

auto magazín



POROVNÁVACÍ TEST Toyota Corolla Hatchback vs Mazda3 Hatchback



REČI SA HOVORIA, CHLIEB SA JE



MAZDA3 HATCHBACK VS TOYOTA COROLLA HATCHBACK. OBA MODELY MAJÚ ROVNAKÝ CIEĽ – POTEŠIŤ VODIČA, NO IDÚ ZA NÍM INOU CESTOU. **Text:** Peter Varga, **foto:** autor

Mazda s aktuálnou generáciou „trojky“ a Toyota s Corollou zahrli na emotívnu strunu. Jednak dizajnom a jednak tým, že namiesto veľkého priestoru na zadných sedadlách a obrovského kufra uprednostili vodiča – jeho pocity za volantom, jazdné vlastnosti auta...

Evolúcia vs revolúcia

Začnem dizajnom, a to abecedne Mazdou. Z pohľadu dizajnu je nová trojka evolúciou predošlej. Dizajnéri odstránili všetky prelisy zboku

auta, naopak, prednú časť priostřili, zadnú urobili bacuľatejšou. Predná hrana kapoty je ostrá ako katana japonského samuraja. Spolu s malými svetlometmi a typickou päťuholníkovou maskou vytvára dynamický pocit. Ten podporujú aj proporcie auta. Pri pohľade zboku totiž vynikne, že nos auta je mimoriadne dlhý a kabína posunutá dozadu. Nová trojka je stelesnením dokonalej jednoduchosti. Samotná Mazda o nej hovorí ako o novej interpretácii dizajnového jazyka Kodo v zmysle „menej je viac“. Corolla je z celkom iného súdka. A to hneď z dvoch dôvodov. Tým

prvým je, že oproti Aurisu, ktorý nahrádza, je doslova dizajnovou revolúciou. A ja osobne veľmi kvitujem, že Toyota mala odvahu obrátiť list a vytvorila auto, ktoré oslovuje najmä mladých;

99 Atmosférický motor Mazdy má krásnu otáčkovú charakteristiku.

vytvorila auto, ktoré má „gule“. A aké „gule“! Tým druhým dôvodom, prečo je Corolla z celkom iného súdka ako trojka, je, že oproti nej je plná hrán a prelisov. Široká maska chladiča v tvare zlovestnej tlamy nejakého obrovského zvierata, staby diela nejakého šialeného génového inžiniera, ktorý skrížil žraloka s nejakým mimozemským

tvorom, naháňa vodičom v spätnom zrkadle hrôzu. Zatiaľ čo Mazda je zozadu sexi bacuľka a jedinými prvkami, ktoré hovoria o tom, že tu dostali prednosť emócie, sú zamračené koncové svetlá a široký postoj, tak Toyota je aj zozadu plná hrán a prelisov. Sexepil testovanej Corolly dvíhala dvojfarebná červeno-čierna karoséria.

Symetria vs moderna

Mazda aj v interiéri reprezentuje jednoduchosť a čistotu. Prístrojový panel, ale vlastne celý interiér je bez zbytočných excesov. Všetky ovládače sú tam, kde majú byť, všetky dôležité a často používané funkcie ovládajú priamo, nie cez displej. Stredobodom pozornosti Mazdy3 je práve vodič. Uprostred, mimochodom, pekne vysoko, je kaplnka s veľkými dobre čitateľnými budíkmi a po jej bokoch majú svoje miesto symetricky usporiadané výduchy klimatizácie. Pekne symetrické sú aj lakťové opierky, navyše

01 Toyota ponúka štyri jazdné režimy. Volíte ich „otočným“ ovládačom Drive Mode a tlačidlom EV Mode a pred voličom prevodovky.



02

je to spôsobené tým, že Toyota má výrazne širšie sedadlá. Tie sú oproti Mazde ako z inej dimenzie. Sú široké, majú výrazné tvarovanie naprieč celou svojou konštrukciou – od sedáku cez bedrovú až po ramennú časť. Pravda, hovorím o športových sedadlách Toyoty, ktoré sú však vo výbave Selection štandardom. Mazda má síce dobre tvarované bočné výplne v oblasti bedier, no chýba jej opora v ramennej časti a aj samotné operadlo sa v týchto miestach zužuje. Navyše, aj sedák je plytší. Na druhej strane, Mazda umožňuje nižší posed ako Toyota.

Pasažieri a kufre

Ako som v úvode spomínal, obe autá uprednostňujú vodiča pred pasažiermi a batožinou. Veľa miesta teda nečakajte ani v jednom z nich, Mazda však, vďaka dlhšiemu rázvoru osí náprav, poskytuje pasažierom vzadu predsa len o kúsok viac miesta. A aj dvere sa otvárajú vo väčšom uhle – v takmer 90 stupňoch. V Toyote je vzadu problém skutočnosť, že sedadlá sú posunuté až za obklad otvoru dveri, ktorý preto obmedzuje priestor na lakte. Na druhej strane, plusom Toyoty je, že aj v stredovom tuneli má výduchy klimatizácie. Toyota má väčší batožinový priestor, ale jeho využiteľnosť trochu zhoršuje fakt, že zadné čelo je skosené. Mazda má lepšie využiteľný kufor a po sklopení operadiel sedadiel vznikne iba malý uhol, nie schod ako v Corolle.

Do červena

Obe autá dokážu vodiča nadchnúť a naopak fyzikálne zákony poriadne našťávať – až do červena.



MAZDA3 HATCHBACK

- +** veľký uhol otvorenia zadných dverí
- +** v ponuke aj verzie s pohonom 4x4
- +** široká škála konfigurácie vozidla
- +** dobre čitateľný podvozok, komunikatívne riadenie
- +** svetlomety s funkciou vykryvovania premávky

- horšie tvarované predné sedadlá
- zlý prejav motora pri deaktivácii dvoch zo štyroch valcov
- uškrtý výkonový prejav motora

Mazda má vpredu zavesenie typu McPherson, vzadu iba jednoduchú torznú priečku s vlečnými ramenami. Aj s touto výzbrojou však dokáže byť v zákrutách poriadne rýchla, ale aj zábavná. Na riadenie reaguje perfektne, volant dáva slušnú dávku spätnej väzby. Na hranici fyzikálnych zákonov sa správa neutrálne, avšak s jemným náznakom nedotáčavosti. To znamená, že zo zákruty ide veľmi mierne nosom, ale pekne si za sebou ťahá aj zadok. Keď ste v núdzi, stačí jemne povoliť plyn a auto sa zrovná – nasmeruje do zákruty. Zároveň platí, že veľmi ľahko viete nahodiť zadok a vyprovokovať pretáčavý šmyk. Páči sa mi, že ESC vypínate jednoduchým tlačidlom vľavo pod volantom. Dokonca ho ani nemusíte držať večnosť.

Toyota má vpredu McPherson, vzadu viacprvkové zavesenie kolies. Aj ona reaguje na riadenie promptne, na utiahnutie v zákrutách dokonca ešte o niečo ostrejšie ako Mazda. Mazda má medzi krajnými polohami zhruba 2,8 otáčky volantu, Toyota cca 2,6. Mne osobne sa veľmi páčilo základné naladenie posilňovača, nepotrebujem k šťastiu tuhšie riadenie. Kolega, s ktorým som robil test, si však, naopak, pochvaloval športové nastavenie. Aj keď je riadenie Corolly v športovom nastavení, aj vtedy však Mazda poskytuje o máličko lepšiu spätnú väzbu ako Toyota. Keď sa Corolla dostane na hranicu priľnavosti plynule, tak sa v zákrute sunie neutrálne. V dynamických situáciách má intenzívnejšiu tendenciu k pretáčavosti ako Mazda. Trojka, možno aj vzhľadom na dlhší rázvor, je akoby

Mazda3 Hatchback

02 Interiér Mazdy je stesnením jednoduchosti a krásy. Volant sa dobre drží a je nastaviteľný v širokom rozasahu.

03 Mazda ponúka vzadu o chlíp viac miesta.

04 Mild-hybridný systém Mazdy umožňuje vypnúť motor aj za jazdy.

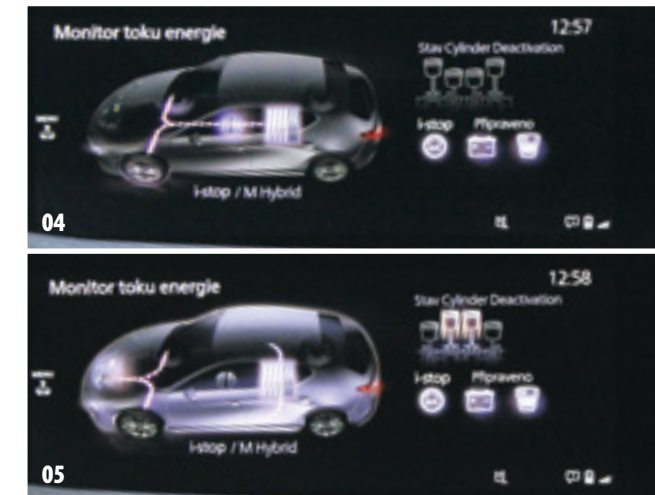
05 Trojka si vie deaktivovať dva zo štyroch valcov. V nízkych otáčkach to však cítiť.

sú príjemne mäkké čalúnené. Dobre tvarovaný volant je nastaviteľný v oboch smeroch v širokom rozsahu. Výškovo v rozsahu cca 4,5 cm, v rovine osi o cca 7 cm. Na najlepšom možnom mieste je aj prevodová páka, jej chod je presný a mechanicky pekne definovaný. Ako vodič som si vedel nastaviť pekne hlboký posed a pochvaloval som si aj sedadlo. Trochu predbehnem a poviem, že avšak iba dovtedy, kým som ho nekonfrontoval so sedadlom Corolly. Samotný prístrojový štít Mazdy vyzerá ako plne analógový – vľavo je otáčkomer, uprostred rýchlomer, vpravo teplomer vody a palivomer. V skutočnosti je však stredná časť digitálna – rýchlomer, spolu s doplnkovými ukazovateľmi dojazdu a spotreby paliva po jeho boku, sú digitálne. Rýchlomer navyše poskytuje pomocné funkcie. Červenou farbou napríklad zvýrazní, o koľko km/h prekračujete stanovený rýchlostný limit v danom úseku. V Mazde chválím široký stredový tunel, v ktorom je pod laktovou opierkou dobre využiteľná odkladacia schránka. Toyota ukazuje odvahu aj v interiéri. Prístrojová doska je viac odviazaná od zaužívaných konceptov, pôsobí modernejšie, má výrazne horizontálnu štruktúru, ktorá opticky rozširuje interiér.

Dominantou je 8-palcový dotykový displej, ale pohľady upútajú aj výrazné výduchy klimatizácie. Stredná časť prístrojovky, na ktorej je aj spomínaný displej, ale tiež ovládače klimatizácie, je akoby vysunutá bližšie k vodičovi. Pod ním je praktická polička na odloženie mobilu. Samozrejme, aj s indukčným nabíjaním. Pekným detailom je kožené čalúnenie výklenku voliča prevodovky a červené prešitie. Dodávam, že pred voličom je ešte volič jazdného režimu. Testovaný model ponúka štyri režimy: Sport, Normal, Eco a EV. Aj Toyota má čiastočne digitálny prístrojový štít. Digitálna časť uprostred sa však vôbec nesnaží maskovať svoj charakter, v plne digitálnej podobe informuje o rýchlosti aj o ďalších parametroch a funkciách. Napríklad aj o energetickom toku hybridného pohonu. Toyota síce zapracovala na infotainmente, no ten je v porovnaní s Mazdou stále pomalší. Hoci prístrojová doska napohľad rozširuje interiér, vnútorný priestor sa zdá byť užší. Tento pocit podporuje aj stredový tunel medzi sedadlami, ktorý je v Toyote výrazne užší ako v Mazde. V skutočnosti je to však jeden veľký klam, pretože obe autá majú prakticky navlas rovnakú vnútornú šírku. Rozdiel je ani nie celý centimeter v prospech Mazdy. Celé



03



04

05

plynulejšia v šmyku. V reálnom živote sú obe autá vodičsky nesmierne potentné. Oba modely sú si veľmi podobné aj v tuhosti podvozka. Chválím, že napriek ťahu na dynamiku nie sú príliš tvrdé. Veľký rozdiel je však v brzdách. Mazda má mäkkší brzdový pedál s gumovým prejavom a pomalším nástupom brzd. Oproti tomu majú brzdy Toyoty rýchlejší nástup, pritom sú lepšie dávkovateľné. Mazda jazdila na pneumatikách Toyo Proxes R51A 215/45 R18, Toyota na Falken Ziex ZE

914 B 225/40 R18. Pri rýchlej jazde za tmy oceníte výborné LED svetlá oboch áut. Stretávacie aj diaľkové svetlomety majú výbornú účinnosť, medzi nimi prepína elektronika, Mazda však aj vykryva premávku. Toyota, žiaľ, túto funkciu vôbec neponúka.

Mild vs full hybrid

Oba testované modely majú rovnaký výkon 90 kW (122 k), ale dosahujú ho diametrálne odlišne. Technologicky aj pocitovo. Mazda stavia na klasický atmosférický benzínový motor, teda bez turbu. Nie je to však len taký obyčajný motor, ale má niekoľko technologických vychytávok. Tou prvou je vypínanie valcov na križovatkách, ktorú Mazda nazýva i-Stop. Na opätovné naštartovanie nevyužíva štartér ako bežné systémy konkurenčných značiek, ale reverzibilný alternátor. Preto je štartovanie tiché a hladké, ani nevíete, kedy motor naskočil. Elektronika navyše neštartuje motor hneď, ako vyšliapnete spojku, ale až keď zaradíte jednotku a začnete púšťať spojku do záberu. Druhou, ešte zaujímavejšou vychytávkou je mild-hybridný systém. Ten rekuperuje kinetickú energiu, keď je energie nadbytok a, naopak, pomáha motoru, keď potrebuje energiu. Navyše, vďaka mild-hybridnému systému dokáže elektronika vypnúť motor aj za jazdy a auto tak môže plachtiť bez toho, aby motorom pretekla jediná kvapka paliva. Treťou vychytávkou

je deaktivácia dvoch zo štyroch valcov pri nízkom zaťažení. Z nej som však už nebol taký nadšený. Všetko by bolo v poriadku, keby elektronika vypínala motor vo vyšších otáčkach – zhruba od hranice 2 000 ot.min⁻¹ vyššie. Ibaže ona ho vypína už aj v 1 500 otáčkach a to sa negatívne podpíše pod jeho chod. Motor na dva valce – hoci aj ony kmitajú hore-dole so zvyšnými, akurát nedostávajú palivo – vibruje a trochu duní. Na dôvažok citiť aj to, keď sa dva odpočívajúce valce opätovne zapoja do práce. Autom jemne trhne. Motor ako taký má okamžité reakcie na plyn, ale v nízkych otáčkach výkonom neprekypuje. Naberá ho otáčkami a až za 4 000 – 4 500 ot.min⁻¹ naplno prejavuje svoju ochotu ísť za plynom. Tu má zmysel hrať sa s prevodovkou, podraďovať pri predbiehaní a pri svižnej jazde častejším radením držať motor v otáčkach. O to viac, že samotná prevodovka je geniálna. Jej páka je vo výbornej polohe oproti volantu aj telu vodiča, má presne definované dráhy a po mechanickej stránke krásny chod. Treba však povedať, že hoci má motor Skyactiv-G 122 peknú otáčkovú charakteristiku, jeho výkon je akoby precedený cez sitko emisných limitov. Chýba mu výbušnosť.

Toyota ide po línii štandardného, tzv. full-hybridného pohonu. Naša Corolla kombinuje 1,8-litrový benzínový štvorvalec, synchronný elektromotor a tzv. e-CVT prevodovku, resp. modul rozdelenia výkonu. No a systém,



Toyota Corolla Hatchback Hybrid



TOYOTA COROLLA HATCHBACK

- + vynikajúca spotreba hybridného pohonu
- + veľké a dobre tvarované predné sedadlá
- + automatická prevodovka je pri hybridnom pohone štandardom
- + rýchle riadenie
- + veľká hnacia sila hybridného pohonu už z nízkych otáčok

- horší prístup na zadné sedadlá
- horšie zatváranie veka kufra
- nízke užitočné zaťaženie

99 Sedadlá Corolly sú ako z inej ligy, sú väčšie a majú lepšie tvarovanie naprieč celou svojou konštrukciou.

samozrejme, dopĺňa výkonová riadiaca jednotka a vysokonapäťový akumulátor – v prípade hatchbacku a kombi lítiovo-iónový s kapacitou 3,6 Ah. Musím však podotknúť a mnohých aj vyviest' z omylu, e-CVT prevodovka nie je bežná CVT prevodovka s dvoma súpravami prítlačných tanierov a remeňa, resp. reťaze medzi nimi. Ide o prevodovku s dvoma súpravami planétového prevodu a dvoma elektromotormi, ktoré plynule menia vstupné a výstupné otáčky korunového kolesa jednej súpravy a centrálného kolesa druhej súpravy planétovej prevodovky. Tým sa dosahuje plynulá zmena prevodového pomeru. Znie to nesmierne komplikovane, ale jazda s takýmto hybridom je v skutku jednoduchá, nepotrebujete žiadne nové návyky, nepotrebujete nabíjať akumulátor... Skrátka jazdíte ako s normálnym

autom. Na to, aby Toyota zvýraznila, že tento hybrid nepotrebujete nabíjať zo zásuvky, tak ho dokonca nazvala Self-Charging Hybrid, teda samonabíjací hybrid. Akumulátor sa nabíja sám počas jazdy. Elektronika zabezpečuje, aby sa nikdy nevybila úplne. V praxi to vyzerá tak, že sa Corolla vždy rozbieha na elektrickú energiu a podľa toho, ako silno tlačíte na plyn, resp. koľko kapacity má akumulátor, sa pripojí spaľovací motor. Potom pri jazde už rozhoduje riadiaca jednotka, či pôjdu v dvojzáprahu, či potiahne iba spaľovací motor a hybridný systém si dobije akumulátor alebo pôjde auto na čisto elektrickú energiu. Vy sa o nič nestaráte, len dupete na plyn a brzdu. K tomu si môžete zvoliť niektorý z jazdných režimov Sport, Normal, Eco alebo EV, v ktorých sa mení charakteristika hybridného systému. Prechod z jazdy na spaľovací motor, na dvojzáprah alebo na elektromotor je taký hladký, že ho sotva zbadáte. Preč je aj typický vysávačový efekt prvých hybridov. Za bežných okolností ani nezbadáte, že sa prevodový pomer mení plynule. Dokonca ani pri prudkom pridaní plynu elektronika nevyženie otáčky motora do najvyšších výšin, ale iba kamsi za stred (cca 4 000 – 4 500 ot.min⁻¹) a odtiaľ stúpajú otáčky motora ako s automatickou prevodovkou. Samozrejme, bez trhnutia na ďalšie preradenie. Namiesto toho akoby ste mali nekonečný prevod,

06 Predné sedadlá Toyota sú skvelé. Sú veľké a majú výborné tvarovanie.

07 Dotykový displej a ovládací modul klimatizácie sú v Corolle akoby prisunuté k vodičovi.



08

auto plynule zrýchľuje až po maximum – 180 km/h. Chýba mi však možnosť manuálneho radenia predvolených prevodových stupňov. Vďaka elektromotoru má Corolla oveľa silnejší záťah z nižších otáčok ako Mazda, naopak, v horných otáčkach na ňu stráca. V Toyote však

cítiť, že sa najprv zoberie za plynom elektromotor a potom spaľovací motor. To dáva pocit akejsi turbodiery, resp. elektrodieri.

Money talk

Musím povedať, že obe autá sú fantastické. Vyzerajú výborne, jazdia parádne... Keď však príde na lámanie chleba, každý začne rátať peniaze.

08 Mazda3 je čistá, oproti nej je Toyota Corolla plná hrán a prelisov. Platí to zo všetkých strán.

09 Manuálna prevodovka Mazdy je presná.

10 Poličku na indukčné nabíjanie mobilu využijete aj vtedy, keď váš mobil neumožňuje bezdrôtové nabíjanie. Výborne totiž podrží mobil.

ZÁKLADNÉ TECHNICKÉ PARAMETRE	Mazda3 Hatchback 2,0 Skyactiv-G 122 Plus	Toyota Corolla Hatchback 1,8 Hybrid 122 e-CVT Selection
Cena základ/verzia/test [€]	19 990/21 190/26 065	15 990/24 370/25 660
Záruka	3 roky alebo 100 000 km	3 roky alebo 100 000 km
Spaľovací motor [typ/valce/ventily]	zážihový atmosférický/R4/16V	zážihový atmosférický/R4/16V
Objem valcov [cm³]	1 998	1 798
Max. výkon [kW (k)/ot.min⁻¹]	90 (122)/6 000	72 (98)/5 200
Max. krút. moment [Nm/ot.min⁻¹]	213/4 000	142/5 600
Elektromotor	–	synchronný s permanentným magnetom
Max. výkon [kW (k)/ot.min⁻¹]	–	53 (72)/n. u.
Max. krút. moment [Nm/ot.min⁻¹]	–	163/n. u.
Typ/kapacita akumulátora [Ah]	–	Li-Ion/3,6
Kombinovaný výkon [kW (k)/ot.min⁻¹]	–	90 (122)/5 200
Komb. krút. moment [Nm/ot.min⁻¹]	–	142/3 600
Zrýchlenie 0 – 100 km/h [s]	10,4	10,9
Max. rýchlosť [km/h]	197	180
Spotreba výrobcu/test [l/100 km]	5,1 – 5,2/6,7	3,3 – 3,6/4,9
Emisie CO ₂ [g/km]	117 – 119	76 – 83
Dĺžka/šírka/výška [mm]	4 460/1 795/1 435	4 370/1 790/1 435
Rázvor osí náprav [mm]	2 725	2 640
Prev. hmotnosť/už. zaťaženie [kg]	1 439/436	1 453/367



09

hviezdy. To znamená, že sa nemusíte drať cez zápchy a vonku sú dobré klimatické podmienky – nemusíte plávať cez kaluže, nemusíte sa brodiť cez snehové záveje a ani nemusíte klimatizovať ostošesť. My sme týždňový test – po meste, okresných cestách aj po diaľnici vrátane dynamických skúšok a využívania kvalít podvozka – absolvovali s priemerom 6,7 l/100 km. A to je skvelé. Toyota si však dokáže udržať priemer 4,4 l/100 km aj nedbalou jazdou a v nie práve priaznivých dopravných podmienkach, teda v hustejšej premávke. Celkovo sme vrátane dynamických skúšok mali na Corolle priemer 4,9 l/100 km. Ktoré si teda vybrať? Obe autá sú šoférsky zábavné, Mazda3 o niečo viac. Corolla však k tejto zábavnosti pridáva väčšiu dávku pragmatickosti v podobe nižšej ceny a zaručene nižšej spotreby. Peniaze hovoria jasnou rečou. ■

Toyota je lacnejšia. Lacnejšia v základnej verzii (hatchback s najslabším motorom a najnižšou výbavou), lacnejšia v základnej verzii testovaných modelov (verzia s pohonom 1,8 Hybrid vo výbave Selection vs verzia s motorom 2,0 Skyactiv-G 122 vo výbave Plus) aj v konkrétnej testovanej verzii vrátane výbavy navyše. Podotýkam, že výbavy Selection a Plus sú v podstate ekvivalentné.

Ako druhé príde do rany pri rátaní peňazí spotreba. Mazda dokáže jazdiť fantasticky úsporne, pri pokojnej jazde za 5,7 l/100 km. Ibaže Toyota dokáže produkovať čísla na hranici 4 l/100 km, pri trochu snahe aj pod ňou. A to nie je všetko, pretože Mazda jazdí spomínaných 5,7 l/100 km vtedy, keď sa nejašíte a prajú vám



10



Galéria ďalších fotografií na www.automagazin.sk



Z HYBRIDOV SA NA SLOVENSKU STÁVA PERFEKTNÁ KÚPA

Toyota už štyri roky po sebe na Slovensku láme jeden predajný rekord za druhým a v nastúpenom trende pokračuje aj v tomto roku. Aj vďaka mohutnej modelovej ofenzíve, ktorá posilnila záujem o jej vozidlá predovšetkým u firemnej klientely.

01 Modely s hybridným pohonom majú modré podfarbenie loga Toyota.

02 Všetky hybridy od Toyoty majú automatickú prevodovku už v sériovej výbave.

03 V modelovom rade Corolla máte k dispozícii hybridný pohon vo všetkých troch karosárskych verziách. Dokonca si môžete vybrať medzi dvoma výkonnými verziami.

Toyota rezonuje stále viac u firemnej klientely najmä vďaka hybridnému pohonu. Všetky firmy, predovšetkým veľké nadnárodné spoločnosti, sú dnes tlačené do znižovania flotilových emisií CO₂ a jednou z možností, ako to dosiahnuť bez vyšších nákladov, sú práve hybridy. Klasický, samodobíjateľný hybrid, ako ho Toyota vyrába už vyše 20 rokov, nepotrebuje externé dobíjanie, čiže nemusíte investovať do nabíjacieho stojanu ani zabíjať produktívny čas pri nabíjaní. Pritom na elektrinu viete často prejsť až polovicu trasy. V meste možno aj viac. Tankujete benzín a batériu dobijete za jazdy. Elektromotor vám



pomáha šetriť palivo, zlepšuje dynamiku a vďaka rekuperácii šetríte aj brzdy. A na rozdiel od elektromobilov máte dlhý dojazd, slobodu pohybu a v ničom nie ste obmedzovaní. Parametrom, ktorý firmy veľmi sledujú, je tiež vysoká zostatková hodnota a TCO (celkové náklady na vlastníctvo vozidla), v ktorej Toyota právom patrí na popredné miesta. Práve vďaka spoľahlivému a ekonomicky výhodnému hybridnému pohonu.

Široký výber

Toyota dnes disponuje veľmi širokou škálou hybridných modelov, od najmenšieho modelu Yaris, až po manažérsky

sedan Camry. Firmám zároveň ponúka na výber viacero finančných produktov, z ktorých najväčšej obľube sa momentálne teší operatívny lízing. No nielen klasické osobné autá sú dnes v kurze. Zo strany flotilových klientov cítit stále väčší záujem aj o portfólio úžitkových vozidiel, ktoré sa neustále rozrastá. Všestranný pickup Hilux a pracovné aj osobné verzie ľahkého úžitkového vozidla ProAce a ProAce Verso, dostupného vo viacerých dĺžkach karosérie, už čoskoro doplní aj malá mestská dodávka Toyota ProAce City.

Elektrické vozidlá

Toyota sa, samozrejme, nebráni ani plug-in hybridom a elektrickým vozidlám. Jeden plug-in hybrid už dnes ponúka a v budúcnosti k nemu pribudnú ďalšie. Prius Plug-In Hybrid nedávno prešiel ľahkou modernizáciou, v rámci ktorej je najväčšou zmenou 5-miestna verzia interiéru (predtým bol len 4-miestny). Tým sa z neho stalo plnohodnotné rodinné auto. Technika ostáva bezo zmeny, čo znamená, že čisto na elektrinu prejde minimálne 50 km. Keď k tomu pridáte avizovanú štátnu dotáciu 5 000 €, pri najazdení 50 km elektrických kilometrov denne to môže byť zaujímavá alternatíva firemného auta s príjemne nízkymi nákladmi. Vstup Toyoty na pole elektromobilov je tiež aktuálnou témou. Japonci však čakajú, kým bude lepšie rozvinutá infraštruktúra a nabíjanie nebude stáť toľko času.

Dovtedy budú najatraktívnejšie vychádzať práve hybridné vozidlá s automatickou prevodovkou pre pohodlný pohyb v meste už v štandarde a bohatou základnou výbavou. Samodobíjateľné hybridy síce nepodliehajú štátnej dotácii, aj bez nej však vychádzajú cenovo výhodne.

Aktuálne najväčšiemu záujmu spomedzi hybridných modelov značky Toyota sa teší nová generácia SUV RAV4, ktorá oslovuje klientov svojím sviežim a moderným dizajnom, pedantne spracovaným interiérom bohatým na vnútorný

priestor a predovšetkým výrazne väčším nadaním pre jazdu než v minulosti, ktoré robí z RAV-ky jedno z najšoférskejších SUV na trhu. A nad tým všetkým je ako čerešnička na torte hybridný systém 4. generácie, ktorý ešte nikdy nebol taký efektívny ako teraz. Viaceré odborné testy ukazujú, že hybridná technika dovoľuje najnovším modelom značky Toyota jazdiť až extrémne úsporne po meste a mimo mesta sa už dnes vedú bez problémov v spotrebe vyrovnáť aj najlepším naftovým

99 Toyota ponúka predĺženie starostlivosti na akumulátor až do 10 rokov veku auta.

motorom. Najmä vďaka stále častejšiemu zapájaniu elektromotora, teda využívaniu jazdy na elektrickú energiu. Tento druh hybridného pohonu nevie prejsť dlhú vzdialenosť čisto na elektrický pohon v jednom kuse, ale pravidelným zapájaním elektromotora na kratšie vzdialenosti (v závislosti od kapacity energie v batériách), využívaním funkcie plachtenia a rekuperovaním kinetickej energie viete dnes až polovicu trasy, niekedy aj viac (v závislosti od profilu krajiny), prejsť v čisto elektrickom režime.

Aj vďaka najnovšej generácii hybridu Toyota RAV4 postúpila na tretiu priečku medzi celosvetovo najpredávanejšími autami a momentálne je najobľúbenejším SUV na svete.

Najžiadanejším je segment C

Veľmi silné zastúpenie má Toyota aj v segmente C. Popri štýlovom crossoveri C-HR, ktorý práve teraz prichádza na trh v novej, modernizovanejšej podobe, majú firmy eminentný záujem najmä o svetový bestseller Corolla. Vďaka pestrej ponuke karosárskych verzií (hatchback, sedan a kombi)





04

04 Hybridný pohon sa uplatní prakticky v celej modelovej palete Toyoty, vrátane luxusnej limuzíny Camry a SUV RAV4.

05 Samotný hybridný pohon sa skladá z benzínového motora, elektromotora, e-CVT prevodovky a výkonnej elektroniky vpredu a vysokonapäťového akumulátora vzadu. Pri verziách s pohonom všetkých štyroch kolies je ešte jeden elektromotor vzadu.

vedia týmto modelom pokryť široké spektrum pracovných pozícií. Od obchodných zástupcov, cez manažérov, až po rôzne druhy taxi služby. Každá z karosárskych verzií má niečo do seba. Hatchback je viac športový. Sedan zase elegantný a z jazdnej stránky veľmi pohodový a kombík svojím vnútorným priestorom konkuruje o triedu väčším autám.

Toyota pre novú generáciu modelu Corolla použila duálnu hybridnú stratégiu, čo v praxi znamená že je tento model ponúkaný okrem konvenčnej benzínovej motorizácie aj s 2 hybridnými motorizáciami. Testy odborných médií ukázali, že z dvoch hybridných systémov ponúkaných pre Corollu je do mesta vhodnejšia slabšia jednaosmička (122 HP) s nižšou spotrebou, ktorá sa nestratí ani na diaľnici. Pokiaľ však budete využívať auto viac na dlhšie trasy, lepší je suverénne rýchlejší dvojlitier (180 HP), ktorý si nepýta výrazne viac benzínu.

Životnosť batérií: Zbytočné obavy

Najviac otázok ohľadne hybridného pohonu vyvoláva záruka batérií a ich životnosť, prípadne oprava. Viac ako 20-ročná skúsenosť Toyoty s týmto druhom pohonu ukázala, že v tomto smere nie je žiaden dôvod na obavu. Komponenty hybridného systému sú kryté zárukou, ktorá trvá 5 rokov alebo do najazdenia 100 000 km (podľa toho, čo nastane skôr).

Toyota však ponúka aj predĺženú starostlivosť o hybridnú batériu v dĺžke 1 roka alebo do najazdenia 15 000 km (podľa toho, čo nastane skôr), ak vozidlo úspešne absolvuje kontrolu hybridného systému. Táto starostlivosť môže byť pravidelne obnovovaná až do okamihu, keď od registrácie vozidla uplynie 10 rokov. Zákazník tak získa mnoho rokov bezstarostnej jazdy. Zbytočné je obávať sa aj ceny za výmenu batérie po záruke. Cena batérií s rastúcou masovou

výrobou neustále klesá a klesáť

naďalej bude. Jej výška sa pohybuje v závislosti od modelu.

Napríklad v prípade modelu Corolla je zákaznícka cena batérie pri hybride s motorom objemu 1,8l – 2 500 € bez DPH.

Ak si predstavíte, že

v bežnom aute so spaľovacím motorom vám odide turbo, DPF filter alebo nebodaj prevodovka, pri jednotlivých spomenutých komponentoch sa budete cenovo pohybovať na približne rovnakej úrovni. Pokiaľ však využijete predĺženú starostlivosť o hybridný systém, ktorú vám Toyota ponúka, tieto náklady sa vás budú týkať najskôr po 10 rokoch od zakúpenia vozidla, čo je obrovský benefit. ■

05

