

# Když do sněhu, tak p

Králi bílé stopy tentokrát nejsou Audi či Subaru, ale **Suzuki**. Ze širokého portfolia čtyřkolek si tu pravou vybere skoro každý, přitom nemusí nutně platit horentní sumy.

■ Lidé mají rádi jistotu a pohodlí – než se lopotit s řetězy nebo přemlouvati kolemjdoucí, aby pomohli zatlačit, to si radši přepnou na pohon 4x4 a dostanou se vlastními prostředky ze šlamastyky. Pohon všech kol se však hodí nejen v zimě. A hlavně – už dávno není výsadou hřmotných off-roadů. „čtyřkolku“ můžete mít v malém levném swiftu nebo městské „es-iks-čtyřce“. Suzuki na to sice prvoplánově nevyvádá, s vozy o pohonu obou náprav má však letité zkušenosti. A ty jsme si letos prověřili na sněholedovém polygonu v alpské oblasti Lungau poblíž Thomatalu. **Libor Hlisenkovský**



Základem jistého ovládní vozidla je správná poloha za volantem, při „dálničním polehu“ toho moc nezmůžete...



## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Suzuki Kizashi 2.4 VVT 4WD

Zážehový čtyřválec DOHC • Objem 2393 cm<sup>3</sup> • Výkon 131 kW při 6500/min • Točivý moment 230 N.m při 4000/min • Převodovka samočinná bezestupňová • Vnější rozměry 4650 x 1820 x 1470 mm • Zavazadlový prostor 0,461 m<sup>3</sup> • Hmotnost 1530 kg • Největší rychlost 205 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 8,8 s • Spotřeba 8,3 l na 100 km.



SUZUKI KIZASHI 4WD 759 900 Kč

■ Stabilní v každé situaci: manažerů neradí bláznů a kizashi jim vyhoví. Vlajková loď značky používá podobný princip pohonu 4x4 jako SX4, tedy s elektromagnetickou spojkou zapojující do hry zadní kola při prokluzu předních. „Čtyřkolka“ zde navíc významněji spolupracuje s (plně deaktivovatelnou) stabilizací ESP. Provedení 4x4 se bohužel nabízí jen v kombinaci s bezestupňovou převodovkou CVT, turbodiesel není k máni. Na sněhu přijde vhod manu-

ální režim řazení s logickou kulisou sekvence (vzestupně se řadí pohybem páky dozadu, sestupně dopředu) a páčkami pod volantem, v němž kizashi funguje lépe. Po sněhu a ledu se 4,65metrový sedan vodil snadno, podvozek preferuje stabilitu – dostat vůz do driftu chtělo trochu cviku a spolupráci s ruční brzdou. Ve finále nás ale kizashi bavilo natolik, že jsme u něj mezinápravovou spojkou přehřáli a museli ji nechat chvíli odpočinout...



Ze sedmi modelových řad Suzuki disponuje pohonem 4x4 pět. Do party nám chyběl jen malý off-road Jimny, jež by při smyčích limitovala úzká a vysoká stavba.

# o čtyřech



„Vitaru, prosím. Mám problém,“ hlásili často řidiči, kteří se podívali do sněhové bariéry. Vytáhla je bravurně.



Základem bezpečné jízdy na sněhu je důkladná očista vozu - lopatka a smeták vozte v zimě sebou!



Čerstvý sníh s ledovým podkladem vytvořil ideální podmínky pro test pohonu 4x4 poblíž rakouského Thomatalu v oblasti Lungau. Všechna auta přežila...



**SUZUKI SWIFT 4x4 349 900 Kč**

■ Malý princ: swift s pohonem obou náprav kraloval zejména vyvážeností, lehkostí a bezproblémovou ovladatelností bez sklonů k zálužnostem. Do kontrolovaného smyku šel lehce, manko slabšího motoru se zde paradoxně ukázalo jako klad – skromný točivý moment se dal plynule dávkovat, lehká dvánáctistovka na předí spolu s malými převisy eliminovala dynamické pohyby karoserie při

**TECHNICKÉ ÚDAJE**  
**Suzuki Swift 1.2 VVT 4x4**  
 Zážehový čtyřválec DOHC • Objem 1242 cm<sup>3</sup> • Výkon 69 kW při 6000/min • Točivý moment 118 N.m při 4800/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová • Vnější rozměry 3850 x 1695 x 1535 mm • Zavazadlový prostor 0,210 m<sup>3</sup> • Hmotnost 1035 kg • Největší rychlost 165 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 13,4 s • Spotřeba 5,5 l na 100 km.

změnách směru. Pohon 4x4 u tohoto modelu realizuje mezinápravová viskózní spojka, která při prokluzu předních kol připojí zadní nápravu. Chybí manuální obsluha 4x4 i závěry diferenciálů, jednoduchá technika se však osvědčila také v základním provedení. ESP lze zcela deaktivovat. A tak jediný problém swiftu spočívá v miniaturním zavazadelníku. Pokud ale jezdíte ve dvou, deficit zmizí.

**TECHNICKÉ ÚDAJE**  
**Suzuki SX4 1.6 VVT 4WD**  
 Zážehový čtyřválec DOHC • Objem 1586 cm<sup>3</sup> • Výkon 88 kW při 6000/min • Točivý moment 156 N.m při 4400/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová • Vnější rozměry 4150 x 1755 x 1620 mm • Zavazadlový prostor 0,270 m<sup>3</sup> • Hmotnost 1200 kg • Největší rychlost 175 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 11,5 s • Spotřeba 6,5 l na 100 km.



**SUZUKI SX4 4WD 349 900 Kč**

■ Konkurence z vlastních řad: díky akci za stejné peníze jako swift, avšak s mnohem silnějším motorem, prostornějším interiérem i kufrem a možností volby pohonu 4x4. SX4 ale vyžaduje zkušenější vedení - vyšší těžiště v kombinaci s 16" pneumatikami rozměru 205 mm svádělo vůz k „jankovitosti“. Žád se snáze přetáčela, což dobrého řidiče pobaví, začátečníka však může zaskočit. Druhá verze s 15" ráfky na gumách šířky 195 mm byla překvapivě klidnější, citlivé ESP zde nemělo to-

lik práce. U Suzuki SX4 se k trvale poháněné přední nápravě v případě potřeby přes elektromagnetickou spojku připojují zadní kola, pohon 4x4 se dá ovládat tlačítkem: 2WD (přední pohon), Auto (samočinně 4x4) a Lock (trvalé 4x4 s pevným rozděleným hnacího momentu 50 : 50, vypíná se nad 60 km/h). Po faceliftu se už nemusíte bát vysoké spotřeby benzínového čtyřváce 1.6, tisícovka kilometrů převážně po dálnici a ve městě zobrazila na displeji cifru 6,7 l na 100 km.

**TECHNICKÉ ÚDAJE**  
**Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS**  
 Přepřehovaný vznětový čtyřválec OHC • Objem 1870 cm<sup>3</sup> • Výkon 95 kW při 4000/min • Točivý moment 300 N.m při 1750/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová • Vnější rozměry 4300 x 1810 x 1695 mm • Zavazadlový prostor 0,398 m<sup>3</sup> • Hmotnost 1654 kg • Největší rychlost 170 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 13,2 s • Spotřeba 6,8 l na 100 km.

**TECHNICKÉ ÚDAJE**  
**Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS**  
 Přepřehovaný vznětový čtyřválec OHC • Objem 1870 cm<sup>3</sup> • Výkon 95 kW při 4000/min • Točivý moment 300 N.m při 1750/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová • Vnější rozměry 4300 x 1810 x 1695 mm • Zavazadlový prostor 0,398 m<sup>3</sup> • Hmotnost 1654 kg • Největší rychlost 170 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 13,2 s • Spotřeba 6,8 l na 100 km.

■ Pořízek nezklamal: nestor značky a služebně nejstarší model Suzuki (kromě jimny, které se testů neúčastnilo), vyznávající tradiční off-roadovou filozofii dokladovanou samonosnou karosérií vyztuženou rámem a stálým pohonem všech kol, na sněhu fungoval obstojně. Do skleněné konzistence uklouzaný povrch ale nebyl vzhledem k vyšší hmotnosti parketou vozu. Grand Vitara se ukázala spíše jako ideální vyprošťovací automobil, kde trvalá „čtyřkolka“ doplněná závěrem meziná-

pravového diferenciálu a redukcí fungovala na výbornou. Nápravové závěry supluje ESP, od „polorámového“ off-roadu bychom však čekali vyšší světlost než 190 mm. V zatáčkách preferuje vitara spíše nedotáčivější charakteristiku, ocenili jsme přesné a přirozené řízení. Stabilizační systém ESP zde nelze standardním způsobem zcela vypnout, pro deaktivaci musíte natvrdo vytáhnout pojistku. Pak nepracuje ani ABS, což se může na syčkém podkladu projevit jako výhoda.