

S LEHKOSTÍ

Suzuki Swift se drží svého typického přístupu, spočívajícího v kombinaci dostupnosti a chytré navržené jednoduchosti. Nejnovější generace zůstává lehkým a obratným vozem.

PETR HANKE | Foto: autor a Suzuki

Historie Suzuki Swift sahá do první poloviny 80. let (viz AR 11/23) a nutno říci, že prvních dvacet roků byla poměrně divoká. Zlom nastal v roce 2004, kdy Suzuki představilo Swift navržený jako globální vůz, tedy automobil připravený v rámci menších modifikací pro prodej na všech trzích, kde byla značka aktivní. Tehdy nová generace kromě jednotného technického základu přišla i s originálním designem, který se postupně rozvíjí. Nejnověji je to zřejmé na čtvrté generaci, jež výhradně v pětidveřovém provedení minulý měsíc vstoupila také na český trh. Po technické stránce je novinka postavena na důkladně upravené platformě Heartect se shodným rozvorem náprav 2450 mm jako u předchůdce. Nová generace svým vzhledem, a to zejména netradičně řešenou předí, působí dojmem většího vozu než předchůdce, ve skutečnosti ale došlo k nárůstu délky pouze o 20 mm a výšky o 15 mm. S délkou 3860 mm tak Swift stále zůstává výrazně pod čtyřmetrovou hranicí. Právě

minimální změna rozměrů zajistila, že se mezigeneračně příliš nezměnila ani hmotnost, jejíž pohotovostní hodnota začíná již na 844 kg.

Spolu s novou generací Swiftu měl koncem loňského roku premiéru také zbrusu nový motor, který je aktuálně jedinou nabízenou možností. Jde o zážehový tříválec 1,2 litru bez přepřihování, vybavený kombinací přímého a nepřímého vstřikování a nahrazující čtyřválcový agregát se stejným zdvihovým objemem. Nový, dlouhozdvihový motor, pracující s vysokým kompresním poměrem 13,9:1, vykazuje tepelnou účinnost až 40 %. Jeho nedílnou součástí je použití proměnného časování sacího vačkového hřídele s větším rozsahem a nastavením ve více krocích. Sací kanály byly navrženy tak, aby vytvořily turbulence nasávaného vzduchu a zefektivnily tím plnění spalovacích prostorů. Zvětšený průtok byl aplikován i na systém zpětného vedení výfukových plynů EGR. U motoru se dbalo na snížení třecích ztrát, chladicí soustava dostala elektrické čerpadlo a dna pístů jsou chlazená rozstříkáním oleje.



Swift si i nadále zachovává černý pás prosklení, oddělující střechu od těla karoserie

Výrazným prvkem designu je záměrně navržená výrazná spára, oddělující kapotu motoru a plynule obepínající celý vůz

Nový tříválec je pro evropské trhy standardně spojen s 12V mild hybridním systémem připojeným ke klikovému hřídeli řemenem. Soustava s 10Ah akumulátorem je schopna spalovacímu motoru pomoci výkonem až 2,3 kW a točivým momentem 60 N.m. I zásluhou mild hybridní techniky nevádí, že nový motor dosahuje maxima točivého momentu 112 N.m až při 4500 min⁻¹, na rozdíl od 107 N.m při 2800 min⁻¹ předchozího čtyřválece, elektrická soustava totiž motoru v nízkých otáčkách pomůže. Druhou největší změnou pohonné jednotky je mezigenerační snížení spotřeby paliva v kombinovaném režimu o 7 % na 4,4 l/100 km.

Nový motor je připraven pro všechna tři provedení nového Swiftu, z nichž základní má šestistupňovou manuální převodovku a pohon předních kol. K dispozici je ale



také bezestupňová převodovka CVT s tlumičem kmitů přizpůsobeným charakteristice tříválcového motoru. Třetí alternativou je kombinace manuální převodovky a pohonu všech kol, jenž je stále tvořený automaticky a spolehlivě fungující viskózní spojkou, jako tomu bylo i v předchozích generacích. V kombinaci s pohonem obou náprav Suzuki zvětšilo světlou výšku ze 115 na 140 mm.

lhned po usednutí je zřejmý hodnotnější působící interiér. Vzhledem k velikosti a cenové úrovni potěší zejména vynikající kůži čalouněný volant a celkově velmi dobrá pozice za ním. Standardní výbavu všech verzí je infotainment s 9" displejem, který je schopný připojit telefony prostřednictvím Apple CarPlay a Android Auto a zobrazuje též obraz zpětné kamery. Použitý systém je jednoduchý, přehledný a reaguje dostatečně rychle. V souvislosti s výbavou je třeba zmínit zejména kompletní balíček bezpečnostních soustav, mezi nimiž, kromě těch povinných, nechybí ani hlídání mrtvých úhlů, adaptivní tempomat či zadní parkovací senzory.

Suzuki Swift vždy bylo vozem, u něž jste měli pocit, že má chuť jezdit. Nový motor sice musíte více držet v otáčkách, ale odměnění se ochotou, s níž se do nich vrhá, a která vhodně ladí s jeho celkovým charakterem. Swift zásluhou nízké hmotnosti bleskově reaguje na pohyby volantu, s ochotou mění směr jízdy a vždy dává



přesně vědět, jak moc můžete jeho pneumatiky v zatáčkách ještě zatížit. Do celku skvěle zapadá i lehké a přesné řazení manuální převodovky. Swift vzhledem ke své velikosti překvapil naladěním podvozku a schopností filtrovat nerovnosti vozovky, kdy do interiéru nijak výrazně nepronikaly ani rázy, ani rány. Swift si tedy i ve své čtvrté novodobé generaci zachoval svoji typickou hbitost a současně i nenáročnost, protože nový motor vykázal během krátké testovací jízdy spotřebu jen 5,5 l/100 km.

U nového Swiftu se zapracovalo na obtékání vzduchu, všimněte si třeba aerodynamických trojúhelníčků pod střešním spoilerem

Právě finanční stránka Swiftu zůstává atraktivní. Základní provedení s bohatou výbavou začíná s manuální převodovkou bez stokoruny na 390 tisících korunách, za příplatek 25 tisíc korun je pak k dispozici zmiňovaný kožený volant, více reproduktorů, vyhřívání předních sedadel, porty USB A a C či 16palcová kola. Právě tuto úroveň výbavy nazvanou Premium lze objednat také s převodovkou CVT (+35 tisíc korun), nebo s pohonem všech kol (+41 tisíc korun). ■



Zavazadlový prostor s objemem 295 litrů mezigeneračně narostl o 30 l a odpovídá standardům tohoto segmentu



Nový motor překvapuje vysokým kompresním poměrem 13,9:1, v praxi potěší ochotou k vytáčení i nízkou spotřebou



Interiér budi dojem větší kvality, jeho nejsilnější stránkou je ale vynikající pozice za volantem, který je od druhého výbavového stupně čalouněný kůží. 9palcový displej je součástí standardní výbavy, stejně jako rozhraní Apple CarPlay a Android Auto

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Kapalinou chlazený řadový, atmosférický plněný zážehový tříválec, typ K12E, uložený vpředu napříč; DOHC 4V; přímé a nepřímé vstřikování, EU6d; 1197 cm³ (ø 74,0 x 92,8 mm); 13,9:1; 60 kW (82 kJ)/5700 min⁻¹ a 108 N.m/4500 min⁻¹; mild hybridní systém SHVS.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

a) Pětistupňová manuální převodovka; **b)** bezestupňová převodovka CVT. Pohon předních kol, pro **a)** alternativně 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; hřebenové řízení s elektromechanickým posilovačem; pneumatiky 175/65 R 15 nebo 185/55 R 16.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI (a/b/a 4x4)

Rozvor náprav 2450 mm, rozchod kol 1530/1530 mm; d/š/v 3860/1735/1495 (4x4 1520) mm; objem zavazadlového prostoru 295–980 l; světlá výška 115/115/140 mm; objem palivové nádrže 37 l, stopový průměr otáčení 9,6 m; hmotnost pohotovostní 844/882/920 kg, celková 1365/1389/1441 kg, hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného 1000/400 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce, a/b/a 4x4)

Největší rychlost 165/170/160 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 12,5/11,9/13,6 s; spotřeba paliva WLTP kombinace 4,4/4,7/4,9 l/100 km; emise CO₂ 98–99/105–107/110–111 g/km.

CENA od 389 900/450 900/456 900 Kč