

Malá auta nemusejí mít velký hybridní systém, silný elektromotor a baterky s vysokým napětím. Stačí 10 kg celé elektrické soustavy, pár článků pod sedačkou, výkon 2,3 kW a nejvyšší točivý moment 50 Nm. **Suzuki si jde vlastní cestou mild-hybridního pohonu ve jménu smart.**



FOTO NA STRÁNEČCE SUZUKI

Hybridní swiftění po japonsku

První Suzuki Swift vypadalo před 20 lety jako Tamagoči. Před 15 lety vystřídala první generaci druhá a byla podmanivá jako zjevení. Třetí byla evolucioní druhá a čtvrtá dorostla do plnoletosti. Teď nastal čas plné hybridizace.

CHYTRÁ INOVACE, PROVĚŘENÁ V PRAXI

A nový čas u Suzuki bude ve znamení úspornosti a dynamiky. Japonská automobilka v reakci na čím dál přísnější emisní legislativu Evropské unie zavádí do standardní výbavy všech verzí modelů Swift a Ignis mild hybridní systémy, označené jako SHVS

bo při zrychlování a při zpomalování ISG ukládá energii do baterií.

SYSTÉM BUDOUCNOSTI

Unikátní technika navíc disponuje zdvojeným systémem vstřikování, který zlepšuje tepelnou účinnost. Aby se energie ukrytá v palivu zužitkovala co nejefektivněji, má motor mimořádně vysoký kompresní poměr. Elektrickému zařízení ISG stačí výkon 2,3 kW a nejvyšší točivý moment 50 Nm. I tak parametry výrazně po-

■ Swift energii z baterií využívá pro napájení elektrických spotřebičů při stání s vypnutým motorem nebo pro pohon elektromotoru v případě nutnosti dosáhnout vysokého okamžitého výkonu.

ČTVRT MILIONU DŮVODŮ

Vše funguje automaticky a provozní vlastnosti se u auta s mild-hybridním pohonem nijak nemění. Při jízdě ustálenou rychlostí generátor dobíjí baterie, jen pokud je to nezbytně nutné. Jinak je v zájmu snížení spotřeby benzínu od spalovacího motoru odpojen. Systém nevyžaduje žádnou pozornost za jízdy ani při údržbě. Díky SHVS mají modely Ignis a Swift nižší spotřebu a pružnější zrychlení v nízkých otáčkách. U modelu Ignis v oblíbené variantě s pohonem všech kol 4x4 AllGrip se zrychlení z 0 na 100 km/h zlepšilo o 0,4 sekundy, přitom kombinovaná spotřeba klesla o více než půl litru z 5,2 na 4,6 l/100 km. Půllitrová úspora platí i pro model Swift. S pohonem předních kol vykazuje v městském cyklu spotřebu od 4,6 l/100 km, mimo město od 3,9 l/100 km a kombinovanou spotřebu od 4,1 l/100 km. Základní cena hybridního Swiftu začíná na 270 000 Kč, u Ignisu je to 253 000 Kč. ■

JAN ZELENKA



■ Náklady na servis jsou stejné jako u Ignisu a Swiftu s konvenčním pohonem. Navíc má životnost elektrické soustavy záruku na 5 let nebo 100 000 km.

(Smart Hybrid Vehicle by Suzuki). Hybridní pohon je opravdu „smart“ – chytrý.

Srdcem SHVS je motor 1.2 DualJet, plícemi vysoce účinný lithium-iontový akumulátor a mozkem malá kompaktní jednotka ISG (Integrated Starter Generator), která nahrazuje elektromotor, obvyklý v jiných hybridních systémech. Kombinace toho všeho šetří palivo, protože elektrické komponenty jsou napájeny z baterií. Jednotka ISG funguje jako startér, ulehčuje motoru při rozjezdu z místa ne-

máhají při zrychlování z nízkých otáček, kdy se benzinový motor teprve rozbíhá. Kompaktní akumulátor pracuje se stejným napětím 12 V jako zbytek elektroinstalace, má kapacitu 3 Ah a nachází se pod sedadlem řidiče, tedy blízko těžiště a v místě, kde neomezuje vnitřní prostor. Celá elektrická soustava váží jen zhruba 10 kg.



■ Suzuki Ignis využívá stejnou technologii jako Swift. Brzy se přidají další modely značky.