

Tesla poznatky z projíždky s Tesla X a S

Využitelný prostor

Jezdíme často se dvěma elektro koly a tak mě zajímalo, jestli se dají naložit do Tesly model X.

Nedají, protože první řada za řidičem se nedá sklopit, jen posunout a po sklopení druhé řady není prostor dost dlouhý, aby se dalo naložit kolo bez demontáže.

Jediná možnost je přikoupit nosník na kola.

Překvapení ale bylo, že se dvoje kola dají dát do modelu S.



Pohled X se sklopenou druhou řadou



Pohled X se sedačkami maximálně vepředu, prostřední v normální pozici.



Model X je tedy ideální pro více pasažérů, protože nástup a výstup do obou zadních řad je perfektní.

Dlouhé anglické video modelu X je na: <https://youtu.be/uktm0ysEkww>



Model S má velice nízko položenou podlahu, takže je prostornější, než vypadá.



Když se sklopí zadní sedadla vznikne prostor ca. 190 cm dlouhý a 110 cm široký a dvě kola se tam vejdou bez demontáže.

Jízdní dojmy

Oba Tesla modely drží perfektně na vozovce ve všech situacích, díky nízkému těžišti. Baterie jsou nízko v podlaze a celý koncept Tesly, který nevychází ze současných hybridů je ve výhodě.



Nízké těžiště díky konstrukci, baterie jsou v ploché podlaze.

Akcelerace je naprosto jedinečná, i když to pro mě není tak důležité. Jezdím Lexusem RX400h (ca. 270 PS benzín vpředu, ca. 170 PS vpředu elektro a ca. 70 PS elektro vzadu) a ten se s akcelerací Tesly nedá srovnat. To samé platí i o stabilitě v zatáčkách.

Nominální dojezd je podobný, ale u RX při dlouhé dálnici, částečně 200 km za hodinu (10 litrů) a u Tesly při 120 km za hodinu.

Komfort jízdy RX a Tesly je přitom srovnatelný, pérováním i tichostí. Rekuperace je podobná při nastavení Tesly na nižší stupeň, jinak Tesla víc brzdí. Vzadu je u RX víc pohodlí a při sklopených sedadlech se vejdou 2 kola. Rekuperace šetří brzdy, já mám na RX 70 000 a brzdy jsou bez problémů.

Autopilot

Nový Lexus RX má adaptivní tempomat na úrovni 1. stupně Tesly. Příjemné regulování rychlosti bez zásahu do řízení. To bych vždy používal u RX i Tesly. U Tesly je to první pohyb páčkou, druhý pohyb je autopilot.

Chtěl jsem popsat řízení autopilotem, ale ještě lépe je to popsáno česky na tomto odkazu:

http://www.autoforum.cz/zajimavosti/autopilot-tesly-bez-emoci-co-opravdu-umi-a-co-uz-nezvlada/?utm_source=rss&utm_medium=direct&utm_campaign=rss

Video je anglicky na: <https://youtu.be/LKRG7aZ4sPo>

Parkování

Pro manželku je to hodně důležité a to bylo největší zklamání.

Náš Prius II měl automatické parkování, které opravdu fungovalo, jak podélně tak napříč. Problém byl, že se muselo najet tak perfektně, že tam Prius mohl zajet bez korektury. To samé je u dalších modelů Toyota a Lexus. Jenže to bylo tak pomalé, že v provozu bylo rychlejší zaparkovat manuálně a nebo tam vjel někdo jiný.

Při naší testovací jízdě nebyl model X a S schopen sám zjistit, jestli se dá zaparkovat podélně a ani to nezkusil. Manuálně by to byla hračka. Bylo nám řečeno, že předváděcí model se ještě učí a že to pak půjde. Model X byl nový, model S měl 6 000 km. Testováno bylo paralelní parkování na stejné místě. Překvapením bylo zaparkování modelem S příčně do mezery, kam bych to manuálně ani nezkusil. Tesla si najela zadem a aniž by nabourala auto, které radši rychle ujelo, korigovala zařazením dopředu a volant natočila tak, že perfektně dozadu zaparkovala.

Provizorní hodnocení

Obrovský display Tesly je tak fantasticky přehledný, že bych Teslu už proto vybral. Vše je přehledné a na lehký dotyk nastavitelné. Navigaci vidím přesně a navíc vidím zadní kamerou v dolní polovině obrazovky vše za mnou. Doufám, že autopilot bude někdy opravdu autopilot a v dnešní podobě bych vždy používal 1. stupeň adaptivní tempomat a na přehledné dálnici autopilot. Doufám také, že bude automaticky parkovat za všech okolností.

Musk teď publikoval vizi, že Tesla bude úplně autonomní a bez řidiče si dojede pro majitele nebo zákazníka. Přeji mu při tom vše nejlepší a těším se na Teslu. A i kdyby to nešlo, posunul vývoj i konkurenci hodně dopředu.