



# MINI 4x4

PETR HANKE | Foto: Martin Sznepka

Suzuki je známým specialistou na jednoduché, funkční a dostupné automobily, radící se spíše do menších tržních segmentů. Testovaný Swift s pohonem všech kol je toho jasným důkazem.

**H**istorie Suzuki Swift sahá do roku 1983, kdy měla jeho první generace délku 3585 mm. Aktuální šestá generace (viz AR 6/17), která se představila v roce 2017, narostla o 255 mm a dnes má pozici vozu stojícího mezi segmenty minivozů a takzvaných malých vozů. Je k dispozici výhradně s pětidveřovou karosérií a když pomineme sportovní verzi Swift Sport (viz AR 12/19), je připravena pouze s jedním motorem. Tím je atmosféricky plněný čtyřválec 1,2 litru, kombinovaný s pětistupňovou manuální převodovkou a pohonem předních nebo všech kol. Z nabídky na českém trhu zmizel přeplňovaný tříválec 1.0 BoosterJet, jenž zůstal v prodeji například v Německu.

Swift je postavený na nově vyvinuté platformě Suzuki Heartect, zaměřené na minimalizaci hmotnosti při zvýšení tuhosti. Samotná karoserie je u aktuální generace i přes nárůst rozměrů o 30 kg lehčí, což je dáno zejména větším podílem vysokopevnostních ocelí, tvořících více než pětinu hmotnosti. Podvozek si zachovává nejběžnější uspořádání s přední nápravou typu MacPherson a zadní zkrtnou příčkou s vlečenými rameny. Jednotlivé díly byly přepracovány s cílem maximálního snížení hmotnosti a zajištění potřebné pevnosti. Mezi nepříliš obvyklé prvky vozů tohoto segmentu patří například dutý přední stabilizátor nebo řízení s variabilním převodem v závislosti na rejdu, jež používají především evropské značky u svých sportovně laděných vozů.

**Z tohoto pohledu verzi 4x4 od standardní verze nerozeznáte**

**Ve srovnání s předchozí generací udělal interiér značný pokrok zejména v kvalitě použitých materiálů a výbavě**

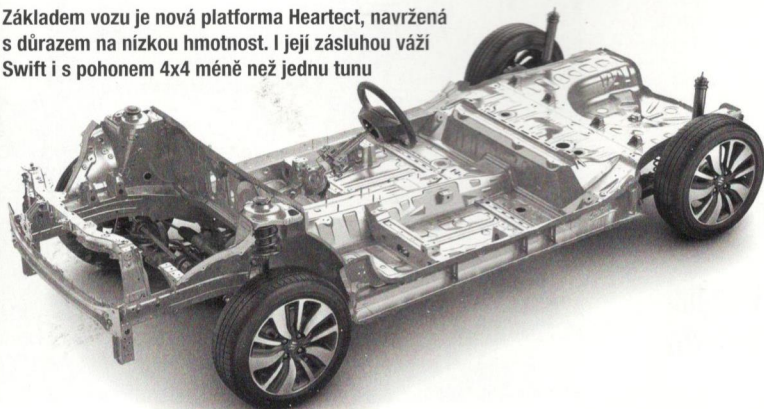


Testovaná varianta kombinuje moderně navržený atmosféricky plněný čtyřválec 1,2 litru s mild hybridním systémem a pohon všech kol. Motor představený v roce 2015 zaujme řadou technických řešení. Vyznačuje se například velkým kompresním poměrem 12:1 použitým pro vyšší účinnost, ale také řadou opatření předcházejících samozápalům, jež se s vysokým kompresním poměrem pojí. Suzuki se proto zaměřilo na účinné chlazení spalovacích prostorů, k němuž se kromě klasického vodního chladicího systému používají také ostřikování den pístů olejem, vodou chlazený systém recirkulace výfukových plynů nebo nepřímé vstřikování paliva s dvojicí trysek pro každý válec. Poslední uvedený systém, jenž dal motoru název, zajišťuje i jemnější promísení zápalné směsi.

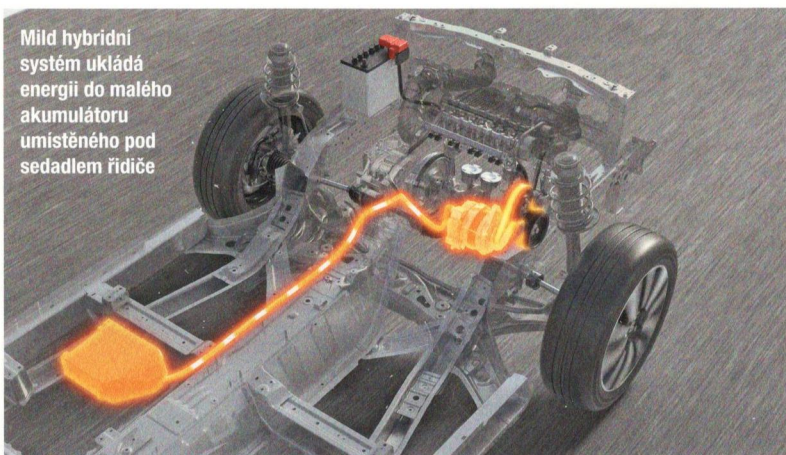
Motor je standardně spojen s mild hybridní soustavou pracující s napětím 12 V. Její součástí je startér-generátor s výkonem 2,3 kW (3,1 k) a točivým momentem 50 N.m spojený s klikovým hřídelem motoru řemenem a současně dodatečná 3Ah lithium-iontová baterie umístěná pod sedadlem řidiče. Systém SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki) váží 6,2 kg a umožňuje při jízdě rekuperovat část kinetické energie, a tu následně použít pro pohon a pro zásobování standardní elektrické sítě vozu. Motor disponuje i klasickým startérem, ten však slouží pouze k prvotnímu nastartování motoru, poté startování v rámci funkce stop-start reguluje již mild hybridní systém. Suzuki Swift je nejlevnějším osobním vozem s pohonem všech kol na českém trhu.



Základem vozu je nová platforma Heartect, navržena s důrazem na nízkou hmotnost. I její zásluhou váží Swift i s pohonem 4x4 méně než jednu tunu



Mild hybridní systém ukládá energii do malého akumulátoru umístěného pod sedadlem řidiče



Jeho systém je léty prověřený a pro dané použití je naprostě funkční. V přední části zadního diferenciálu má umístěnou viskózní lamelovou spojku, jež při prokluzu trvale hnaných předních kol automaticky na základě změny viskozity silikonové kapaliny přenese hnací sílu na zadní kola. Vzhledem k výkonu motoru je zřejmé, že pohon všech kol najde uplatnění především na mokré, nebo ještě lépe na zasněžené vozovce. Na sněhu dokonce dokáže s vypnutým stabilizačním systémem projet zatáčku řízeným smykem. Přesto je ale jeho primárním úkolem zajistit přilnavost především při rozjezdu.

Zkoušený vůz při jízdě neohromil ani tak dynamikou, jako spíše obratností a celkovou lehkostí ovládání. Nízká hmotnost spolu se značným rejdem, přesným mechanickým

řazením a přirozeně reagujícím motorem potěší zejména při pohybu ve městě nebo na menších silnicích. K silným stránkám zkoušeného Swiftu patřil také pečlivě naladěný podvozek, jenž poskytl značný komfort, a přitom nic neubral z uvedené mrštnosti. Na dálnicích nebo při předjíždění se ukazují omezené výkonové možnosti motoru, nicméně trvalá dálniční jízda v okolí dálničního rychlostního limitu není nejmenší potíž. Ale obecně, právě dálnice je asi nejméně vhodným prostředím pro tento vůz. Silnou stránkou motoru je velmi nízká spotřeba paliva, kterou není potřeba udržovat kolem 6 l/100 km.

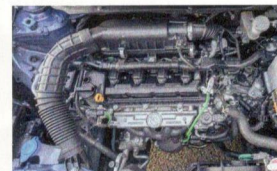
Aktuální generace Suzuki Swift přinesla řadu asistenčních a komunikačních systémů, mezi nimiž nechybí přednázorový brzdový systém, varování před opuštěním



Mezi hlavními ukazateli nechybí barevný displej nabízející široké možnosti zobrazení (zde toky energií mild hybridního systému)



Při pohledu zezadu je pod nárazníkem vidět zadní diferenciál, v jehož přední části je umístěna viskózní spojka pohonu všech kol



Atmosférický čtyřválec 1.2 DualJet zaujal nízkou spotřebou paliva a svými vlastnostmi zejména ve městě



Swift se v aktuální generaci nabízí pouze s pětidveřovou karoserií

jízdního pruhu, sledování únavy řidiče, navigační systém ani LED světlomety. Většina z těchto prvků je součástí nejvýše postavené výbavy Elegance, jež je o 46 tisíc korun dražší než základní provedení s pohonem všech kol, nabízené za příznivých 331 900 Kč. ■

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### POHÁNĚCÍ SOUSTAVA

Kapalinou chlazený řadový zážehový čtyřválec, typ K12C, uložený vpředu napříč; DOHC 4V; přímé vstřikování, EU6; 1242 cm<sup>3</sup> (ø 73,0 x 74,2 mm); 12,5:1; 66 kW (90 kJ)/6000 min<sup>-1</sup> a 120 N.m/4400 min<sup>-1</sup>; mild hybridní systém SHVS. Pětistupňová přímo řazená převodovka (3,545 – 1,904 – 1,258 – 0,911 – 0,7258 – Z 3,250); stálý převod 4,388. 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 torzní poddajnou příčkou; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči; dvouokruhová kapalinová brzdová soustava s předními kotouči s vnitřním chlazením; ABS/EBD, ESC; hřebovené řízení s elektromechanickým posilovačem; pneumatiky 175/65 R 15 nebo 185/55 R 16.

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2450 mm, rozchod kol 1520/1525 mm; d/s/v 3840/1735/1520 mm; objem zavazadlového prostoru 265 – 947 l; světlá výška 120 mm; objem palivové nádrže 37 l, průměr otáčení 9,6 m; pohotovostní/celková hmotnost 960/1405 kg, hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného 1000/400 kg.

### PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce)

Největší rychlost 170 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 12,6 s; spotřeba paliva město/mimo město/kombinace 4,8/4,3/4,4 l/100 km; emise CO<sub>2</sub> 101 g/km.

**CENA** od 331 900 Kč