



Nejlepší v převleku

Koupit si Toyotu Corollu TS kombi 1.8 Hybrid převlečenou za Suzuki Swace není tak hloupý nápad, jak se může zdát. Neztratila nic ze svých vyhlášených kvalit, a dokonce je o pár tisíc levnější.

Ze hybrid založený na osmnáctistovce 2ZR je nejspolehlivější hnací jednotkou celé automobilové historie, o tom už jste ve Světě motorů četli vícekrát. Vyplývá to nejen z pověstné japonské kvality, ale hlavně z toho, že věc sofistikovaná funkce je ve skutečnosti řešená velmi jednoduše.

Hybrid Synergy Drive

Představte si třeba zadní tuhou nápravu z žigulíku. Místo pravého kola si dejte spalovací motor, místo levého elektromotor. Kardan je výstup. Máte to? Rozjezd vypadá tak, že spalovací motor vpravo stojí. Jak se roztáčí

elektromotor, přes diferenciál se točí i kardan. Při určité rychlosti se nastartuje spalovací motor a začne točit i pravým kolem. V diferenciálu se otáčky sečtou a vozidlo nám dále zrychluje. Zcela bez faditelné převodovky i třetí spojky tak pokryjete rozsah rychlostí od nuly do třeba dvou set.

Reálné provedení pak přidává ještě jeden elektromotor (generátor) přímo na hřídel spalovacího čtyřválcce a spojku mezi něj a diferenciál. To aby mohl běžet samostatně a generátorem napájet hnací elektromotor, když je baterka vybitá. A místo diferenciálu z žigulíku je zde planetová převodovka – funkčně

stejná, prostorově úspornější. Baterka stačí malá, tedy asi 1,3 kWh (padesátina toho, co má dnešní elektromobil). Na její kondici není stroj přímo závislý, pouze pak klesá rychlost i vzdálenost, které zvládne sám elektromotor se zastaveným spalovacím.

Jen efektivně

Kromě akumulace kinetické energie, která by se jinak zmařila v brzdách, zefektivňuje hybrid i práci samotného spalovacího motoru. Především tím, že v režimech velmi nízké zátěže (rozjezd, pomalá jízda) jej nechává zastavený. Když pak pro delší pomalou jízdu

už nemá nahospodařeno dost elektřiny v baterce a musí zapnout spalovací motor, zároveň jej zatíží generátorem pro nabíjení baterky. Jedete třeba padesát, otáčky visí na 1300 min⁻¹, ale motor má nápadně hrubý zvuk. Nedává totiž třeba jen 15 Nm pro jízdu, ale celkově 100 Nm – celý zbytek proudí do baterky. Má tak skoro otevřenou škrťací klapku, takže i menší čerpací ztráty a vyšší dynamickou kompresi. A tudíž daleko větší účinnost, než kdybyste jej bez hybridu šudlali po rovině padesátkou na čtyřku. Až si trochu dobije baterku, vypne se a ujede zase třeba kilometr čistě na elektřinu.

Úspornost pro každého

Výhodou hnacího řetězce, který umí akumulovat kinetickou energii a zefektivnit režimy nízké účinnosti, je fakt, že jeho spotřeba paliva jen málo reaguje na jízdní styl řidiče. Ať jste plynulý jezdec, nebo poleno, co se nedívá dopředu a pak co chvíli uvízne v pravém pruhu za kamionem a následně musí znovu naplnit akcelarovat, budete jezdit za pět litrů na sto. Experti a ekojezdci za čtyři.

Další výhodou je absolutní plynulost. Ani hydrodynamické automaty neumějí tak dobře a jemně popojet třeba o pouhý centimetr při těsném parkování jako elektromotor v hybridu. Pro ustrašenější řidiče lepší pohon neexistuje a i experti zažijí příjemný relax.

Slabinou je dynamika ve vyšších rychlostech. Celý hybridní řetězec má prostě jen 90 kW, tedy 122 koní. To ovšem vždy jen na chvíli. Pokud nepovolíte plyn a baterka se nebude moci dobít, zůstane vám nakonec jen 72 kW záměrně podladěné osmnáctistovky s Atkinsonovým pracovním cyklem. Proto i maximální rychlost dosahuje pouze 180 km/h. Ovšem nemějte strach, že by jízda po dálnici byla nějak utrpená. Suzuki Swace má vynikající aerodynamiku, takže po rovinách si to 160 km/h sviští na třetinu plynu a otáčky spalovacího motoru visí třeba

Často se píše, že jde o hybrid s variátorem. To ale není pravda, žádný choulostivý automat se pod kapotou neskrývá. Plynulá změna převodového poměru je fyzikální přirozeností dvojice motorů spojených planetovým soukolím.



Z přístrojového štítu trčí klasický japonský kolíček. Kromě nulování denního počítadla se s ním nastavuje i jas podsvícení.



Interiér je typická toyota plná různých svérázností. USB pro připojení telefonu je skryto na spodní části vedle příhrádky před spolujezdcem, tedy vždy ve stínu. Docela problém se strefit. Některé funkce se ovládají ve velkém displeji, jiné na volantu a na další jsou zde klasicky tlačítka.





na pouhých 2000 min⁻¹. Ano, když plyn ještě přidáte, nic moc se už nestane, byť osmnáctistovka kloučí vytočená na pět tisíc. Ale plynulé tempo zvládá bez problémů. Pro dálniční letce nabízí Toyota silnější hybrid, založený na dvoulitru se systémovým výkonem už 130 kW, který však k prodejčům Suzuki nepustila.

Proč Suzuki?

Důvod, proč Suzuki kupuje od Toyoty její vyhlášenou Corollu TS generace E210 a prodává ji jako model Swace, asi uhadnete. Jsou to emise CO₂, které v přísném cyklu WLTP činí jen 103 g/km. Překvapivě však existuje i důvod pro zákazníky, proč místo originálu zvolit Suzuki. Konkrétně je to 37 500 Kč, o něž je Suzuki Swace ve výbavě Premium levnější než Toyota Corolla TS ve srovnatelné verzi Comfort.

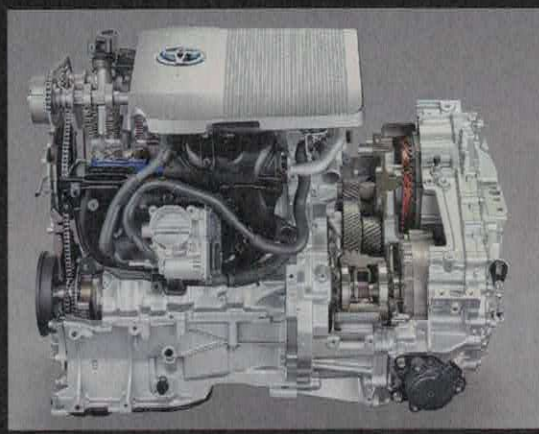
Samozřejmě jsou zde určité schválnosti. Třeba chybějí parkovací senzory, byť v nárazníku po nich zbyly záslepky. Nebo bezdrátovým klíčkem vozidlo jen nastartujete, odemknout si ale musíte tlačítkem. Pokud tyto věci chcete, musíte jít do verze Elegance za 707 900 Kč. A ta už proti toyotě, a to zejména jejímu akčnímu ceníku, nikterak výhodná není. Ale ten základ je v pohodě a dilemata typu, že v zájmu konkurenceschopné ceny přišli dealeri o půl své marže, nemusíte jako zákazník řešit.

Sedačky jsou malé a místa poskrovnu. Z rozvoru náprav 2700 mm by se dalo vyzdímat víc, prim však evidentně hrálo aerodynamické vytváření karoserie.

MOTOR VE ZKRATCE

1.8 Hybrid, 90 kW, 142 + 163 Nm, 4,5 l/100 km, 103 g/km

Osmnáctistovka třeba v provedení 2ZR-FE může mít až 103 kW s dvojitým proměnným časováním ventilů, až 110 kW (a 175 Nm) pak ve variantě 2ZR-FAE se systémem proměnného zdvihu ventilů Valvematic. Verze 2ZR-FXE pro hybrid má velmi vysoký kompresní poměr 13:1 a Atkinsonův spalovací cyklus. Specifické časování s pozdějším zavřením sacích ventilů umožnilo, aby expanze byla delší než komprese. Termodynamická účinnost motoru je tak až rekordních 38,5 %. Daní za to je citelně snížený maximální výkon na 72 kW a točivý moment na 142 Nm. Motor má pevné časování ventilového rozvodu, EGR je řešeno klasickým obtokovým potrubím s ventilem a mohutným vodním chladičem.



Jednotka Toyota 2ZR měla i své problematictější verze, třeba s proměnným zdvihem ventilů Valvematic. Zjednodušená a podladěná varianta pro hybrid je však naprosto spolehlivá.

MOTOR

Konstrukce:	R4, DOHC, 16V
Vstříkovací zařízení:	neprímý vstřík, Denso
Vstříkovací tlak (bar):	8
Zdvihový objem válců (cm ³):	1798
Vrtání x zdvih (mm):	80,5 x 88,3
Kompresní poměr:	13,0:1
Nejvyšší výkon (kW/min ⁻¹):	72/5200
Nejvyšší točivý moment (N.m/min ⁻¹):	142/3600
Výkon elektromotoru (kW):	53
Točivý moment elektromotoru (Nm):	163
Maximální rychlost (km/h):	190
Zrychlení z klidu na 100 km/h (s):	11,1
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	4,5
Emise CO ₂ (g/km):	103

AUTO

Kombi nižší střední třídy

Délka x šířka x výška (mm):	4655 x 1790 x 1460
Rozvor náprav (mm):	2700
Objem zavazadelníku (dm ³):	596-1232
Palivová nádrž (l):	43
Pohotovostní hmotnost (kg):	1475
Nejvyšší hmotnost brzděného přívěsu (kg):	750

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky či 100 000 km, na prvky hybridního systému 5 let nebo 100 000 km, na lak 2 roky, 12 let na neprozavěnění karoserie. Cena testovaného provedení **615 400 Kč** včetně DPH

Základní cena

615 400 Kč

KLADY A ZÁPORY

- Spolehlivost ■ plynulost ■ úspornost
- aerodynamika ■ vynikající vlastnosti podvozku
- komfort odpružení ■ zcela dokonale sladěná pera a tlumič ■ nenáročná ovládnutí
- Omezená dynamika zejména ve vyšších rychlostech ■ malý zavazadelník ■ stísněný prostor uvnitř ■ nelze mít rezervní kolo (být místo na něj je) ■ sveráznost některých ovládacích prvků



Objem zavazadelníku 596 l je změřený včetně prostoru rezervního kola, které by se vešlo, ale v nabídce není. Oboustranná podlážka zavazadelníku je praktická věc, jen kdyby ta odolnější strana byla ještě protiskuzová. Takovou však nabízí jen Toyota ve vyšších výbavách.



Vůz má standardně parkovací kameru, senzory však chybějí – byť od pohledu na přední nárazník se zdá, že tam jsou. Má je až vyšší výbava Elegance, která je však o 92 500 Kč dražší.

