

Čiperný důchodce

Suzuki se specializuje na auta malá a ještě menší. Swift je kratší než fabia nebo fiesta. Kufr má skromný, ale kabinu nešidí. Ostatně spolehlivost a jízdní vlastnosti také ne.



CO SE MI LIBÍ

Vzorně odolná mechanika
Většina má klimatizaci
Pohodlí pro čtyři dospělé
Skvěle naladěný podvozek

CO MI VADÍ

Malý kufr
Skoro vždy bez bluetooth
Stop-start u aut z dovozu

Říká se, že zkušenosti z mládí nás ovlivňují na celý život. Já jsem v 80. a 90. letech sledoval, jak precizní a odolná japonská strojařina zatopila zejména tradičním značkám vyznávajícím filozofii průměrnosti. Asijským vetřelcům chyběl jemnější design, ale nikdy

jim nepadaly rozvody jako tehdejším opelům a v elektrice nestrašilo jako u Francouzů. Takhle se mají dělat auta, říkal jsem si tehdy, a vlastně si to říkám dodnes. Kdyby záhy nepřišlo šílenství emisí CO₂ a mánie dieselu, s nímž domácí hráči chytili druhý dech, měli by dnes Japonci v Evropě mnohem silnější pozici. Podobnou jako v USA.

Kde jinde by měla poctivost a houževnatost přinést víc užitku než v malých autech pro lidi, kteří nemají peněz nazbyt. Jelikož zde nafta hraje jen okrajovou roli, svou stopu zde japonské

Bezklíčové odemykání patřilo až k nejvyšší výbavě, najdete ho i v limitované edici Style



Plasty se trochu lesknou, ale celkově je kabina zpracovaná dobře a na poměry japonských automobilek i elegantně. Většina aut má klimatizaci.



Kufr odpovídá celkově kratší karoserii, velké rodině by sotva stačil na sobotní nákup. Třídveřovou karoserii nejčastěji najdete u verze Sport (nahoře) se sníženým podvozkem.

načky udržely – po Nissanu Micra devadesátých let a první Toyotě Yaris rozhodně platí o Suzuki Swift.

Švábrazný přístup

Výraz malé auto je tu výstižnější než u konkurence, protože Swift už v předchozí generaci z roku 2005 vsadil na netradiční formát se zkrácenou délkou. A zůstal tak i v popisované generaci paté z roku 2010. Zatímco ostatní hatchbacky už překročily čtyřmetrovou hranici, Swift měří jen 3,85 m. Přitom nabídne prostornou kabinu, v níž se pohodlně uvelehnou čtyři dospělí. Platí za to malý kufrem navíc s objemem pouhých 211 litrů. Tak se u nás Swift stal ideálem starších lidí, kteří už v životě všechno těžké odvezli a nároky na prostor mají menší.



Neobvykle koncipovaná kabina nabídne pohodlí i čtyřem dospělým. Zadní sedadla jsou ukotvena pohodlně vysoko a je před nimi dost místa.



I vpředu se sedí pohodlně, ve Swiftu jsem rád jezdil i delší trasy



Vzácně lze narazit i na čtyřkolku. Zadní kola připojuje jednoduchá viskózní spojka.

To je docela škoda, protože skvěle laděný podvozek s koly v rozích používá i jedince s čerstvým řídicím pádem.

Japonskou školu prozrazuje nejčastěji benzínová dvanáctistovka. Zatímco v té době trápila s hrubozrnným chodem tříválce HTP a clio s výkonem 55 kW na dálnici utrápeně hučelo ve vysokých otáčkách, Swift nasadil proměnné časování všech (!) ventilů a dosáhl takové rozmanitosti, že se prokouše cestovně dlouhými převody (130 km/h při 3700 min⁻¹). Díky celkové dobré odhlučnění a rozmanitým sedadlům se dá ve Swiftu v pohodě cestovat i na delší vzdálenosti.

Jak se řekne porucha?

A co je nejlepší, zůstává i ta stará japonská spolehlivost. Podívejte se, jak stručný krátký je seznam typických

závad. S benzínovým motorem neměl nikdy nic, zapomenuty jsou i poklesky minulé generace – krátká životnost brzd a závady převodovek. Pokud Swift dostane pravidelný servis s olejem po 15 000 km, vydrží sloužit hodně dlouho. S delším intervalem ovšem nešpásujete, motor má hydraulicky napínaný rozvodový řetěz a proměnné časování obou vačkových hřídelí, takže zdegenerovaný a houstnoucí olej by napáchal drahé škody. Ani rez vůz netrápí, až po 100 000 km se vyplatí ochranné náštříky dutin a nápravnice.

Jedinou piňou na chvályhodné jednoduchosti je stop-start, nabízený od faceliftu z roku 2013. Český dovozce našťestí i nadále objednával auta bez něj, v bazarech proto hledejte domácí původ.



Dvanáctistovka je ideální pohon. Pružný, živý a díky čtyřem válcům i krátkému zdvihu kultivovaný.

STRUČNÉ HODNOCENÍ MOTORŮ

1.2 VVT (1,2 R4 16V, 69 kW, 118 Nm, 165 km/h, 0-100 km/h za 12,3 s, 5,0 l/100 km): Motor má díky proměnnému časování všech ventilů solidní pružnost, takže si celkem dobře poradí i s delšími převody (při 130 km/h 3500 min⁻¹) a vedle tříválců té doby potěší i kultivovaným chodem.

1.6 VVT (1,6 R4 16V, 100 kW, 160 Nm, 2012-2016): Táhne lineárně a skvěle se točí, spolehlivost má stejnou úroveň jako u 1.2 VVT. Najdete ho ale jen ve verzi Sport, jejíž

podvozek i zkušeným lovcům adrenalinových zážitků připadá hodně tvrdý.

1.3 DDIS (1,3 R4 16V, 55 kW, 190 Nm, 2012-2015): Motor sám je spolehlivý přinejmenším do 200 000 km, kdy kromě běžných dieselových věcí může chřít i nový rozvodový řetěz. V tak malém autě ale nic neušetrí a vůbec se ho nepovedlo odhlučnit.

Doporučuji **Může být** **Vyhnete se**

NA CO POZOR

Vytahovaný rozvodový řetěz, závady vstříkování: Diesel 1.3 DDIS při vyšším nájezdu.

Selhání zapalovacích cívek: Při zanedbání výměny svíček s následkem napětových přeskoků do cívky.

Koroze zadních brzdových kotoučů: U výbavy GLX a Sport. Levnější verze mají bubnovou brzdu.

SERVISNÍ RADY

Rozvody všechny motorů pohání rozvodový řetěz. Ventilové vůle u motorů VVT vymezují pevná hříčková zdvihátka, u 1.3 DDIS hydraulická. Výměny oleje v motoru jsou předepsány po roce nebo 15 000 km, v samostatné převodovce po 120 000 km (doporučujeme zkrátit na 60 000 km).

HODNOCENÍ

Komfort:	1,50
Prostornost:	2,50
Dynamika:	2,00
Pohonné jednotky:	1,50
Spolehlivost:	1,00
Kvalita:	1,00
Servisní náročnost:	1,00
Ceny a nabídka dílů:	2,50
Výsledná známka	1,63

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

1.2 VVT/69 kW

Vnější rozměry:	4295 x 1808 x 1491 mm
Rozvor náprav:	2640 mm
Základní rozměr kol:	195/65 R15
Zavazadlový prostor:	372 l
Pohotovostní hmotnost:	1139 kg
Užitečná hmotnost:	523 kg
Hmotnost brzděného přívěsu:	1200 kg

JAK ŠEL ČAS

2010: V září premiéra na autosalonu v Paříži. V říjnu prodej v ČR s tří- i pětiválcovou karoserií, motorem 1.2 VVT/69 kW a převodovkou MAN5 nebo AT4. Volitelně kapotou kvůli ochraně chodců. Motor 2.0 MZR standardně MAN 6.

2011: Na jaře 1.3 DDIS/55 kW MAN5 a čtyřkolka pro 1.2 VVT.

2012: Premiéra Swiftu Sport 1.6 VVT/100 kW MAN6.

2013: Na podzim facelift, diodové denní svícení (kromě základní výbavy GA).

2015: Diesel 1,3 stažen z nabídky v ČR.

2016: Představení nástupce a ukončení prodeje.