

# SVĚT MOTORŮ

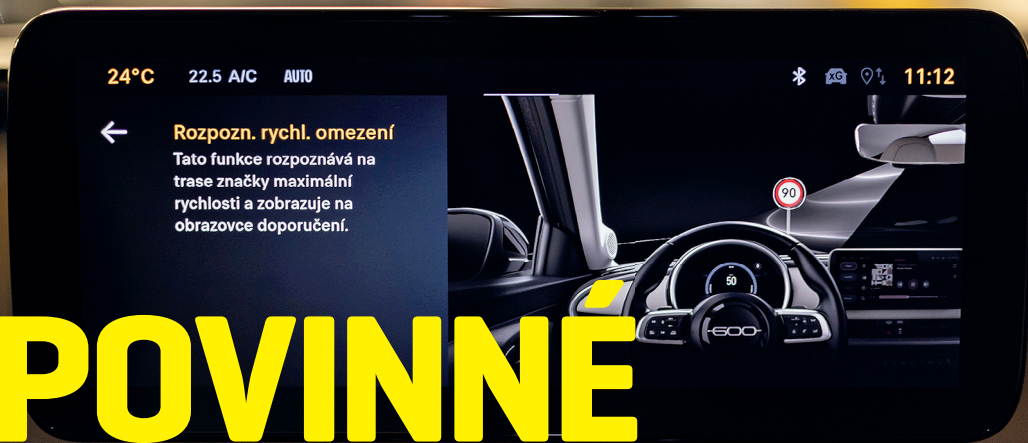


27/2024 35 Kč 1,79 €

## ŠKODA ELROQ



## NOVÉ SUZUKI SWIFT



24°C 22.5 A/C AUTO

← Rozpozn. rychl. omezení  
Tato funkce rozpoznává na trase značky maximální rychlosti a zobrazuje na obrazovce doporučení.

# POVINNÉ ASISTENTY OD ČERVENCE

- Bez hlídání rychlosti už to nepůjde!
- Jak vypnout otravné funkce?



## AUTO ZA JEDNU VÝPLATU PRVNÍ SERVIS PŘEKVAPIL



BAZAR HYUNDAI TUCSON (2020-2024)





# Už mu nic nechybí

**Suzuki Swift léta známe jako vůz pro vyhraněnou klientelu, která je ve jménu jízdních vlastností schopna podléhat jistým kompromisům. Je moc dobře, že se to Suzuki pokusilo změnit.**

**K**dyž se objeví nová generace swiftu, pro novináře je to vždycky takový menší svátek. Najít na trhu podobně malé, hbité a lehoučké auto s možností pohonu všech kol totiž nikdy nebylo jednoduché, a dnes to platí dvojnásob. Nikdy se to ale neobešlo bez kompromisů, jelikož se nízká hmotnost sice pozitivně projevila na jízdě, japonský prcek ale často ztrácel v kultivovanosti či zvukové izolaci.

České zastoupení Suzuki novinku prodává jakožto čtvrtou generaci swiftu, realita je však trochu složitější. Jméno Swift bylo totiž poprvé použito ještě v roce 1984 coby exportní jméno pro model Cultus, a to i na českém trhu. Správně by tak u nás mělo jít o generaci pátou. Značka to ale tak nevnímá, protože první Swift pro Japonce představuje zase auto zde známé jako první Ignis. Ať je to, jak chce, nové vydání opět otvírá otázku, zda se dá malé, ale dospěle jezdící a bezpečné auto udělat



*Palubní deska nového swiftu dostala o poznání lepší materiály a konzervativnější vzezření. Volant známe už z předchozí generace, budíky se zbavily dvojice výrazných tubusů.*

*Z předchozí generace bylo převzato i ergonomicky zdařilé ovládání hovoru*

*Ve standardu je manuální klimatizace, střední výbava Premium nabízí manuální klimatizaci s digitálním ovládním. Elegance má jednozónovou automatickou klimatizaci.*





## CENA A VÝBAVA

# Rozumný špás

Co se týče skladby výbavy, je ceník swiftu ve své jednoduchosti opravdu osvěžující. K dispozici je zatím s jediným motorem, tedy tříválcovou atmosférickou dvanáctistovkou 1.2 DualJet. Tu je možné spárovat jak s pětistupňovým manuálem, tak s automatickou skříň typu CVT a tradiční třehničkou na dortu je pětistupňový manuál s pohonem všech kol. Úrovně výbav jsou tři, Comfort, Premium a Elegance, a není zde žádný paket či příplatek. Jediné, za co jde dát peníze navíc, je metalický lak za 11 000 Kč a dvoubarevné lakování za 19 000 Kč.

Základní výbava Comfort tak s manuálem začíná na 389 900 Kč, což řadí swift zhruba do středu segmentu. Za tuto sumu ale zákazník dostane šest airbagů, 9" multimediální systém s navigací a zrcadlením telefonu, elektrické ovládání všech oken, manuální klimatizaci, USB a 12V zásuvku vpředu, LED projektorové světlomety, bezklíčkové startování vozu tlačítkem a 4,2" LCD displej mezi rychloměrem a otáčkoměrem. Standardní kola jsou ocelová a s průměrem 15".

Výbava Premium za 415 900 Kč přidává čtyři reproduktory na konečných šest, vyhřívání předních sedadel, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, zrcátko do řidičovy clony, dvojici USB vpředu navíc (formát USB A a C), kůží obšitý volant a 16" litá kola.

Elegance za 440 900 Kč nasadí swiftu korunku v podobě automatické klimatizace, elektricky sklopných zpětných zrcátek s blikači a leštěných 16" litých kol. Za čtyřkolku si pak zákazník připlatí 41, resp. 42 tisíc dle specifikace, automat vychází o 35 000 Kč draž.

### Základní ceny konkurentů

Citroën C3 1.2 PureTech 100 MAN6/74 kW	380 000 Kč
Dacia Sandero 1.0 TCe 90 5MT/67 kW	319 900 Kč
Hyundai i20 1.2i 5MT/61,8 kW	339 990 Kč
Mazda 2 1.5 Skyactiv-G75 6MT/55 kW	425 150 Kč
Mitsubishi Colt 1.0 MPI-T 6MT/67 kW	409 960 Kč
Opel Corsa 1.2 5MT/55 kW	409 990 Kč
Peugeot 208 1.2 PureTech 75 MAN5/55 kW	399 000 Kč
Renault Clio 1.0 TCe 90 6MT/67 kW	385 000 Kč
Škoda Fabia 1.0 MPI 5MT/59 kW	369 900 Kč
Volkswagen Polo 1.0 MPI 5MT/59 kW	449 900 Kč

### Jak známkuje

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známkuje podle odstupů od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlepší

### Pořizovací náklady

	Etalon	
	Dacia Sandero 1.0 TCe/67 kW	Suzuki Swift 1.2 DualJet/60 kW
Základní cena	319 900 Kč (Essential)	389 900 Kč (Comfort)
Cena verze Světa motorů	329 900 Kč (Essential + klima)	389 900 Kč (Comfort)
Výbava verze Světa motorů	Čelní a boční airbagy, rádio, výškově stavitelný volant nebo sedadlo řidiče, centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken.	

### VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ

	Dacia Sandero 1.0 TCe/67 kW	Suzuki Swift 1.2 DualJet/60 kW
Automatická klimatizace	✗	✗
Světlomety LED	✓	S
Vyhřívání předních/zadních sedadel	✗	✗
Zadní/zadní a přední parkovací senzory	✗	✓/✗
Litá kola	✗	✗
Navigace	✗	✓
Dešťový a světelný senzor	✗/✓	✗/✓
Tempomat	✓	✓
Bezklíčkové startování	✗	✓
Metaliza	13 200 Kč	11 000 Kč
Porovnání cen	329 900 Kč (100 %)	389 900 Kč (o 18 % horší)
Známka <sup>1)</sup>	1,00	2,00

<sup>1)</sup> Známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

### Náhradní díly

	(Kč)	Suzuki Swift 1.2 DualJet/60 kW
Světlomet/zadní sdružená svítidla	(Kč)	16 686/6677
Přední/zadní nárazník	(Kč)	10 176/11 965
Přední blatník	(Kč)	3674
Čelní sklo	(Kč)	13 537
Brzdové destičky + výměna	(Kč)	3078 + 475
Cena práce v servisu	(Kč/hod.)	950
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km	(Kč)	23 696
Záruky: pohonné ústrojí/celý vůz/lak/neporoz. karos. (roky)		5 nebo 100 000 km/5 nebo 150 000 km/3/12

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit. Zdroj: údaje výrobce

### Suzuki Swift

	Comfort	Premium	Elegance
1.2 DualJet 5MT/60 kW	389 900 Kč	415 900 Kč	440 900 Kč
1.2 DualJet 5MT 4x4/60 kW	-	456 900 Kč	482 900 Kč
1.2 DualJet CVT/60 kW	-	450 900 Kč	475 900 Kč

### Sériová výbava

#### COMFORT

6x airbag • Parkovací senzory vzadu • elektrické ovládání předních a zadních oken • bezklíčkové startování vozu tlačítkem • manuální klimatizace • 2x reproduktor • audiosystém s 9palcovým displejem + DAB+NAVI + zadní parkovací kamera • USB zásuvka vpředu • 12V zásuvka vpředu • světlomety s LED projektorem • světlomety s automatickým rozsvěcováním a přepínáním • výškově a podélně nastavitelný volant s ovládáním audia, hands-free, tempomatu a omezovače rychlosti • adaptivní tempomat s omezovačem rychlosti • kola 175/65 R15 + ocelové disky s poklicemi

#### PREMIUM (NAVÍC PROTI COMFORT)

6x reproduktor • Vyhřívání předních sedadel • Výškově nastavitelné sedadlo řidiče • Sluneční clona řidiče se zrcátkem a držákem dokladů • USB (A + C) vpředu • Zatmavená zadní boční skla a sklo pátých dveří • Volant obšitý kůží • kola 185/55 R16 s disky z lehké slitiny

#### ELEGANCE (NAVÍC PROTI PREMIUM)

• Automatická klimatizace • Stropní madlo 2x vzadu • Zadní osvětlení registrační značky LED • Vnější zpětná zrcátka elektricky sklopná • Vnější zpětná zrcátka se zabudovanými bočními směrovými ukazateli • kola 185/55 R16 s disky z lehké slitiny s leštěným povrchem

#### PŘÍPLATKOVÁ VÝBAVA

metalický lak (+11 000 Kč) • dvoutónový metalický lak (+19 000 Kč)



Vypínání asistenčních systémů, tedy i čtení dopravních značek, je možné pouze přes palubní počítač skrze jeho pravou nastavovací tyčinku. Tam ale zábava nekončí, jelikož je tato možnost zahrabaná ve čtvrté úrovni menu.



Spolehlivým poznávacím znamením nejvyšší specifikace Elegance jsou směrová světla umístěná v zpětných zrcátkách



Swift je úzký už zvenčí a nezamaskuje to jakékoliv tvarování interiéru. Díky vzpřímenému sezení je ale podélného místa dost, šikvné vybrání ve stropnici zase zvětšuje vertikální prostornost nad hlavami cestujících.



Nový infotainment s 9" displejem toho moc neumí, podporuje ale bezdrátové zrcadlení Apple CarPlay a Android Auto, což situaci elegantně řeší. Už v základní výbavě nabídne navigaci.

Vzadu potěší dobře přístupné úchyty dětských sedaček isofix

jinak než s přeplňovaným motorem a délkou přes čtyři metry, což se dnes jeví jako standard.

jsme každopádně velmi rádi, že byl námi testovaný vůz v této barvě. Spíše než na všelijakých tmavých odstínech totiž hravé tvary novinky lépe vyniknou v sympatické pistáciové zeleně. Člověk tak nemusí ani na sekundu přemýšlet nad tím, kam swifta zařadit, hned je totiž jasné, že je trochu jiný a trochu divný.

Nejvíc napoví i přední část. Zde se totiž stylisté odvážali natolik, že na horní linii světlometů umístili výrazný lem kapoty, což – jak zjistila třeba Kia s modelem Shuma – není v evropských očích zrovna recept na úspěch. Zde na sebe ale daleko větší pozornost strhává jednoduchá čelní maska, kterou částečně zakrývá registrační značka.

Kromě ní a okolí černě lakovaného „lízátka“ zde není žádný jiný otvor. Po dlouhé době tak nezávisle na segmentu vidíme vůz, který si co do vzhledu nepomáhá falešnými otvory sání. A toho si velmi ceníme.

To však neznamená, že by se swiftu vyhnuly samoúčelné designéřské prvky obloukem. Černě lakované sloupky

## DOJEM

### Dejte mu šanci

Nevíme, jak dlouho zůstanete v nabídce lakování v odstínu Cool Yellow,

## Suzuki Swift a vybraní konkurenti: základní údaje výrobce



	Suzuki Swift 1.2 DualJet Hybrid	Škoda Fabia 1.0 MPI	Peugeot 208 1.2 PureTech 75	Hyundai i20 1.2i	Mazda 2 1.5 G75
Motor, ventilový rozvod	benzín R3, DOHC	benzín R3, DOHC	benzín R3, DOHC	benzín, R4, DOHC	benzín, R4, DOHC
Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> )	1197	999	1199	1197	1496
Největší výkon (kW/min <sup>-1</sup> )	60/5700	59/6300	55/5750	58/6000	55/6000
Největší točivý moment (Nm/min <sup>-1</sup> )	108/4500	93/3700-3900	118/2750	113/4200	143/3500
Převodovka	5° manuální	5° manuální	5° manuální	6° manuální	6° manuální
Délka x šířka x výška (mm)	3860 x 1735 x 1495	4108 x 1780 x 1459	4055 x 1745 x 1430	4065 x 1775 x 1450	4065 x 1695 x 1495
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2450, 1530/1530	2564, 1525/1509	2540, 1500/1500	2580, 1545/1549	2570, 1495/1485
Standardní pneumatiky	175/65 R15	185/65 R15	195/55 R16	185/65 R15	185/65 R15
Provozní/užitečná hmotnost (kg)	957-984/432-405	1122-1269/406-520	1108/402	1088-1208/352-472	1095-1141/391-437
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	400/1000	560/800	500/500	450/610	550/900
Objem zavazadlového prostoru (l)	265/980	380/1190	352/1163	352/1165	280/852
Objem nádrže paliva (l)	37	40	44	40	44
Nejvyšší rychlost (km/h)	170	177	164	166	171
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	11,9	15,6	13,2	13,7	11,3
Kombinované emise CO <sub>2</sub> (g/km)	98-99	114-123	120	120-128	109
Spotřeba paliva (WLTP, kombinovaná) (l/100 km)	4,4	5,0-5,4	5,4	5,3-5,7	4,8

A a B jsou poznávacím znakem swiftu od první globální generace z roku 2004, novinkou zde jsou ale začerněné sloupky C. Vozu to pravděpodobně výrazně prospívá při dvoubarevném lakování, pokud ale zvolíte jednobarevnou variantu, je černý prvek za zadními okny poněkud rušivý. Co ale naopak chválíme, to je přesunutí kliky zadních dveří z okna na standardní místo. Zde si stylí očitě uvědomili, že pětičlivo auto jako třídvířko zkrátka nikdy vypadat nebude. Chválíme ale to, že posuvná část zadních oken zajíždí do dveří téměř celá.

Výrazně působí i plastový kryt dveřních lemů, který předznamenává přepracovanou zád s čirou optikou zadních světil. Zatímco kryt zavazadelníku vypadá podobně jako u předchozí verze, vše ostatní je zde nové. Celkově možná nebude nový swift pasován na největšího šviháka segmentu, rozhodně je však zajímavý a upřímný. Nehraje si na dráha jako mnoho jeho konkurentů, úplně se ztotožňuje se svou rolí hravého spoléčníka do města.

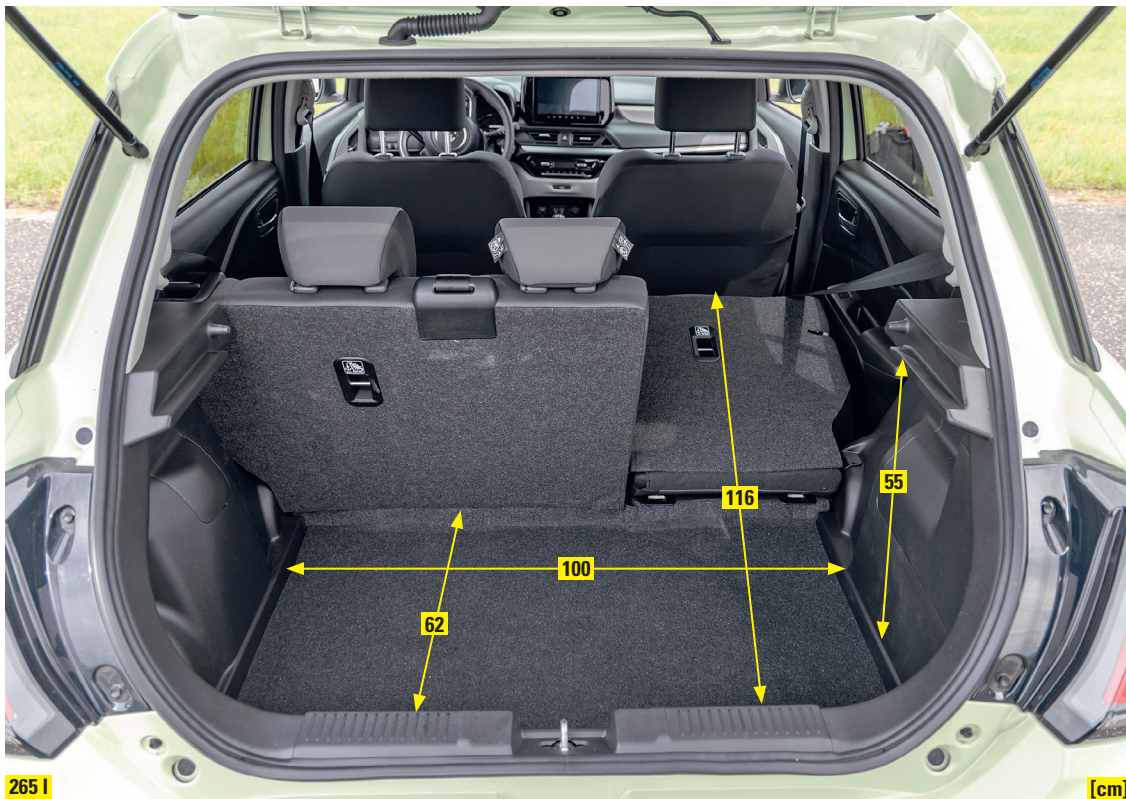
### Ne moc, ale dospěl

Uvnitř je situace trochu odlišná. Předchozí generace spoléhala na sportovně střížený styl jak zvenčí, tak i uvnitř. Tomu napomáhalo tradiční členění interiéru a také několik drobných detailů – třeba přístrojový panel sestával z dvojice tubusů, kruhové byly i výdechy klimatizace či její ovládání.

Nová generace staví na stejné platformě a i uvnitř je to hned znát díky známé poloze za volantem či totožnému volantu, vše ostatní je ale tvarované jinak. A nutno podotknout, že lépe. V testované specifikaci Elegance nás uvnitř přivítalo bílé/světlešedé obložení s prolis, které se pravděpodobně inspirovalo u hyundaie i10, což není vůbec špatně. I ostatní materiály, byť veskrze tvrdé, jsou o třídu lepší než v předchůdci. Nedoporučujeme je ale osvěžovat sprejem na plasty, protože vzniklá lesklá plocha umí nadělat v čelním skle odrazový mejdán.

Světlé obložení palubní desky plynule přechází do výplně dveří a na řidičově straně objímá čtveřici ovladačů elektrických oken v jakékoliv výbavě. Pouze řidič ale dostal jejich impulzní ovládání.

Na vylepšeném interiéru tak kvitujeme především nový tvar výdechů ventilace či nový panel jednozónové automatické klimatizace, kterou nyní uživatel ovládá dvojicí posuvníků s několika tlačítky. Novinkou je ve swiftu i 9" multimediální rozhraní s vestavěnou navigací a parkovací kamerou už v základní výbavě. Mnozí evropští konkurenti by se zde mohli přiučít, i když je pravda, že nejnižší specifikace vám k displeji přibálí pouze dvojici reproduktorů. Pokud jich chcete šest, musíte si připlatit za výbavu Premium.



265 l

[cm]

Zavazadelník je s objemem 265 litrů v segmentu spíše podprůměrný, někde se ale jeho malé rozměry projevit musely. Po sklopení zadních opěradel vznikne výrazný schod a 980 litrů objemu.

Bílý polystyren se coby výplň prostoru pro rezervu moc nevidí. Lze jej ale bez poškození vyjmout.

Středový tunel pak obsahuje krátkou páku pětistupňového manuálu s přesnými drahami a klasickou „tahací“ ruční brzdou. Testovaný vůz v nejvyšší specifikaci zde nabídl i ovládání vyhřívání předních sedadel. Co nás ale zarazilo, to je absence loketních opěrek jak vpředu, tak i vzadu. Platí to pro všechny výbavy a trochu překvapivě i pro katalog příslušenství.

Na zadních sedadlech bychom pak nenašli nic moc převratného. Výdechy klimatizace ve středovém tunelu bez loketní opěrky pochopitelně nejsou, tam není třeba hledat nic jiného než malý odkládací prostor, pak jsou tu ještě kapsy ve dveřích. Potěší ale velmi dobře přístupné úchyty dětských sedaček Isofix.

## PROSTOR A POHODLÍ

### Homo erectus

Nejcennější komoditou v interiéru malého auta je prostor a už na první pohled je jasné, že navzdory délce jen lehce přes 3,8 metru je ho zde dostatek. Není to samozřejmě žádný luxus, přeci jen taková fabia nabízí o centimetr dva pro kolena zadních pasažérů více, rozhodně je ale prostorová nabídka daleko lepší než u peugeotu 208 nebo třeba i u jeho bratrance Jeepu Avenger.



Suzuki totiž dokáže skvěle využít to, čeho se ostatní výrobci v Evropě bojí, a tím je vzpřímené sezení. Pokud si řidič formátu průměrného Evropana nastaví sedačku dle učebnice, nebude mít vzadu problém ani 180 cm vysoký jedinec. A pokud už nějaký problém mít bude, tak především v prostoru pro kolena, protože na hlavu zde zbývá ještě pár centimetrů k dobru.

Z naměřených údajů ale vyplývá, že co do šířky to není žádná sláva, trojice dospělých mužů už bude mít vzadu problém. Zavazadelník patří ve svém segmentu k těm nejmenším, je však dobře tvarovaný a využitelný. Po sklopení zadní lavice vznikne schod a 980 litrů objemu až po strop.

Vpředu je prostorová situace v naprostém pořádku, titěrně působí pouze sedačky se všemi rozměry zhruba o 1-3 centimetry menšími oproti evropské

konkurenci. Pro 181 cm vysokého a 90 kg vážícího řidiče tak akorát, mohutnějším postavám ale již může výraznější boční vedení předních křesel způsobovat problémy.

A teď k tomu nejdůležitějšímu. K pohodlí neodmyslitelně patří i akustický komfort, a leč byl předchozí swift nebývalé zdařilým vozem, v odhlučnění na konkurenci ztrácel. Vypadá to, že automobilka konečně vyslechla i nevděčné novinářské pindání a skutečně odizolovala interiér swiftu tak, jak si to zasloužil od počátku. Že je malý benzinový motůrek na volnoběh téměř neslyšitelný, to nás nepřekvapuje. Ale zřetelně menší aerodynamický hluk jak od zpětných zrcátek, tak od tradičně strmého předního okna, to je už věc druhá. Výrazně méně hluku do interiéru proniká i od kol, což rádi... neslyšíme.



Přední i zadní svítily spoléhají na technologii LED, zezadu si je s ničím jiným nespletete



Páka převodovky má lehký chod, ale jasně definované dráhy. Zapadne s příjemnou mechanickou odezvou.



Úplně nový tříválec s označením Z12E dává 60,9 kW v 6000 otáčkách. Je výrazně nadčtvercový s kompresním poměrem 13,9:1 a využívá dvojího vstřikování paliva DualJet. V zrychlování mu pomáhá 12V startér-generátor integrovaný mezi motor a převodovku. Ten má 2,3 kW a 60 Nm točivého momentu, energii nachází ve 3Ah baterii pod sedáčkou řidiče.

## Naměřené hodnoty

### PROSTORNOST

Místo podélné/před kolny zadního cestujícího	(cm)	171/1
Výška interiéru nad sedákem P/Z	(cm)	101-94/92
Místo nad hlavou cestujícího P/Z	(cm)	12.5.2007
Šířka interiéru v loktech P/Z	(cm)	141/137
Šířka interiéru v ramenou P/Z	(cm)	125/129
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo	(cm)	48 x 49/47 x 50
Rozměry opěrada řidiče (délka x šířka)	(cm)	60 x 50
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka)	(cm)	80 x 103
Výška dolní hrany kufru	(cm)	70

### JÍZDA

Zrychlení z 0-80/100/120/140	(s)	8,2/12,8/19,0/29,5
Pružnost na 3./4. rychlostní stupeň (60-100; 80-120 km/h)	(s)	8,8/14,0; 10,3/16,2
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS ( min <sup>-1</sup> )		3400
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h	(m)	43,9
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h	(km/h)	46,1/86,0/126,1
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva	(l/100 km)	4,7

„Místo podélné“ - součet vzdáleností od předělu opěrada a sedáku levé zadní sedačky k opěradu sedadla řidiče, od předělu opěrada a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před kolny zadního cestujícího“ - figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ - vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejnižší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ - totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ - nejširší místo interiéru ve vybraní dveři. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ - nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ - měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 181 cm. K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.

## MOTOR A PODVOZEK

### Když se přemýšlí

Museli jsme se podívat na otáčkoměr, abychom to ověřili, ale je to tak, tlačítkem jsme právě probrali k životu úplně nový agregát. Ten trochu klame objemem a obchodním označením. Jmenuje se 1.2 BoosterJet a má pouze o desetinu kilowattu méně než předchozí motor K12D. Kubaturu má shodnou, 1197 cm<sup>3</sup>, jen s tím rozdílem, že má o válec méně a říká si Z12E. Jednotka dostala o milimetr větší vrtání (73 vs. 74 mm), ale výrazně delší zdvih (71,5 vs. 92,8 mm), mluvíme tak o motoru silně nadčtvercovém s vysokým kompresním poměrem 13,9:1.

Na jeho charakteristice to ale není tolik znát. Maximální výkon 60,9 kW podává v 5700 min<sup>-1</sup>, proti předchůdci je o něco vyšší a výše položená i hodnota maximálního točivého momentu

111,8 Nm ve 4500 min<sup>-1</sup>. Tyto úpravy zabezpečily zachování podávaného výkonu a zvýšení maximální hodnoty točivého momentu, ruku v ruce s tím ale spadla spotřeba a i hodnota emisí dle kombinovaného intervalu metodiky WLTP na 98-99 g/km.

Jinými slovy, tento benzinový motor dosahuje tepelné účinnosti až 40 %. Toho se konstruktérům povedlo dosáhnout především díky optimalizaci turbulencí nasávaného vzduchu ve válci, použití variabilního časování sacích ventilů, zvýšení průtoku plynů EGR ventilem a použití kyvadlového napínacího mechanismu rozvodů a elektrické vodní pumpy.

Dalším rozdílem mezi K12D a Z12E je také použití filtru pevných částic pro benzinové motory GPF, optimalizace průtoku EGR soustavy vedla i ke snížení neúplného spalování. Co nesvedla optimalizace spalování, to dokončil 12V mild-hybridní systém SHVS s výkonem 2,3 kW a točivým momentem 60 Nm. Baterie systému má skromnou kapacitu 3Ah, při napětí 12 V pouze 0,036 kWh. To ale nevadí, protože swift je lehký, spalovacímu motoru pomáhá především v rozjezdech a na druhé straně se nabije i při jízdě z běžného kopce. Akumulátor se nachází pod sedadlem řidiče, takže neubírá nic z kufru a nebrání zástavbě mechanické čtyřkolky.

V testovaném voze dvanáctistovka spolupracuje s pětistupňovou manuální převodovkou s novým odstupňováním



Dalším poznávacím znamením výbavy Elegance jsou 16" litá kola s leštěným povrchem.

Stylisti zabarvili sloupek C na černo a teď se nám snaží namluvit, že je střecha plovoucí. S černou střechou ale tato specifická výstřednost modelu našetří mízi.



s poměrně těžkým pátým převodovým stupněm. To znamená, že i při tachometrových 130 km/h na dálnici se otáčky nepřehoupnou přes 3400 min<sup>-1</sup>, a vy tak můžete dosáhnout spotřeby 4,7 l/100 km bez výraznější námahy. Pokud se vám nechce překročit rychlost 115 km/h a pojedete rozvážně, dostanete se i v běžném provozu pod čtyři litry. Legendární konstruktér Lotusu Colin Chapman by měl z nového swiftu opravdovou radost, neboť ono pověstné „přidání lehkosti“ zde funguje na jedničku. Mild-hybridní swift totiž i s dvojicí akumulátorů, elektromotorem, řídicím a plnou nádrží váží pouze 994 kg, což tak nízkou spotřebu a emise vysvětluje. Samotné řazení pětistupňového manuálu je téměř ideální, páka klade malý odpor, ale je z ní cítit mechanika. Svou charakteristikou nám - pouze v tom nejlepší smyslu slova - připomíná mechanické řazení první Škody Fabia.

### Skvělá práce

Se superlativy ještě nekončíme. Vpředu bylo totiž upravené i zavěšení kol se stabilizátorem s větším průměrem, úchyty stabilizátoru jsou nyní z teflonu a díky nižšímu tření zvyšují účinnost potlačování bočních náklonů karoserie. Vzadu byl u předkokolek zvýšený zdvih

Tužší stabilizátory lehce redukcí náklony vozidla, zatímco delší zdvihy zadních tlumičů nechávají kola hezky kopírovat povrch. Swift má skvěle naladěný podvozek a mezi kužely si pomáhá pohotovostní hmotností 994 kg.



Pneumatiky v testu: Yokohama BluEarth Es ES32 185/55 R16

odpružení, což umožňuje zadním kolům lépe sledovat povrch vozovky. Nízká hmotnost a tužší stabilizátory zase umožnily konstruktérům použít měkčí odpružení, i na první pohled složité povrchy s drobnými a opakovanými výmoly tak swift zvládá s přehledem cizím o kategorii vyšším vozům.

Potěšilo nás také řízení, u kterého byla zkrácena prodleva mezi natočením volantu a stočením vozidla, což se pozitivně podepsalo na už tak velmi dobré manévrovatelnosti swiftu. Nezadržitelně se tedy blížíme k tomu,

že Suzuki nám v této generaci nabídlo vůz s velmi hbitým řízením, živým motorem, řazením jako z učebnice a podvozkem schopným kopírovat povrchy tam, kde konkurence nervózně poskakuje. To vše při nižší pohotovostní hmotnosti.

To se pak nedivíme, že náš vyhýbací manévr malé suzuki zvládlo s naprostým přehledem tak, jak jsme to naposledy viděli u fenomenální Hondy Civic. Přidejte si k tomu výborný rozhled z dostatečně prosklené karoserie, a dostanete městský ideál. Až na jednu

věc, což jsou brzdy. Při našem testování brzdění ze 100 km/h nedokázal swift zabrzdit za méně než 42 metrů, což je v této kategorii a s muší vahou auta podprůměrný výsledek.

Poslední výtka patří systému sledování rychlostních limitů, respektive jeho ohromně složitému vypínání. To je totiž k dispozici jediné tlačítko v budíčkách za volantem, a ještě k tomu je nutné zabrousit do nižších úrovní menu. A to je po každém startování tak otravné, že se po neustálém pípání raději prostě smíříte.

## ZÁVĚR

Nový swift se opravdu povedl. To jsme i čekali, protože žádná z předchozích generací nebyla špatná, pouze každodenní soužití s nimi si vyžádalo pár kompromisů, zejména na straně komfortu. Je dobré vědět, že si pátá generace vzala to nejlepší ze čtvrté a napravila to, co jí chybělo. Suzuki tak konečně nabídlo sympatický exteriér, pohledný a komfortní interiér,

skvělé jízdní vlastnosti a úsporný motor v jediném modelu, což bylo to, o čem jsme roky snili. Stále to pravděpodobně nebude auto pro každého, kdo se ale pro něj rozhodne, jistě neprohloupí.

Neznamená to však, že není co zlepšovat. Absence loketní opěrky v interiéru je v roce 2024 opravdu zvláštní výstředností i v kategorii malých aut

a účinnost brzd by také chtěla ještě trochu pozornosti. Velmi rádi také uvidíme vypínání asistenčních systémů i na displeji infotainmentu či přístupné tlačítka na volantu. Pokud se ale nad tyto nedostatky dokážete přenést, hledáte malý vůz za rozumnou cenu a pořád vás baví kvědat pákou a řezat zatáčky, neheďte dál. Swift je přesně pro vás.



## Hodnocení

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

Suzuki Swift 1.2 Dual Jet Hybrid

DOJEM	
Design	1,50
Dílenské zpracování	1,50
PROSTOR A POHODLÍ	
Prostornost	2,00
Sedadla	1,50
Zavazadelník a variabilita	2,50
Ovládací prvky	1,50
MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ	
Dynamika	2,00
Pružnost	2,00
Spotřeba	1,00
JÍZDA	
Rekuperace	1,00
Řízení	1,00
Brzdy	2,00
Ovladatelnost	1,00
Jízdní komfort	1,50
CELKEM	
Výsledná známka	1,57

## Hodnocení Světa motorů

+

Úsporný pohon  
Skvělé jízdní vlastnosti  
Intuitivnost ovládacích prvků  
Mechanická jednoduchost

-

Krkolonné vypínání asistentů  
Slabší brzdy  
Absence loketní opěrky