



Toyzuki



Různých vtípků na to, že prodávají převlečenou Toyotu Corolla, budou teď prodejci Suzuki slýchat hodně. Překvapivě však existují i racionální důvody koupit si japonskou legendu pod značkou konkurenta.

Těžká doba nutí automobilky k lecčemu, a pokud projde navrhovaná podoba normy Euro 7, krouží spalovací motor v běžných autech pro trhy EU svou poslední pětiletku. Budme tak rádi za každé další, které je dobré a spolehlivé. Zkrátka ve světle bližšího se zásadního zdražení individuální mobility je to, že Suzuki kvůli emisím CO₂ nakupuje dvě modelové řady od konkurence (krom corolly ještě RAV4 prodávané pod názvem Across) a s jejich převlékáním si nedává velkou práci, fakt to poslední, co by vás mělo trápit. Rok se s rokem sejde a budete mít daleko vážnější starosti.

Skvělé je, že základní swace ve výbavě Premium je s cenovkou 615 400 Kč o 37 500 Kč levnější než Toyota Corolla

ve srovnatelné verzi Comfort. Výbava má určité schválnosti. Obsahuje i věci, za které se obvykle připlácí – třeba parkovací kamera, vyhřívané sedačky a volant. Chybí však parkovací senzory, a to být v předním nárazníku po nich normálně zbyly záslupky. Když byste je chtěli, musíte jít do vyšší verze Elegance, která je však s cenovkou 707 900 Kč o 92 500 Kč dražší. A bohužel některé trumfy si toyota nechává jen sama pro sebe. Třeba protiskluzovou podlahku zavazadelníku (v praxi naprosto zásadní věc) či výkonnější 135kW hybrid založený na dvoulitrovém motoru.

Suzuki Swace se totiž prodává jen s jedním agregátem. S hybridem založeným na osmnáctistovce 2ZR-FXE, která



Uvnitř auto patří k nejtěsnějším v kompaktní třídě. Sedí se velmi nízko, což je daň za příznivý odpor vzduchu.



V nárazníku jsou krytky parkovacích senzorů, byť základní výbava Premium je nemá. Samostatně připlatit za ně nelze, jsou jen v o 92 500 Kč dražší verzi Elegance.

sama o sobě dá 72 kW a v součtu s elektromotorem maximálně 90. V nájezdech na dálnici otáčky vyběhnou na pět tisíc, a auto stejně akceleruje jen tempem lepší tramvaje. Naopak když se s nohou na plyn uklidníte, zjistíte, že i stošedesátkou dokáže svišlet na pouhé 2000 otáček naprosto nenuceně. Spojení spalovacího a elektrického motoru na planetovém soukolí generuje mimořádný

Základní údaje výrobce

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový atmosférický čtyřválec planetovým soukolím spojený s elektromotorem, uložený vpředu napříč. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem **1798 cm³**. Výkon **72 kW** při 5200 min⁻¹, točivý moment **142 Nm** při 3600 min⁻¹, maximální systémový výkon **90 kW**. Pohon předních kol. Planetová převodovka mezi motory vytváří plynule měnitelný převodový poměr. Nejvyšší rychlost 180 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 11,1 s.

Kombinovaná spotřeba 4,5 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka x šířka x výška **4655 x 1790 x 1460 mm**. Rozvor náprav **2700 mm**. Rozchod kol vpředu/vzadu 1530/1530 mm. Provozní/užitečná hmotnost 1475/435 kg. Maximální hmotnost přívěsu nebrzděného/brzděného 450/750 kg. Objem palivové nádrže 43 l. Standardní pneumatiky 205/55 R16.

Objem kufru 596 l

ZÁRUKY

Celková záruka 3 roky/100 000 km, 5 let/100 000 km na prvky hybridního systému, 2 roky na lak, 12 let na neprozrazivní karoserie.

CENY

Nejlevnější Suzuki Swace 1.8 Hybrid Premium **615 400 Kč**

Testovaný vůz **615 400 Kč**

Hodnocení Světa motorů

Spolehlivost

Plynulost

Úspornost

Aerodynamika

Vynikající komfort odpružení

Jízdní vlastnosti

Omezená dynamika

Malý zavazadelník

Stísněný prostor uvnitř, nelze mít rezervní kolo (byť místo tam na něj je)



KONKURENTI

Toyota Corolla TS 1.8 Hybrid Comfort

652 900 Kč

Škoda Octavia IV Combi

834 900 Kč

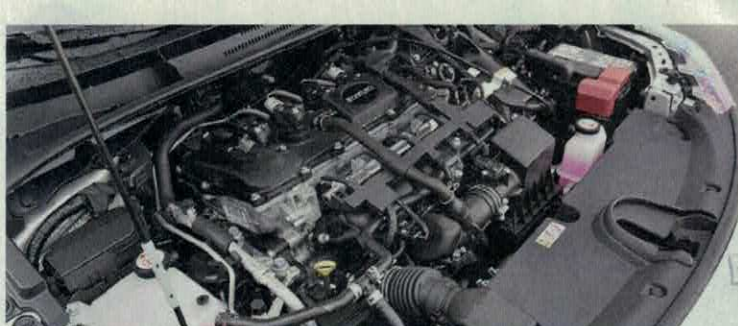


Vůz má roztržité ovládání palubních funkcí. Něco nastavíte na displeji mezi přístroji, něco ve velkém displeji, ale třeba vyhřívání volantů má tlačítka netypicky nalevo.



Práci hybridního systému a toky energie můžete sledovat buď v přístrojovém štítu, nebo na centrálním monitoru. Do 50 km/h spalovací motor obvykle stojí.





Osmnáctistovka s Atkinsonovým cyklem má kompresní poměr celých 13:1 a rekordní termodynamickou účinnost 38,5 %

převodový rozsah a aerodynamika vozu je tak dobrá, že k ustálenému pohybu vpřed mu stačí i velmi malý výkon.

na poškození jsou opak toho, co ve městě potřebujete.

Městské pro i proti

Akcelerace ve vyšších rychlostech je jednoznačně důvodem, proč to není auto pro každého. Když si od Suzuki koupíte Vitaru 1.4 Booster Jet (ano, říkají jí také hybrid, ale jde jen o 48V reverzibilní alternátor), dostanete dynamiku naopak velmi překvapivou, a to i v zakázaných rychlostech. Přitom tabulkově má jen o 5 kW více. Naopak ve městě nad plynulost hybridu od Toyoty, který se rozjíždí vždy jenom elektromotorem, prostě není. S tímhle autem vás neštve ani poskakování v zácpě a 163 Nm z elektromotoru je k dispozici hned, takže od semaforů vyrazíte velmi rychle. Na druhou stranu pozice sezení jak v raketě, dlouhé slepé vzdálenosti, nízký přední nárazník velmi náchylný

Nic lepšího není

Důvodem, proč si převlečenou corollu od Suzuki koupit, je spolehlivost. Nejen samotná osmnáctistovka s nepřímým vstřikováním, ale i zbytek hnacího řetězce bez rozjezdové spojky či řaditelných převodů jsou nejspolehlivější hnací jednotkou současnosti. Na stavu 1,3 kWh baterie není mobilita auta přímo závislá – v nejhorším auto nebude ani při pomalé jízdě vypínat spalovací motor a zhorší se ekonomika provozu. Kdybyste to chtěli řešit, tak už dnes existují firmy, co tyto jednoduché baterie repasují – za pár let bude v každém okresním městě. Takže pokud je Suzuki Swace za 615 400 Kč a víc než dynamiky si ceníte plynulosti a úspornosti, určitě neváhejte.

Spotřeba během testu 4,7 l/100 km



Rezervní kolo nelze mít ani za příplatek, byť místo tam na něj je. Podlážka má dvě strany, bohužel jednu horší než druhou. Ta první se šíleně žmolkuje a po zašpinění nejde vyčistit, po té druhé všechno klouže, lítá a mlátí.



ZAŘAĎTE S NÁMI ZPÁTEČKU DO MINULOSTI..

WWW.ABEX.CZ

ŠKODA 1203

