

Testy: Suzuki Swift 1.2 Hybrid 4X4 – Návrat atmosféry skrz hybrid



Dominik Valášek

9. 3. 2020

Automobilový průmysl se nyní nachází ve zvláštním období, na jehož konci bychom měli údajně všichni jezdit v autech na baterky. Jenže zatím jsou výsledky elektrifikace u jednotlivých značek dost různé. Tak třeba Suzuki Swift s přídomek Hybrid (jen to slovo samotné děsí mnohé řidiče) je vlastně úplně normálním a příjemně ovladatelným autem s atmosférickým benzinovým čtyřválcem.

Od lidových aut, mezi něž Swift bezesporu patří, chtějí řidiči často naprosto jednoduchou techniku, příliš nezátíženou současnou emisní doktrínou. To už bohužel dneska nejde a konkrétně s letošním rokem definitivně přichází doba, kdy spousta spalovacích motorů už nesplní emisní limity bez elektrické pomoci. Respektive se automobilkám kvůli nesplnění flotilových emisí nevyplatí je vůbec prodávat.

U Suzuki se tak, stejně jako u mnoha dalších značek, vydali cestou nejméně násilné formy elektrifikace, tedy cestou mild-hybridu. Základnímu atmosférickému čtyřválcí o objemu 1,2 litru tak přibyla mírná elektrická pomoc v podobě startér-generátoru. Ten umí rekuperovat elektrickou energii při zpomalování do malé baterie a následně s ní odlehčit motoru na rozjezdech a při akceleraci, čímž snižuje spotřebu a emise.



Dokonce ani pod kapotou nijak nezaznamenáte, že by mělo jít o cokoliv jiného než o úplně normální malý čtyřválec

Důležité ovšem je, že z pozice normálního zákazníka-majitele-řidiče se vás fakt, že je Swift hybridní, prakticky nijak nedotkne. Swift není v ceníku nijak dražší, nemá vyšší servisní náklady a prostě má jen lepší zátať v nízkých otáčkách a jezdí s menší spotřebou. Můžete namítat, že by vám stejný motor úplně stačil i bez hybridu, kdyby jeho parametry byly prakticky totožné, ale ten by prostě vykázal vyšší emise při normovaném měření. Tak to prostě je. Nezbyvá než přijmout fakt, že úplně obyčejné motory v obyčejných autech jsou definitivně pryč.

Nebojte se, vážně je to úplně normální auto

Na druhou stranu, jak už bylo řečeno, mild-hybrid – a konkrétně ten ve Swiftu – byste sotva poznali, kdybyste o něm nevěděli. Malý benzinový čtyřválec na povel startovacího tlačítka normálně naskočí a běží absolutně hladce a tichounce, což je přece jenom sympatická změna oproti mnohým přímovstříkovým tříválcům.



Zapomeňte na cvakání přímých vstříků. Motor Swiftu jemně a tiše přede

Svých skromných 90 koní a 120 Nm přenáší motor na pětistupňovou převodovku s příjemně přesným řazením. V případě testovaného auta dokonce na pohon všech kol, ovládaný mezinápravovou spojkou. Na svůj objem a atmosférické plnění motor v nízkých otáčkách (právě vlivem startér-generátoru) překvapivě silně táhne. Samozřejmě se nejedná o nic světoborného a asfalt trhat nebudete, na druhou stranu však nemusíte kvůli každému městskému zrychlení podřazovat o dvě rychlosti, jak tomu je u malých atmosfér často zvykem. Pára motoru dochází až při jízdě mimo město. Předjíždění na okresce už se bez podřazování neobejde a musíte koukat hodně dopředu. Ale co taky čekat od 90 koní, se kterými zrychluje auto za stovku 12,6 sekundy. Klasický Swift je auto pro klidnější povahy. Ty rychlejší můžou sáhnout po Swiftu Sport s přeplňovanou čtrnáctistovkou.

Ve městě musíte málokdy navštívit druhou polovinu otáčkového spektra. Mimo město už je to ale o něčem jiném

Menší motor s mild-hybridem se chce spíš než výkonem, chlubit spotřebou. Ta vůbec není špatná, ale nečekejte žádné velké zázraky. V průměru se dvanáctistovka drží kolem šesti litrů na sto. Když budete šetrní, dá se spadnout i pod tuhle hranici. A co mimochodem funguje moc pěkně (byť to spotřebě reálně pomůže jen drobounce), to je systém stop-start. Ano, ta nenáviděná funkce, kterou běžně v autech okamžitě vypínám, mě ve Swiftu vůbec neštvala. Swift jemně a bez natřásání chcípne svůj čtyřválec ještě před zastavením, konkrétně když klesne rychlost pod 15 km/h. O opětovné nastartování se pak postará startér generátor a učiní tak naprosto nezištně – motor prostě tiše a okamžitě naskočí a běží, aniž by štěkal startér, nebo se celé auto otrásalo. Pro nezúčastněného pozorovatele to je fascinující zážitek (odzkoušeno).



Ještě před zastavením motor kultivovaně zhasne a jeho opětovné nastartování je skutečně tiché

Sympatický (a zase i normální) zbytek auta

Aktuálnímu Swiftu se dá v rámci jeho velikostní kategorie máloco vytknout. Zvenku vypadá stylově a neokoukaně, uvnitř pak čeká sympatická ergonomie bez větších přešlapů. Budíky s malým displejem a dotykový infotainment s navigací sice nedrží krok s nejnovějšími trendy v technologiích, je však otázka, kolika lidem to bude reálně vadit – všechno funguje naprosto uspokojivě a to je hlavní. Pokud bych si měl vymyslet něco, co mě štvalo, pak je to přehnaně hysterická funkce protikolizního asistenta. Zejména po městě začal systém občas šíleně nahlas pištět v úplně normálních situacích. A jakmile se upozornění jednou spustí, trvá několik dlouhých sekund, i když už dávno šlapete na brzdu.



Interiér je jednoduchý, ale pěkný. Veškeré ovládání navíc okamžitě padne do ruky

Vnitřní rozměry samozřejmě žádná sláva nejsou. Na místě řidiče je i přes podélné nastavení volantu pozice trochu „záchodová“, což je všeobecná bolístka malých aut. Zadní sedadla zvládnou bez většího omezování pojmout spíš děti a jen tak tak dostatečný je taky kufr o objemu 265 litrů. To je ale celkem očekávatelné u auta daných rozměrů. Kufr přirozeně není žádná sláva, ale jeho objem je vzhledem k rozměrům férový. Daleko víc umí Swift oslovit tím, jak snadno a přitom přirozeně se řídí. Veškeré ovládání, v čele se zmiňovaným řazením, jde sympaticky zlehka a třeba i méně vyježděným řidičům padne Swift okamžitě do ruky. Na městské nerovnosti by malá a lehká karoserie snesla o něco měkčí nastavení tlumičů, ale to by zase Swift přišel o svou nenucenou mrštnost – i když si počínáte v zatáčkách odvážněji, zůstává chování jisté, přesné a nerozbedlé.

Příplatkový pohon všech kol za normálních okolností prakticky nepoznáte, ovšem ke slovu přijde tehdy, kdy bude potřeba vyhrabat malý hatchback ze zasněženého parkoviště nebo se s ním rozjet do zamrzlého kopce.



Nedá se říci, že by Swift něčím vysloveně vynikal, i přesto k němu však chovám značné sympatie. Je to dáno právě tím, jak si na nic nehraje, jak přirozeně se chová a ovládá. Nemá výkon, nemá obří kufr, ale svému účelu – normální auto pro normálního řidiče – poslouží v zásadě perfektně. A ačkoliv se mu elektrifikace nevyhnula, fakt, že se jedná o hybrid, vážně vůbec nepoznáte.

Momentálně je ceník Swiftu velmi jednoduchý – je tu jeden motor s jednou převodovkou, pohon předních, nebo všech kol a tři úrovně výbavy. Základní cena je sympatických 269 900 korun za předokolku a základní Comfort. Čtyřkolku pak musíte koupit alespoň se střední výbavou Premium a začíná na 331 900 korunách.

Technické údaje	
Motor	zážehový řadový čtyřválec, mild-hybrid, umístěný vpředu napříč
Zdvihový objem	1 242 cm ³
Výkon	90 koní (66 kW) při 6 000 ot./min.
Točivý moment	120 Nm při 4 400 ot./min.
Převodovka	pětistupňová manuální
Pohon	všech kol s mezinápravovou spojkou
Pohotovostní hmotnost	960 kilogramů
Akcelerace 0-100 km/h	12,6 sekundy
Maximální rychlost	170 km/h
Spotřeba (kombinovaná)	5,8 litrů na 100 kilometrů
Objem palivové nádrže	37 litrů
Kola a pneumatiky	185/55 R16
Rozměry (délka/šířka/výška)	3 840/1 735/1 520 milimetrů
Rozvor	2 450 milimetrů
Objem zavazadlového prostoru	265 litrů

Zdroj: <https://www.garaz.cz/clanek/suzuki-swift-1-2-hybrid-4x4-navrat-atmosfery-skrz-hybrid-21003578>