



Ve středu je 9" obrazovka, zatímco před volantem najdete klasické analogové přístroje



Přední sedadla jsou opravdu velká a dobře vytvarovaná



Velikost kufru 265 litrů odpovídá délce vozu. Přístup je dobrý, vlevo nechybí praktický háček.



NOVÉ SUZUKI SWIFT

15 mm

O tolik se novinka protáhla do délky, ostatní rozměry zůstaly

Nově navrženou palubní desku tvoří sice výhradně tvrdé plasty, díky prostorové struktuře ale nevypadají lacině a celek oživují i kontrastní dekorační pásy. Líbí se nám tradiční ovládání důležitých funkcí klasickými tlačítky.

HRAVÝ A JEDINEČNÝ

SUZUKI SWIFT JE POMALU LEGENDOU, CO NEPODLÉHÁ MÓDNÍM TRENDŮM. I V NOVÉ GENERACI SI DRŽÍ MALÉ ROZMĚRY, ATMOSFÉRICKÝ MOTOR A VE TŘÍDĚ UNIKÁTNÍ POHON VŠECH KOL.



Historie swiftu sahá přes čtyřicet let zpátky, do roku 1983. Od té doby se podíval na bezmála sto sedmdesát trhů světa. Nová generace je v pořadí šestá. Designově navazuje na koncept té třetí z roku 2004, která zavedla charakteristickou rovnou střechu, strmé sloupky kolem čelního okna a vertikálně orientované přední světlomety. Novinka v tom pokračuje, světybnost jí dodává vystrčená maska a čirá zadní světla. Už tak nezasahují do boků jako u předchůdce.

Na co růst?

Novinka se natáhla jen o půldruhého centimetru délky, další vnější rozměry ani rozvor 2450 milimetrů se nemění. To ani koncepce podvozku: vpředu vzpěry typu

Text: David Šprinc a Martin Jeník, foto: Suzuki



McPherson, vzadu vlečená ramena, a to i pro verzi se čtyřkolkou.

V jejím případě se o přenášení točivého momentu vzad stará viskózní spojka, jde tedy o osvědčené, čistě mechanické řešení.

Rozdíly na podvozku jsme ale našli: vpředu zesílené příčné stabilizátory a nové tlumiče. Obě tato řešení přispívají k lepší stabilitě a přesnější i rychlejší odezvě v řízení.

O válec méně

Největší novinkou je příchod nového benzinového tříválce 1.2. Dosud úřadoval pod kapotou čtyřválec. Nová jednotka má vyšší kompresní poměr a výrazně dlouhodobzvihovou konstrukci. Proti předchůdci se tak chlubí vyšším točivým momentem: 112 Nm. Jeho maximum je posunuto o dost výše: na 4500 místo 2800 otáček. Výkon zůstává 61 kW a trvá i spojení s malým elektromotorem ve formě startér-generátoru o výkonu 2,3 kW.

O tři deci se zlepšila spotřeba, vliv má kromě jiného snížení hmotnosti, vždyť základní model váží jen 919 kilogramů!

***Palubní deska
působí možná až
zbytečně mohutně,
ale řidiče nijak
neutiskuje.***

ČÍSLA

Délka	3860 mm
Výkon	61 kW
Spotřeba v testu	4,6 l/100 km
Cena	389 900 Kč

Motor po nastartování dobře tají svůj tříválcový původ, vibrace se nepřenášejí a při jízdě je rykot slyšet pouze pod zátěží v nízkých otáčkách. Atmosférické plnění znamená, že pro výkon si musíte dojít do vyšších otáček, zátah je však plynulý i pod hranicí 2000 min⁻¹. Líbil se nám nově vyladěný pětistupňový manuál, řadí přesně a hladce.

Jízdě vyniká auto hravostí, a navrch přidává možnost zmíněného pohonu všech kol i automatu, což se u prcků už v roce 2024 fakt nenosí. Díky za to, Suzuki!

ZÁVĚR

Věrnost malým rozměrům

Swift jde proti proudu, je pořád jako motokára, jízdni vlastnosti novinka posouvá ještě o kousek dál než předchůdce. V zatáčkách se skoro nenaklání, řízení je přesné a díky nízké hmotnosti vůz na povel reaguje okamžitě. Odpružení se nám zdálo tužší, avšak ostrých rázů jsme se nedočkali. Malé rozměry a krátký rozvor odrážejí na skromnějším prostoru vzadu a v kufru. Logicky, když malá auta dávno vyrostla nad čtyři metry, zatímco Suzuki je i v roce 2024 o dobrých třicet čísel kratší než konkurence.