

SVĚT MOTORŮ



22 29,90 Kč 1,49 €

Ojetiny nad zlato

Desetiletá octavia
2021: 160 000 Kč
2022: 190 000 Kč

Světová premiéra



Škoda Enyaq Coupé iV

zar
Kia
ctic



Srovnání



Fenomenální Sébastien Loeb



Toyota Yaris Cross versus Suzuki Vitara



Různé cesty, stejný cíl

Chcete-li malé SUV s pohonem všech kol, navíc s automatem, nemáte moc na výběr. Suzuki Vitara je tradiční volba s přeplňovaným motorem a mechanickou čtyřkolkou. Žhavá novinka Toyota Yaris Cross zase nahání výkon i trakci elektřinou.

Suzuki platilo roky za specialistu na malá auta s pohonem všech kol. Svého času se mu do práce pletly Fiat s Pandou 4x4, jinak ale mělo celkem volné hřiště. Dacia Duster je sice o kus větší než japonské crossovery, ale zajímavou cenovou politikou rozhodně zčerstva dluho klidnou hladinu. Pořádné vlny pak nadělal opětovný

výpad SsangYongu na český trh před dvěma lety. Jeho tivoli kombinující pohon 4x4 se všemi výbavami za extrémně výhodné ceny změnilo pravidla hry. A konkurence vzniká dál – do segmentu malých crossoverů po nekonečném čekání vstupuje Toyota. Na technickém základu yarisu vystavěla svébytný Yaris Cross a přišla s něčím, co zatím nemělo

v daném tržním segmentu obdobu: s plnohodnotným hybridem, a nadto verzí 4x4, která má druhý samostatný elektromotor na zadní nápravě. Suzuki Vitara, zatím ještě pořád zastánce starých mechanických pořádků, tak získává pokrokového soupeře, kterému jde v jádru o to samé. Dostat na nezpevněném povrchu či v zimě posádku dál než davy

módních, ale v terénu nepoužitelných crossoverů s předním pohonem.

DOJEM

Sedm let je znát

Na první pohled by jeden ani netipl, že modely Yaris Cross a Vitara měří na délku prakticky stejně: 4180 mm vs.



Toyota



Z interiéru toyoty vyzařuje moderna, působí mnohem hodnotněji, boubelaté tvary ovšem vytvářejí těsnější prostředí. Velmi praktická je polička pro mobil pod navigací.

Yaris skloubil modernu s klasikou, větší verze palubního počítače má uprostřed hodně podobně velkých číslic a působí dost zaplněně



Suzuki



V interiéru vitary vládnou staré pořádky bez příkras. Palubní deska je přehledná, ovladače po ruce, jen použité materiály působí už dost lacině.

Analogové přístroje jsou na ústupu, my je však rádi pro přehlednost a skvělou čitelnost. Archaismem suzuki je přepínání palubního počítače kolíčkem vedle rychloměru.



CENA A VÝBAVA

Nedostatkové zboží

Malých dostupných čtyřkolek je na trhu jako šafránu. My jsme otestovali verze s automatickou převodovkou, což skupinku konkurentů dramaticky zúžilo v jediného soka – korejský SsangYong Tivoli, jenž oběma zkoušeným Japoncům rovnou vytvořil cenový etalon navzdory nesrovnatelně výkonnějšímu motoru. Čekali jste Dacii Duster? Ta nekomponuje čtyřkolku a samočinnou převodovku... Aby mu nebylo v tabulce smutno, doplnili jsme jej o SsangYong Korando a Suzuki S-Cross. Velikostí sice už nakukují do kompaktního segmentu, ale technikou odpovídají a cenově mohou zajemce o testovanou dvojici lákat. Toyota nabízí svou novinku s atmosférickou třívalcovou patnáctistovkou o výkonu 92 kW, manuálem a předním pohonem již od 435 000 Kč.

Elektrifikovaný hybrid se sníženým výkonem 85 kW se dodává výhradně s automatem a stojí už nejméně 525 000 Kč, s pohonem všech kol pak 615 000 Kč. Ten je totiž dostupný až od druhého výbavového stupně Comfort. Za tu cenu dostanete veškerou moderní výbavu, nic zásadního by nám nechybělo.

Suzuki Vitara 1.4/95 kW startuje s předokolkou a manuálem o něco výš, na 473 900 Kč. Její nejdostupnější varianta je ovšem velmi štědře vybavená a odpovídá spíš až druhé úrovni Yarisu za 475 000 Kč. Pohon všech kol sezenete ve vitaře i s manuálem za 579 900 Kč, testovaný automat 4x4 přide na 620 900 Kč, tedy o 5900 Kč dráž než Toyota. Jenže dostanete o něco víc – konkrétně jeden válec motoru, 10 kW výkonu, skoro dvojnásobek točivého momentu spalovací jednotky a k tomu bezklíčkové startování, vyhřívání sedadla, navigaci nebo systémy sledování mrtvého úhlu a pohybu za vozem při couvání. A jako bonus levnější náhradní díly a servis. Proto jsme původně shodné známky za cenu a výbavu upravili ve prospěch vitary, která navzdory nepatrné vyšší pořizovací sumě vychází jako výhodnější koupě.

Objektivně je celý interiér Toyoty užší a zadní cestující tu najdou o citelné dva centimetry méně místa pro kolena. Ještě horší je pocitová stísněnost – Yaris má černý strop, masivní zadní sloupy a macaté dveřní obložení, což vytváří temný prostor, v němž navíc chybějí lampičky pro zadní část interiéru. Najít tam třeba zapadlou čepici nebo ukotvit dětskou sedačku za tmy je dobroružná bojovka, jakou v prosvětlené zádi vitary nezařijete.

Ta navíc buduje větším otvorem zadních dveří, které se otevírají do většího úhlu, takže se sem nastupuje lépe než do Yarisu a ani s dětskými sedačkami nemusíte zápasit už mezi futry. Co se týče sedadel, pochválit musíme oba japonské crossovery. Přední křesla Toyoty vypadají jak z luxusní limuzíny

Rozmáhlé křivky interiéru Yarisu možná zachutnají nejednomu oku, jenže jak už to tak bývá, mají i stinné stránky. Zabírájí spoustu místa a robustností to opticky ještě podtrhují. Zatímco ve vitaře si připadáte hezky volně, v Yarisu Cross cítíte tlak okolí. Nejen přeneseně, ale v případě řidičova kolene i fyzicky. Středový tunel je hodně široký a nejednoho z redaktorů vyhnala ostrá hrana do nepřirozeně odsunutého posezu. To v Suzuki je tunel užší, nepřekáží, naopak slouží jako pohodlná opěra.

Objektivně je celý interiér Toyoty užší a zadní cestující tu najdou o citelné dva centimetry méně místa pro kolena. Ještě horší je pocitová stísněnost – Yaris má černý strop, masivní zadní sloupy a macaté dveřní obložení, což vytváří temný prostor, v němž navíc chybějí lampičky pro zadní část interiéru. Najít tam třeba zapadlou čepici nebo ukotvit dětskou sedačku za tmy je dobroružná bojovka, jakou v prosvětlené zádi vitary nezařijete.

Ta navíc buduje větším otvorem zadních dveří, které se otevírají do většího úhlu, takže se sem nastupuje lépe než do Yarisu a ani s dětskými sedačkami nemusíte zápasit už mezi futry.

Co se týče sedadel, pochválit musíme oba japonské crossovery. Přední křesla Toyoty vypadají jak z luxusní limuzíny

Pořizovací náklady

Etolon

	SsangYong Tivoli 1.5 GDI Turbo/ 120 kW AT 4x4	Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid/ 85 kW e-CVT AWD	Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet Hybrid/ 95 kW AT 4x4
Základní cena	462 700 Kč (Eco)	615 000 Kč (Comfort)	620 900 Kč (Premium)
Cena verze Světa motorů	468 600 Kč (Eco+Rad.)	615 000 Kč (Comfort)	620 900 Kč (Premium)
Výbava verze Světa motorů			
Airbagy hlavné/kolená řidiče/centrální	✓/✗/✗	✓/✗/✓	✓/✓/✗
Asist. rozjezdu do kopce/sjízdní svahu	✓/✓	✓/✓	✓/✓
Automatická klimatizace	✗	✓	✓
Bezklíčkové startování	✗	✗	✓
Čtení dopravních značek	✓	✓	✓
Dálkové ovládání centrálního zamykání	✗	✓/✓	✓
Elektricky ovládaná zrcátka/zadní okna	✓/✓	✓/✓	✓/✓
Litá kola	✗	✓ (16 palců)	✓ (17 palců)
Metalliza	10 900 Kč	13 000 Kč	13 000 Kč
Mlhovky	✗	✓	✓
Multimedialní systém/Bluetooth/ navigace/kamera	✗/rádio s BT 5900 Kč/✗/✗	✓/✓/paket Tech ² /✓	✓/✓/✓/✓
Palubní počítač	✓	✓	✓
Přednárazový systém	✓	✓	✓
Sledování mrtvého úhlu/pohyb za vozem	✗/✗	✗/✗	✓/✓
Sledování únavy řidiče	✓	✓	✓
Tempomat	✓	✓ (adaptivní)	✓ (adaptivní)
Udržování v jízdním pruhu	✓	✓	✓
Vyhřívaná přední sedadla	✗	paket Tech ²	✓
Výš. nastav. sedadlo řidiče a spolujezdce	✗	✓	✓
Porovnání cen	468 600 Kč (100 %)	615 000 Kč (o 31,2 % horší)	620 900 Kč (o 32,5 % horší)
Známka *	1,00	2,50	2,00
POŘADÍ		2.	1.

1) Známka za cenu, výbavu a servisní náklady. 2) paket Tech za 35 000 Kč obsahuje přední a zadní parkovací senzory, vyhřívaná sedadla, 7palcový displej palubního počítače, vyšší úroveň multimediálního systému s displejem 9 palců, bezdrátovou konektivitu, navigaci, 6 reproduktory, elektricky sklopná zrcátka a automatické stínění vnitřního zrcátka.

Náhradní díly

	Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid/ 85 kW e-CVT AWD	Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet Hybrid/ 95 kW AT 4x4
Světlomet/zadní sdružená svítidla	(Kč) 29 061/19 562	16 435/6079
Přední/zadní nárazník	(Kč) 11 514/8913	7087/5661
Přední blatník	(Kč) 4300	3327
Čelní sklo	(Kč) 13 112	13 796
Brzdové destičky	(Kč) 2708 + 1026	2993 + 718
Cena práce v servisu	(Kč/hod.) 1283	898
Náklady na servisní prohlídky do ujeté 100 000 km	(Kč) 46 463	22 652
Záruky: celý vůz/lak/neprozek karoserie	(rok) 3 nebo 100 000 km/3/12	3 nebo 100 000 km/3/12
Záruka na komponenty hybridního systému	(rok) 5 nebo 100 000 km	5 nebo 100 000 km

Orienteční ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit

Zdroj: údaje výrobců

Základní ceny konkurentů

SsangYong Tivoli 1.5 Turbo GDI/120 kW AT 4x4	462 700 Kč
SsangYong Korando 1.5 Turbo GDI/120 kW AT 4x4	591 700 Kč
Suzuki S-Cross 1.4 BoosterJet Hybrid/95 kW AT 4x4	617 900 Kč

Základní ceny aut z testu

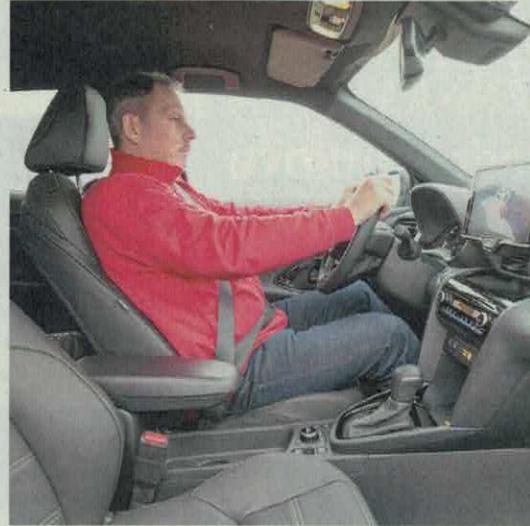
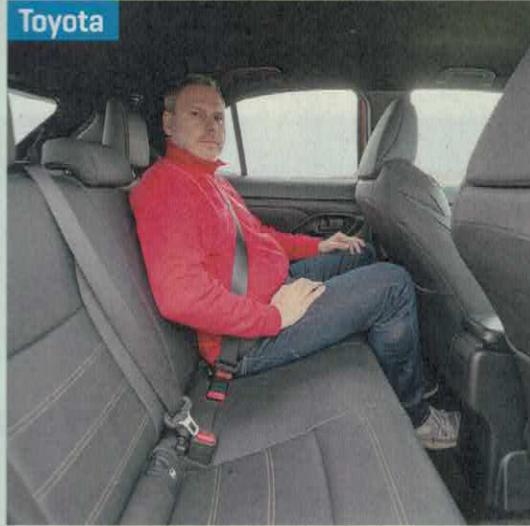
Suzuki Vitara	
1.4 BoosterJet Hybrid/95 kW	473 900 Kč
1.4 BoosterJet Hybrid/95 kW 4x4	579 900 Kč
1.4 BoosterJet/95 kW AT	556 900 Kč
1.4 BoosterJet/95 kW AT 4x4	620 900 Kč
Toyota Yaris Cross	
1.5 Dynamic Force/92 kW	435 000 Kč
1.5 Dynamic Force/92 kW Multidrive S	510 000 Kč
1.5 Hybrid/85 kW e-CVT	525 000 Kč
1.5 Hybrid/85 kW e-CVT AWD	615 000 Kč

Jak známujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnocením parametrů. Měřitelné veličiny známujeme podle odstupu od lídra. Nově hodnotíme po půl stupnicích. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlevnější malý SUV s benzínovým motorem, automatickou převodovkou, pohonem všech kol a výbavou dle požadavků Světa motorů je SsangYong Tivoli 1.5 GDI Turbo/120 kW AT 4x4 za 468 600 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 492 030 Kč. Za cenu od 492 031 Kč do 538 890 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčítáme odstup od nejlepšího. Známku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně.

Známka za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení! Jedná se o samostatnou disciplínu.





Čalounění yarisu působí mnohem hodnotněji, také ale mnohem víc zasahuje do prostoru pro posádku

Vzadu je Yaris Cross objektivně i pocitově menší. Dveře jsou úzké a málo se otevírají, hůr se sem nakládají třeba dětské sedačky a kvůli absenci lampičky tu ve tmě sotva něco najdete. Sedi se však pohodlně. Přední křesla testované, nejvyšší výbavu jsou skvělá, povedla se ale i ta základní. Středový tunel nepříjemně tlaci do kolene.



Tenké dveře vitary působí stroze, díky tomu je ale interiér příjemně široký

K zadním sedadlům je pohodlný přístup přes široké dveře. Sedi se pohodlně výš, místa je dost pro nohy i hlavu. Příplatkové střešní okno je obrovské, jeho rám ovšem ubere pár výškových centimetrů. K pozici za volantem nemáme výhrady, středový tunel nepřekáží a výhled je výborný.

a skutečně jsou velmi pohodlná, nicméně i subtilnější sedačky suzuki se vedly a poskytnou dostatek pohodlí i při dlouhých cestách. Vzadu se sedí v obou modelech výš, s přirozeně podepřenýma nohami, možná o chlup komfortnější čalounění nabízí Yaris Cross.

Rozumný kompromis

Cestovní pohodlí je nerozlučně spjato s ergonomií. Ve své podstatě si vedou toyota i suzuki velmi dobře. Pro základní funkce tu máme konvenční ovladače, co muselo být dáno do spárů dotykové obrazovky, to se snadno hledá i trefuje prstem. Tedy až na dotykový posuvník hlasitosti ve vitáře, který nás naučil používat výhradně knoflíky na volantu. Toyota má k nastavení hlasitosti vedle obrazovky tlačítka, čemuž tleskáme. Grafika vyšší verze multimedialního systému působí moderně, ten základní už nedokáže maskovat svůj věk a vyravná se archaičtějším displeji vitary.

Mám to, ale nevím o tom

Věkový rozdíl mezi testovanými modely se odrazil i ve výbavě, kterou yaris mít může, zatímco vitara nikoli – dvouzónová klimatizace, elektricky ovládané víko kufru, vyhřívání volant a čelní sklo... Jenže Toyota je mistrem ve schovávání a svou obsesi si neopustila ani

u malého SUV. Panel s vypínači automatických dálkových světel, vyhřívání volantu a okna umístila hluboko dolů před levé koleno řidiče, takže jej z řidičské pozice sotva vidíte. Tak se vám může klidně stát, že si v krutých mrazech ani neuvědomíte, jak přínosnou výbavu v autě máte, když je po celý rok tak důmyslně skrytá očím.

Suzuki je takových přešlapů prosté a všechno máte pěkně na dosah.

Baterka si bere daň

Kufřík Yarisu Cross normálně pojme 397 litrů, neplatiť to však pro hybrid. Batérie totiž prostor pro bagáž omezí na už jen skromných 320 litrů. Takže vitara se rázem dostává do vedení o 42 litrů.

Plusem suzuki je nižší nákladová hraná, výškově stavitelná podlážka, možnost rezervy a pravidelný tvar stěn, byť obložených jen laciným plastem.

V případě toyoty musíte zvědnout náklad o osm centimetrů výš, zase ale může být o stejnou míru širší a stále proleze dveřmi. Podběhy yarisu se vlní jako karoserie sama, podlážka skrývá utajené skuliny, do nichž dáte různé drobnosti, ale náhradní kolo nikoli. Místo krycího pláta je tu zavěšený jen jakýsi závěs, který se přizpůsobí tvaru bagáže, na druhou stranu se všelijak plácá ve větru a vypadává z háčků. Určitě se netrefí do výkusu každému.

Jeden detail se nám u Yarisu Cross ale tuze líbí – i když je tedy vyhrazený jen dvěma dražším výbavám. Je jím zadní opěradlo dělené na tři části v poměru 40:20:40. Na krajích tedy mohou sedět cestující a z prostřední pozice si vytvořit loketní opěrku, nebo tudy prostrčíte dlouhé předměty, ale pořád můžete cestovat ve čtyřech.

MOTORY

Pod proudem

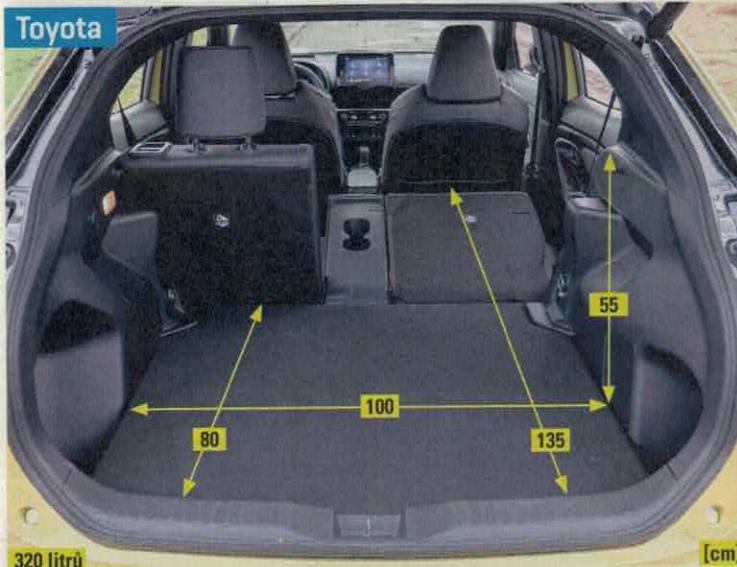
S přimhouřenýma očima můžeme konstatovat, že obě auta nabízejí podobný výkon: Yaris Cross 85 kW, Suzuki Vitara 95 kW. Cesta k němu je ovšem tak odlišná, jak to jen jde.

Toyota patří k průkopníkům hybridních technologií, jejíž čtvrtá generace se uplatňuje i zde. Základem je atmosférický tříválec 1,5 litru s Atkinsonovým cyklem, v zásadě o válec zmenšený dvoulitr corolla či C-HR. Ve srovnání s čistě spalovací variantou Yarisu Cross byla výkonová špička byla pro potřeby hybridu snížena z 92 na 68 kW, točivý moment klesl ze 153 Nm na 120 Nm. To jistě není na dnešní poměry mnoho. Proto je zde elektrický pomocník integrovaný do tělesa bezstupňové hybridní převodovky e-CVT. Produkujat dokáže 59 kW a 141 Nm, na prosté sčítání zde ovšem zapomeňte. Kombinovaný

výkon hybridní soustavy činí zmiňovaných 85 kW a za systémové maximum točivého momentu můžeme považovat oněch elektrických 141 Nm. V kufru si toyota vozí baterii Li-Ion, do které si auto ukládá energii během zpomalování a následně ji využívá při rozjezdech a zrychlování. Výhodou hybridu je schopnost krátké čistě elektrické jízdy, což nejčastěji využijete při poskakování městem. Chce to rovinu, rychlosť do 45 km/h a lehkou nohu. Spalovací motor se ale umí odpojit a předat na chvíli práci elektrice až do 130 km/h. Cílem toho všeho je samozřejmě co nejnižší spotřeba – podle WLTP 4,4 až 5,0 l/100km.

Obě auta mají velmi podobný výkon, cesta k němu by už ale nemohla být odlišnější

A teď trochu praxe. Patnáctistovka je fajn při klidné jízdě, jakmile se do plynu oprete, zní jako naštvaný kafemlýnek a rozhodně by snesla lepší utlumení, když už se dnes automobilky naučily tříváleček tak hezký izolovat. V hybridu často běží v ustálených optimálních otáčkách, které ovšem neodpovídají tlaku na plynový pedál, takže ryk motoru nekoresponduje s tím, jak zrovna jedete a co



320 litrů

[cm]



Kufry nabízí slušnou výšku a široký vstup, nečalouněné boky jsou dost členité. Pod podlahou se našlo místo pro organizér na drobnosti, ale rezervu si nepořídíte. Dvě nejvyšší výbavy mají zadní opěradlo dělené na tři části, prostřední úzkou můžete sklopit a se čtyřmi lidmi převážet dlouhé předměty. Místo pevného krycího pláta má Yaris jen látkovou clonu, která se přizpůsobí tvaru nákladu, ale působí chatrně.

Ucho čeká. Přidáte plyn, motor se vytocí, drnčí pořád stejně a rychlosť mezičím pomalu stoupá. Stovka za 11,8 sekund je žádná sláva a naměřené hodnoty pružného zrychlení rovněž dokládají, že hybrid bude volba především klidných ekojezdů. Ti budou jásat nad schopností korzovat městem za čtyři litry, kochat se okreskami za pět a sedmilitrový apetit na dálnici jim radost nejsípí nezkazí. Pokud však trávíte většinu času mimo město, rádi předjíždíte a na dálnici nastavujete tempomat na obligačních 140 km/h, spolehajíc na proměřování tachometru, počítejte s osmilitrovým průměrem. Ten vám ovšem dokáže zprostředkovat leckterý kultivovanější a výkonnější motor.

Pod tlakem

Suzuki shání koně pod kapotu tradičně – přeplňováním. O deci menší objem 1,4 litru využívá přítomnost turbodmychadla, jemný hlas čtyřválce pak po přesednutí z drnčící Toyoty zní jak rajská hudba. Výkon 95 kW není v rámci kubatury nijak vysoký, v našem testu je ale ten vyšší. V hlavní roli dnes ovšem vystupuje točivý moment 235 Nm, který musí vedle 141 Nm Yarisu dělat divy. A také dělá – jen se podívejte do tabulky absolutní dynamiky, kde jsme obě auta mezičím z místa na 150 km/h. Suzuki povolná nabírá náškok a od stovky už usítu vloženě drtí, v průměru zvládá prudké zrychlení o 20% lépe než Yaris. Obě auta jsme tentokrát měřili jen v plně automatickém režimu převodovky, u Toyoty ani jiný není, zatímco

ve vitaře si můžete pádly pod volantem manuálně ředit.

I u Suzuki se objevuje slovíčko hybrid, znamená však pouze přítomnost mild-hybridu, tedy pomocného startér-generátoru pracujícího s napětím 48V. Při zpomalování ukládá elektřinu do malé baterie pod sedadlem spolujezdce a následně ji využívá jako pomocný zdroj při rozjezdech a zrychlování, nicméně čistě elektrickou jízdu zajistit neumi a jeho přínos není tak znatelný jako u Toyoty.

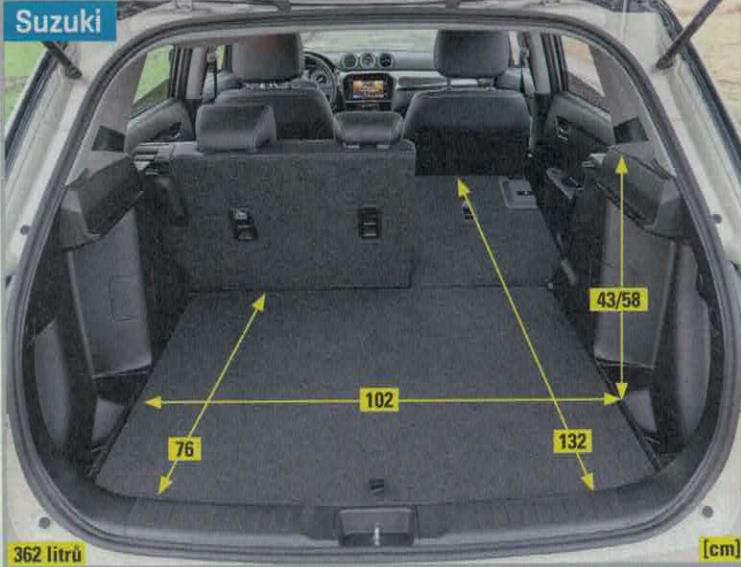
Suzuki ovšem vyhlásilo spotřebě válku s pomocí vlastních zbraní, mezi které patří například nízká hmotnost celého auta. Lehkou nouhu není problém jezdit kolem šesti litrů, městem a dálnicí pak do osmi, podobně jako v technologicky komplikovaném Yarisu. Staromilce potěší, že Suzuki vyráží ochotněji za plynem, přirozeně u toho zní a předjíždění je dílem okamžiku, navíc s větší noblesou i radostí.

Jenže i Suzuki musí reagovat na utahující se šrouby emisní legislativy a ještě letos nahradí testovanou specifikaci čtyřkolky a automatu hybridním systémem vlastní konstrukce. Pak možná bude zájmavé si dnešní srovnání zopakovat...

JÍZDA

Noblesa vs. lehkost

A rozdílné výjemy pokračují. Ač je Suzuki papírově jen o 30 kg lehčí, působí jako pokropené živou vodou. Kola oddaně následují povely volantu, vitara se



362 litrů

[cm]



Zavazadelník má saldiný objem, pravidelný tvar, výškově stavitelnou podlžku a ve dně vanu, do níž si můžete pořídit náhradní kolo

zvesela proplétá zatačkami a řidič požitkář v ní snadno najde zářební.

Cestovní komfort Suzuki už konkurenční dokázala překonat. Vitara si umí na nerovnosti poskočit a na sérii hrbohl se i trochu roztančit, ve většině běžných situací ale nabízí adekvátní pohodlí a rozhodně neobtěžuje. Od podvozku je trochu hlučnejší a bryska reagující řízení je v dálničních rychlostech spíš ku škodě. Přimost, s jakou auto komunikuje s řidičem, to ale mnohým bohatě vyvází.

Yaris Cross také jezdí skvěle. I on se chová jako mrštná myš, co si pochutná na každém vinglu, naprostým unikátem mezi malými SUV je jeho viceprvková zadní náprava – výsada hybridní varianty. K tomu zvládá Toyota přidat ještě punc noblesy, jakéhosi luxusního

nádechu, který může z jistého úhlu pochledu působit jako mírná těžkopádnost. Určitě je to dáné i větší masou materiálu, kterou máte kolem sebe, robustními sedadly i o chlup oddajnějším odpružením, že si chvílemi připadáme jako v autě o půl třídy větším. Na druhou stranu samotný podvozek žádný měkota není, tedy alespoň s vrcholným, osmnáctipalcovým obutím. Umí kopnout, bouchnout a na zvlhněné roletě vás protípeče podobně jako Vitara a huk zimních pneumatik proniká do auta snad ještě více než u Suzuki.

Za hranice asfaltu

Většina malých crossoverů a SUV si s pohonom všech kol hlavu neláme. Mirí do města, kde jej prý bez tak

Naměřené hodnoty

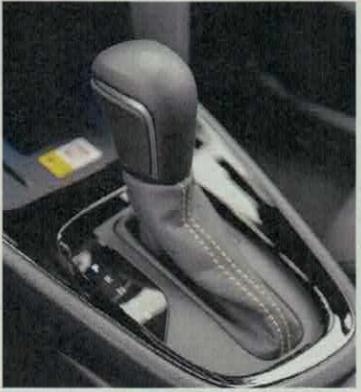
	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
PROSTORNOST		
Místo podélné/před koleny zadního cestujícího (cm)	168/5	169/7
Výška interiéru nad sedákem P/Z (cm)	93-100/94	96,5-89,5/90
Místo nad hlavou cestujícího P/Z (cm)	3-12/9	0-8/6
Šířka interiéru v loktech P/Z (cm)	143/128	147/142
Šířka interiéru v ramenou P/Z (cm)	129/121	132/129,5
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	49 x 50/49 x 50	50 x 50/50 x 50
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	62 x 52	65 x 49
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	90 x 105	82 x 97
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi (cm)	78/185	70/184
„Místo podélné“ – součet vzdálenosti od předešlého opěradla a sedáku levé zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče, od předešlého opěradla a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před koleny zadního cestujícího“ – figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ – vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejnižší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ – totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ – nejšířší místo interiéru ve vybrané dveři. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 178 cm.		



Tříválcová patnáctistavka vydává při akceleraci hrubý a hlasitý ryk, navíc se ustálí na jedných otáčkách, což zní nepřirozeně. Nic z toho nevadí při klidné jízdě, když je systém kultivovaný a neznotělně přechází z elektrického do spalovacího režimu. Tradičně zvládá Toyota i kratší úseky čistě na elektřinu. Mimořádně úsporný je hybrid ve městě, na dálnici výhodu ztrácí. Bezstupňová převodovka e-CVT pracuje hladce, postrádá však jakoukoli možnost ředit ručně.



Přeplňovaná čtrnáctistavka příjemně zní, má se čile k světu a umí být velmi úsporná. Šestistupňový planetový automat Aisin si s ní dobrě rozumí, řadí jemně a nabízí možnost manuální změny stupňů pádly pod volantem.



Unikátem mezi malými vozy je pohon všech kol realizovaný druhým nezávislým elektromotorem na zadní nápravě. Čtyřkolka pracuje do 70 km/h a nabízí tři režimy: univerzální, terénní a zimní, v němž aktivně rozděluje točivý moment mezi kola.



Inteligentní pohon 4x4 s elektromagneticky ovládanou lamelovou spojkou nabízí čtyři jízdní režimy. Sportovní preferuje pohon všech kol, Snow aktivně rozděluje točivý moment, Lock trvale sepné spojku až do 60 km/h a Auto se hodí na každý den.

Údaje o testovaných vozidlech

ZÁKLADNÍ ÚDAJE VÝROBCE	Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid e-CVT AWD-i	Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet Hybrid AT 4x4
Motor, ventilový rozvod	zážehový R3, DOHC	zážehový R4, DOHC
Zdvihový objem (cm³)	1490	1373
Největší výkon (kW/min⁻¹)	68/5500	95/5500
Největší točivý moment (Nm/min⁻¹)	120/3600-4800	235/2000-3000
Elektromotor přední/zadní	59 kW, 141 Nm/ 3,9 kW, 52 Nm	10 kW, 53 Nm/-
Výkon hybridní soustavy (kW)	85	95
Převodovka samočinná	bezstupňová e-CVT	planetová s méněm, 6°
Délka x šířka x výška (mm)	4180 x 1765 x 1560	4175 x 1775 x 1610
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2560, 1527/1527	2500, 1535/1505
Standardní pneumatiky	205/65 R16	215/55 R17
Provozní/užitečná hmotnost (kg)	1375/475	1345/510
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	550/750	1500/600
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	320/1020	362/1119
Objem nádrže paliva (l)	36	47
Nejvyšší rychlosť (km/h)	170	190
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	11,8	10,2
Kombinované emise CO ₂ dle WLTP (g/km)	106-115	141
Kombinovaná spotřeba paliva dle WLTP (l/100 km)	4,7-51	6,2
NAMĚŘENÉ HODNOTY		
Pružnost 60-100 km/h (s)	6,7	5,5
Pružnost 80-120 km/h (s)	9,2	7,7
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS (min⁻¹)	-	2750
Brzdová dráha z rychlosti 100 km/h (m)	41,9	44,0
Skutečná rychlosť při 50/90/130 km/h (km/h)	47/87/126	48/87/127
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km)	6,4	6,9

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.

vyžaduje jen minimum zákazníků. A ti, co jej opravdu potrebují? Bydlí na horách, nebo mají chalupu v hůře přístupné oblasti? Ty právě snadno naláká za volant ta hrstka prozívaců, kteří se malým čtyřkolkám věnují.

Nejspíš už čekáte, že Toyota zase vymyslela něco speciálního. A skutečně. Pohon všech kol u hybrida realizuje přidáním druhého, zcela nezávislého elektromotoru na zadní nápravu. Má jen 3,9 kW a 52 Nm, maká ale ze všech sil a umí zajistit distribuci točivého momentu mezi nápravy v poměru 100:0 až 40:60. Když jsme auto poslali oštěpo do zatáčky, tlačila elektrika záď odhodlaně, až jsme měli pocit, že co nevidět přejde do driftu. Co je ale hlavní, bohatě ta troška výkonu stačí k dočasněmu zvýšení trakce. My jsme se rozjeli po mokré trávě do svahu a jako by nic, jen s občasným chroupáním elektronických systémů na vrcholu, jej zdolali. Problémem nebyl rozjezd v zasněženém kopci, vyjetí z hlubokého prášanu ani průjezd rozblácenou cestou. Takže ano, pro zamýšlený účel jde o dostatečné řešení. Řidič dojede tam, kam by s předním pohonom nevyjel, což jsme si na vlastní kůži ověřili. A aby si u toho připadal jako v sedle drsného offroadu,

má tři režimy pro běžné situace, sníh a terén, dokonce i knoflík systému pro kontrolované sjíždění svahu. Takže může pustit pedály, nechat elektroniku, ať se činí, a jen točit volantem.

Pohon všech kol ovšem funguje jen do 70 km/h, takže když jedete o něco víc třeba po zasněžené silnici, počítejte s tím, že v tu dobu už máte klasickou předokolkou.

Vitara i v systému pohunu volí konzervativnější cestu s kardanem a elektromagneticky ovládanou lamelovou spojkou. Standardně roztáčí jen přední kola, zadní se připojí při prokluzu. V režimu Sport je čtyřkolka v permanenci, Snow zajistí aktivní rozdělování točivého momentu mezi kola obdobně jako v Yarisu Cross a Lock trvale sepné spojku. Do 60 km/h tak máte permanentní čtyřkolku.

Není překvapením, že vitara zavázaná na tradici drsných předchůdců zvládne vše, než běžný majitel očekává a potřebuje. Sami jsme s ní před lety dělali psí kusy v lomu a vyjížděli sjezdovky. Jestli se po příchodu plně hybridní vitary, až budou motorické síly obou vozů vyrovnané, odhadláme k opakování testu, určitě obě koncepce pohonu postavíme pod jeden kopek a vydáme jasný verdict, kdo dojedou výš a dál.

Zrychlení s pevným startem [s]

	20 km/h	30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h	70 km/h	80 km/h	90 km/h	100 km/h	110 km/h	120 km/h	130 km/h	140 km/h	150 km/h
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid e-CVT AWD-i	1,4	2,2	3,0	3,9	5,0	6,3	7,8	9,6	11,7	14,1	17,0	20,6	25,3	35,2
Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet Hybrid AT 4x4	1,3	2,0	2,7	3,6	4,6	5,7	6,9	8,4	10,1	12,1	14,6	17,3	21,2	25,6

Toyota



Pneumatiky v testu: Continental WinterContact TS 870P 215/50 R18

Yaris Cross jezdí výborně. Stojí na nové platformě a hybridní verze má vzadu sofistikovanou víceprvkovou nápravu, což je mezi malými auty unikát. Zadní elektromotor dokáže ve správném nastavení systémů vytvořit dokonce zábavné přetáčivé tendenze.

Suzuki



Pneumatiky v testu: Barum Polaris 5 215/55 R17

Mrštností vitara ohromila už při premiéře před sedmi lety a stále patří na špičku segmentu. Se čtyřkolkou se chová velmi neutrálne a na řidiče působí hezky bezprostředně.

ZÁVĚR

Suzuki Vitara ukázalo, že když se dílo podaří, nemusí být věk překázkou ani při konfrontaci s nažhaveným mládím. Ač starší, usedlejší a uvnitř lacinější, dokázalo porazit šmrncovního nováčka Toyotu Yaris Cross. Tomu atraktivní barokní křivky ubírají prostor v interiéru, kterým naopak Suzuki boduje. Největší náskok ovšem Vitara nabrala na přeplňovaném motoru ze staré školy, který je sympatický vitální, kultivovaný a velmi úsporný. V součtu totiž nebyl pokrokový hybrid Toyoty propastně skromnější. Náskok, který nabere díky efektivnímu využívání elektriny ve městě a na okreskách, rychle ztratí na

dálnici. Minusem je také jeho hrubý a ukňouraný zvuk při akceleraci.

Jízdě patří oba modely k nejlépe ovladatelným vozům své kategorie, nabízejí adekvátní cestovní komfort, byť v obou případech s pihami, a jako jedni z mála se nezastaví na konci asfaltové cesty. Elektrická čtyřkolka Toyoty fungující do 70 km/h plní účel a přidá trakci, kde je ji potřeba. Suzuki sází na sofistikovanější mechanický pohon s větším množstvím jízdních režimů a jistotu pochodu všech kol nabízí i při svížnější jízdě třeba po zasněžené silnici.

Hodnocení

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurenci.

DOJEM

Design	1,50	2,50
Dilenské zpracování	2,50	3,50

PROSTOR A POHODLÍ

Prostornost	3,00	1,50
Sedadla	1,00	1,00
Zavazadelník a variabilita	2,50	2,00
Ovládací prvky	1,50	1,50

MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ

Dynamika	2,50	1,50
Pružnost	2,50	1,50
Spotřeba	1,00	1,50

JÍZDA

Razení	1,50	1,00
Rízení	1,00	1,50
Brzdy	1,50	1,50
Ovladatelnost na silnici	1,00	1,00
Ovladatelnos v terénu	2,00	1,50
Jízdní komfort	2,00	2,50

CELKEM

Výsledná známka	1,80	1,70
Závěrečné pořadí	2.	1.

AUTOJAROV.
www.autojarov.cz

Pořadí

1. Suzuki Vitara

1.4 BoosterJet Hybrid AT 4x4



+

Prostorný interiér
Vitální a úsporný motor
Jemně řadicí automat
Výborné jízdní vlastnosti
Schopný pohon 4x4

-

Laciné materiály v interiéru
Poskakování na nerovnostech
Absence nejmodernějších prvků výbavy

Průměr celkem

1,70

2.

Toyota Yaris Cross
1.5 Hybrid e-CVT AWD-i



+

Atraktivní design
Mimo dálnice skvělá spotřeba
Výborné jízdní vlastnosti
Elektrická 4x4 efektivně plní účel
Možnost luxusních prvků výbavy

-

Méně místa uvnitř, hlavně vzadu
Vlažnější dynamika a pružnost
Hluk motoru při akceleraci
Malá nádrž

Průměr celkem

1,80

**SVĚT
MOTORŮ** **VÍTĚZ
TESTU**
6/2022

