



Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec 2x OHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem **1242 cm³**. Výkon **69 kW** při 6000 ot./min, točivý moment **118 N.m** při 4800 ot./min. Pětistupňová přímo řazená převodovka. Nejvyšší rychlost **165 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **12,3 s**. Spotřeba město/mimo město 6,1/4,4 l/100 km. Emise CO₂ 116 g/km.

Kombinovaná spotřeba 5,0 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2430 mm**. Délka x šířka x výška **3850 x 1695 x 1510 mm**. Pohotovostní/užitečná hmotnost 960/520 kg. Objem palivové nádrže 42l. Pneu a kola 195/55 R16.

Objem kufru 211/528 l

ZÁRUKY A CENY

Základní záruka 3 roky/100 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprozrazavění karoserie. Cena testovaného provedení **276 900 Kč** (navíc dvoutónový lak 17 000 Kč).

Základní cena 259 900 Kč

KONKURENTI

Ford Fiesta 1.25/60 kW	294 990 Kč
Renault Clio 1.2 16V/54 kW	279 900 Kč
Seat Ibiza 1.4/63 kW	282 900 Kč
Škoda Fabia 1.4/63 kW	259 900 Kč
Toyota Yaris 1.33 VVT-i/73 kW	279 000 Kč
Volkswagen Polo 1.2/51 kW	312 900 Kč

TESTOVALI JSME

Swift Sport	SM 17/2012
Swift 1.2 4x4	SM 48/2011
Swift 1.2 VVT	SM 44/2011

HODNOCENÍ

- +** Poměr ceny a výbavy
- Nízká reálná spotřeba
- Kultivovaný podvozek
- Výborné jízdní vlastnosti
- Snadná ovladatelnost
- Pohodlná a rozměrná sedadla

- Velmi malý kufr
- Jediný motor v nabídce



Objemem kufru swift nehadlá nikoho ohromit. Na to jsou tu jiní borci.



Zato sedadla může řada evropských vozů stejně třídy jen tiše závidět

Karty na stole

Evropské značky čarují s volnou skladbou výbavy nebo zlevněnými skladovkami. Suzuki se brání jedním tahem, vynáší všechny trumfy.



Uvnitř prozrazují velkorysou výbavu tlačítka tempomatu na pravé příčce volantu

Také diodová denní světla a blinkry v zrcátkách jsou výsadou výbavy GLX a limitované edice Style

Omezená individualizace výbavy je letitou nevýhodou japonských vozů. Výrobce nabízí pár hotových kompletů, připlatit si můžeme vlastně jen za metalízu. Stejně tak nemůžeme ušetřit vynecháním něčeho, co považujeme za zbytečné. Přísně systematicky uvažujícím japonským generálům to zjednodušuje výrobu, stejnou logiku proto vidíme i u modelů vyráběných v Evropě. Což je mimo jiné případ Suzuki Swift.

V utahujících zákrutách dnešního konkurenčního boje je tento přístup poněkud nepraktický, a tak dovozce nasazuje silnou kartu. Netroškaři po stokorunách a nepodmiňuje zvýhodnění jedné položky zakoupením pěti dalších. Akční verzi Style odvozuje rovnou z nejtědřejší specifikace GLX s elegantními diodovými denními světly, blinkry v zrcátkách a hliníkovými disky. Cenu ovšem snížil o rovných třicet tisíc, z výbavy přitom vypadl jen bezklíčkový přístup. Za 259 900 Kč tu máme dospěle vybavené auto s klimatizací, tempomatem, koženým multifunkčním volantem, rádiem s CD i USB a elektricky ovládanými okny. Budete-li chtít na podobnou úroveň doplnit nejprodávanější konkurenty, vyjde to většinou o pět až dvacet tisíc draž.

Zajímavá cenová nabídka spolu s kosmetickou kúrou znovu připomíná, jak nedoceněným autem swift je. Jistě – malíčkový kufr s 211 litry úplně neodpovídá ideálům českého kutila, ale na něj prostě suzuki nemá spadeno. Nás naopak dostává pohodlnými sedadly, tichou

jízdou a harmonií skvěle žehličího podvozku, kombinujícího nadhled dálkaře se sportovní obratností. Na delší cesty bez velké bagáže je to rozhodně jeden z nejpohodlnějších malých modelů současnosti. Pocitově zmenšenina vozu o třídu většího – ale se všim komfortem.

Atmosférická dvanáctistovka samozřejmě neudělá z žádného auta stělu. Výmluvně ale ukazuje, že za humbkem kolem downsizingu a přepřilňování v klidu pokračuje vývoj kvalitní techniky, která prostě dělá, co má dělat. Těsně nadčtvrcový (73 x 74,2 mm) motor dává stejně objemným tříválcům Škody a Peugeotu lekci z kultury chodu, živostí překonává generačně starší agregáty Opelů i Renaultů, a i když zespona nenastupuje tak bojovně jako dlouhozdvihová Toyota 1.33 VVT-i, proměnné časování ventilů mu dodává dostatek pružnosti. Přiměřeně dlouhé převody (3700 ot./min při 130 km/h) nevystavují posádku zbytečnému hluku ani na dálnici.

O to zajímavější je sledovat reálnou spotřebu paliva. Swift je totiž poctivec ze staré školy: místo podfuků se stop-startem a tvrdými pneumatikami spoléhá na efektivitu motoru a přiměřenou hmotnost. Díky tomu zvládne i kopcovitou silničku ze Štěchovic do Neveklova za rovných pět litrů, při souvislé jízdě 110 km/h po dálnici přes Vysočinu displej ukazuje 5,6l. Když jsme před rokem stejné trasy projížděli Yarisem Hybrid, dosáhli jsme hodnot odlišných jen o toleranci palubních počítáčů. Chtěl tu někdo diesel?



V jednoduchosti je síla. A v případě motoru Suzuki 1.2 VVT také výtečná úspornost.

I bez bílé střechy na snímcích je Suzuki Swift zajímavé auto, které v mnohém vybočuje z hlavního proudu třídy. Současné cenové osvětlení spolu s tříletou zárukou může i na ustáleném českém trhu zamíchat kartami.