

AUTO DNES

ČÍSLO 20 • ROČNÍK V. • 19. KVĚTNA 2020

MAGAZÍN O AUTECH, TECHNICE A PENĚZÍCH



SUZUKI VITARA HYBRID POPRVÉ NA ELEKTŘINU



ANALÝZA
KTERÁ AUTA TEĎ
POŘÍDÍTE LEVNĚJI



CESTOPIS
BAREVNOU INDIÍ
VE STARÉ LADĚ

6 test suzuki vitara hybrid

Vitara vylepšená hybridním motorem je dobrá volba: umí jezdit úsporněji, i v nízkých otáčkách pěkně táhne.



6

8 analýza slevy aut

Proč budou auta už jen dražší a které skladové modely se teď dají pořídít s velkou slevou.

10 test ojetiny toyota avensis

Je jí dvacet, najela čtvrt milionu kilometrů, přesto stará toyota za dva platy ještě může dobře posloužit.



10

12 cestopis ladou po indii

Punkový trip po zemi, kde mají přednost všichni, dopadl i bez funkčního klaksonu dobře.



12

16 dětská autoškola jak se chovat na ulici

Základní pravidla pro pohyb chodce v silničním provozu, úkoly pro procvičení častých situací.

18 koronavirus nevyužitě ubytování

Jak získat peníze zpět za pokoj zaplacený přímo v hotelu nebo přes zprostředkovatele.



18



Představení této rakety – Tesly Roadster – která se dostane z nuly na sto za 1,9 sekundy, se odkládá. Elon Musk má teď jiné starosti s odbytem aut i stavěním nových továren v Evropě.

Maximálně stoosmdesátkou!

Volvo to, jako v minulosti už několikrát, udělalo jako první. Rozhodlo se omezit rychlost u svých nových aut na 180 kilometrů v hodině. Záměr vyhlásilo loni, teď začala vyjíždět první volva s touto limitací. V diskusích na sociálních sítích dostala firma očekávanou „čočku“.

Nikdy bych si takové auto nekoupil, zní téměř unisono. Tedy v Česku; ve Švédsku či v USA se dost lidí dívá na rozhodnutí s porozuměním. Taky nemám vůbec nic proti, ostatně už několikrát jsem ve sloupcích brojil proti zbytečně rychlé jízdě. Argumenty jsou jasné – čím rychleji jedeme, tím hůře auto ovládáme, máme pomalejší reakce, a pokud bouráme, následky jsou mnohem závažnější. Lidské tělo není na pohyb v tak vysoké rychlosti uzpůsobeno – jeho křehká schránka i třeba reakce očí jsou evolučně nastaveny na rychlost maximálně 40 km/h. Jak říká jeden z šéfů Volvy Jan Ivarsson – je zvláštní, že se podvědomě bojíme pavouků, hadů nebo výšek, ale rychlosti ani moc ne. Asi proto, že v moderních autech ji moc nevnímáme, dodávám.

Omezení na 180 km/h je vlastně logické. Nikde na světě, až na Německo, se tak rychle legálně jezdit nesmí, a i tam jen na některých úsecích dálnic. A zřejmě dočasně, tlaky na zrušení jsou obrovské. Kdo chce blbnout, ať jede na okruh. Volvo to schytalo ještě za jinou věc – oznámilo, že začíná diskutovat nad možností, že by auta sama omezila rychlost v okolí škol nebo nemocnic. Ano, je to nesmysl. Ale Ivarsson sám říká, že chce začít teprve diskutovat a sbírat argumenty pro a proti. Těch proti bude zřejmě víc, takže zatím budme v klidu...



Foto na titulní straně: Roman Švidrnach, Mafra

Roman Švidrnach

Roman Švidrnach
redaktor AUTO DNES

Suzuki
Vitara

Poprvé jako hybrid

STOJÍ ZA TO?

Éra klasických spalovacích motorů pomalu končí. Dostávají jako pomocníka elektromotor. Je to správná cesta?





Interiér Kabina je dost konzervativně pojatá, ani hybridní verze nepřinesla žádné změny, nepřibyla žádná nová tlačítka – jen volitelné zobrazení energetických toků na palubním počítači. Ergonomie ovládání je vcelku dobrá, potěšilo i zrychlení reakcí dotykové obrazovky. Zpočátku nám vadilo výhradně dotykové ovládání hlasitosti, ale naštěstí ji lze regulovat i z volantu. Chválíme funkční a neinvazivní asistenční systémy, citlivé varování před srážkou nám jednou zachránilo pár plechů...

Slovo hybrid zní spoustě řidičů skoro jako nadávka, symbol moderní „zpykané“ doby. Zbytečná složitá elektrika plus baterie navíc, a co za to? Možná o pár deci nižší spotřeba, zní hlasy hospodských mudrlantů. Je opravdu hybridní technologie úlitbou bruselským ekologickým bůžkům, nebo přináší i nějaké praktické výhody?

Suzuki Vitara nám umí dát odpověď. Ve své úplně nejposlednější reinkarnaci z letošního dubna nahradila dosavadní 1.4 BoosterJet variantou s označením BoosterJet Hybrid. „Nehybrid“ přitom už v nabídce nebude, poslední skladové kusy se právě doprodávají (stejně tak skončil litrový tříválec). Srovnání obou motorů se přímo nabízí – původní motor jsme testovali na podzim 2018, dojmy tak úplně nezestárly. V testu jsme tenkrát 1.4 BoosterJet chválili za to, že výkonu má dost a pěkně jede i na dálnici. Motor byl hezky pružný, ale bylo třeba mu malinko „šlapat na krk“, aby se hezky rozkutálel z nízkých otáček.

Opravdu úspornější

To už je minulost. Mild-hybridní čtrnáctistovka je sice výkonově o něco slabší, 95 oproti 103 kW, ale v provozu se projevuje sympatičtěji. Lépe táhne v nízkých otáčkách, kdy vypomáhá právě elektromotor – nárazově umí přidat pořádnou porci až 53 newtonmetrů. A zauřaduje třeba i při předjíždění. Nejsilnější v kramflecích je ovšem hybrid ve městě, kdy nejčastěji využívá možnost vypínání spalovacího motoru podle potřeby, takže třeba ke křižovatce dojíždí na elektřinu. Když přitom sundáte nohu z plynu, generátor začne razantně rekuperovat, čímž auto přibrzdí. Za chvíli se tak naučíte jezdit v podstatě bez šlápnu-

tí na brzdě. Oproti starším systémům má totiž vitara mnohem účinnější rekuperaci díky 48V palubní síti.

Hlavně však umí opravdu, ne jen papírově, snížit spotřebu. Po týdenním testu v převážně městském a dálničním provozu jsme odečetli spotřebu 6,3 litru. S naloženým autem. A to je výborný výsledek. S předchozím provedením motoru jsme se nedostali pod 7,7 – což představuje velmi slušnou úsporu 1,4 litru na sto km. Na polo-prázdné dálnici jsme jeli neustále na limitu, a i tak jsme dálniční sprint s hybridem zvládli za 6,8 litru, zatímco s čistým benzínákem to bylo 8,5 litru. Nemluvě o lepší akustické pohodě na palubě – zatímco benzinová 1.4 točila při stotřícitce přes 3 000 otáček, hybrid i díky jinému zpřevodování o pět set méně. To je moc fajn.

Takže – i když jsme na výrobcem udávaných 4,9 litru (pro verzi 4x4) nedosáhli, celkově nás hybridní pohon přesvědčil o své smysluplnosti.



Hybridizace vitary neměla vliv na velikost zavazadlového prostoru – baterie je umístěna pod sedadlem spolujezdce a nezabírá tak místo v kufru. Ten má tak stále 375 litrů, o zanedbatelných 15 méně než ten ve Škodě Kamiq.

Co se týče jízdních vlastností, vitara nijak nevybočuje z řady – podobně jezdí každé druhé SUV. V zatáčkách se přehnaně nenaklání, sedí jistě, komfort jízdy je i přes velká kola dost solidní.

Lehké zdražení

Moderní „hybridizované“ motory vzbuzí u budoucích majitelů obavy stran odolnosti a spolehlivosti. Těžko předjímat, jak na tom bude vitara po třeba deseti letech, ale pro mluví dvě věci: lety prověřená odolnost značky, která nikdy nevyprodukovala jasný technický přešlap, a doslova vzorná dimenzace veškerých dílů, na niž jsme se podrobně podívali ve značkovém servisu. Nebudeme rozebírat všechny díly, ale například motor je úplně přestavěný – mechanika i vstřikování jsou úplně nové, stejně jako třeba odolnější turbodmychadlo. A na jednoduchém elektromotoru se nemá co pokazit.

Hybridizace přinesla také zvýšení ceny. Naštěstí ne o moc – dosavadních 457 tisíc korun se zvedlo na 470 tisíc; na oplátku auto ale dostává o něco lepší výbavu než dřív, například světelný a dešťový senzor, adaptivní tempomat se systémem automatického nouzového brzdění či systémy hlídání jízdního pruhu a rozpoznání dopravních značek. A také LED světlomety pro potkávací i dálková světla – poznáte je podle výrazné modré linky.

Konkurentů ve třídě malých SUV (4,2 metru délky) je spousta, téměř žádný ale neumí nabídnout pohon všech kol. Vitara tak stále zůstává – po Dacii Duster (440 tisíc) a Hyundai Kona (540 tisíc) jednou z nejdostupnějších nových čtyřkolek na trhu.

Roman Švidrnoch