



Prcek s přidanou hodnotou

Zima přeje vozům s pohonem všech kol. Nejlevnější čtyřkolkou je již dlouhou dobu Suzuki Swift, které se nabízí s benzinovým atmosférickým čtyřválcem o objemu 1,2 litru.

Aktuální, pátá generace Suzuki Swift je tu s námi od roku 2017. Specialitou malého japonského městského hatchbacku je verze s pohonem všech kol, která se vyznačuje výbornými trakčními schopnostmi. Poprvé jsme ji otestovali začátkem roku 2020. Tehdy měl zákazník na výběr ze dvou pohonných jednotek: čtyřválcové atmosférické dvanáctistovky s výkonem 66 kW (také ve verzi 4x4) nebo přeplňovaného tříválcového litru disponujícího 82 kW. S postupným přitvzováním emisních norem ale svižný tříválec z výroby vypadl úplně a dvanáctistovka DualJet prošla výraznou úpravou.

Suzuki Swift s pohonem všech kol a motorem 1.2 DualJet jsme otestovali počátkem roku 2020. Nyní pod kapotou

bije agregát K12D, který sice vychází právě z předchozího typu K12C, ale přináší řadu zásadních změn. Sběrné výfukové potrubí je integrované do hlavy válců v konfiguraci 4-2-1 a přepracovaný je ventil EGR s chlazením. Variabilní časování teď najdete nejen u sacích, ale i výfukových ventilů – na straně sání VVT ovládané elektromotorem a na straně výfuku hydraulicky. Nové je také aktivní chlazení pístů ostřikováním olejem řízené elektronicky, olejové čerpadlo s proměnlivým průtokem nebo ventil pro regulaci průtoku chladicí kapaliny, který nahrazuje konvenční termostat.

Zásadní je také zmenšení zdvihového objemu z předchozích 1242 na aktuálních 1197 cm³. Může za to zkrácení zdvihu (71,5 místo 74,2 mm), čímž klesly střední

pístové rychlosti, tření i kinetické ztráty. Pro zvýšení účinnosti vzrostl kompresní poměr z 12,5:1 na 13,0:1, čemuž musely přizpůsobeny i písty.

Elektropomocník

Spalovací motor je tradičně spojen s 12V mild-hybridním systémem. Kompaktní zařízení ISG, nahrazující běžný alternátor i startér, je se čtyřválcem spojené plochým drážkovým řemenem. Při zpomalování intenzivně dobíjí lithium-iontovou baterii uloženou pod sedadlem řidiče. Její kapacita vzrostla více než trojnásobně z 3 na 10 Ah, takže v ní může být uloženo dostatečné množství energie pro případ, kdy elektromotor s výkonem 2,3 kW pomáhá benzinovému čtyřválcovi při zrychlování. Výsledkem všech změn a úprav je

vyšší účinnost pohonné jednotky, ale bohužel menší síla. Nejvyšší výkon se totiž snížil z předchozích 66 na 61 kW a točivý moment klesl ze 120 na 107 Nm, byl nově dosahuje maxima při 2800 otáčkách (dříve to bylo až v 4400 min⁻¹). Snížení výkonu je znát na dynamice jízdy. Dříve Swift 4x4 zvládl sprint na stovku za 12,6 sekundy, nyní na to potřebuje 13,8 s. Objektivně řečeno motor ztratil něco ze svého elánu. Dříve výkon s přibývajícím otáčkami gradoval, nyní je výkonová křivka plošší. Na druhou stranu je motor agilnější v nižších otáčkách, což je pro běžné cestování příjemnější. Dynamika se příliš nezměnila ani při zatížení čtyřmi dospělými osobami. Také nás nemile překvapilo výrazné zpomalování vozu. Energie se rekuperuje vždy, kdy sundáte nohu z plynu – sčítají se odpory motoru, pohonu všech kol i generátoru. Pokud jste naučení, že ke značce začátku obce dojedete po sundání nohy z plynu padesátkou po 500 metrech, u Suzuki je to asi tři sta. To znamená, že těch 200 metrů musíte jet pod plynem, a tedy spalovat benzin. Je potom na diskusi, zda rekuperaci získáte zpět tolik energie, aby nahradila spotřebu spalovacího motoru na zmíněných 200 metrech. Během celého testu to mohly být kilometry.

Posun vzhůru

Proti testu z roku 2020 se nezměnil jen pohonný agregát. Překvapilo i porovnání cen. Kdysi totiž Swift 1.2 DualJet/66 kW s pohonem všech kol stál 331 900 Kč. Nyní ho nejlépe koupíte za 429 900 Kč



Palubní deska Swiftu sice není vytvarovaná podle nejnovějších trendů, ale líbí se nám přehlednost a logické uspořádání. Snad jen automatická klimatizace nás stále mátlá tím, že otočný ovládač není v místě, kde displej ukazuje nastavenou teplotu.



Atmosférická dvanáctistavka s mild-hybridním systémem má nyní menší objem, nižší výkon 61 kW i méně newtonmetrů. Dynamika jízdy je horší než dříve. Pětistupňová manuální převodovka funguje stále bezvadně.



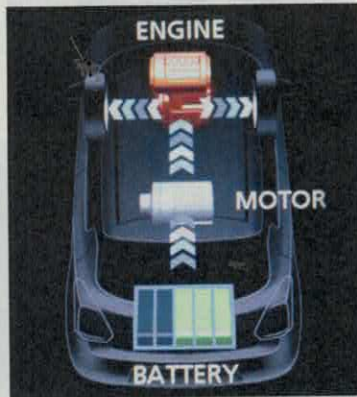
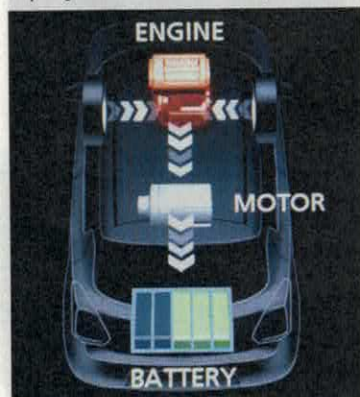
Ač swift na délku měří jen 3845 mm, i v druhé řadě nabídne slušnou porci místa. Je ale pravda, že konkurenční malé městské hatchbacky jsou v tomto směru mnohem přívětivější.



Přední sedadla vynikají dobrým tvarováním, tuhostí a příjemným čalouněním. U čtyřkolky jsou navíc vždy vyhřívána.



Kufr objemem 265 litrů míří do průměru



Aktuální režim hybridního systému lze sledovat na displeji mezi budíky. Při sundání nohy z pedálu plynu a rekuperaci swift zpomaluje až moc. Pomoc při zrychlování nyní může být delší, protože baterie má mnohem větší kapacitu.

Hodnocení Světa motorů

+
Pohon všech kol
Hbité jízdní vlastnosti
Stále slušná cena
Přesná převodovka

-
Slabší motor
Menší kufr
Stísněnější interiér

Základní údaje výrobce

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Mild-hybridní zážehový řadový čtyřválec, uložený vpředu napříč. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem **1197 cm³**. Výkon **61 kW** při 6000 min⁻¹, točivý moment **107 Nm** při 2800 min⁻¹. Pohon všech kol. Manuální převodovka, 5^o. Nejvyšší rychlost **170 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **13,8 s**. Spotřeba dle WLTP město/mimo město -/l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 5,4 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka x šířka x výška **3845 x 1735 x 1520 mm**. Rozvor náprav **2450 mm**. Rozchod kol vpředu/vzadu 1515/1525 mm. Provozní/užitečná hmotnost 1050/445 kg. Maximální hmotnost přívěsu nebrzděného/brzděného 400/1000 kg. Objem palivové nádrže 37 l. Standardní pneumatiky 185/55 R16.

Objem kufru 265/947 l

ZÁRUKY

Celková záruka 5 let nebo 150 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprozrazování karoserie.

CENY

Nejlevnější Suzuki Swift (1.2 DualJet/61 kW Comfort) **357 900 Kč**
Nejlevnější 1.2 DualJet 4x4/61 kW (Premium) **429 900 Kč**
Testovaný vůz (provedení Elegance 469 900 Kč + navíc metalický lak 12 900 Kč) **481 900 Kč**

KONKURENT 4x4

Fiat Panda 0.9 TwinAir/63 kW **484 900 Kč**

TESTOVALI JSME

Suzuki 1.4 B-Jet/95 kW Hybrid SM 41/21
Suzuki 1.2 DualJet/66 kW Hybrid 4x4 SM 6/20
Suzuki 1.4 B-Jet/103 kW Sport SM 22/19
Swift 1.0 B-Jet/82 kW SHVS SM 25/17

a nejvyšší výbava Elegance je k máni za 469 900 Kč (dříve stála 377 900 Kč). Jenže zdražili všichni a na obranu japonského výrobce musíme říct, že výrazně rozšířil výbavu. Čtyřkolka má vždy balíček Suzuki Safety Support se systémem nouzového brzdění, hlídáním mrtvého úhlu, sledováním pohybu za vozem, udržováním v jízdním pruhu nebo rozpoznáváním dopravních značek. Potěší i automatické přepínání dálkových světel LED, které funguje velmi dobře, vyhřívání přední sedadla nebo multimediální systém se zadní parkovací kamerou – v nejvyšší výbavě Elegance i s navigací.

Také se nám líbí, jak swift jezdí. Řídit ho je zábava, s koly v rozích se chová spíš jako motokára. Navíc je podvozek i dostatečně komfortní a manuální převodovka krásně přesná. K tomu můžeme přidat dobře tvarovaná sedadla, příjemnou pozici za volantem, nastavování základních

funkcí tlačítky, přehledné klasické budíky i volant hezky padnoucí do ruky. A nejen na sněhu se ukazují výhody pohonu všech kol prostřednictvím jednoduché bezúdržbové viskózní spojky.

Spotřeba v testu 5,8 l/100 km

