

## TOP

- 4** Foto čísla: Kodíaq RS je jediná škodovka, která může mít motor 2.0 TDI Biturbo s 176 kW. Zapřáli jsme za ni 2,8 tuny.
- 8** Technické novinky: Nová volva nepojedou přes 180 km/h, aby přechod na elektromobily tolik nebolel.
- 10** Co čeká automobilový průmysl: Jak chtějí automobilky dosáhnout snížení průměrných emisí na 95 g/km?

## TECHNIKA

- 14** Srovnání: Škoda Superb 1.5 TSI-ACT vs 2.0 TDI. Je lepší 150 koní z benzínového, nebo dieselového motoru?
- 19** Test: Triválec Ford Focus 1.5 EcoBoost. Jak jede 110 kW, když přichází jen ze tří válců?
- 20** Nejmodernější benzínový motor: Mercedes-Benz M 256. Řadový šestiválec má elektrické turbodmychadlo i motor v setrvačniku.
- 24** Nejmodernější diesel: Audi A6 2.0 TDI. Nové Audi A6 jsme schválně vyzkoušeli se základním motorem, protože je zcela nový.
- 28** Nový motor: VW 2.0 TDI EA 288 Evo. Podrobné představení motoru testovaného na předchozích stranách.
- 30** Test: Kia Sportage 2.0 CRDI SCR MHEV. Se silnějším dieselem je zmodernizovaná Kia Sportage standardně mild-hybrid. Jak funguje?
- 32** Test: Ford Focus 1.5 EcoBlue AT8. Velmi zajímavou variantou nového Fordu Focus je vznětová patnáctistovka s automatem.
- 34** Reportáž: Nový focus a rekordman ekojízdy. Václav Blahovec jezdí svým starým Fordem Focus 1.6 TDCi za 3,9 l/100 km. Za kolik pojede novým 1.5 EcoBlue?
- 36** Nové motory: Kompletní řada automobilky Renault. Pro normu Euro 6 d-Temp má Renault novou řadu šesti přepřehovaných motorů.
- 40** Srovnání: Suzuki Vítara AllGrip 1.0 vs 1.4 BoosterJet. Stačí triválec i na pohon 4x4, nebo je potřeba čtrnáctistovka?



- 44** Test: Škoda Kodíaq RS. Důkladně jsme otestovali novou dvouturbovou škodovku a její dynamiku srovnali se slabšími verzemi.
- 48** Test: Škoda Kodíaq RS a těžký přívěs. Na doraz jsme využili pětistunovou povolenou hmotnost soupravy. Zvládl to pouhý čtyřválec?
- 50** Test: Ford Edge 2.0 EcoBlue. Velký Ford Edge je přesný ekvivalent ke Škodě Kodíaq včetně dvouturbového dieselu. Je lepší, či horší?
- 52** Test: Renault Kadjar 1.3 TCe 160 EDC. SUV od Renaultu má pod kapotou pouhou třináctistovku. Opravdu má 160 koní?

## ROZHOVOR

- 54** Jaroslav Mansfeld: Legenda škodovčáckého technického vývoje vzpomíná na favority i malotraktor.

## DOKTOR MOTOR

- 60** Čištění filtrů pevných částic: Původně garážová metoda se vyvinula do zcela profesionální podoby a umí ušetřit desetitisíce.
- 64** Zátah pražského magistrátu na vadné DPF: Policisté neumí poznat, které vozidlo filtr z výroby má, a které ne. Bohužel to nezvládli ani pracovníci Dekry.



## Kupujte! Nebudou

Vážení čtenáři, Pokud chcete dobré, dynamické, úsporné a poslední svobodné auto s velkým dojezdem, kupte si jej hned teď. Nečekejte už ani měsíc. Nová metodika měření emisí WLTP dotlačila výrobce k nebyvalému technickému pokroku a nové motory jsou fakt na hranici zázraku. Na stranách 24 až 29 se dočtete třeba o novém hliníkovém 2.0 TDI s až 150 kW z jednoturbové verze, které v osmnáct metráků těžkém Audi A6 jezdí za 5,5 litru. Je úplně čisté a úspornější než kultovní 1.9 TDI/81 kW s kódem ASV z devadesátých let. Famózních motorů je toto číslo plné.

Jenže jak píše v hlavním tématu na stranách 8 až 11 náš hlavní analytik Martin Frei, už vlastně jenom rok a půl mají automobilky na to, aby snížily průměrné emise CO<sub>2</sub> svých vozů na 95 g/km. Žádné další ještě lepší spalovací motory už nevyvinou, asi to ani nejde. Takže od počátku roku 2021 jim nezbude než prodávat zhruba 25 procent elektromobilů.

No dobře, ale stále budou vedle nich klasická auta, tak proč hned teď? No protože s povinným nástupem elektromobilů zdraží. Hned ze tří důvodů.

■ Zaprvé proto, že baterie jsou drahé. Aby se elektromobily dostaly na jakžtakž akceptovatelnou cenu, budou je automobilky

prodávat i pod výrobními náklady – tedy třeba za 800 000 Kč. Na tradičních autech budou muset ztrátu dohnat. Vznikne krásná sociální spravedlnost naruby, kdy chudý člověk ve fabii zaplatí bohatému v jeho elektrickém SUV nejen kus bateriek, ale ještě dálniční známku, parkování ve městech, silniční a spotřební daň, která se počítá jen z kapalných paliv, nikoliv z elektriny.

■ Zadruhé proto, že cenotvorba bude i motivační nástroj. Tedy když lidé nebudou kupovat dost elektromobilů, zdražíme jim standardní auta. Nebo aspoň vyškrtáme nejzajímavější verze. Stáhněte si třeba ceník Škody Karoq, kde neexistuje žádná čtyřkolka pod 684 900 Kč. To pak chystané elektrické SUV nebude vypadat tak drazé.

■ A zatřetí proto, že toho cíle 95 gramů stejně nedosáhnou. Prodat rodinám auta, s nimiž nejde jet na dovolenou, bude fakt těžké. Takže výpalné za nadlimitní gramy CO<sub>2</sub> do kasy EU platit budou a nezbude ixté zdanění zdaněného.

Šťastnou ruku při výběru posledního auta, které jde ještě natankovat za hotovost, a nikdo nemusí vědět, kde s ním jezdit, vám přeje

Martin Vaculík,  
zástupce šéfredaktora



Suzuki Vítara je spolehlivé a svépomocně opravitelné auto, které nemá lokalizaci GPS e-call a se čtyřkolkou dokáže ujezdět i po poli. Ideální parťák pro naši generaci, která se možná bude muset postavit zcela nelegitímnímu systému.

20



Když před vámi vidí auto, zapojí Mercedes-Benz E 53 automaticky rekuperaci, aby energii zbytečně nemařil v brzdách

24



Pátá generace Audi A6 jako první přiváží zcela nový hliníkový motor 2.0 TDI

54



„Elektromobily nejsou jediná šance pro budoucnost. Já věřím syntetickým palivům,“ říká Jaroslav Mansfeld, legenda škodovčáckého vývoje.

# Chalupářské dilema



**Čím hornatější oblast českého venkova, tím častějším zjevem je tam Suzuki Vitara. Od loňského faceliftu nabízí pohon 4x4 unikátně i s tříválcem 1.0 BoosterJet. Stačí, nebo je potřeba připlatit za čtyřválcovou jednotku 1.4?**

**P**ředchozí tři generace Suzuki Vitara sice vypadaly jako SUV, ale duší to byly offroady. Chalupář po krátké předváděcí jízdě usoudil, že tohle hlučné auto s redukcemi bude lepší nechat myslivcům. Současná vitara (od 2015) je však populární automobilový kříženec zbavený přílišných terénních ambicí - zůstal z nich jen volitelný pohon 4x4. Skoro nic neváží (předoklky od 1160 kg), jezdí komfortně jak běžné osobní auto a proti němu nemá ani zvýšenou spotřebu.

## Čtyřkolka pro každého

Svou terénní tradici ale zcela nezahodila. Kromě hranatých vnějších tvarů a slušné světlosti 185 mm je to

i o přístupu ke čtyřkolkám, které jsou zde opravdu pro každého.

Například domácí Škoda pro rozměrově srovnatelný malý kamiq nenabízí pohon 4x4 vůbec. I u většího modelu Karoq s ním pořádně šetří. Nemůžete jej mít ani pro 1.0 TSI, ani pro 1.6 TDI. A nově dokonce ani pro 1.5 TSI. Nejlevnější karok s pohonem 4x4 tak je 2.0 TDI/110 kW za 684 900 Kč.

Naproti tomu vitara klidně nabídně čtyřkolku i k loni uvedenému tříválcí 1.0 BoosterJet/82 kW. Takové auto pak stojí 490 900 Kč, a dokonce je to použitelný stroj s automatickou klimatizací, vyhříváním předních sedadel a pěkným multimediálním systémem, co navigaci nepotřebuje, protože umí

hezky zrcadlit Waze či Google Maps z vašeho chytrého telefonu.

## Rozdíl jen 31 000 Kč

Že pro předoklku je tříválec 1.0 BoosterJet se svými 82 kW a 170 Nm naprosto dostatečný a jezdí v ní dokonce moc pěkně, to jsme již psali - například v minulém technickém speciálu. V něm jsme srovnávali všech sedm litrových turbo-tříválců na trhu a ten od Suzuki obsadil velmi pěkně třetí místo. Ovšem zda bude stačit i pro čtyřkolku, která je nejen o 60 000 Kč dražší, ale i 70 kg těžší, a má samozřejmě vyšší jízdní odpory, to je otázka. V každém případě Suzuki je opravdu první automobilka na světě, která našla odvahu spřáhnout

litrový přeplňovaný tříválec se čtyřkolkou. Test této technické kuriozity by nebyl úplný, kdybychom vedle ní nepostavili variantu 1.4 BoosterJet AllGrip (103 kW, 220 Nm), která je o 31 000 Kč dražší alternativou. Samotných těch třicet tisíc už není pro kupující aut za půl milionu nic nepřekonatelného. Spíš často silnější motor ani nechtějí a bojí se třeba vysoké spotřeby. Na důchod si rozumný člověk pořídí auto, které bude brát co nejméně - to je přece jasné.

## Válec a jeden převod

Takže spotřebou začneme. Zpřevodování čtyřkolek se u Suzuki neliší od verzí s jen předním pohonem. Kdo si AllGrip zvolí jen tak pro jistotu, nebude za to na dálnici trestán řevem přetočeného motoru, jak tomu mnohdy bývalo v minulosti.

Naopak se liší převody litru a čtrnáctistovka, vlastně celé převodovky. Litř má pětistupňovou MF70 a při 130 km/h



Tažné oka jsou vpředu i vzadu napevno v karoserii. Při zapadnutí nemusíte zkrhlými prsty vyloupávat krytku, v autě hledat oko a půl hodiny přičíházat na to, že má opačný závít.



Před vjezdem do náročného terénu doporučujeme čtyřkolku zamknout. Sníží se tím rázy při prodlevách reakce. Při zatáčení ji elektronika samočinně částečně povolí a zabrání „hrbení“ vozidla.



**Systém pro sjezd strmých svahů** je u vitary s pohonem AllGrip standard. Lze jej aktivovat, jen když máte čtyřkolku v pozici Lock. Z kopce reguluje rychlost a trakci najde i tam, kde není.

1.0



Přestože všechny komponenty podvozku jsou stejné, překvapila nás čtrnáctistovka agilnějšími reakcemi

točí 3350 otáček. Čtrnáctka má šestistupňovou MF81 a při 130 km/h točí jen 3000 otáček. Zatímco litr má lineární charakteristiku (čím víc jej točíte, tím víc jede), čtrnáctistovka má svištlivý spodový záťah. Na šestku tak bere i kopce klidně od sedmdesátí, takže ve výsledku nemůžeme potvrdit ani ten malý rozdíl ve spotřebě paliva 0,4 l/100 km, který udává sám výrobce. Dokonce hlásíme velmi vzácnou shodu – oběma vitarami jsme jezdili svižně, ale plynele za 6,8 l/100 km.

Při vyložení ekojízdě byl tříválec úspornější tak o půl litru (5,4 vs. 5,9). Naopak dynamické tempo ve stylu rallye na venkovských cestách přineslo rozdíly docela zásadní. Tříválcem v podstatě neproteče víc než nějakých deset litrů

na 100 km. Zato čtrnáctka je schopnáazit třináct i víc! Čili kdo jezdí normálně, tomu silnější motor nebude brát víc. Ale tam, kde za volantem sem tam usedne i nevybouřená omladina, se s litrem fakt ušetří.

### Na 100 km/h za 8,9 s

Těch třináct proti deseti litrům při „závodní“ jízdě nicméně přesně odpovídá tomu, jak oba motory jedou. Z technických údajů výrobce se nezdá, že by čtyřkolka litr příliš zatížila. Zrychlení z klidu na 100 km/h má horší jen o 0,5 s (celkově za 12 s, naměřili jsme 11,7 s). A maximální rychlost zcela stejných 180 km/h.

Nicméně v praxi je to cítit hned. Zatímco Vitara 1.0 BoosterJet s předokolkou jezdila jiskrně, že to člověka i bavilo, se čtyřkolkou je praktická dynamika

1.4



Text: Martin Vaculík



Dynamiku měřím na letišti Mnichov Hradiště. Maximálně jezdíme 160 km/h

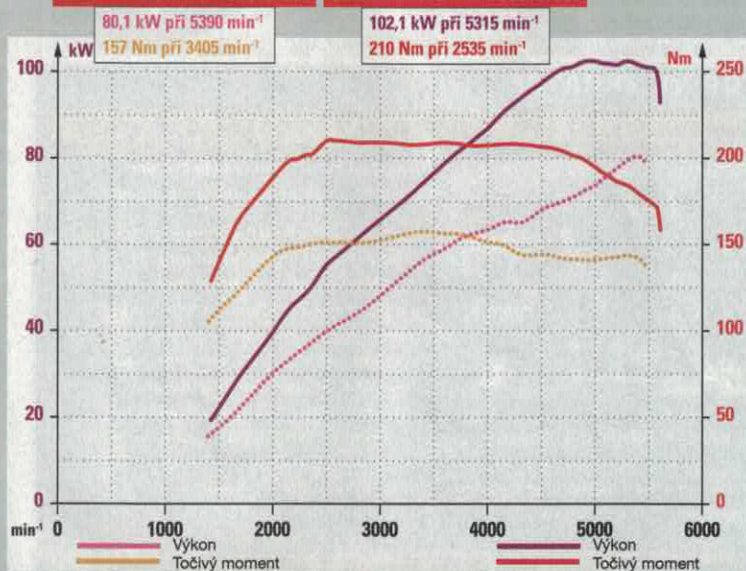
## MĚŘENÍ NA VÁLCOVÉ ZKUŠEBNĚ

Pokud se divíte, proč jsme Suzuki Vitara 1.0 BoosterJet tentokrátě naměřili nižší výkon i točivý moment než v minulém technickém speciálu (90,5 kW a 177 Nm), má to dvě vysvětlení. Zaprvé čtyřkolka s lamelovou mezinápravovou spojkou jsou dle našich letitých pozorování při dynamickém měření na válcích v nevýhodě. Část výkonu se ztratí prokluzem spojky, při následném měření ztratí setrvačným doběhem však už zde žádný prokluz není (když motor netáhne) a není jak jej přičíst. Takže zkrátka zatímco valivé odpory koly či soukolí převodovky brzda změní a k výkonu naměřenému na kolech přičtete, skluz spojky jsou reálné ztracené kilowatty. Zadruhé na válcové zkušební Auto Jarov, kde vozidlo jede po vrcholech válců, se

nám nepodařilo vitaru připoutat. Chytá se zde za nápravu, a když za ní jsou vzadu poloosy, nenašli jsme žádný bezpečný způsob (použití tažných ok manuál k válcové zkušební MAHA NSR 500 přísně zakazuje). Oba vozy jsme tak měřili na jiné válcové zkušební staršího typu, která je kalibrovaná trochu jinak. Obě vitary tak můžete srovnávat mezi sebou (to sedí přesně), nikoliv s předokolkou v minulém speciálu. V obou případech platí, že dynamicky naměřené hodnoty nemají žádný přesný vztah k těm udávaným výrobcem (takže například nelze říci, že motor 1.0 BoosterJet v realu nemá deklarovaných 170 Nm). Ale jasně lze říci, že čtyřválec má křivku točivého momentu podstatně plošší než tříválec, a navíc o 25 procent výše.

Suzuki Vitara 1.0 BoosterJet

Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet



1.0



1.4



Oba vozy jsme museli změřit na starší válcové zkušební, kde vůz spadne mezi dvojici válců a kurty jej pouze jistí proti bočnímu vandrování. Atypická konstrukce zadní nápravy zabránila pevnému uchycení na novou válcovou zkušebnu, kde vozidlo jede na vrcholech válce.



*Triválec stačí a i jeho dynamika na letišti přesáhla úroveň výrobce. Čtyřválec však naprosto exceloval. Čtyřválec jede pokaždé trochu jinak.*

*Zadní náprava je technická kuriozita. Normální vlečená obvyklá u aut s předním pohonem, ale ke kolům vedou poloosy od diferenciálu.*


**MOTOR VE ZKRATCE**
**1.0 BoosterJet, 82 kW, 170 N.m, 5,7 l/100km, 129 g/km**


*Triválový triválec od Suzuki má hliníkový blok i hlavu válců a rozvody poháněné řetězem. Poměr vrtní a zdvihu je výrazně nadčtvercových 73,0 x 79,5 mm.*

**1.4 BoosterJet, 103 kW, 220 N.m, 6,1 l/100km, 139 g/km**


*Triválec má stejné vrtní jako triválec, ale delší zdvih – celých 82 mm. Je tak pravdu výrazně nadčtvercový. Jinak jsou i oba motory velmi podobné – s trochou úpravy se dá říci, že litr jsou tři válce ze čtveřlístkovky. Samozřejmě turbodmychadlo není IHI, ale Mitsubishi – maximální plnicí tlak má však*

*Triválec od Suzuki nemá žádné hvězdné parametry, ale jezdí se s ním velmi příjemně.*

Turbodmychadlo IHI generuje pracovní přetlak kolem jedné atmosféry. Je umístěno na přední straně motoru a jeho obtoková klapka má jednoduché pneumatické ovládání. Vstříkovací systém je Bosch s maximálním tlakem 200 barů. Stejně jako jiné přeplňované litrové motory s přímým vstřikem má i tento filtr pevných částic, a to ve velmi poctivém provedení se senzorem diferenčních tlaků a kontrolkou na palubní desce.

*Čtyřválec je už velmi dynamický a v rámci své cenové kategorie nabízí obrovskou radost z jízdy*

stejných 1,0 barů. Zajímavé také je, že čtveřlístková se obejde bez filtru pevných částic. Díky rozumnému specifickému zatížení se vejde do limitů produkce pevných částic i bez něj – respektive zatím nikdo v cyklu RDE nenašel, že by se nevešla (na místě výrobce bychom zcela klidně nebyli). Překvapuje, že vstříkování nemá tlak 350 barů (který by pomohl snížit kourivost), ale jen konzervativních 200 barů – méně než VW 1.0 TSI s filtrem. Koncovka výfuku však od pohledu není tak černá, jak dříve u přímovstříkových motorů bývala, takže je holt v japonské technice něco mezi nebem a zemí.



*Za svých 31 000 Kč dostanete nejen válec navíc, ale i šestý převod*

jen dostatečná. Hezky je to vidět v měření pružnosti – z 80 na 120 km/h potřebuje čtyřkolka na pětku o dvě vteřiny delší čas (15,8 s) než předokolka.

Pokud chcete mít z jízdy fakt radost, zvolte čtrnáctistovku. Už po cestě na měření excelovala krásným svištivým zvukem (triválec také nezní hlušně, ale nic zajímavého) a přesným řazením. A pak předvedla naprosto ohromující dynamiku. Dle údajů výrobce má zrychlovat na 100 km/h za 10,2 s. Jenže my jsme ji naměřili 8,9 s! A to opakovaně. Ano, rozjíždíme se razantně a využíváme i setrvačnost roztočeného motoru, přesto se nám běžně neděje, že bychom naměřili lepší zrychlení, než udává výrobce.

Dynamika je proti litru lepší vážně zásadně. Prakticky všechna měřená zrychlení jsou lepší o třetinu, včetně toho z klidu na 160 km/h (litr za 37,8, čtrnáctka 23,5 s!).

Velmi nás zaujaly jízdní vlastnosti. Předokolka jezdila hezky – ochotně

zatačela, kdo by se k ní však choval vyloženě drsně, toho by začala předbíhat zád. Aniž by to od chalupářských čtyřkolek kdokoliv čekal, sedí jak přikovaná, zadní náprava jede za přední jak po kolejkách. Na limitu je nedotáčivá, ale absolutně stabilní. Zajímavé je, že čtrnáctka o moc agilněji reaguje na pokyny řízení a v zatáčkách dřepí tak, až z toho jde strach. Přitom podvozek je kovařina jednoduchá až legračně. Kde byste u čtyřkolků čekali nezávislé zavěšení, Suzuki klidně kombinuje poloosy s vlečenou nápravou. A funguje to.

Možná čekáte vysvětlení, proč litr se čtyřkolkou na silnici funguje hezky, ale čtrnáctka fantasticky. Jenže ono žádné není. Srovnali jsme čísla dílů předních tlumičů, per, stabilizátoru – a je to všechno stejné. A to je ono – o 30 kg těžší motor stejná pera rovnou trochu stlačí k zemi, takže je připraví o nejkolebavější úvod. Je to až vtipné, jak má octavia 56 variant per a tlumičů, a vitara pro všechny verze stejná. A naladilo



*Halogenová potkávací světla (nalevo) stačí. LED dražší verze Elegance (vpravo) kontrastují se žlutými dálkovými.*

*Terénní řádění se silnou čtrnáctistovkou vedlo k přehátí mezinápravové spojky a její deaktivaci. To vám litr neudělá.*

se jim to samo prostě tím, že rychlejší motor byl i těžší a přední nápravu lépe zatíží.

## Trochu přehřátá čtyřkolka

Vyzkoušeli jsme i jízdu v terénu. Litř, který na silnici vyhovuje, se náhle pořádně zadýchá. Jak klesne rychlost, přestane malý vzduchový mezichladič v přední stačit, motor začne bojovat s horkým vzduchem a klepáním, takže sníží točivý moment. Když do toho vzrostou jízdní odpory a musí zabrat čtyřkolka, je to, jako by vás někdo držel za zadek. Motor musíte točit, a to pak jedete moc rychle a obtížně se vyhýbáte překážkám. Pokud musíte v prudkém kopci zastavit, rozjždíte se pak na minimálně 2500 otáček. A to spojka zasmrdí už na poprvé, natož když se musíte rozjždět opakovaně. Zkrátka s litrem čtyřkolka určitě zvládne zasněženou cestu k chalupě, ale ne trháni pařezů.

Se čtrnáctkou je situace veselejší, točivého momentu odspodu má více, ale zcela od volnoběhu chybí i tady. I zde, aby motor neskomíral, jedete často rychleji, než by bylo potřeba. Silnější motor také odhalil slabiny čtyřkolky s mezinápravovou spojkou na elektromagnetickém principu, kdy k sevření je potřeba určité úhlové pootočení. Tím vznikají rázy, takže jízda do strmého kopce připomíná přískoky – přední klouznou, zadní postrčí auto vpřed, přední klouznou, zadní zas postrčí auto. Elektronika tomu má prý umět předcházet, ale moc nás nepřesvědčila ani v režimu Lock. A když jsme s ní takto chvíli trhali drny, rozsvítila se nám varovná hláška o přehřátí a čtyřkolka se prostě odpojila. Naštěstí jsme se z místa dokázali dostat jen na přední pohon, jinak bychom museli čekat, až čtyřkolka vychladne. Pokud se teď ošklibáte,



že je to ošizené řešení, pak zadržte. Testovali jsme ve velmi strmých výjezdech na suché trávě, kde je namáhání čtyřkolky velké. V obvyklejších situacích, jako jsou zasněžené cesty či bláto na polní cestě, bude i vitara točit všemi čtyřmi jako opravdový off-road.

## Čtrnáctka jede, litř je pohoda

Ceník Suzuki Vitara je postaven poctivě a bez pastí. Čím víc peněz dáte, tím lepší auto dostanete. A ten příplatek 31 000 Kč za silnější motor se šestistupňovou převodovkou je jeden z nejrozměnějších, zejména když není vykopen vyšší praktickou spotřebou paliva.

Důvod pro litř však také jeden vidíme, a to překvapivý. Hezky se s ním rozjíždí. Jako se starým atmosférickým motorem. Kolik přidáte plynu, tolik vám dá rozjezdových otáček. A při jízdě jeho síla roste lineárně s otáčkami bez výkyvů a překvapení.

Čtrnáctka má plyn staroasijský. Když nejste citliví, vyčtete k půlce otáčkoměru a rozjždíte se jak žáky autoškoly. Navíc po každém sešlápnutí plynu jede trochu jinak. Asi záleží, jak je zrovna „vyfoukaný“ mezichladič.

## TECHNICKÉ ÚDAJE

	Suzuki Vitara AllGrip 1.0 BoosterJet AWD	Suzuki Vitara AllGrip 1.4 BoosterJet AWD
<b>HODNOTY DLE VÝROBCE MOTORU</b>		
Princip:	přepínaný zážehový	
Konstrukce:	R3, DOHC, 12V	R4, DOHC, 16V
Vstříkovač:	přímé, Bosch	
Vstříkovač tlak (bar):	200	200
Čištění emisí (typ):	katalyzátor + GPF	katalyzátor
Stupeň čistoty emisí:	Euro AG (d-Temp)	
Zdvihový objem válců (cm <sup>3</sup> ):	998	1373
Vrtání x zdvih (mm):	73,0 x 79,5	73,0 x 82,0
Kompresní poměr:	10,0 : 1	9,9 : 1
Nejvyšší výkon (kW/min <sup>-1</sup> ):	82/5500	103/5500
Nejvyšší točivý moment (Nm/min <sup>-1</sup> ):	170/2000 - 3500	220/1500 - 4000
Maximální rychlost (km/h):	180	200
Zrychlení z klidu na 100 km/h (s):	12,0	10,2
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	5,7	6,1
Emise CO <sub>2</sub> v cyklu NEDC (g/km):	129	139
Převodovka:	5M	6M
Provozní hmotnost (kg):	1230	1270
Hmotnost brzděného přívěsu max.:	1200	
Cena od (Kč):	490 900	521 900

## ROZMĚRY A OBJEMY

Délka x šířka x výška (mm):	4175 x 1775 x 1610
Rozvor náprav (mm):	2500
Objem zavazadelníku (l):	375 - 710
Objem palivové nádrže (l):	47

## MĚŘENÍ NA VÁLCOVÉ ZKUŠEBNĚ

Nejvyšší výkon (kW/min <sup>-1</sup> ):	80,1/5390	102,1/5315
Nejvyšší točivý moment (Nm/min <sup>-1</sup> ):	157/3405	210/2535

## SPOTŘEBA A DYNAMIKA - NAMĚŘENÉ HODNOTY

Pneumatiky – rozměr:	215/55 R17	
Pneumatiky – typ:	Nokian Weatherproof	Nokian WR D4
Zrychlení 60 až 100 km/h na 4° (s):	9,3 (8,5)	7,1
Zrychlení 80 až 120 km/h na 5° (s):	15,8 (13,8)	9,6
Zrychlení 80 až 120 km/h na 6° (s):	-	12,3
Otáčky při 130 km/h na posl. převod (min <sup>-1</sup> ):	3350 (3350)	3000
Zrychlení 0–60 km/h (s):	5,1 (5,0)	4,1
Zrychlení 0–100 km/h (s):	11,7 (11,1)	8,9
Zrychlení 0–130 km/h (s):	20,6 (18,9)	14,7
Zrychlení 0–160 km/h (s):	37,8 (33,4)	23,5
Spotřeba paliva v našem testu (l/100 km):	6,8 (6,4)	6,8

Hodnoty v závorce naměřené u 1.0 BoosterJet s předním pohonem.

## KLADY A ZÁPORY

- |  |  |
|--|--|
| <b>+</b> Stálý a lineární výkon ■ nižší cena ■ ohleduplnější ke 4x4          | <b>+</b> Dynamika ■ Silnější spojka ■ Krásný zvuk                |
| <b>-</b> Jen průměrná dynamika ■ Spotřeba není nižší ■ Nemá rezervy v terénu | <b>-</b> Vyšší cena ■ Chybí částicový filtr ■ Přehřívá pohon 4x4 |

## VARIABILNÍ SERVISNÍ INTERVAL

# Fakt v něm byl benzin

Shodou okolností jsme se v testu přesvědčili, že i vozy Suzuki už dnes mají variabilní interval výměny oleje. Novinářský vůz týraný vysokým počtem startů si řekl o výměnu oleje ne v maximálních 20 000

kilometrech, ale už po 11 235. Udělali jsme si kapkovou zkoušku a musíme konstatovat, že oprávněně. Dle ostrých okrajů a takzvané korony je dobře vidět, že olej byl skutečně naředěný benzinem.

