

něhová
how

Každý z modelů Suzuki 4x4 má jiný systém pohonu. Vyzkoušeli jsme nejen bezpečnostní přínos, ale i zábavní faktor.

Letošní „vyletněná“ zima je vodou na mlýn za stánců pohonu jedné nápravy. „Vždycky jsem se všude dostal i bez čtyřkolky,“ slýcháme často. To sice ano, ale za cenu tlačení, tahání a trápení se v horských stoupáních. Kdo jednou okusí pohodu systému 4x4, už nechce jinak.

Stejně jako my cestou na zimní arénu v Thomatalu v rakouském údolí Lungau. Neřešíme sněh, led ani nákladky uvízlé v kopci, naše Suzuki SX4 si prostě suverénně jede za svým cílem.

Dráha, na kterou míříme, je Mekkou závodníků a majitelů sportovních aut. Však tady dělá zimní kurzy i rallyeová legenda Walter Röhrl.

Dneska ale bílé hřiště obsadí tým vozů Suzuki 4x4. Každý jinak velký a s odlišným systémem pohonu. Jak fungují v extrémních podmínkách? S kterým projedeme nejjistěji slalom a s jakým se zase nejlépe vyřídíme? Máme celý den na zjištění... ●



Foto Suzuki (11x), Svět motorů (4x) a Profimedia.cz (1x)



„Hilfe, hilf!“ Když jsme to s driftováním přehnali a posadili auto břichem na hromadu sněhu, nezbylo než přivolat na pomoc Grand Vitaru.

Instruktor nám ukázal správné držení volantů a optimální seřízení sedadla



Swift 1.2 4x4

Nejmenší čtyřkolka od Suzuki používá jednoduchý systém pohonu s viskózní spojkou, která při prokluzu předních kol samočinně a bez možnosti zásahu řidiče připojí zadní nápravu. Ve třídě malých aut je verze 4x4 unikátní, my si tento swift umíme představit jako ideální auto pro ženu v oblastech, kde není sněh ničím výjimečným. Po zkušenostech v Lungau ale všem pánům doporučujeme koupit Swift 4x4 i manželce v Praze. Možná se bude divit, až si jej budete chtít půjčit na víkend do Rakouska. Ale věřte nám, že si na zasněžené aréně užijete zblázněných driftů stejně jako s třikrát dražším sportákem.

Lehoučký, hbitý a citelný swift se z celé testovací flotily ukázal jako nejzábavnější náčiní. Po celodenním dovádění s plynem na podlaze a koly ve smyku nás šokoval spotřebou 7,6l na sto driftovacích kilometrů.

Viskózní spojka připojí pohon zadních kol, jakmile začnou ta přední prokluzovat



Základní údaje

Zážehový čtyřválec 1.2/69 kW a 118 N.m, manuální 5^o převodovka, hmotnost 1035 kg, max. rychlost 165 km/h, zrychlení 0-100 km/h 13,4 s, spotřeba 5,5 l/100 km, rozměry 3850 x 1695 x 1535 mm, cena 349 900 Kč.



Nestor Jimny

Ze sedmi modelů Suzuki prodávaných v Česku poskytují pohon všech kol pět. My jsme otestovali čtyři, akce v Lungau se neúčastnil jen klasik Jimny. Pro pohyb v drsném terénu jej předurčují skromné rozměry a přídatelný pohon všech kol s redukcí. Jimny se nabízí s benzinovým motorem 1.3/62 kW za 409 900 Kč.



Základní údaje

Zážehový čtyřválec 1.6/88 kW a 156 N.m, manuální 5^o převodovka, hmotnost 1200 kg, max. rychlost 175 km/h, zrychlení 0-100 km/h 11,5 s, spotřeba 6,5 l/100 km, rozměry 4150 x 1755 x 1620 mm, cena 349 900 Kč.



Kizashi 2.4 CVT 4WD



Vlajková loď Suzuki kombinuje elektronicky řízený pohon všech kol výhradně s bezestupňovým automatem. Tato ne zcela sportovní kombinace dělá z Kizashi bezpečný manažerský dostavík, u kterého lze na suchu ponechat pohon předních kol a na kluzku stiskem tlačítka aktivovat čtyřkolku. V podstatě jde o vyšší stupeň

systému z SX4, tedy s elektromagneticky řízenou spojkou. Zde ale chybí možnost uzamčení spojky řidičem. Tuto funkci simuluje vyspělejší řídicí program, sledující nejen prokluz předních kol, ale také příčné a podélné zrychlení vozu, polohu volantů a plynového pedálu. Na základě zjištěných údajů dokáže elektronika odhalit hrozící smyk a samočinně regulovat tok točivého momentu tak, aby vůz stabilizovala a předešla zásahu ESP. Ani při akceleraci nám manuální uzamčení spojky nechybělo, řídicí jednotka totiž při rozjezdu rovnou posílá 50 % točivého momentu dozadu.

A naše dojmy? Proti oběma prckům je Kizashi samozřejmě méně hravý a znát je také těžký motor na přídi. Na druhou stranu delší záď sedanu k driftu slušně pomáhá a silný motor přišel vhod na výjezdech ze zatáčky.

Ještě víc by nás Kizashi bavilo s manuálem, řazení páčkami pod volantem se ale nakonec ukázalo jako dostatečný pomocník.

Základní údaje

Zážehový čtyřválec 2.4/131 kW a 230 N.m, samočinná bezestupňová převodovka, hmotnost 1530 kg, max. rychlost 205 km/h, zrychlení 0-100 km/h 8,8 s, spotřeba 8,3 l/100 km, rozměry 4650 x 1820 x 1470 mm, cena 759 900 Kč.



Tlačítkem se přepíná mezi pohonem předních a všech kol. Rozdělení točivého momentu mezi nápravy řeší elektronika samočinně.

Grand Vitara 1.9 DDiS 4x4

Nejstarší model značky je jedním z posledních poctivých off-roadů na trhu. Systém pohonu se výrazně změnil v roce 2008, loni s přechodem na emisní normu Euro 5 podstatně pookřála naftová devatenáctistovka. Pohon všech kol je standardem, ovladačem lze uzamknout středový diferenciál a přiřadit redukcí.

Velké SUV nemá smysl nutit k dovádění, i když jsme se také s Vitarem párkrát pěkně sklouzli bokem. Podstatnější je fakt, že tento vůz jen tak něco nezastaví. A když někdo poslal auto do závěje, byla to právě vitara, která ho bez váhání z hromady sněhu vytáhla.



Grand Vitara má stálý pohon všech kol. Režim 4H Lock uzamkne centrální diferenciál, 4L přiřadí redukcí.

Základní údaje

Vznětový čtyřválec 1.9/95 kW a 300 N.m, manuální 5^o převodovka, hmotnost 1654 kg, max. rychlost 170 km/h, zrychlení 0-100 km/h 13,2 s, spotřeba 6,8 l/100 km, rozměry 4300 x 1810 x 1695 mm, cena 644 900 Kč.

SX4 1.6 4x4

Za stejnou cenu jako Swift 4x4 se prodává i větší model SX4. Tady už je pohon všech kol vyšší úrovně s elektromagneticky ovládanou spojkou. Řidič si vybírá, zda chce jet pouze s pohonem předních kol, v automatickém režimu, kdy elektronika sama reguluje poměr mezi přední a zadní nápravou, nebo s trvale sepnutou čtyřkolku (funguje do 60 km/h).

S pohonem dvou kol a zapnutým ESP bylo SX4 sice stabilní, ale nudné. Po vypnutí stabilizace a aktivaci čtyřkolky se však rázem převtěřilo v zábavného rošťáka, který bez přemlouvání driftem vykroužil dlouhé oblouky. Spokojeni jsme byli s prací automatického režimu čtyřkolky, při jízdě na sněhu a ledu s minimální adhezí jsme nepozorovali žádné znetelné zpoždění ve spínání spojky. Jejich uzamčení nám ale přišlo vhod třeba při dynamickém rozjezdu, kdy se do práce opřela rovnou všechna kola a nebylo nutné počkat na prokluz předních. To v automatickém módu znamená impuls pro elektroniku, aby začala přenášet sílu i k zadní nápravě.



Mezi jednotlivými schémata pohonu se přepíná kolébkovým spínačem, lze to dělat i za jízdy. Kromě Jimnyho mají všechna Suzuki 4x4 v základní výbavě vyhřívané sedačky



Co udělá centimetr

Dvě stejná Suzuki SX4 – na sněhu s vypnutým ESP se ale zdá, že jde o jiná auta. Zelené se chová děle nedotáčivě a do driftu se nechá víc pobízet. Při běžné jízdě je tedy stabilnější. Zato u červeného stačí pohnout volantem, přidat plyn a záď se okamžitě hrne bokem. Zadní kola jako by snad ani nebyla na zemi. Příčina? Zelené SX4 obouvalo pneumatiky 195/65 R15, klouzavější červené pak o centimetr širší 205/60 R16. Že jsou užší gumy na zimu vhodnější, víme. Skutečnou velikost rozdílu jsme si ale uvědomili až po této zkušenosti. Při běžné jízdě našťásti rozdíly máze stabilizační systém, standard všech modelů Suzuki 4x4.

