



Velká narozeninová párty

Rok 1983 přál malým autům jako žádný jiný. Mezi absolutní novinky Fiat Uno a Peugeot 205 tehdy až z dalekého Japonska přišvištělo mrštné Suzuki Swift, vyráběné dodnes. Jeho jubileum Češi počátkem podzimu oslavili v obrovském počtu zástupců všech pěti dosavadních generací. Byli jsme u toho.

První zmínku o Suzuki Swift přinesl Svět motorů v první polovině osmdesátek: „Třetí největší světový producent motocyklů Suzuki je v Evropě znám i terénními vozy kapesního formátu a malými osobními automobily. Nové kompaktní Suzuki Swift nese rukopis zkušeného výrobce. Nyní vzniká i provedení se čtyřmi

dveřmi, přeplňovaným motorem a pohonem 4x4.“

Dost pročítání archiválií, právě jsme totiž obdrželi pozvánku na narozeninovou oslavu téhle legendy za účasti všech jejích pokračovatelů. Proto o poslední zářijové neděli časně ráno vyrazíme do královéhradeckého centra Polygon osobně zhodnotit, kam se během čtyř

desetiletí posunul směr vývoje jednoho z neznámějších japonských vozů. Tohle auto známe důvěrně jako málokdo – vždyť jen v devadesátkách, kdy oficiálně dorazilo na český trh, jsme je stihli důkladně otestovat čtyřikrát. V další dekádě nám dokonce jeho třetí generace dělala celý rok společníka v dlouhodobém testu, odkud si vůz odkoupili

rodiče jednoho z redaktorů. A ti v něm po okolí Jindřichova Hradce spokojeně a bez jakýchkoliv závad jezdí dodnes, na počítadle kilometrů 150 000...

Ostře s Macíkem

V prothávající se dopolední mlze už nás vítají nejen zástupci automobilky, ale i úspěšný dakarský závodník Martin Macík, který hned otevírá dveře aktuálního modelu Sport a láká na ostré svezení po okruhu. Neodoláme a už se v kanárkově žlutém swiftu řítíme mezi kuželky. Držitel letošního dakarského střibra mezi kamiony si na malém suzuki pochvaluje nejen přeplňovanou čtrnáctistovku BoosterJet, ale i karoserii s krátkým rozvorem a minimálními



Každá z generací swiftu má kouzlo, nejvíc ale vzpomínáme na druhou. Vždyť se na českém trhu udržela více než dekádu! A původně dokonce nabízela i tenhle atraktivní kabriolet.

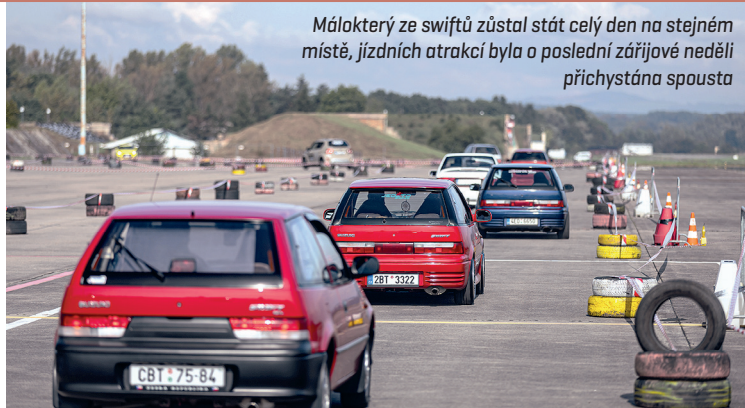
Dakarský borec Martin Macík nám ukázal, že sériový aktuální model Sport může klidně posloužit i jako okruhové závodní náčiní



Foto Suzuki



Málokterý ze swiftů zůstal stát celý den na stejném místě, jízdních atrakcí byla o poslední zářijové neděli přichystána spousta



Před zahájením akce vytvořila malá suzuki přehlednou výstavu všech dosavadních modelů, kde nechyběl ani americký zástupce s logem Chevroletu

převisy: „Swift má mrštné rozměry, jezdí se s ním výborně.“ Spojení motoru s mild-hybridní soustavou se zpočátku trochu zalekl, ale s fungováním motoru je naprosto spokojený. Gummy hvízdají, auto se smývá zatáčkami, máme tak jedinečnou možnost v závodním tempu otestovat sportovní sedadla s bezchybným bočním vedením.

Další adrenalin vzápětí vyplavujeme ve škole brzdění a smyku, kde pro změnu červený swift dostává pořádně zabrat. Tahle atrakce má pro každého trochu jiná pravidla – zúčastňují se jí totiž nejen nová auta, ale i swifty všech čtyř předchozích generací – často bez dnes povinného ABS. Škola se těší značnému zájmu, stejně jako lekce závodní jízdy – 145 účastníků narozeninové párty v sedmdesátí dorazivších swiftech má o zábavu postaráno od svítání až do soumraku.

Možná proto, že na našem trhu nikdy nefigurovala, což jí dodává nádech exotiky. Když si tak prohlížíme bílé GTi ročníku 1987, ochotný majitel naší zvědavost uhasí nečekanou pobídkou: „Klidně se projedte.“ Odolali byste? My tedy ne!

Napoprve jsme možná čekali víc, na spolujezdcově sedadle nás totiž pětikilometrová vyjížďka z areálu až na nevídaný výhled a velkorysý vnitřní prostor vlastně ničím neohromí. Jenže po přesezení za volant cestou zpátky je to úplně jiná káva! Bílý třídveřový hatchback se ovládá jako motokára, řazení funguje bez sebemenšího zadrhnutí, hlasitý motor má elánu na rozdávání a řízení nás okamžitě vtahuje do hry. Výbušnost nového Swiftu Sport je sice původnímu GTi cizí, jako dokonale zábavné auto s každodenní využitelností však nemá sebemenší chybu. Vždyť

při zpáteční cestě budeme mít dlouho o čem přemýšlet...

Den jak půlhodina

Je to k neuvěření, ale narozeninová oslava Suzuki Swift odřčela snad ještě rychleji než dopolední ostrá závodní jízda pod Macíkovým vedením. Hereč-

absolvovala školu smyku. Pamětníkům se možná ve spojitosti se swiftem vybaví dokonce i portugalský fotbalista Cristiano Ronaldo, jenž se coby 19letý mladík před 19 lety podílel na propagaci dlouho očekávané třetí generace malého modelu. Swifta, všechno nejlepší do dalších let, hlavně ať ti to stále tak sviští!



Za nejatraktivnější současný kousek platí žlutý hot-hatch Sport, osazený přímovstříkovým čtyřválcem 1.4 BoosterJet a 48V palubní sítí. Na tuzemské narozeninové oslavě měl zastoupení velmi početné.

Na polygonu byly mezi suzuki vidět i známé tváře – vedle Kateřiny Hrachovcové třeba moderátorka Kristína Kloubková

Jeden hrdina mnoha značek

Po náročných jízdách následuje pěší túra mezi vystavenými soukromými vozy. V jedné řadě tak máme možnost prohlédnout si jak třídveřový hatchback zcela původního provedení, tak třeba všechny čtyři karoserie druhé generace. Ta totiž nenabízela pouze tří- a pětidveřový hatchback, ale rovněž sedan a kabriolet – vlastně spíš dvoumístný roadster. Překvapuje nás početné zastoupení zahraničních hostů, maďarské značky zde nejsou žádnou výjimkou. Nosí je třeba i unikátní Chevrolet Sprint Turbo, což je zámožská obdoba Swiftu GTi z roku 1992. Není totiž žádným tajemstvím, že swift na některých vzdálenějších kontinentech jezdí dokonce i pod značkami automobilek Chevrolet, Isuzu, Geo, Maruti, Pontiac, Changan nebo Holden.

Přestože přitažlivost žádné z pěti dosavadních generací nechybí, nejvíc nás k usednutí stejně láká ta úplně původní.



Swift GTi se v osmdesátkách chlubil výkonem 74 kW, přitom čtyřválcem tehdejších malých aut ze sebe běžně nevdovaly ani polovinu. A když po návratu na polygon zaslechneme, že tohle GTi po starší renovaci je dokonce momentálně na prodej, na ucpané dálnici

ku Kateřinu Hrachovcovou jsme tak mezi hosty velkolepé akce stačili sotva zastihnout. Známych tváří už si přitom Suzuki Swift stačilo podmanit spoustu – v minulosti třeba režiséra Jana Hřebecka a nyní také moderátorku Kristínu Kloubkovou, jež s námi dnes ve skupině



Při porovnání pěti generací swiftu vyplatí největší rozdíl mezi druhou a třetí. Výška karoserie narostla o 120 mm a nastoupil svévýběh design, jenž od té doby prochází pouze evolucemi.

Víte, že...

- ... Suzuki Swift se dnes prodává ve 158 zemích světa?
- ... v mnoha destinacích ho znají pod jmény Cino, Extra, Elen, Jazz, Cultus, Forsa, Khyber, Esteem nebo Margalla?
- ... vůz pro náš trh čtvrtstoletí vyráběl závod v Maďarsku, ale po uvolnění tamní kapacity pro modely Vitara a S-Cross se do Evropy opět dováží z Japonska?
- ... druhá generace existovala v devadesátých letech také jako elektromobil? Ten dostal karoserii sedan, jméno Solectria Force, na nabíť zdoval pouhých 80 km a v USA stál minimálně 33 000 dolarů.
- ... Suzuki Swift vybojovalo dva tituly mistra světa v rallye? Získalo je v letech 2007 a 2010 v juniorské kategorii JWRC pro vozy s motory do 1600 cm³.
- ... název Swift nesl v Japonsku také původní model Ingis?
- ... třetí generace swiftu se původně měla jmenovat Suzuki Zen? Sám prezident automobilky Osamu Suzuki byl ale návrhem ponechání zavedeného názvu Swift drtivě přehlasován.