

AUTO / denik.cz/auto

Zajímavosti ze světa aut

Fotosoutěž Dovolená s autem

Finále naší fotosoutěže Dovolená s autem začíná už dnes v 16 hodin na webech www.denik.cz/auto či www.tipcars.com/magazin. Utkávají se vítězové jednotlivých kol. Hraje se o zajímavé ceny pro řidiče od TipCars.com a také o tři rodinné vstupenky do Mirakula. Hlasování běží do 26. srpna.



Nové Mini S je v Česku



Značka Mini, která je součástí koncernu BMW, začíná uvádět na český trh novou generaci svého tradičního modelu Mini Cooper S. K máni je jak v plně elektrické verzi, tak i se zážehovým čtyřválcem s výkonem 204 koní. S ním umí zrychlit z nuly na sto kilometrů během 6,8 sekundy a rozjede se až na 242 kilometrů v hodině. Koupit se dá od 807 300 Kč. Elektrická varianta s dojezdem kolem 400 kilometrů je o necelých sto tisíc korun dražší. **(pe)**

Lamborghini má Temerario



Slavný italský výrobce sportovních aut Lamborghini představil nástupce modelu Huracán. Ponese jméno Temerario a pohání ho zážehový osmiválec spolupracující se třemi elektromotory. Dohromady nabídnou k využití 920 koňských sil. Uvnitř teď prý má být dost místa i pro cestující s výškou kolem dvou metrů. Ovšem zavazadlový prostor nacházející se pod přední kapotou má stále jen skromný objem 112 litrů. **(pe)**

Foto a stráně: Deník/Radek Pecák a databáze značek

TEST SUZUKI SWIFT

Hbité auto ze staré dobré školy

Suzuki Swift patří už déle než čtyř desítky let mezi nejžádanější malé hatchbacky na světě. Prodává se s výjimkou Antarktidy na všech kontinentech, i když ne všude musí nutně mít stejné jméno jako to, na které jsme zvyklí my.

RADEK PECÁK

Nyní přichází na trh v nové generaci, při které se toho docela dost změnilo. Ovšem třeba design je nadále nezaměnitelný. I teď jde v porovnání s konkurenty v tomto segmentu trhu o jeden z nejmenších vozů (na délku měří 386 centimetrů), který je poněkud vyhnán do výšky. Díky tomu sice při pohledu z boku nepůsobí úplně ladně, na druhou stranu je však uvnitř až překvapivě dostatečný prostor pro čtyři běžně vzrostlé dospělé.

To bohužel už neplatí o zavazadlovém prostoru, který je se svými 265 litry spíše symbolický. Na druhou stranu, Swift je městské auto a obvykle s sebou při cestách do práce a zpět nevozíme lodní kufr.

Interiér je konceptem ze staré dobré školy. Palubní deska sice působí trochu neuspořádaně vinou značné členitosti, spousty tradičních tlačítek pro ovládání funkcí vozu a displeje trčícího hodně vzhůru.

Jde však o styl, který bude vyhovovat velké části řidičů, kteří v autech nevyžadují množství tabletů.

Zde dokonce japonští tvůrci zachovali i analogový



SUZUKI SWIFT – karoserie: pětímístný pětidveřový hatchback; **motor/spotřeba:** zážehový tříválec 1,2/81koní – 4,4–4,9 litru; **převodovky:** pětistupňová manuální, bezestupňová CVT; **vnější rozměry:** 3860 x 1735 x 1490 mm; **rozvor:** 2450 mm; **zavazadlový prostor:** 265/589 l; **max. rychlost:** 160–170 km/hod.; **zrychlení 0–100 km/hod.:** 11,9–13,6 s; **cena:** od 389 900 Kč



přístrojový štít, tradiční pákovou ruční brzdou a klasické ovládání klimatizační soustavy.

Největším archaismem podle mého názoru zůstává tyčinka trčící z kapličky za volantem, s jejíž pomocí se nastavují parametry palubního počítače. Musíte ji použít i tehdy, když chcete vypnout otravný asistenční systém, který pípáním upozorňuje řidiče i na sebemenší překročení v daném místě předepsaného rychlostního limitu.

Na druhou stranu jsou například na středovém tunelu k dispozici kromě dvanáctivoltové zásuvky hned tři USB konektory. Také centrální displej sám o sobě funguje dobře, byť bych se přimlouval pro nahrazení virtuálních

dotykových tlačítek například pro zesílení či zeslabení zvuku audiosoustavy tradičním knoflíkem.

Suzuki Swift v poslední době poháněla atmosféricky plněná dvanáctistovka. Agregát s tímto objemem zůstal v autě i nyní, jen má místo čtyř válců o jeden méně.

To se dá poznat i na zvuku, ale ten zní v tomto japonském voze přece jen o něco příjemněji než u třídnicích soků.

Má jen něco přes osmdesát koňských sil a je spojený buď s pětistupňovou manuální, nebo bezestupňovou automatickou převodovkou. To, že má o jeden převodový stupeň méně oproti současným automobilovým zvyklostem, se projeví hlavně na dálnici, kde už proniká zvuk agregátu do kabiny přece jen více a samozřejmě také stoupne spotřeba.

I tak se dá hodnota dlouhodobé spotřeby udržet pod

hranici pěti litrů. Konkrétně já jsem zakončil týdenní redakční cest s výsledkem 4,9 litru.

To je samozřejmě potěšitelné. Ještě více jsem však byl nadšený z jízdního projevu tohoto vozu.

Je totiž na dnešní svět nebývale lehkonožé. Většina verzí se vejde do hmotnosti nižší než jedna tuna. Tudíž zpomalování do zatáček je pro řidiče mnohem snazší a zejména v městských rychlostech se pak po dupnutí na plynový pedál dostaví i solidní akcelerace.

Podvozek je naladěný spíše tvrději, ale to napomáhá jízdní stabilitě. Už dlouho jsem neřídil malé běžné silniční auto (tím myslím klasickou verzi, a ne upravenou sportovní variantu), které by se s takovým nadšením vrhalo do oblouků a bylo připravené rychle se překloupit z levé do pravé zatáčky nebo naopak.

Umím si představit, že jezdit s tímhle autem třeba v zimě na sněhu bude čirým řidičským potěšením. Tam by se pak mohl hodit i pohon všech kol, který se dá do tohoto auta stále objednat.



Naše hodnocení

- +** klasický způsob ovládání
- +** konektivita na úrovni doby
- +** dobrý poměr cena/výbava
- tyčinka v palubním počítači
- malý a hůře přístupný zavazadelník
- na dálnici chybí 6. převodový stupeň

S novým VW California po Slovinsku. Parádní auto i země

Obytný automobil Volkswagen California je mezi cestovateli doslova fenoménem. Však už brzy dosáhne milníku 300 000 prodaných kusů. Nyní jsem měl možnost strávit první stovky kilometrů a dvě noci v prostřední Californii ve verzi Ocean.

Původní California se vyráběla pouze přestavbou modelu Transporter, dnes je to jinak. Ta nejžádanější – střední California – totiž vznikla na technickém základě vozu Multivan.

Díky tomu můžou zákazníci profitovat z řady nových vychytávek. Tou asi nejdůležitější jsou boční posuvné dveře na obou stranách. Dosed se nacházely jen na straně se sklápěcím. To, společně s prodloužením vozu

(oproti minulé generaci jde o téměř sedmadvacet centimetrů), přináší větší vnitřní prostor, možnost využívat zařízení kuchyňky jak z exteriéru, tak z interiéru.

California se teď bude prodávat v celkem pěti verzích. Všechny mají výsuvnou střešní se stanem na spaní. Ta základní, s označením Beach, je vlastně klasickým šestímístným osobním autem. Dva z celkem šesti připravovaných lidí mají možnost přespat nahoře na lůžku s rozměry 2054 x 1137 milimetrů. Verze Beach Tour již má přední sedadla otočná, ve věku kufru se nachází skládací židle. K dispozici je speciální displej pro ovládání kempovacích funkcí, dodatečná kempovací baterie a celkem pět míst. Už lze spát i na skládací matraci rozložené na složených zadních



sedadlech. Tato postel je široká 1330 a dlouhá 1980 milimetrů.

Poslední verzi s označením Beach je Camper. Ta již obsahuje i modul s kuchyňkou, který je pevně namontován v zavazadlovém prostoru.

Již hodně komfortní pak je varianta California Coast. Kuchyňský modul obsahuje i poměrně prostornou lednici

a celá kuchyňka je umístěna na boku za řidičem. Negativní stránkou je užší spodní lůžko (šířka činí jen 106 centimetrů).

A konečně verze Ocean, do jejíž výbavy bylo přidáno nezávislé topení, vyhřívání předních sedaček, zásuvka pro připojení spotřebičů 230 Voltů, pneumatický výsuvný střešní stan, větší ná-

drž na vodu s připojenou venkovní sprchou a dokonce dekorativní osvětlení kuchyňské linky.

Právě tuto variantu jsem mohl zkoušet s dalšími motoristickými novináři během mezinárodní jízdní prezentace ve Slovinsku. Během tří dnů jsem najel bezmála šest stovek kilometrů po silnicích nejrozličnějších kategorií a kvalit. Dostal jsem se do výšky přes 1600 metrů nad mořem i na mořské pobřeží.

Proto mě příjemně překvapila konečná hodnota spotřeby – 7,6 litru nafty je na auto s délkou přes pět metrů a zatíženém stovkami kilogramů dodatečné výbavy skutečně skvělým výsledkem. Kromě dieselu lze zvolit ještě zážehový dvoulitr (s výkonem přes 200 koní) nebo plug-in hybridní variantu. Ta přidává i pohon všech kol.

Oproti starším Californiím je teď pohonná jednotka výrazně lépe odhlučňovaná a také podvozek působí na nerovnostech komfortněji.

Příprava auta na kempování a spaní je záležitostí maximálně 15 minut. Naprvé mi to samozřejmě trvalo déle, ale již druhý večer jsem to zvládl během deseti minut. Zapnete tlačítkem kempovací režim a opět tlačítkem nařídíte vytažení střešního stanu. Následně vystoupíte, pár pohyby sklopíte zadní dvě sedačky, které jsou samostatné a v případě potřeby také vyjímatelné, a přes ně přehodíte matraci. Nakonec klikou ručně vysunete markýzu a dojedete do zavazadlového prostoru pro židličky a stůl. A pak si jen můžete sáhnout do ledničky pro lahev s pitím a připravit nějaké jídlo. **(rp)**