur). Stále je to však o 40 000 korún (3828 eur) menej ako za X3, cenu si teda nevycucali len tak z prsta.

So 60 000 korunami (5742 eur) k dobru, čo je o 80 000 (7565 eur) menej ako za Q5, si môžete zadovážiť Subaru Forester. Síce len so silou 150 koní, ale jeho drsné vystupovanie je hodnotou samo o sebe.

Svetlá výška pôsobí nízko, stále však dosahuje takmer 200 mm. Predný spoiler trčí vpredu ako lopata a obmedzuje šplnahie.





Malé X1 ako SUV len vyzerá – správa sa skôr ako menšie športové auto.



Forester patrí k tým vyšším v lige, meria 170 centimetrov, takže je vyšší nielen ako X1, má aj o 5 centimetrov viac ako Q5.

Zaujímavá je na tom skutočnosť, že presne tak to aj cítite. Subaru ide mätko, dost' sa nakláňa a máte pocit, že sedíte vysoko. Prestúpiť do X1 je ako sadnúť si do hocikákeho menšieho kombi strednej triedy (rozumej: „trojková“ séria). Sedíte tak nízko a kabína je taká intímna, že vôbec nemáte pocit, že ste v SUV. Cieľovým zákazníkom je teda niekto, kto má síce rád image SUV, ale neznáša pocit jazdy v SUV.

Keď (vy)skočíte do Q5 prekvapí vás pomerne silný king of the road pocit. Palubná doska je v porovnaní so sedadlom vodiča položená nízko. Nízko sedí celá karoséria, alebo lepšie povedané: máte veľmi dobrý výhľad na okolie v blízkosti auta.

To je však nič v porovnaní so skleníkom Subaru Forester. Výhľad z auta je veľmi dobrý a v stiesnených situáciách si dovoľíte oveľa viac.

Napriek tomu, že je X1 najmenšie, najťažšie sa s ním parkuje, keďže výhľad dozadu a šikmo dozadu nie je zrovna najlepší. Predné aj zadné parkovacie senzory sú voliteľným príslušenstvom pre X1 (odporúčame) aj pre Q5. No ako zodpovedá tradičnému japonskému štýlu, Subaru veľa „gadgetov“ neponúka. Parkovací asistent, dažďový senzor, adaptívne osvetlenie



a bixenóny sú príklady extra výbavy, ktorú u japonských áut nájdete len zriedka, výnimkou nie je ani Subaru Forester. Možností voľby u Japoncov sú tiež obmedzenejšie. Ponúkajú na výber len niekoľko stupňov výbavy (zvyčajne dva) a obsahujú toho toľko, že ceny sú spočiatku odstrašujúce. Ak chcete mať v Subaru kožu, stojí to prakticky 55 000 korún (5264 eur). Pre porovnanie, u konkurencie zaplatíte len okolo 15 000 korún (1435 eur). Ak však chcete mať aj navigáciu a menič CD (a podobne), ktoré má Subaru v najvyššej výbave, vystrelí riadne cena aj Nemcom.

Dôvody malých a obmedzených alternatív výbavy u japonských áut súvisia s produkciou. Výrobné podniky sú od seba veľmi vzdialené, čo časovú dostupnosť špeciálnych objednávok práve nezjednodušuje. Vďaka malému počtu variantov je výroba automobilov jednoduchšia. Auto, ktorého výroba nie je zložitá aj dlhšie vydrží. A čo sa to hovorí? Japonské autá (predovšetkým Subaru) patria k značkám, ktoré sa nikdy nezničia...

Aj v Subaru Forester máte pocit, že vydrží navždy. V každom prípade aspoň naolejované súčasti. Už pri prvom kontakte s automobilom (kľučka dverí) máte značne poddajnejší pocit ako pri Nemcoch. Kľučka na Q5 je zážrak technickej presnosti s dokonale vyváženými vratnými pružinami. Na to, že je to BMW, je X1 nezvyčajne dobré a už dávno nemal úplne nový model BMW aj tak solídne dvere. Spomeňte si len na prvé kusy BMW X3 spred šiestich rokov, ktorých dvere boli vyrábané z plátov recyklovaných plechoviek od piva.

Subaru však riadne kontruje pedálmi. Väčšina z nás si pedály v aute veľmi často nevšímá, ale existujú dve značky, pri ktorých začíname úplne spontánne rozoberať pocity zo spojky: Porsche a – Subaru!

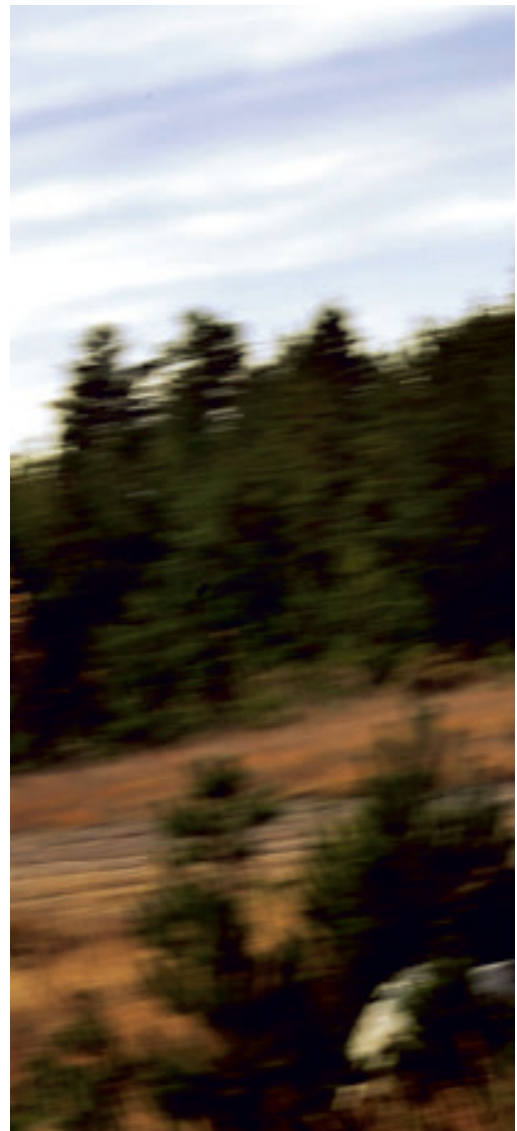
Je škoda, že neexistuje verzia s automatickou prevodovkou, vylučuje to určité skupiny zákazníkov. Keď sú však pedály také pekné, tak to vôbec nevádi.

Testované Audi je vybavené prvou dvojitou spojkou pre pozdĺžne uloženie vrámci koncernu VW (okrem Bugatti). Má sedem prevodov, aby sa čo najčastejšie trafila do optimálnych otáčok kvôli najnižšej spotrebe.

Šesťstupňové manuálne prevodovky v BMW a v Subaru majú spoločné to, že sú dosť tuhé. Pri SUV je to samozrejme opodstatnené, všetko musí predsa niečo vydržať. Pohodlnému šoférovi sa však často nepodariť zaradiť, čo je sprevádzané nepríjemným škripaním. Špeciálne v Subaru medzi tretím a štvrtým stupňom. Prevodovku v Subaru spoznáme aj podľa toho, že ide veľmi ťažko, keď je olej ešte studený. Používa sa správne mazivo? Podradenie na dvojku vyžaduje dvojitý pohyb, ak nechcete ničť prevodovku, pred čím má dolu podpísaný mentálne zábrany.

Mikael Johnsson, ktorý si ako prvý zajazdil v októbri na X1, skonštatoval, že nie je práve najpohodlnejšie. To je pravda, ale aj odpruženie Q5 je rovnako tuhé, takže oba automobily v tomto prípade tesne nevyhoveli.

Skutočným majstrom v odpružení je však Subaru, ktoré ide naozaj mätko. Keď malé nerovnosti rozhybu podvozok, niekedy trochu netlmí. Pri agresívnejšej jazde sa značne nakláňa, ale to je



Subaru pracuje viac a viac na dizajne, keď ho riadne ohmatáte, stále však máte pocit krehkosti. My však vieme, že vydrží. Testované Q5 je prvé, na ktorom sme jazdili bez navigácie. Systém MMI sa preto presťahoval zo stredovej konzoly hore na prístrojovú dosku.



Divoko vzrušujúce automobily pre tých, čo musia často jazdiť po nespevnených cestách. Vyššia rýchlosť? - áno, nech sa páči!





súčasne veľmi zábavné. Toto auto vás osloví! Pri všetkom tom nakláňaní však máte stále dobrú kontrolu a automobil ide tam, kam ho volantom nasmerujete, o tom niet pochýb. Čo vás však (rýchlo) obmedzí sú hladké pneumatiky Yokohama Geolander, ktoré nie sú určené práve na to, aby lámali rekordy. Ak, tak na nespevnenej ceste.

BMW ide „podľa očakávaní“ ako GTI. Jednotka v názve vystihuje skutočnosť, máte pocit, akoby ste jazdili v trochu zvýšenej „jednotkovej“ sérii.

Audi Q5 je tiež stabilné a zákrutami sa hadí takmer ako X1, trochu skoro podraďuje a pneumatiky pištia o niečo viac. Q5 je však o 200 kilogramov ťažšie ako ďalšie dve testované autá. O 200 kilogramov!

V súboji v kategórii priestor vznikli medzi testovanými riadne odstupy. X1 je malé. Je prekvapivé, že nízka karoséria výškovo neobmedzuje vnútorný priestor. S vnútornou dĺžkou je to už horšie, nie je to síce také tesné ako v „jednotkovej“ sérii, ale určite najtesnejšie v tejto triede. Stredová konzola zasahuje príliš doza-

Výrazné charaktery, ktoré nahradia tradičné kombi. Subaru so to darí najviac. BMW X1 je iba na zábavu.



du a vyšší pasažier na zadných sedadlách si do nej bude udierať kolena. Pod prednými sedadlami je síce nájde na nohy miesto, ale cesta tam je tiež tesná. Svetlým bodom zadných sedadiel je však pozícia pri sedení, ktorá je pohodlná vďaka nastaviteľným operadlám. Ak by vypukla pri nejakom veľkom nákupe horúčka, dáva to tiež trochu extra miesta ku batožinovému priestoru. Cestovanie s operadlom naklopeným dopredu nie je práve pohodlné. Domov sa však dostanete...

Audi Q5 má vnútri viac priestoru. Dimenzie sú dostatočné, nechýba vám nič. Zadné sedadlá sú tiež najpohodlnejšie v tejto triede. Dozadu sa bez problémov zmestia traja pasažieri, veď Q5 je takmer 190 centimetrov široké.

Rovnako priestoru je aj v Subaru, napriek tomu, že je o desať centimetrov užšie ako Q5. Kabína Subaru je o niečo dlhšia (karoséria je kratšia) a je skutočne priestranná. Naklonenie operadiel je nastaviteľné, ale v krajnej zadnej pozícii začnete strácať sedadlo pod sebou. Zadok sa vám zošmykne dopredu a operadlo znova radi posuniete aspoň o kúsok späť.



TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMERANÉ HODNOTY

	Audi Q5 2,0 TDI	BMW X1 xDrive 20d	Subaru Forester 2,0D
Motor			
Typ/zdvihový objem, cm ³	R4/1 968	R4/1 995	B4/1 998
Výkon v hp pri ot/min	170 pri 4 200	177 pri 6 800	150 pri 3 600
Krútiaci moment v Nm pri ot/min	350 pri 1 500–3 000	350 pri 5 200	350 pri 1 800–2 400
Prevody, manuál/automatica	6/7 "S tronic"	6/6 "Steptronic"	6/-
Pohon	4x4	4x4	4x4
Stály prevod	-	-	(iba benzín: 1,447:1)
ot/min na najvyššom stupni man/aut	2 400/1 800	2 200/2 200	2 050
110km/h			
Rozmery (automat)			
Údaj výrobcu/pohotovostná/ užitočná hmotnosť, kg	1 845/-/505	1 650/-/505	1 625/-/425
Max. hmotnosť prívesu (B/BE), kg	1 150/2 000	1 370/2 000	1 450/2 000
Celková dĺžka/rázvor, mm	4 630/2 810	4 454/2 760	4 560/2 615
Celková šírka/ výška, mm	1 880/1 655	1 798/1 545	1 780/1 700
Objem palivovej nádrže, l	75	70	64
Objem batožinového priestoru (VDA), l	540–1 650	420–1 350	450–1 660
Vnútna šírka vpredu/vzadu, mm	1 555/1 485	1 450/1 450	-
Vnútna výška vpredu/vzadu, mm	1 035/990	1 045/1 010	-
Rozmer pneumatik, štandard	235/65 R 17	225/60 R 17	225/55 R 17
Rozmer pneumatik testovaného auta	235/55 R 19	225/50 R 17	225/55 R 17
Svetlá výška, mm	200	194	215
Zrýchlenie (manuál)			
0–100 km/h, s	10,5	8,5	(údaj výrobcu: 10,4)
0–120 km/h, s	15,5	12,4	-
80–120 km/h 5/6 rýchlostný stupeň, s	9,9/12,5	10,6/14,8	-
Maximálna rýchlosť, km/h	204	213	186
Brzdná dráha zo 100 km/h			
Za studena prázdne, m	37	39	-
Za studena naložené, m	37	39	-
Za tepla naložené, m	36	38	-
Vrátane reakčného času brzdného systému			
Spotreba l/100 km (automat)			
Predpis ECE/test ±	6,8/8,6 +26 %	5,8/7,6 +31 %	6,4/7,1 +11 %
CO2 g/km ECE/test	179/226	153/200	170/188
Jazdné skúšky (prázdne/naložené, km/h)			
Vyhýbaci manéver VDA, najazdová rýchlosť	70/69	74/72	-/-
Vyhýbaci manéver VDA, výjazdová rýchlosť	44/51	50/49	-/-
Slalom, 18 m	61,5/59,8	64,0/59,9	-/-
Zmena jazdného pruhu	133,8/132,9	133,3/128,8	-/-
Ekonomia			
Základná cena verzie	356 400:–	329 000:–	269 900:–
Cena s ams-výbavou¹⁾	378 300:–	356 900:–	296 800:–
Airbag ľavý/pravý/deaktivácia	Zákl. výb./zákl. výb./kľúč	Zákl. výb./zákl. výb./900:– (kľúč)	Zákl. výb./zákl. výb./v servise
Bočný airbag vpredu/vzadu	Zákl. výb./4 200:–	Zákl. výb./-	Zákl. výb./5 000:–
Okenný airbag vpredu/vzadu	Zákl. výb./zákl. výb.	Zákl. výb./zákl. výb.	Zákl. výb./-
Xenón/bixenón/adaptívne osvetlenie	-/9 000:–/+4 000:–	-/6 200:–/+4 200:–	20 000:– (vo verzii)/-/-
Automatická prevodovka	22 700:–	-/21 000:–	-
Tempomat	V základnej výbave	3 400:–	V základnej výbave
Klimatizácia	V základnej výbave	5 700:–	V základnej výbave
Kožené poťahy	10 600:–	16 100:–	55 000:– (vo verzii)
Metaliza	8 400:–	6 800:–	6 900:–
Dažďový senzor	V základnej výbave	1 300:–	-
Parkovacie senzory zadné/predné+zadné	4 500:–/8 900:–	4 500:–/7 500:–	-/-
Záruka	2 roky	2 roky	3 roky/100 000 km
Záruka proti prehrdzaveniu	12 rokov	12 rokov	12 rokov
Havarijné poistenie v cene	3 roky	3 roky	3 roky
Poistenie/rok	4 405:–	nezistené	4 053:–
Servis do 40 000 km	4 653:–	0:–	0:–
Náhradné diely+práca ²⁾	24 133:–	30 467:–	22 155:–
Amortizácia za rok ³⁾	48 575:– (12,8 %)	43 725:– (12,3 %)	41 950:– (14,13 %)
Úžitková hodnota (ams-výbava)	5 175:–	4 775:–	3 891:–

Poznámky:

- ams-výbava mimo základnej výbavy: Metaliza, dažďový senzor (nie pri Subaru), zadné parkovacie senzory (nie Subaru), 17-palcové disky, klimatizácia, tempomat, xenónové svetlá.
- Vybraté náhradné diely a servisné práce.
- Podľa údajov serveru bilpriser.se pri 4 rokoch/80 000 km.
- Daň, poistenie, (Folksam 7-10 rokov bez nehody, 40 rokov), spotreba 12,00 SEK/l, olej, pneumatiky, servis a náhradné diely + amortizácia pri 20 000km/rok. Finančné náklady vypočítané pri 25% vlastných hotovostných platiab a pri úsľom zisku (5%). Zvyšná suma požičaná s úrokom vo výške 6,95%.



Očakávate, že každé nové BMW bude počas testu najekonomickejšie. Teraz však dostalo na frak.

Batožinový priestor je dobrý vo všetkých troch autách, podľa VDA-litrov je víťazom Audi. V praxi je najlepším prepravcom nákladu Subaru s veľkým nakladacím otvorom a krytým batožinového priestoru (roleta), ktorý môžete skryť pod podlahu. Ďalšie dve autá majú pod krytom menej miesta, takže ho častejšie musíte vybrať, keďže má formu tradičného veka. Čo s ním však urobíte na parkovisku supermarketu?

Nie je nijakým rébusom zvoliť za celkového víťaza z hľadiska hospodárnosti Subaru. Značne nižšia cena a prvé tri servisy zdarma predstavujú príjemnú vstupnú investíciu. BMW má prakticky tiež tri bezplatné servisy, na papieri: 3 roky/80 000 km.

Čo prekvapí, je spotreba počas testu. BMW propaguje svoj balík riešení Efficient Dynamics s takým dôrazom a udávaná spotreba taká sľubná, že sme predpokladali, že X1 bude najšetrnejšie. Nie je to však tak! Nečakane je s rezervou najekonomickejšie Subaru. Neprekvapuje, že ťažké Audi s automatickou prevodovkou je najsmädnejšie.

Celkovým víťazom sa stáva Subaru Forester vďaka silnému výkonu v špeciálnom kole „Rodinné auto“, ktoré preverilo praktické záležitosti.

HODNOTENIE

	Audi Q5 2,0 TDI	BMW X1 xDrive 20d	Subaru Forester 2,0D
Zážitok z jazdy	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆
Riadenie	4 Ide tam, kam	4,5 Výnimočne silné.	1 Dosť sa nakláňa.
Karoséria	4,5 namierite volantom.	5 Prevodovka trochu	3 Radenie rýchlostí
Motor a prevodovka	4,5 Celkovo veľmi kompetentné.	4 tuhá.	3 namáhavé. Vynikajúco vyvážené.
Komfort jazdy	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Sedadlá vpredu	5 Odpruženie v najtvrdšej polohe, ináč tiché.	3,5 Motor dosť hučí.	4 Vnímali sme
Sedadlá vzadu	2,5 Najkrajšie zadné	3,5 Úzke predné sedadlá	4,5 ako najtichšie.
Odpruženie	2,5 sedadlá v triede.	2,5 dlá, zadné sedadlá	4 Pohodlné
Hluk	3,5	2,5 príliš nízke.	4 a uvoľnené.
Vnútrotný priestor	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆
Vpredu	3,5 Intímny,	3 Vzadu málo priestoru	4,5 Vpravo vpredu málo
Vzadu	4 ale dostatočný.	2 pre nohy.	5 priestoru pre nohy.
Batožinový priestor	★★★★☆	★★☆☆☆	★★★★☆
Objem	5 Veľký objem, ale	1,5 Na kočík zabudnite.	4 Bezproblémová
Flexibilita	3 kam odložiť veko?	3 Nastaviteľné operadlá sú plus.	5 úprava batožinového priestoru.
Ekonomia	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Náklady na prevádzku a amortizácia	2 Viac ako väčšina	3 Nie je až také drahé,	4 Preukázateľne
Bezpečnosť jazdy a záruky	4 znesie.	3,5 ako by sa zdalo.	4,5 takmer nezničiteľné.
Bezpečnosť	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Euro NCAP?	- Je smutné, že chýba	- Nepohodlná	- Výhľad na všetky
ESP v zákl. výbave?	Áno	Áno pozícia šoféra má	Áno strany veľmi dobré.
Minimálne 6 airbagov v zákl. výbave?	Áno	Áno za následok obmedzený výhľad, hlavne	Áno Xenónové svetlomety
Ostrekovacie predných svetiel v zákl. výbave?	Áno	Áno dozadu. Xenónové	Áno streťavacie svetlá
Dobry výhľad?	Áno	Nie svetlomety sú však	Áno sú slabé. Osvetlenie
"Pre Safe"?	Voľit. (xenón). Ergonómia je	Nie dobré. Jednoduchý	Nie palubnej dosky sa
Ochrana pred., opierkovým syndrómom"	Nie	Nie a príjemný kopkit pre	Áno nedá dostatočne
Ergonómia	4,5 vtedy ovládacie prvky zmenia miesto.	4 rýchle rozhodovanie.	45 stlmiť.
Životné prostredie	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
CO2/osobokilometer	3 Q5 je o 200 kg	3,5 ...ako X1, čo je aj	4 ...Japonec je však
Energetická efektívnosť/os.	3,5 ťažšie...	4 v tomto prípade cítiť...	4,5 aj tak šetrnejší.
Imidž	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Dizajn	3,5 Nie je práve najkreatívnejším výtvorom	4,5 Vizualna lahôdka,	3 Prijemné robustné
Pocit kvality	5	4 keď si uvedomíte,	3 vyzarovanie. Pri
Charizma	3 z dielne Audi. Trezor!	4 ako je malé.	5 agresívnejšej jazde sa prebudi.
Špeciálne kolo: Rodinné auto	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Komfort	4 Vhodné pre malé	3 Príliš malé na rodin-	4 Dosť priestoru
Ekonomia	3 rodiny, ktoré nepotre-	3,5 ný automobil. Skôr	4,5 a pohodlia, dokáže
Vnútrotný priestor	4 bujú kočík a nemusia	25 sa hoď ako praktické	5 dobre nahradiť aj
Batožinový priestor	4 obracať každý peniaz	2 imidžové auto.	4 veľké kombi.
Žolík - Svetlá výška	2,5 v prstoch.	25	3 Vydrží večne.

auto motor sport CELKOVO: ★★★★★

auto motor sport INDEX: 123 155 118



2
Audi Q5 je dobrým autom za veľa peňazí. Jediné, čo chýba, je o niečo väčšie odpruženie. V ostatnom vynikajúce.

3
BMW X1 je cool chlapič, ktorý znesie drsnú jazdu a dobre vyzere. Je však príliš malé, aby vyhralo tento test. Konkurenti chýbajú.

1
Subaru Forester je absolútne impozantné. Priestor, pohodlie aj ekonomická stránka sú dobré. Boxer má hladký a silný chod.

$$\frac{\text{Hodnotenie za zážitok z jazdy} + \text{životné prostredie}}{0-100 [\text{s}] + \text{Cena pohonných hmôt} [\text{SEK}/10\text{km}]} = \text{ams-index}$$

Vo všetkých testoch vyjadrujeme celkové hodnotenie formou hviezdíček. Na dôvažok však chceme odmeniť automobily, ktoré sú štyľové a ekologické. Rozhodujúce je, aby boli šetrné, rýchle, zábavné a priateľské k životnému prostrediu.

Hodnotiaci stupnica ams-indexu.

5,0 170-	3,5 110-129	2,0 50-69
4,5 150-169	3,0 90-109	1,5 30-49
4,0 130-149	2,5 70-89	1,0 10-29