

Ojetý Suzuki Swift II (RS): Jedno z nejlepších malých aut!

Tomáš Dusil 14. 3. 2019



První novodobý Suzuki Swift se trefil do černého. Oproti svému předchůdci byl lepší o světelné roky. A když zvolíte zážehový motor, neměl by překvapit neplánovanými výdaji.

Až do podzimu 2004 bylo jméno Swift (v překladu znamená rorýs) vyhrazeno malému nenápadnému autíčku. Vynikalo spolehlivostí a odolností, stejně jako skvělými velmi živými zážehovými motory. Jenže to bylo zasazeno do celku, který měl kořeny v roce 1983. Že takové auto plnilo bezpečnostní požadavky kladené na auta od 90. let jen s obtížemi, je asi každému jasné. A po roce 2000 už byla situace opravdu kritická. Vůz byl sice od roku 1983 modernizován (1989, 1996), ale inovace prakticky zcela opomenuly skelet karoserie. Ta tak

byla až do ukončení produkce velmi měkká. Proti tomuto Swiftu byly třeba první „káčko“ od Fordu či Saxo od Citroënu bytelnými auty.

Nový design, nové všechno

Swift z podzimu 2004 byl však zcela jiným autem. Kdo očekával japonsky oblou karoserii, musel být překvapen ostrým přechodem ze sloupků A do střechy, který jakoby vypadl z oka autům vyráběným o dvě dekády dříve. Celé to ale bylo zabaleno do moderního pojetí, takže spíše než raná 80. léta se vám při pohledu na Swift vybavilo první novodobé Mini. Že hrany fungují, dokázala o několik let později tuzemská Škoda s druhou generací Fabie. Její tvůrci jakoby se ve Swiftu inspirovali.

Jenže design je věc jedna a užitná hodnota vozu druhá. Zatímco vpředu bylo vše v nejlepším pořádku, snad s výjimkou pouze výškově stavitelného volantů, druhá řada sedadel byla v rámci třídy prostorově podprůměrná. Stejně jako zavazadelník, který svým objemem 213 litrů (po zvětšení 562 litrů) připomínal úschovnu na vlakovém nádraží. Týdenní nákup potravin pojal, víkendový výlet na hory ale už ne. Že je Swift původem z Japonska, dokazovaly například jednoduché přední světlomety s žárovkou H4, které to se svítivostí zrovna nepřehánějí.

Důležité je, že karoserie je dodnes vcelku tuhá a rovněž solidně chráněna proti korozi. Ta se samozřejmě objevuje, neboť nejstarším exemplářům je dnes 15 let. Omezuje se však na tu povrchovou. Přesto bychom při koupi takto starých aut věnovali pozornost zejména spodní části vozidla. Swift byl v této generaci již testován organizací EuroNCAP, kde si za čelní a boční náraz odnesl 4 hvězdičky. Tedy hodnocení, které plně odpovídalo tomu u nejlepších konkurentů z té doby.

Recenzovaný Swift se vyráběl souběžně v Japonsku a Maďarsku, konkrétně v Ostrihomi. První Swiftly, které dorazily na české silnice, byly z Japonska. Vždy se jednalo o nejvyšší stupeň výbavy GLX. Toto neplatí pro vzácnou verzi s pohonem všech kol, která byla vždy výhradně japonskou záležitostí a do Evropy přišla později.

Maďarské Swiftly lze poznat nejen podle výrobního čísla VIN, ale také vizuálně. Oproti japonským autům mají odlišně řešené náboje kol, displej nahoře na palubní desce je červeně podsvícený a anténa autorádia je u nich umístěna vpředu.

V Čechách jen benzin

Swift platí za velmi spolehlivý malý vůz. Aby tomu tak bylo, musíte zvolit auto poháněné benzinovým motorem. Trojice zážehových čtyřválců byla natolik přesvědčivá, že se tuzemský dovozce rozhodl vznětovou verzi s motorem 1.3 DDiS vůbec nedovážet. Na trhu ojetin na ní ovšem narazit můžete, takže si o ní povíme více dále v textu.

Co se týče benzinových motorů, tak všechny jsou zástupci série M. Zcela dostačující je už ten nejmenší o objemu 1,3 litru. Pokud se teď ušklíbáte a říkáte si něco o mdlé dynamice, věřte, že tady to není na místě. Třináctistovka totiž nabídla 69 kW, což je výrazně více, než kolik poskytovaly obdobné motory konkurence. Vždyť třeba první Škoda Fabia s motorem HTP

vyvíjela pouhých 51 kW, navíc to byl tříválec. Ani čtyřválec ale motor Swiftu nepřekoná. I ten 16ventilový, když nepočítáme vzácnou verzi se 74 kW, která už beztak došla na spotřebu oleje, nabízel 55 kW. A to měl objem 1,4 litru.

Třináctistovka je navíc vcelku jednoduchým motorem. Oba vačkové hřídele pohání řetěz, s nímž zde nebývají problémy a navíc zcela chybí proměnné časování rozvodu, či proměnné sání. Oboje potenciální hrozba drahých výdajů do budoucna.

Od motoru 1.3 odvodilo Suzuki větší agregát 1,5 litru (M15A). S menším motorem sdílí patnáctistovka vrtání válců 78 mm, zvětšení objemu tak bylo dosaženo prodloužením zdvihu z 69,5 na 78 mm. Větší motor je tudíž přesně čtvercový. Výkon 75 kW již není tak oslnivý jako u menšího motoru. Technika je stejná. V tomto případě je ale navíc použito proměnné časování sací strany rozvodu.

Co to cvaká?

Motory série M jsou odolné a spolehlivé. Z dnešního pohledu mají však poněkud kratší interval výměny oleje, a sice 15.000 km nebo rok. Po ujetí 90.000 km se mění řemen pohonu příslušenství a po 60.000 km zapalovací svíčky.

Benzinové čtyřválece Swiftu nemají hydraulické vymezování vůle ventilů. To není v moderní době nic překvapivého. Jenže na rozdíl od některých konkurentů se ventilová vůle nevymezuje výměnou celých hříčkových zdvihátek, jako je tomu třeba u Mazdy či Fordu, ale pouze vymezovacích podložek (mechaniky přezdívaných kalibry). Je to nepoměrně levnější, ovšem také trochu náchylnější na možný vznik vůle. Suzuki zcela proti dnešnímu trendu předepisuje kontrolu ventilové vůle každých 30.000 km. Pokud se kontrola vůle dělá tak, jak nařizuje výrobce vozidla, jedná se o relativně složitý úkon, který přirozeně prodraží servis vozidla. Mnozí se tak spoléhají spíše na cvičené ucho. Pokud vám servis, jenž má s těmito vozy zkušenosti, kontrolu ventilové vůle nabídne, doporučujeme to využít. Nadměrná ventilová vůle totiž dokáže nadělat paseku. Od podpáleného ventilu až po zničený vačkový hřídel. A to je pak hodně drahé.

Spolehlivé zážehové motory se ve Swiftu pojily standardně s pětistupňovou manuální převodovkou. V případě menší třináctistovky mohla být nahrazena automatizovaným manuálem MTA. U větší patnáctistovky představoval alternativu měničový planetový automat se čtyřmi převody.

Je to právě manuální převodovka, která dokáže zkazit spolehlivému motoru pověst. Po ujetí zhruba 100.000 km se může začít chovat hlučně. Děje se tak zpočátku za nízkých okolních teplot, kdy na volnoběh slyšíte rachtání, které po sešlápnutí spojky ustane. V pokročilejší fázi už je nepříjemný zvuk slyšet pořád. Jeho původcem je trojice ložisek hnacího hřídele. Při jízdě pak převodovka nejvíce hučí na první, druhý a třetí převod. Oprava výměnou ložisek vyjde na zhruba 15.000 korun. Při koupi se tak zajímejte, zda auto tuto opravu už neprodělal.

Swift má na rozdíl od jiných malých evropských aut hydraulicky ovládanou spojku, což je u japonských aut běžné. Občas se lidé potýkají s netěsným ovládacím válcem spojky, tedy tím

na převodovce, nikoliv u pedálu. Systém se zavzdušňuje a spojka pak nevystavuje nebo jen velmi obtížně.

Kupodivu převodovce MTA se systémové závady vcelku vyhýbají. Snad jen její ovládací a řídicí jednotka se může zablokovat, což ale servis s diagnostickým rozhraním vyřeší restartováním.

Jak šel čas

2004: Na podzim představení vozu. Zážehové motory 1.3 16V, 1.5 16V VVT. Karoserie tří- a pětidveřový hatchback. Výroba v Japonsku i pro Evropu.

2005: Zahájení prodeje na většině evropských trhů. Výroba v Maďarsku pro evropské trhy. Vznětový motor 1.3 DDiS, který ale na trhu v ČR nefiguroval.

2006: Verze s pohonem všech kol (4x4) pojící se s motorem 1.3 16V. Výroba i pro Evropu výhradně v Japonsku. Nová vrcholná verze Sport s motorem 1.6 16V VVT.

2007: Motor 1.3 DDiS se sníženým kompresním poměrem a zvýšeným výkonem z 51 na 55 kW.

2010: Ukončení produkce vozu. Představen stejnojmenný mírně zvětšený nástupce s novými zážehovými motory.

Zdroj: <https://www.auto.cz/ojety-suzuki-swift-ii-rs-jedno-z-nejlepsich-malych-aut-128244>