

MALÝ MISTROVSKÝ KOUSEK

Jednou z novinek letošního roku zůstává Suzuki Swift. Jízdními výkony, nabídkou výbav či množstvím motorů úplně neoslňuje. Proč tedy podle nás patří k nejlepším automobilům poslední doby?

Do roku 2004 byste si swiftu na silnici možná ani nevšimli. Velmi nenápadné malé autíčko vynikalo spolehlivostí i dynamickými motory, avšak po technické stránce mělo stále základ v osmdesátých letech. V uvedeném roce dorazila zcela nová edice, která s předchozí sdílela jen jméno. Následovaly další dvě generace, nejnovější právě letos. V historii novodobého swiftu čtvrtá, obecně ale pátá, dle některých zdrojů dokonce už šestá. Záleží na úhlu pohledu, kdy někteří berou větší změny jako nové vydání, jiní ale pouze jako důslednější facelift.

Letošní swift rozvíjí koncept svých předchůdců. V segmentu B nevyniká rozměry, a dokonce samotné Suzuki uvádí, že je to nejkratší auto své třídy. S délkou 3860 milimetrů je o pouhých

20 mm delší než předchozí generace. Té se novinka tvarově podobá, tedy pokud mluvíme o karoserii řekněme po sloupky B. Zachoval se hranatý přechod sloupek A do střechy, který měla už první novodobá edice v roce 2004. A rovněž přední část vypadá podobně, v nás ale trochu evokuje soudobé fordy, například pumu. Vzadu je novinka už tvarovaná jinak a na první pohled vyvolává dojem vyšší užité hodnoty, než jakou nabízel předchůdce.

Třeba i na dovolenou

Když u minulé generace Suzuki Swift přišla na řadu kritika, majitelé stejně jako novináři nejčastěji zmiňovali omezený vnitřní prostor a také zavazadelník připomínající nádražní úložné zamykací boxy.



Nový swift je při jízdě velmi zábavný. Stejně jako tři jeho předchůdci.

Nová generace ovšem velmi příjemně překvapila. Už na prvních seznamovacích jízdách v Česku jsme si říkali, že je auto uvnitř nějaké větší. Týdenní testování tyto dojmy ještě prohloubilo. Zatímco vpředu je to podobné jako u předchůdců, ve druhé řadě je vše výrazně lepší. Udivuje zejména prostor v podélném směru pro nohy, kdy si i dospělý člověk dozadu sedne bez toho, že by nějak moc trpěl. Dříve se sem vešlo tak maximálně dítě školou povinné. V pořádku je to také ve svislém směru, šířka je daná kategorií vozu, s tím mnoho neuděláte.

Důkazem, že i swift dokáže plnit roli rodinného auta, budiž naše cesta na týdenní letní dovolenou na jižní Moravu. Ve dvou dospělých a se šestiletým





TEST

Nový swift také pokročil v nabídce asistenčních a bezpečnostních pomocníků. Je až s podivem, co všechno se Japoncům podařilo do tak malého auta naladovat. Vypnutí zmíněných systémů se kupodivu nedělá v rozhraní infotainmentu, ale buď na volantu, nebo v menu displeje přístrojového štítu. Nechybí třeba rozpoznávání únavy řidiče DMS (Driver Monitor System) či nouzové brzdy DSBS II, které využívá kombinaci kamery a optického senzoru.

90. léta

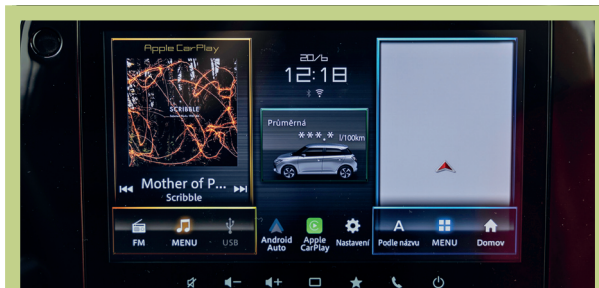
V deváté dekádě 20. století se dělo mnohé, proč ji ale zmiňujeme právě tady? Protože tehdy se ještě dařilo držet pohotovostní hmotnost malých automobilů pod hranici jedné tuny. Na konci zmíněné doby ale vozy segmentu B citelně přibraly, typické je to třeba pro první Škodu Fabia. Za vším stála zejména snaha nabídnout lepší pasivní bezpečnost, což se podařilo.

Pohled do technických údajů nového swiftu ale přináší šok. Základní výbava Comfort připravená k jízdě váží dnes nevídaných 844 kg, testovaná vrcholná Elegance přidává pouhých 30 kilogramů! Pro zajímavost, tolik vážil Citroën Saxo či jeho klon Peugeot 106 s motorem 1,1 litru.

Jenže suzuki nabízí na rozdíl od obou francouzů nesrovnatelně vyšší úroveň pasivní bezpečnosti. Jedním z klíčů je uplatnění ocelí o vysoké pevnosti. Jenže to mají i jiné automobily a váží více. Swift ale přidává promyšlenou konstrukci skeletu, kdy přední podélníky v motorovém prostoru rozkládají nárazovou energii každý do čtyř směrů. Právě velmi nízká hmotnost je jedním z klíčů vynikající dynamiky japonského modelu.

Svižný a skromný

Nový swift má k dispozici pouze jeden motor o objemu 1,2 litru. Jde o zcela nový agregát Z12E s na chlup stejným zdvihovým objemem (1197 cm³), jaký měl starší čtyřválec K12D, novinka má ovšem válce pouze tři. A protože o této pohonné jednotce přineseme článek



Dotyková obrazovka se chlubí 9 palci. Přístrojová deska je stále analogového typu a je velmi přehledná.





SUZUKI SWIFT 1.2 DUALJET 2WD

Zážehový řadový tříválec: 1197 cm³, 60 kW při 5700/min, 108 N.m při 4500/min • **Převodovka** manuální pětistupňová • **Pohon** předních kol • **Pneumatiky** 185/55 R 16 • **Rozvor** 2450 mm • **Rozměry** 3860 × 1735 × 1495 mm • **Zavazadelník** 265–980l • **Pohotovostní/užitečná hmotnost** 874/491 kg • **Maximálka** 165 km/h • **0–100 km/h** za 12,5 s • **Nádrž** 37l • **Normovaná spotřeba** 4,4l na 100 km

Základní model 1.2 DualJet 2WD Comfort 367 900 Kč
Testovaný vůz 1.2 DualJet 2WD Elegance 418 900 Kč
Testovaný vůz s příplatky 429 900 Kč



 Nízká hmotnost
Fenomenální jízdní vlastnosti
Bohatá výbava
Zpracování
Bezpečnostní systémy
Živý a hospodárný motor
 Prakticky neexistující příplatky
Pouze jeden motor

HODNOCENÍ
★★★★★

Nový tříválec je skutečný klenot. Jede výborně a nad jeho hospodárností žasneme.

v příštím čísle, omezíme se v tomto testu na čistě subjektivní dojmy.

Nejvyšší výkon 60 kW při 5700 otáčkách za minutu sice nebude nadšení, jenže v praxi funguje překvapivě dobře. V testovaném voze se motor pojiš s manuální pětistupňovou převodovkou, alternativou je samočinná CVT. A můžete mít také v této třídě ojedinělou kombinaci manuálu s pohonem všech kol. I díky výběrnému zřevodování není problém udržovat i v zatíženém stavu dálničních 130 km/h, klidně též v kopcích naší D1. Při uvedené rychlosti točí motor asi 3600/min, což je tak akorát, aby neotravoval zvýšeným hlukem. Právě hluchost totiž byla druhou častou výtkou k minulým generacím Suzuki Swift. I v tomto případě jsme však zaznamenali zlepšení. Nový hatchback je vcelku tichý, a to též na dálnici.

Při vývoji se technici zaměřili na zlepšení termodynamické účinnosti agregátu, která souvisí s nezvykle vysokým kompresním poměrem 13,9 : 1. A to má motor nepřímé vstřikování, ovšem s dvojicí vstřikovačů na válec systémem DualJet. Pokud nás dynamika potěšila, tak spotřeba vyloženě šokovala. Vůbec nebyl problém jezdit za 4,8 až 4,9 litru na 100 km, a to i krátké trasy. Suzuki uvádí 4,4 litru. Motor spolupracuje s mild hybridní technikou s pomocnou 12voltovou lithium-iontovou baterií pod sedadlem řidiče.

Budete se bavit

Novodobé swifty (od roku 2004) vřdycky dobře jezdily a nová generace jde v nastoleném směru ještě dále. Auto hbitě mění směr, zároveň je ale na dálnici směrově velmi stabilní, což jsme mimochodem konstatovali už u druhé novodobé generace (od 2010). Limity přilnavosti jsou zvoleny tak akorát, takže při svižné jízdě se můžete více spolehat na cit, který vyváženému řízení kupodivu nechybí. A když jste v zatáčce příliš dlouzí, stačí ubrat plyn a autíčko se poslušně vrátí do zvolené stopy.

S 16palcovými koly a pneumatikami 185/55 byla jízda zároveň nečekaně pлавná a komfortní. Ani nejhlubší výmoly nevyvoloují z útrobu karoserie protivné rázy, které u mnoha jiných modelů patří k běžnému koloritu. Jinak řečeno, mix ovladatelnosti a kvality jízdy je u nové generace Suzuki Swift na vysoké úrovni.

ZÁVĚR

Redaktor
TOMÁŠ DUSIL

Nový swift je v mnoha ohledech jako zjevení. Nemá téměř žádná slabá místa, tedy pokud za ně nepovažujete nabídku motorů a příplatkové výbavy. A také nabízí pouze jednu karoserii. Ve všem ostatním je dobrý, v leccem dokonce výborný. V kontextu doby představuje vyzrálý produkt, který jde částečně vlastní a z našeho pohledu správnou cestou.

