

Yeti Greenline

K moři za pět litrů nafty. Stojí to za to?

Yeti Greenline nabízí zajímavý design a vyšší pozici řidiče za volantem. Finančními náklady jej však **předhoni naftová octavia**.

Takzvané SUV jsou auta do lehkého terénu, se zvýšeným posazem za volantem i podvozkem nad silnici a obvykle taky s poněkud živnějšími motory. Vyšší karoserie s ostřejším sklonem čelního skla si totiž s ideálním aerodynamikou moc netyká, své si vezme i příležitostný pohon všech kol – a výsledkem jsou pak hodnoty vyšší tak o litr, dva oproti srovnatelnému klasickému osobáku.

Kompaktní SUV Yeti však umí jezdit doslova za pár litrů nafty. To nemůže být jen tak, zázraky se ani v automobilovém průmyslu nedějí, fyziku ošidit nelze. A taky že ne: Yeti Greenline je vlastně takový „poloyeti“ – má jen pohon předních kol a podvozek o kus níže k silnici – takže jakékoli terénní hrátky jsou mu zapovězeny. Jedinou výhodou tedy zůstává zvýšený posaz za volantem a to, proč si spousta lidí yetiho kupuje – svaltý vzhled „terénního“ auta.

Yeti je zkrátka momentálně asi designově nejvyváženější škodovkou a lidem se jednoduše líbí.

Základem úsporný naftový motor

Škodovka věnuje své ekologické řadě velkou pozornost – modely greenline má už ve všech svých třídách kromě nejmenšího citiga. Recept k úsporám paliva (a snížení emisí, což automobilky dnes potřebují) je jednoduchý: hlavní je úsporný naftový motor (u Škody většinou 1.6 TDI se 77 kW výkonu).

Dále pak pomáhá především systém start-stop: pokud zastavíte na křižovatce nebo v koloně, zařadíte neutrální a pustíte pedál spojky, motor se sám vypne; naskočí zase při sešlápnutí. Automobilka uvádí, že tak lze ušetřit v kombinovaném režimu 0,2 až 0,4 l/100 km, ve městě dokonce až litr paliva na 100 km.

Zda je to pravda, se dá obtížně

ověřit, protože ekologické modely mají kromě tohoto systému oproti běžným ještě spoustu dalších vylepšení. Ale vzhledem k masivnímu zavádění start-stopu napříč všemi značkami na tom něco bude – jen tak by to výrobci nedělali.

Dalšími „fintami“ jsou systém rekuperace brzdové energie (při brzdění se dobíjí baterie, o to méně se pak spotřebuje paliva na výrobu elektrického proudu pro palubní systémy), převodovky s

4,9 litru nafty na 100 km. Palubní počítač přitom ukazoval 4,7 litru – takže „kecá“, ale jen malinko, za což Škodovku chválíme (u jiných výrobců nebývá výjimkou i půllitrový rozdíl).

Rozdíly ve spotřebě šly na vrub jízděmu stylu: na okreskách při klidné pohodové jízdě jsme dosáhli rekordu 3,5 litru na 100 km, naopak rychlý noční přesun chorvatskou autostrádou atakoval šestilitrovou hranici. To jsou velmi pěkná čísla na auto této třídy, a kupodivu se zase tolik neliší od papírových hodnot uváděných automobilkou (kombinovaná spotřeba 4,6 l).

Hlavní zásluhu na tom má úsporný turbodiesel 1.6 TDI 77 kW se systémem vstřikování common-rail (a filtrem pevných částic) v kombinaci s již zmíněnými úpravami – například „dlouhými“ rychlostmi. Motor tak nepůsobí na řidiče moc živě (zrychlení z 0 na 100 km/h za 12,1 sekundy), maximální rychlost leží někde nad 170 km za hodinu.

Při rychlém předjíždění je nutné dost podřadit – ale při vytáčení se motor umí vybičovat a statečně zatáhne, až připomene i legendární 1.9 TDI se stejným výkonem. Spotřebě to ale nesvědčí a také to není na místě: úsporná auta si nekupují závodníci, nýbrž klidná a vyrovnaní jezdci – a jim Yeti Greenline vyhoví svým natu-rem bez zbytku.

Auto je pocitově trochu tvrdší než běžný yeti, ale komfort odpružení zůstal vynikající – podvozky Škodovka prostě umí jedny z nejlepších ze všech automobilek; zvlášť ty japonské by se od ní mohly učít.

Za volantem se tak dá pohodlně strávit několik tisíc kilometrů, podrží vás i výtečná sedadla, potěší dostatek odkládacích prostor i slušně velký kufr (v případě potřeby si můžete dopředu posunout zadní sedáčky, a tak ho zvětšit).

FAKTA

Yeti Greenline

motor	diesellový, 1,6 TDI
max. výkon	77 kW
max. točivý moment	250 Nm/1 500–2500 ot.
max. rychlost	176 km/h
zrychlení 0–100 km/h	12,1 s
délka/šířka/výška/rozvor v mm	4 223/1 793/1 691/2 578
světla výška	155 mm
objem kufru	416 l
cena	460 900 Kč

prodlouženými převody pro snížení otáček, pneumatiky se sníženým valivým odporem nebo aerodynamické úpravy spodní části vozu – ty snižují součinitel odporu vzhledu Cx. A konkrétně u yetiho k úpravám patří i snížení světelné výšky o 2,5 cm na 15,5 centimetru.

Testování na cestě do Chorvatska

Yetiho jsme letos vzali na cestu do Chorvatska. I s testováním různých objízdek dálnic a výletem do bosenského Mostaru jsme najeli celkem 2 860 kilometrů. Průměrnou spotřebu jsme po sečení všech dílčích měření a dotankování do plné nádrže spočítali na

Žihadlo Zvenčí působí model Sport jako trochu vyšňořenější třídveřový swift. Avšak z běžného auta se daly použít nejvš zrcátka, dveře a dalších pár dílů karoserie. Pod kapotou je všechno jinak. Včetně motoru, který táhne jako o život.

3x foto: Suzuki



Suzuki Swift Sport

Nejlepší hračka pro velké kluky

Je to nejlevnější auto, se kterým se opravdu pobavíte. A nepotřebujete k tomu spoustu koní pod kapotou a všelike nastavovací serepetičky.

Vůz Suzuki Swift Sport je jednoduchý a poctivě postavený ostrý hatchback neboli „hot hatch“. Jeden z mála, který si to označení opravdu zaslouží – tenhle závodivý svišť je totiž neskutečně povedeně hravě náčiní na vymetání okresek.

Jako jeden z mála hot hatchů má atmosférický motor, to v dnešní „době přeplňované“ oceňujeme. Neucítíte žádné kopance turbodmychadla nebo čekání na jeho roztocení, stokilowatový čtyřválec miluje otáčky a má hezky plynulý záťah se skvělou gradací.



Srovnání všech „zelených“ vozů automobilky Škoda

Model	nejlevnější (cena, motor)	spotřeba na 100 km	verze greenline (cena, motor)	spotřeba na 100 km	greenline se vyplatí po ujetí
Fabia	319 900 Kč (1,6, 55 kW)	4,2 l	353 900 Kč (1,2, 55 kW)	3,4 l	117 000 km
Fabia Combi	334 900 Kč (1,6, 55 kW)	4,2 l	368 900 Kč (1,2, 55 kW)	3,4 l	117 000 km
Roomster	380 900 Kč (1,6, 66 kW)	4,7 l	390 900 Kč (1,2, 55 kW)	4,2 l	55 555 km
Yeti	453 900 Kč (2,0, 81 kW)	5,4 l	460 900 Kč (1,6, 77 kW)	4,6 l	24 130 km
Octavia	374 900 Kč (1,6, 77 kW)	4,5 l	454 900 Kč (1,6, 77 kW)	3,8 l	316 200 km
Octavia Combi	404 900 Kč (1,6, 77 kW)	4,5 l	484 900 Kč (1,6, 77 kW)	4,1 l	551 000 km
Superb	594 900 Kč (1,6, 77 kW)	5,0 l	612 900 Kč (1,6, 77 kW)	4,4 l	81 000 km
Superb Combi	624 900 Kč (1,6, 77 kW)	5,2 l	641 900 Kč (1,6, 77 kW)	4,4 l	58 000 km

Poznámka: Všechny motory jsou naftové TDI se vstřikováním commonrail. V tabulce jsme nezohlednili vybavy jednotlivých modelů, až na greenliney jde o základní diesellové verze. Hodnoty spotřeby jsou uvedeny podle tabulek výrobce, ceny modelů podle ceníku automobilky.



Prostě, klady yetiho jako modelu zůstávají zachovány beze zbytku.

Vyplatí se?

Otázka je ale jiná: vyplatí se Yeti Greenline za 461 tisíc korun koupit? To záleží na úhlu pohledu. Mezi „zelenými“ škodováckými auty kraluje lácí příplatku za ekoverzi oproti nejlevnější naftové motorizaci ve stejné výbavě (viz tabulka) – pouhými sedmi tisíci, což znamená, že se vrátí po ujetí 24 tisíc kilometrů.

Obecně je však drahý, a – jak už bylo řečeno – dělat šetřilka z vozu typu SUV nedává moc velký smysl. Pokud chcete jezdit opravdu

úsporně, je tady greenlinová octavia s větším kufrem (o 169 litrů) a nižší spotřebou, papírovou i praktickou – a také nižší cenou. Ještě výhodnější variantou je ovšem pořídit si základní diesellovou octavii – je o 86 tisíc korun levnější a spotřebu má prakticky stejnou jako úsporný yeti. Toho v greenlinové verzi v terénu stejně nevyužijete.

A tak jedinou výhodou modelu Yeti Greenline zůstává vyšší posaz za volantem a samozřejmě případně osobní sympatie k designu vozu. Pokud převáží, špatně nekoupíte. Ale jestli u vás vítězí nízké náklady, sáhněte po octavii...

Roman Švidrnoch

Terénní vzhled Vypadá svaltě, ale aby dosáhl nízké spotřeby, má jen pohon předních kol a podvozek nízký nad silnici.

3x foto: Škoda



FAKTA

Suzuki Swift Sport

motor	1,6, atmosférický zážehový
max. výkon	100 kW
max. točivý moment	160 Nm
max. rychlost	195 km/h
zrychlení 0–100 km/h	8,7 s
komb. spotřeba	6,4 l/100 km
rozměry*	3 890/1 695/1 510/2 470
objem kufru	211 l
cena	369 900 Kč

* délka/šířka/výška/rozvor v mm

větší jsou i ložiska kol. Na sedmnáctipalcových kolech je i tak swift překvapivě pohodlný.

Díry na silnici vůz nerozhodí

Můžete vymetat díry, ale auto to nerozhodí. Pak nasadíte do oblouku a swift ho vykouzlí jak o život. Abyste ho donutili k nedotáčivosti, chce to dost neomalnosti. Naopak stačí ubrat plyn a zadní náprava vám vracečku pomůže přetáčivě prosmýknout. Předek zatáčí s neskutečným elánem, zadní náprava sem tam na nerovnostech nebo v ostrých zatáčkách trochu odskočí, ale kontrolovatelně a předvídatelně, a to se řidiči líbí!

Suzuki Swift Sport je hot hatch ze staré školy. Jednoduchý, ostrý, s plně vypínatelným ESP, mrštný a lehký – váží jen 1 045 kg. A vlastně za pár korun: 370 tisíc za auto s xenonovými lampami, sedmi airbagy, automatickou klimatizací nebo tempomatem je skvělá cena. Konkurenta snad ani nemá. Ostatní jsou dražší a svou zábavností je swift poráží na celé čáře...

František Dvořák

