

Suzuki Swace 1.8 Hybrid

# Japonský převlek

Se swace přichází do nabídky Suzuki po letech opět klasické kombi. Jedná se o převlečenou Toyotu Corollu TS.

Proč vlastně Suzuki nabízí pod svým logem auto, které už několik let známe od Toyoty? Jedním z důvodů může být snaha zařadit do svého portfolio kompaktní kombi, tím hlavním jsou samozřejmě emise, když swace vykazuje dle WLTP pouhé 103 g oxidu uhličitého na kilometr. Suzuki se zatím na poli hybridizace svých pohonů omezuje na mild hybrid. Plnohodnotný hybrid vlastní konstrukce je sice na cestě, zatím ale v prodeji není. V případě swace sáhlo Suzuki po tom asi nejlepším hybridu jaký je dnes k máni. Tedy pokud jej budeme posuzovat nikoliv z hlediska výkonu, ale z pohledu spolehlivosti a odolnosti. Jakkoliv Toyota na svém hybridním pohonu HSD udělala v průběhu času některé změny, základ zůstává pořád stejný jako před více než dvaceti lety. Swace si ovšem musí vystačit s menším motorem 1,8 litru (2ZR-FXE), zatímco pro corollu je k dispozici také větší dvoulitr M20A-FXE.

Čím se tedy novinka Suzuki liší od originálu? V testované nižší výbavě Premium vyjde swace na 614 400 korun. Corolla TS 1.8 Hybrid je nyní v akci k máni ve výbavě Comfort za 662 900 korun. Je tudíž o 47 500 korun lacinější. Dokonce i když zvolíte základní Corollu TS 1.8 Hybrid ve výbavě Active, bude swace stále o 32 500 korun levnější. Výbava Suzuki je bohatá, jakkoliv některé prvky jsme postrádali. Parkovací kamera sice nechybí, ovšem ultrazvukové senzory dokonce i vzadu vůz neměl. Pokud je chcete, musíte si koupit dražší výbavu Elegance za 707 900 korun. Jenže tady už se cenová výhoda oproti corolle vytrácí. Stejně jako karoserie se liší jen v detailech (omezuje se v podstatě na jiné a jinak umístěné logo), je také technika stejná. Kombinace spalovacího motoru a dvou elektromotorů v roli

**Dynamika v přímce je sotva průměrná, přesto swace jezdí fantasticky. Zásluhou podvozku.**



Kabina je identická s corollou. Ergonomie je na první pohled solidní, ovšem druhý odhalí některé nedostatky. Třeba slot na USB, který musíte hledat.



Přední sedadla nabízejí dlouhé sedáky i opěrada a zároveň velmi dobré tvarování.



Plynulý rozvoj tahu  
Spolehlivost pohonu  
Skvělá aerodynamika  
Vynikající jízdní vlastnosti  
Spotřeba paliva



Průměrný zavazadelník  
Průměrný prostor uvnitř  
Omezená dynamika (na dálnici)  
Nelze mít rezervní kolo

## HODNOCENÍ



Suzuki Swace 1.8 Hybrid

Zážehový čtyřválec DOHC + elektromotor/generátor • Objem 1798 cm<sup>3</sup> • Výkon spalovacího motoru 72 kW při 5200/min • Výkon trakčního elektromotoru 53 kW • Systémový výkon 90 kW • Točivý moment spalovacího motoru 142 N.m při 3600/min • Točivý moment elektromotoru 163 N.m • Převodovka samočinná jednostupňová • Pohon předních kol • Pneumatiky 205/55 R 16 • Rozvor 2700 mm • Vnější rozměry 4655 x 1790 x 1460 mm • Zavazadlový prostor 596-1232 l • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1400/435 kg • Největší rychlost 180 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 11,1 s • Nádrž 43 l • Normovaná spotřeba 4,5 l na 100 km • Výroba Derbyshire, Velká Británie.

## Základní model

1.8 Hybrid Premium

615 400 Kč

## Testovaný vůz

1.8 Hybrid Premium

615 400 Kč

## Testovaný vůz s příplatky

615 400 Kč

trakčního stroje, respektive generátoru/startéru se obejde bez vícestupňové převodovky. Vystačí si tak jen s děličem výkonu v podobě planetového ústrojí. Díky tomu je jízda velmi plynulá, byť nepřilíhla dynamická. Spalovací motor nabízí výkon 72 kW při 5200/min, což je zčásti také kvůli Atkinsonovu cyklu, kdy takto koncipované motory nevynikají obecně vysokým výkonem. S akumulátorem s kapacitou 1,3 kWh se vůz rozjíždí vždy na elektřinu, teprve pak se přidá spalovací motor. Rychlá jízda znamená více plynu, jemuž odpovídají vyšší otáčky čtyřválece. I tak je akcelerace jen průměrná, což pocítíte zejména na dálnici. Naopak na okresních silnicích a ve městě je pohon docela příjemný. Je to zejména kombinace nízké hlučnosti a plynulého (byť nijak silného) tahu, který příjemně překvapí. A pak je tu jízdní projev. Swace nabízí opravdu vynikající jízdní vlastnosti, s téměř bezchybně sladěnými pružinami a tlumiči. Výmoly pérování absorbují se grácií, a to jak při pomalé, tak i rychlé jízdě. Pohyby karoserie jsou přitom minimální. Zbývá odpovědět na otázku za kolik swace jezdí. Výrobce udává 4,5 litru na 100 km v kombinaci, my jsme jezdili za 4,8 až 5,1 litru na 100 km



Hybridní pohon má předpoklad pro spolehlivý a dlouhodobý provoz.

Foto Petr Homolka

## ZÁVĚR

Redaktor  
TOMÁŠ DUSIL

Swace sice není původní konstrukcí Suzuki, přesto se jedná o výborné auto. Tedy pokud vám nevádí průměrná dynamika a raději máte plynulost a nízkou spotřebu. Podvozek je ovšem vynikající, naopak zavazadelník by mohl být větší, což platí také o vnitřním prostoru

