Přes limity

Suzuki e-Vitara si dala s příchodem na náš trh pořádně načas. Teď už jsou známy ceny a první kusy jsou na značkách, a tak jsme si je konečně mohli vyzkoušet v terénu.

Michal Dokoupil
michal.dokoupil@cncenter.cz

Je dnes těžké najít značku, která ještě neuvedla vlastní elektromobil. V roce 2024 se k nim zařadilo také Suzuki, které svou bateriovou prvotinu nazvalo eVitara. Uvedení na náš trh se však trochu protáhlo, Suzuki nás mezitím pozvalo na českou prezentaci v pražském Hummer Centru, kde jsme si mohli vyzkoušet elektrickou čtyřkolku v jejím přirozeném prostředí.

Jen 4275 mm dlouhý vůz se vyrábí v Indii u automobilky Maruti Suzuki, stojí na platformě Heartect-e, v nabídce Suzuki jsou dvě LFP baterie. Menší má kapacitu 49 kWh a větší 61 kWh. Menší je možné mít pouze s pohonem předních kol a výkonem 106 kW, větší elektromotor posiluje na 128 kW. Na větší baterii se váže pohon všech kol o výkonu 135 kW, který je zde tvořen dvěma totožnými elektromotory, po jednom pro každou nápravu.

Nemusí to tak vypadat, protože na pohled je eVitara klasickým menším SUV, při vývoji se ale rozhodně na terénní schopnosti myslelo. Čerstvě kompletně překopané Hummer Centrum je stále pokryto prachem, který je všude a při jízdě víří za autem. Místní kopce jsou hlavně při pohledu zpoza volantu velmi strmé, na žádném jsme ale neměli problém. Auto jede naprosto plynule, kola se neprotáčí a není problém uprostřed zastavit a opět se zcela plynule bez jakéhokoliv propadnutí dozadu rozjet. Projeli jsme zde dva kusy, jeden s klasickými silničními pneumatikami a druhý s terénními, rozdíl cítit nebyl. Samozřejmě dokud nedojde na pořádný déšť a terén se nepromění v bláto, což je podstatně náročnější disciplína.

> *Při druhém svezení seděl na místě spolujezdce Aleš Loprais, který řekl, ať se nebojíme jet o něco rychleji.*

Zákazníci při běžných cestách po horších polňačkách na chatu ocení slušný komfort podvozku. Pořád jde tedy o malé auto s krátkým rozvorem, takže nečekejte komfort větších off-roadů, proti spalovací vitaře je to ale posun vpřed. Cítit je také nižší těžiště, které dodává na stabilitě třeba při bočních náklonech. V terénním režimu, kterých je tu několik, si auto také dokáže pomáhat přibrzďováním protáčejících se kol, což simuluje chybějící fyzickou uzávěrku diferenciálu.

Při druhém svezení seděl na místě spolujezdce Aleš Loprais, který řekl, ať se nebojíme jet o něco rychleji. Takže jsme z hlemýždího tempa trochu přidali a celou trasu si projeli se stejným úspěchem, jen rychleji. Pak si za volant sedl sám Aleš a pochopili jsme, že „trochu přidat" má u něj poněkud jiný význam. Malinká vitara pod plným plynem proletěla boční náklony i výjezdy a překvapivě se to obešlo bez polámaných plastů, které přitom vypadají, že jsou dost na ráně. Aleš si chválí podvozek i slušnou odezvu řízení a porovnává auto s většími a „dospělejšími" off-roady.

Asi si nemusíme dělat iluze, 99,9 % prodaných eVitar se podobným podmínkám nikdy ani nepřiblíží. Pro budoucí majitele je ale dobré vědět, že když na to přijde, jejich elektrické SUV zvládne opravdu hodně. Je sympatické, že je na trhu konečně menší a levnější elektrický teréňák, protože podobné pokusy většinou startovaly vysoko nad milionem korun. Suzuki eVitara se dá pořídit od 747 500 Kč, i když v takovém případě zapomeňte na čtyřkolku. Ta je minimálně za 902 500 Kč. Ano, proti dnešní hybridní vitaře je to pořádná přirážka, ale v kategorii elektromobilů jde o velmi slušnou nabídku. Suzuki navíc nově přidává i desetiletou záruku, což je také unikum.

Hodnocení Světa motorů

+
- Prostorný vnitřek
- Skvělé v terénu
- Ergonomický interiér

–
- Pomalejší multimédia

FotoSuzuki