

OBSAH

TESTY A TECHNIKA

Škoda Octavia RS Nové sportovní povedení dostane i hybridní ústrojí.....	12
Alpine A110 Ostrá verze S je vhodná na okruhy.....	16
Hyundai i10 Nová generace v prvních jízdách.....	18
McLaren Elva Z Wokingu přichází zajímavá kusovka.....	20
Toyota GR Yaris V září dorazí ostrý hatchback, který má být úžasný.....	22
Renault Captur První zkušenosti s novou generací.....	24
Opel Corsa vs. Peugeot 208 Souboj sourozenců s motorem 1,2 litru.....	26
Mercedes-Benz CLA Test provedení s benzinovým čtyřválcem o 140 kW.....	30
Hyundai Ioniq vs. Nissan Leaf Souboj dvou elektromobilů.....	32
Byton M-Byte Do Evropy se chystá model s revolučním interiérem.....	38
BMW X1 Test provedení xDrive25d.....	40
Suzuki Swift Test varianty 1.2 Dualjet Hybrid 4x4 Allgrip.....	42
Audi A6 allroad Poloterénní kombi se silným dieselem.....	44
Mitsubishi PHEV Zabrousíme do tajů plug-in hybridu z Japonska.....	50
Renault Captur V rubrice Bazar první generace z roku 2013.....	58
Aestec GTS Moderní reinkarnace Porsche 904 působí výborně.....	68

TÉMA

Rallye Dakar 2020 Ohlédnutí za letošním ročníkem.....	46
Carlos Sainz Portrét legendy světových soutěží.....	48
CES 2020 Letošní přehlídka spotřební elektroniky zase ukázala leccos z automobilismu.....	52
Budoucnost Toyota Už na OH v Tokiu se dočkáme zajímavých věcí.....	56
Bazarové střípky Svolávačka Volvo, Honda 1.8 i-VTEC, Renaulty Scénic, Espace a Talisman.....	60
Seat a gígalinery Španělské zkoušejí nákladní soupravy dlouhé skoro 32 metrů.....	61
Nehodovost 2019 Statistiky loňského roku nejsou špatné.....	62
Jak v Alpách Ceny tunelů a autovlaků, rady a tipy.....	64
Jezdíme v zimě Na co si dát pozor, čeho se vyvarovat.....	66
Museo Ferrari V tipech na výlet expozice v Maranellu.....	73



Hyundai i10

Str. 18



McLaren Elva

Str. 20



Renault Captur I a II

Str. 24, 58



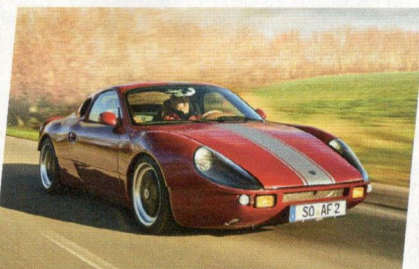
Hyundai Ioniq vs. Nissan Leaf

Str. 32



Suzuki Swift

Str. 42



Aestec GTS

Str. 68

AUTA
V ČÍSLE

Aestec GTS	68
Alpine A110	16
Audi A6 allroad	44
BMW X1	40
Byton M-Byte	38
Hyundai i10	18
Hyundai Ioniq	32
McLaren Elva	20
Mercedes-Benz CLA	30
Nissan Leaf	32

Opel Corsa	26	Suzuki Swift	42
Peugeot 208	26	Škoda Octavia RS	12
Renault Captur	24, 58	Toyota GR Yaris	22



TEST

Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid 4x4 AllGrip

Jedno ze dvou

Suzuki Swift je spolu s Fiatem Panda jediným malým autem, nabízejícím pohon všech kol. Tuto tradici Japonci drží i v nejnovějším vydání swiftu, kde se tato technika navíc páruje s hybridním pohonem SHVS.



Současný swift tvary karoserie rozvíjí styling svých dvou předchůdců. Technicky je ovšem zcela odlišný.

Čtvrtá generace Suzuki Swift se vyrábí od roku 2017 a na českém trhu je nabízena pouze se dvěma motory: Kromě úžasné verze Sport s agregátem 1.4 Boosterjet je auto poháněno ještě testovaným čtyřválcem 1.2 Dualjet. Ano, skutečně čtyřválcem! Někdejší tříválcce ze stejné řady motorů K Suzuki na českém trhu již nenabízí ani v jiných modelech.

Motor 1.2 Dualjet není žádnou novinkou, naopak hybridní technologie SHVS, s níž se tento čtyřválec pojí, nová je. Zkratka SHVS znamená Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. Vzhledem k ceně auta nečekejte plnohodnotný hybridní pohon, jaký má třeba Toyota či Honda. Řešení Suzuki SHVS se „omezuje“ v zásadě na kompaktní startér-generátor ISG (Integrated Starter Generator), který má pomoci spalovacímu motoru při rozjezdu a zrychlování a současně umožnit rekuperaci energie při brzdění. Ta z něj neputuje do klasické 12voltové startovací baterie, která je zde rovněž přítomna, ale do lithium-iontové o kapacitě 3 Ah, uložené pod sedadlem řidiče. Její stav nabíjí se ukazuje graficky na displeji přístrojového štítu. Maximum představuje pět dílečků, v praxi by neměla nastat situace, kdy systém ukáže pouze jeden díleček. K tomu může dojít při dlouhodobé odstávce vozidla vinou takzvaného samovybití akumulátoru, přičemž uvedená skutečnost může znamenat i jeho nezbytnou výměnu.

Pokud s autem moc nejezdíte, je dobré jeho motor alespoň jednou měsíčně nastartovat a nechat běžet alespoň deset minut, aby se baterie dobila. Lepší je ale samozřejmě jízda, byť třeba jen krátká. Systém pracuje s napětím 12 voltů, nikoliv tedy 48 voltů, které dorazí snad v budoucnu. Ačkoliv Suzuki uvádí výkon jednotky ISG 2,3 kW a točivý moment

50 N.m, což dohromady vylepšuje zrychlení vozu z klidu na 100 km/h o 0,4 sekundy, skutečný přínos systému tkví ve výborně vyřešeném stop/start. Motor je spouštěn klasickým startérem s pastorkem pouze při prvním startování. Poté při opětovném spouštění se role ujímá startér-generátor ISG, který kliku motoru roztáčí přes plochý řemen příslušenství.



Displej může ukazovat třeba energetický ukazatel. Dva dílky na baterce jsou v praxi minimum.



Testovaný swift se dodává jen s pětistupňovým manuálem se spíše těžšími převody

Plasty jsou tvrdé, avšak dobře slícované. Ergonomie je velmi zdařilá.

Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid 4x4

Atmosférický zážehový čtyřválec DOHC •

Objem 1242 cm³ •

Výkon 66 kW při 6000/min • Točivý moment 120 N.m při 4400/min •

Převodovka manuální pětistupňová • Pohon všech kol • Pneumatiky 185/55 R 16 • Rozvor 2450 mm • Vnější rozměry 3840 x 1735 x 1520 mm • Zavazadlový prostor 265-579 l •

Pohotovostní/užitečná hmotnost 960/445 kg •

Největší rychlost 170 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 12,6 s •

Nádrž 37 l • Normovaná spotřeba 4,4-4,5 l na 100 km • Výroba Sagara, Japonsko

Základní model 1.2 Dualjet

Hybrid Comfort 269 900 Kč

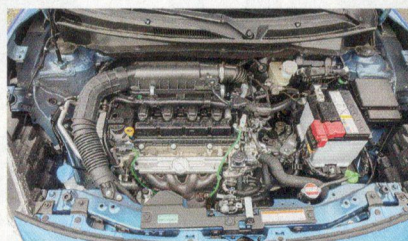
Testovaný vůz 1.2 Dualjet Hybrid 4x4 AllGrip Elegance 377 900 Kč

Testovaný vůz s příplatky 388 900 Kč

Verze s pohonem všech kol 4x4
AllGrip je oproti variantě s pohonem
předních kol vyšší o 25 mm



Úroveň sezení vpředu je solidní. Sedáky jsou dlouhé, opěradla ale již méně.



V rámci týdenní zápůjčky jsme jezdili za 6,5 litru



Vynikající jízdní vlastnosti
Nízká hmotnost (současně ale tuhá karoserie)
Perfektně fungující stop/start
Pohon všech kol
Bohatá výbava v ceně



Vyšší hlučnost
Malý zavazadelník
Omezený přínos hybridu pro jízdu
Citlivost 4x4 na ne-souměrné opotřebení pneumatik

HODNOCENÍ

★★★★★

Zavazadelník je slabinou auta. Nabízí základní objem 265 litrů.

ZÁVĚR

Redaktor
TOMÁŠ DUSIL

Zatím poslední vydání swiftu zůstává věrně tradici svých předchůdců. Když opomeneme malý zavazadelník o objemu 265 litrů a vyšší hlučnost, ve výsledku se jedná o skvělé malé auto, které vás bude bavit řídit. A když na to přijde, vyjedete i tam, kam jiní ne.

→ ČTYŘKOLKA BEZ ELEKTRONIKY

Pohon všech kol je u swiftu vyřešen vlastně tím nejjednodušším způsobem. Žádná elektronika ani hydraulika. Vpředu stačí úhlový převod, pohánějící kloubový hřídel, přičemž rozdílné otáčky přední a zadní nápravy (například při jízdě v zatáčce) dovoluje viskozni spojka. Ta je zcela bezúdržbová, zároveň je však velmi citlivá na rozdílný obvod kol vpředu a vzadu. V praxi ji tak spolehlivě dokážou zničit třeba rozdílně opotřebované pneumatiky vpředu a vzadu, o různých gumách (byť o stejném rozměru) nemluvě... Že spojka pracuje správně, nejlépe poznáte při otáčení vozidla, které je doprovázeno výrazným zpomalováním, jak se lamely spojky svírají.



Swift 4x4 používá vzadu specifickou nápravu s torzní příčkou. Olej v zadním diferenciálu se mění po ujetí 150 000 km.

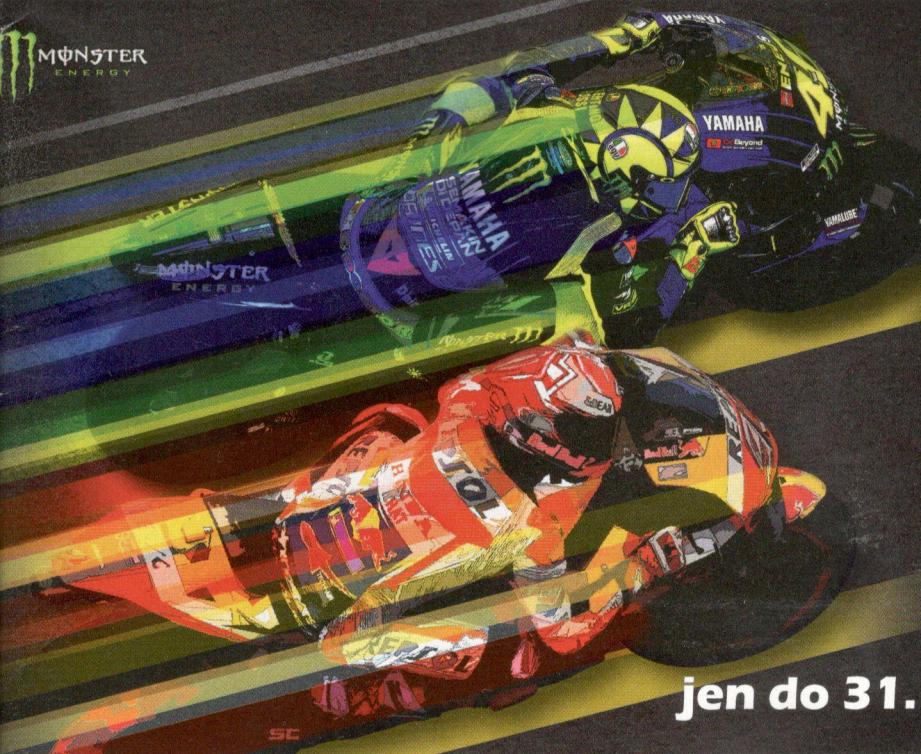
výkonu, kdy s rostoucími otáčkami táhne volněji, navíc při překročení čtyřtisícové hranice příjemně ožije, což si nejlépe uvědomíte při jízdě na dvojku. Při ní se také agregát vcelku rychle vytáčí. Ještě lepší dynamiku by motoru umožnily lehčí převody. Takhle na nejvyšší pětku točí při rychlosti 130 km/h necelých 3500 otáček. Je to tak akorát pro pohodlné cestování,

kdy s příjemnou akustickou pohodou. Swift obecně tichý moc není, kupodivu, minulá generace mi přišla dokonce subjektivně tišší. O špetku vyšší hlučnost ale bude sympatická aktivním řidičům, kteří rádi řadí. Těm se swift odmění také vynikajícími jízdními vlastnostmi, kdy srdnatě vzdoruje nedotáčivosti, zároveň ale velmi dobře tlumí prohršky silnic.

Díky tomu systém může pracovat také v okamžiku, kdy je vozidlo v pohybu, navíc se celá operace děje zcela diskretně, tiše a bez protivného škubání.

A jak vlastně swift s pohonem všech kol jezdí? Motor Dualjet je sice malý, avšak nabízí výkon 66 kW, což stačí ke svižné akceleraci. Navíc čtyřválec poskytuje dnes už málo vídanou gradaci

INZERCE



MONSTER ENERGY
Grand Prix

ČESKÉ REPUBLIKY

07-09|08|2020

VSTUPENKY za nejnižší ceny
jen do 31. ledna! Více na czechgp.com.