



STÁLE UNIKÁT

V době, kdy malé vozy s pohonem všech kol takřka zmizely z trhu, zůstává Swift 4x4 unikátem. Jde o nejdostupnější vůz s pohonem všech kol, který toho bez složitostí a okázalosti nabízí překvapivě mnoho.

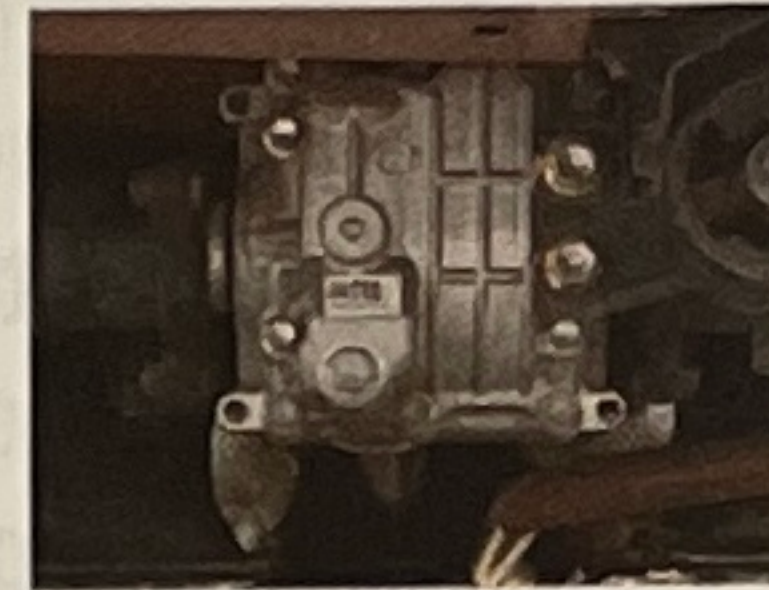
PETR HANKE | Foto: autor

Potom, co z nabídky Suzuki zmizel typ Ingis, je právě Swift 4x4 AllGrip nejdostupnějším vozem s pohonem všech kol na trhu. Jeho cena začínající na 450 900 Kč variantu s poháněnou pouze přední nápravou překonává o 57 tisíc korun. Standardem je v obou případech pětistupňová manuální převodovka, kdo by si při jízdě nechtěl namáhat levou nohu a pravou ruku, má k dispozici bezestupňovou převodovku s pohonem pouze předních kol. V tomto případě ušetří vůči verzi 4x4 22 tisíc korun. Ve všech třech případech pod přední kapotou pracuje přirozeně plněný zážehový tříválec 1,2 litru vykazující tepelnou účinnost až 40 % a vybavený proměnným časováním a mild hybridní technikou. Startér-generátor pracující s palubním napětím 12 V je s motorem spojen řemenem a nabízí dodatečných 2,3 kW (3,1 k) a točivý moment 60 N.m – částečně

jej můžeme považovat za alternativu přepínání.

Dynamiku reprezentovanou zrychlením z 0 na 100 km/h za 13,6 sekundy o 1,1 sekundy zhoršuje pohon všech kol s jeho většími odpory a o 76 kg vyšší hmotnost proti variantě s pohonem pouze předních kol. Ve skutečnosti ale Swift v městském provozu, do nějž je primárně určen, nepůsobí jako brzda. Potěší reakcemi jednotky na pohyby plynového pedálu, jež jdou na vrub asistence elektromotoru, ale také přesností řazení, nad rychlost přibližně 80 km/h je však třeba počítat s tím, že akcelerace vyžaduje svůj čas. Na druhou stranu je za toto „čekání“ odměnou spotřeba paliva, jež se během testu pohybovala kolem 5,7 l/100 km. Suzuki do modelu Swift montuje pohon všech kol již mnoho let. Také v aktuální generaci jde o technicky jednoduchý systém, který pomocí viskózní spojky při prokluzu předních kol aktivuje přenos hnací síly k zadním kolům. Systém funguje spolehlivě

Swift si stále zachovává charakter malého městského vozu. Ani v nejnovější generaci jeho délka nepřesahuje 3,9 metru



Viskózní spojka je v jednom těle se zadním diferenciálem

Swift potěší pozici za volantem i jeho provedením. Škoda jen, že jinak příjemný kožený věnec je ve spodní části obložený plastem

vě a plní svoji funkci zejména při rozjezdu. Jelikož se u verze 4x4 počítá s provozem v náročnějších podmínkách, je na podvozků zvýšená o 25 mm, takže světlá výška činí 140 mm. Bohužel jsme vůz testovali na jaře, takže jsme nemohli plně vyzkoušet schopnosti pohonu všech kol na zasněženém povrchu, nicméně zkušenosti s předchozí generací používající principiálně stejný pohon všech kol nechávají vzpomenout na schopnost Swiftu zásluhou jeho nízké hmotnosti vyjet i překvapivě náročné a kluzké úseky.

Za skvělé v dané třídě je třeba označit jízdní vlastnosti poskytující potřebnou stabilitu. Podvozek je ale také příkladnou ukázkou dobře zvoleného kompromisu mezi komfortem a obratností, což není v tomto segmentu obvyklé.

Čtvrtá globální generace Suzuki Swift s originálním designem i ve verzi s pohonem všech kol ukázala, jak povedeným vozem je. Stále si zachovává kompaktní rozměry hluboko pod hranici čtyř metrů, ale přitom na předních sedadlech poskytuje nejen dostatečný prostor, ale také moderní výbavu, a to nejen na straně asistenčních systémů, ale i multimédií.

Pohodlná sedadla spolu s velkým koženým volantem zajistí, že ve Swiftu je jednoduše příjemné trávit čas. ■



TECHNICKÉ ÚDAJE

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA

Kapalinou chlazený řadový, atmosféricky plněný zážehový tříválec, typ K12E, uložený vpředu napříč; DOHC 4V; přímé a nepřímé vstřikování, EU6d; 1197 cm³ (ø 74,0 x 92,8 mm); 13,9:1; 61 kW (83 k)/5700 min⁻¹ a 108 N.m/4500 min⁻¹; mild hybridní systém SHVS, 2,3 kW (3,1 k) a 60 N.m. Pětistupňová manuální převodovka. Pohon všech kol s viskózní spojkou.

PODVOZEK

Samonosná ocelová konstrukce s pomocným rámem vpředu; přední kola nezávisle zavěšena, příčná ramena a vzpěry MacPherson, vzadu vlečená ramena spojená torzně poddajnou příčkou; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči, vpředu zkrutný stabilizátor; vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vzadu bubnové; ABS/EBD, ESC; hřebenové řízení s elektromechanickým posilovačem; pneumatiky 185/55 R 16.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2450 mm, rozchod kol 1515/1525 mm; d/š/v 3860/1735/1520 mm; objem zavazadlového prostoru 265–980 l; světlá výška 140 mm; objem palivové nádrže 37 l, stopový průměr otáčení 9,6 m; hmotnost pohotovostní/celková 920/1441 kg, hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného 1000/400 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce)

Největší rychlost 160 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 13,6 s; spotřeba paliva WLTP kombinace 4,9 l/100 km; emise CO₂ 110–111 g/km.

CENA od 450 900 Kč



Varianata s pohonem všech kol má světlou výšku zvětšenou o 25 mm na 140 mm