

SUZUKI ACROSS VELKÉ SUV DO ZÁSUVKY



LEGENDA
**AUDI QUATTRO: PŘÍBĚH
SLAVNÉ ČTYŘKOLKY**



DOPRAVNÍ VÝCHOVA
**NEBEZPEČNÍ
SMARTPHONE ZOMBIES**

Když se potkají dva Japonci



Suzuki má první hybridy do zásuvky. Vděčí za ně Toyotě - Across je vlastně převlečená RAV4. Funguje výtečně, prodejní rekordy si od něj ovšem značka neslibuje.

Tak jak bychom to... Víš co, Osamu, my vám teda dáme dva hybridy, ty vám pomůžou snížit flitilový emise, a na oplátku nám Helfnete s Indií, jo? My se tam nějak nechytáme, a vy jste tam v prodejích dvojka. Z vašeho balena uděláme toyotu, a je to Deal?

Takhle nějak mohl vypadat dialog nejvyšších šéfů Osamu Suzukiho a Akio Toyody nad plánem vzájemné spolupráce. Pláclí si - a Suzuki dostala od Toyoty „zásuvkové“ hybridy corollu a RAV-4. Nic tak sofistikovaného ještě výrobce malých a levnějších aut v nabídce nikdy neměl - přestože Suzuki má benzinové motory dotažené téměř k dokonalosti, co se týče spolehlivosti a odolnosti, do složitěho elektromobilu se inženýři automobilky nikdy nepouštěli.

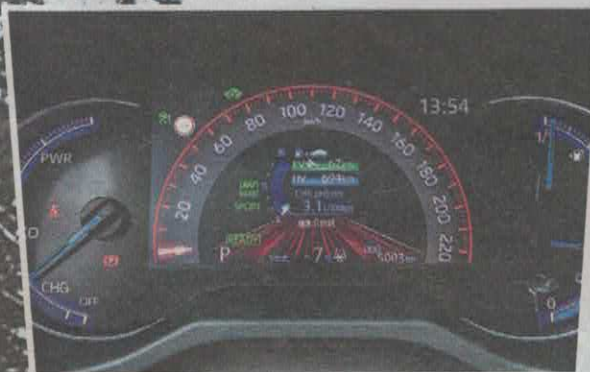
Teď ho tedy mají - a nikoho nemůže překvapit, že funguje výtečně. Je to přece Made in Toyota, za níž stojí dvacetiletá hybridní zkušenost.

Hybridy máme rádi, ne že ne. A ty zásuvkové obzvláště, samozřejmě pokud odhlédneme od pořizovacích cen, jak

o tom píšeme v úvodním sloupku. Kdyby byly za stejný peníz, nemáme co řešit. Vždyť možnost jezdit poměrně velkou porcí kilometrů výhradně na baterie je skvělá pro ovzduší ve městech i pro peněženku.

Právě across je v tomto ohledu premiantem - zvládne papírově čistě elektricky 75 km, zatímco konkurence umí kolem padesátky. Across to dokázal opravdu reálně při našich jízdách, a to v mrazech mezi šesti až deseti stupni pod nulou, které elektromobilům obecně nesvědčí.

Jinak across dokáže průměrně jezdit za šest až sedm litrů benzínu, a dokonce i nabíjet baterie při jízdě, pokud o to řidič stojí - třeba když ví, že přes město bude chtít čistě elektricky. Spotřeba pak vzroste asi o půl litru, baterii však lze doplnit jen na 80 procent; do plné kapacity to jde jen ze zásuvky. Těch 18,1 kWh zvládne palubní nabíječka s výkonem 3,3 kW naplnit ze sítě za 5,5 hodiny. Právě kvůli pomalejší elektronice si tak časově ani moc nepomůžete třeba u supermarketové nabíječky.



← Předek je oproti toyotě zcela přepracovaný, podle nás k lepšímu, auto vypadá uhlazeněji. A zlepšila se i aerodynamika, což dokládají o pár gramů nižší naměřené emise CO₂.



Foto: autor

SUZUKI ACROSS

A jak vlastně velké (4,63 m) hybridní SUV jezdí? Parádně zrychluje, velká baterie posílá ke kolům dost proudu. Ke všem – přestože standardně jsou poháněna jen přední, u rozjezdů asistuje i elektromotor v zadní nápravě s výkonem 40 kW. Ten přední má dalších 134 kW, a je tedy prakticky tak výkonný jako benzinový dvouapůllitr (136 kW), používající sofistikovaný systém vstřikování – v nízké zátěži používá nepřímé, ve vysoké přímé. Spalovák nikdy nepohání kola sám, elektrina pomocí originální převodovky eCVT pokaždé přispívá. Výkony sice není možné jen tak jednoduše sčítat, automobilka uvádí, že celkový je 226 kW, jisté však je, že na svižný pohyb acrossse to stačí víc než dostatečně ve všech myslitelných režimech. A právě proto má across dokonce jednu specialitu – aby se auto nehoupalo při prudkých rozjezdech, je vybaveno systémem potlačování náklonů.

Elektrická čtyřkolka

Spousta lidí si velká SUV kupuje kvůli pohonu všech kol, zvláště u Suzuki, která má

takto vybavené všechny své modely. Ani tady čtyřkolka nechybí, je ovšem řešena právě zvláštním elektromotorem. Kromě toho má across systém Trail, suplující samosvorné diferenciály elektronikou, která přibrzďuje protáčející se kola. Vyzkoušeli jsme to v hlubokém sněhu a prohrabali se jím úplně bez problémů. Na zkoušku off-roadových schopností si však počkáme na klasický test.

To bude ovšem až někdy v létě, kdy budou k dispozici běžné skladové vozy. Zatím totiž do Česka dorazilo jen předváděcích 13 kousků (a dva už jsou prodané). V Suzuki dobře vědí, že across není tím, za čím do jejich showroomů lidé chodí, tedy cenově dostupnou čtyřkolku. Across se prodává v jediné výbavě za 1,4 milionu korun – tak drahé auto ještě značka neprodávala, plug-in hybrid také ne, a tak prodejní plány nejsou velké. „Nemáme stanovené žádné cíle, co prodáme, to bude. Technice věříme, Toyota má spoustu zkušeností a společně pracujeme na dalších hybridech a elektromobilech,“ nastiňuje budoucnost šéf českého zastoupení Tomáš Teufl.

Roman Švidnoch

↑ Kufř má kapacitu slušných 580 litrů, baterie jsou totiž ukryté v podlaze. Má tak nízké těžiště, což pomáhá jízdním vlastnostem. Across je celkově velmi pohodlný a měkce odpružený, a to je u rodinného vozu velké plus.



Interiér

Interiér je až na odznáček na volantu stejný jako u RAV-4. Oceňujeme parádně velké pogumované ovladače klimatizace, velký a svižně reagující infotainment, ale hlavně celkovou prostornost kabiny. Vnitřní šířka je stejná jako třeba u Jeepu Grand Cherokee předchozí generace, takže dozadu umístíte i tři dětské autosedačky. A díky 2,7metrovému rozvoru je dost místa i podélně.