

SVĚT MOTORŮ



4x4 V ČESKU

VELKÝ
PŘEHLED



TESTY

- Suzuki Swift
- Toyota Land Cruiser



DOČ SE NĚKDE STÁLE
ZDÍ VLEVO?



SKÉ KALENDÁŘE:
SPORT 2025



FIAT GRANDE
PANDA

BAZAR



TOYOTA CAMRY

SVEZLI JSME SE



CITROËN C3
AIRCROSS



RESTY ZA NADÁVKY Z KOKPITU F1



9 770039 701001

07

Jde to i jednoduše

Swift boří mýty o tom, že čtyřkolka musí být komplikovaná, je jen pro velká auta, s manuálem se už nedělá a stojí majlant. Suzuki kráčí proti proudu, a přesto to funguje.



Martin Jeník
martin.jenik@cncenter.cz

Levných vozů s pohonem všech kol je na trhu málo, tradičně oblíbený Fiat Panda v této konfiguraci skončil již v roce 2022 a od té doby nemá Suzuki s pohonem 4x4 konkurenci. Mezi minivozy zde byl před pár měsíci ještě ignis. Nyní zůstává tedy už jen stálce v podobě swiftu. I u loni představené šesté generace platí, že balancuje na spodní hranici kategorie malých vozů. Rozměrově se od předchůdce liší jen minimálně.

Technické změny se odehrály především pod kapotou, kde je sice stále atmosférická dvanáctistovka, nicméně jedná se o zcela nový motor, který má místo čtyř válců jen tři. S tímto jedním motorem se pojí hned tři verze – předokolka, předokolka s automatem (CVT) a testovaná čtyřkolka, která se kombinuje vždy se základní pětistupňovou manuální převodovkou. Pohon všech kol zajišťuje viskózní mezinápravová spojka. Jde čistě o mechanický princip, žádné preventivní sepnutí spojky elektronikou možné logicky není.

V praxi tedy dojde v limitní situaci nejprve k lehkému proklouznutí

předních kol, poté se automaticky přenese točivý moment dozadu a patřičná trakce je zajištěna. Výhodou swiftu je, že při jízdě například v hlubokém sněhu lze omezit činnost stabilizačního systému, aby zbytečně nekrotl výkon motoru. Projedete toho tedy překvapivě hodně. Proti předokolce vůz ztěžkl o 66 až 91 kg (dle výbavy), což je obvyklý nárůst. S provozní hmotností 995 – 1037 kg je však stále velmi lehký a i čtyřkolka působí příjemně obratně. Hladce probíhají také rozjezdy, spojka zabírá měkce a zvětšené setrvačné hmoty nejsou příliš znát.

Čtyřkolka funguje na čistě mechanickém principu pomocí viskózní spojky.

Pětistupňová převodovka řadí lehce a dráhy jsou přesné. Odstupňování je spíše delší, nicméně ještě ne příliš dlouhé, ve sto třiceti swift točí na pětku 3600 min⁻¹. Dynamika je proti předokolce o něco vlažnější, v případě zrychlení na stovku je rozdíl 1,1 s (13,6 vs. 12,5 s). Pociťové bychom nicméně hádali lepší



Palubní deska působí možná až zbytečně mohutně, ale řidiče nijak neutiskuje. Ve středu je 9" obrazovka, zatímco před řidičem klasické analogové přístroje.



Velikost kufru odpovídá délce vozu, a je tedy skromnější. Přístup je sem dobrý, nalevo nechybí praktický háček.





1



2



3

1 Vlevo od volantu je řada tlačítek na deaktivaci hlídání jízdy v pružích či ESP, nicméně upozorňování na překračování rychlosti se vypíná komplikovaně přes menu v kapliče přístrojů a lze to jen u stojícího vozu. 2 Přední sedadla jsou opravdu velká a dobře tvarovaná, příjemně podepřou i ramena. 3 Ve standardní výbavě není lepicí sada ani rezerva. Oboje lze koupit v rámci příslušenství, přičemž sada s rezervním kolem vyjde na tučných 16 582 Kč.

hodnotu, dynamika nám vzhledem k potřebám vozu stačila. Do kopců swift drží rychlost srdnatě a i se nechá ochotně vytáčet. Byť pro výraznější akceleraci si musíte dojet nad 3000 min⁻¹. Nadchla nás spotřeba, kde jako by se ani čtyřkolka neprojevovala. Ve městě jsme se pohybovali kolem šesti litrů, na dálnici jsme se vešli do 6,5 l/100km, na běžných silnicích nebyl problém jezdit za 4,5 l/100km.

Zadní vlastnosti působí hravým a ani zde nárůst hmotnosti nevšímáme. Odpružení je lehce měkčí, nicméně ostrých rázů se



Nová tříválcová dvanáctistovka se standardně pojí s 12V mild-hybridem, který poskytuje 2,3 kW a 60 Nm



Pohon zadních kol pomocí viskózní spojky je pro swift typický a funguje spolehlivě. Zadní náprava zůstává i zde vlečená.

bát netřeba. Líbilo by se nám strmější řízení, tři otáčky mezi krajními rejdy jsou zbytečně moc.

Vnější rozměry se proti předchůdci zvětšily jen nepatrně, rozvor zůstal úplně stejný (2450 mm). Celkově tedy nečekejte prostornost největších malých vozů v čele s fabií, swift drží kompaktní rozměry. V interiéru je přesto místa dostatek a i dospělí se vměstnají na zadní sedadla. Zázraky nelze čekat ve velikosti kufru, který pojme skromnějších 265 litrů.

Dobrou zprávou nicméně je, že použití čtyřkolky ho nijak dále nezmenšilo. Ruku v ruce s nízkou hmotností jde zároveň jistý pocit menší bytelnosti a poněkud papírovější zvuk při zavírání dveří.

Suzuki Swift ukazuje cestu, že čtyřkolku lze udělat i v malém voze s jednoduchou a spolehlivou technikou, do horských oblastí tak netřeba nutně hledat drahá a velká SUV, zejména ne tehdy, pokud jinak nejezdíte po dálnicích a na dlouhé cesty. ●



Základní tvary si swift ponechává stále stejné, současná generace se od předchůdců liší především tvary světel. Čtyřkolku na pohled nic neprozrazuje.

Hodnocení Světa motorů

Jednoduchá a funkční technika čtyřkolky
+ **Velmi nízká spotřeba**
Hravé jízdní vlastnosti
Dobře sladěné ovládací síly a snadné rozjezdy

- **Jen průměrný komfort odpružení**
Na poměry třídy malých vozů menší kufr
Komplikovaná možnost vypnutí upozorňování na rychlostní limity

Základní údaje výrobce

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový řadový tříválec, 4 ventily na válec. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem 1197 cm³. Výkon 60 kW při 5700 min⁻¹, točivý moment 108 Nm při 4500 min⁻¹. Pohon všech kol s mezinápravovou spojkou. Manuální převodovka, 5^o. Nejvyšší rychlost 160 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 13,6 s.

KOMBINOVANÁ SPOTŘEBA WLTP
4,9 l/100 km

SPOTŘEBA V TESTU
5,3 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka x šířka x výška 3860 x 1735 x 1520 mm. Rozvor náprav 2450 mm. Provozní/užitečná hmotnost 995-1037/479-521 kg. Maximální hmotnost přívěsu nebrzděného/brzděného 400/1000 kg. Objem palivové nádrže 37 l. Standardní pneumatiky 185/55 R16.

Objem kufru
265/980 l

ZÁRUKY

Celková záruka 5 let/100 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprozrezivění karoserie.

CENY

Nejlevnější Swift (1.2 DualJet/60 kW)
367 900 Kč

Nejlevnější 1.2 DualJet/60 kW 4x4
434 900 Kč

Testovaný vůz
(verze Premium 434 900 Kč + metaliza 11 000 Kč)
445 900 Kč

TESTOVALI JSME

Suzuki Swift 1.2 DualJet SM 27/2024