



Suzuki Swift Sport

Swift Sport patřil v obou předchozích generacích mezi mé oblíbené předokolký. Bavila mě jeho lehká karoserie, točivý atmosférický motor a zábavný podvozek. Nová generace s pětidveřovou karoserií a přeplňovaným motorem přinesla spoustu změn.

Text: Ondřej Štaidl **Foto:** Martin Sznepka

Před třemi lety jsem s předchozí generací Suzuki Swift Sport najel několik kol na deštěm promáčené Nord-schleife. Nepatřil jsem sice k nejrychlejším autům na trati, ale s každým odjetým kolem jsem výrazně zrychloval. Mohl jsem si to dovolit díky čitelnému podvozku a dobře dávkovatelnému výkonu atmosférického motoru. Vlastně jsem si tehdy jen potvrdil svoji původní myšlenku, že

Swift Sport je skvělé auto pro bezpečné trénování sportovní jízdy. Nabízel totiž dostupnou zábavu prakticky v jakékoliv rychlosti a snadnou ovladatelnost. Bonusem byla i nízká pořizovací cena a provozní náklady, které se nijak nelišily od běžného městského auta. Nová generace s sebou přinesla docela výraznou změnu designu, techniky i ceny. Třídveřovou karoserii nahradila pětidveřová s interiérem plným moderních

vychytávek. Zásadní změny se ale odehrály pod kapotou, kde atmosférickou „šestnáctistovku“ nahradila turbodmychadlem přeplňovaná „jedna-čtyřka“ s výkonem 140 koní. Zbytek auta je podobně jednoduše postavený jako předchozí generace. A to je dobře, protože právě tato jednoduchost tvoří velkou část charakteru tohoto auta.

NOVÝ PŘÍSTUP PRO NOVOU DOBU

Přestože se nový Swift Sport snaží působit jako dospělejší, pořád si zachoval něco staromilského. Při jízdě mám pocit, jako bych řídil ostrou předokolkou z 90. let. Řazení dlouhou řadicí pákou doprovází mechanický hluk od převodovky a podvozek se docela dost naklání. Tomu odpovídá i trochu pomalejší řízení. Přeplňovaný motor je ve středním pásmu otáček příjemně živý a rychle reaguje na plyn. Dokonce i jeho kovový zvuk připomíná staré maloobjemové motory. Ovšem ten hlavní důvod, který navozuje retro atmosféru, je extrémně nízká hmotnost 970 kg. Během letošního roku jsem s novým Swiftem při různých příležitostech najezdil nespočet kilometrů po mých oblíbených okresech. Měkčí nastavení podvozku a vysoký točivý moment motoru přinesly mnohem více rychlosti. Platí za to však

Ten hlavní důvod,
který navozuje retro
atmosféru, je
extrémně nízká
hmotnost 970 kg.

daň z pohledu zábavnosti. Současná generace je hravá, ale přece jen není tak podvozkově přesná – jako by se vytratila část její ostrosti. Částečně za to může i motor. Je sice výrazně silnější a nepřišel ani o dobrou reakci na plyn, jeho rebelství ovšem krotí průběh točivého momentu. Stará „šestnáctistovka“ letěla s obrovskou chutí až k omezovači, nový motor ztrácí elán někde kolem 5000 min⁻¹. Na druhou stranu zase svou sílu nabízí mnohem dříve. Zkrátka, těžko říci, který přístup je lepší – každému bude vyhovovat něco.

MOSTECKÁ LEKCE

To jsou ale postřehy z jízdy po okreskách. Abych zavzpomínal na svou někdejší jízdu na Nürburgringu a opravdu prověřil podvozek, brzdy i motor na limitu, využil jsem příležitost vzít malý Swift Sport na okruh v Mostě.

Při tvrdém zacházení se opět projevilo měkčí uložení podvozku a větší světlá výška. Od tak lehkého auta bych po pravdě čekal trochu lepší výkon brzd. Nemyslím tím brzdny účinek, který je naprosto dostačující, ale odolnost proti přehřátí. To jsou však jediné dvě stránky auta, které limitují zábavu na okruhu, na kterou navíc není primárně stavěné. Na průběh výkonu motoru jsem si naopak velmi rychle zvykl. Stačí řadit včas a využívat značného točivého momentu. Vůbec mi tento přístup nevádí, protože přímo řazená převodovka je opravdu dobře odstupňovaná a je radost ji používat. Má přesné dráhy pro snadné a rychlé řazení. Dokonce i pedály jsou dobře rozmístěné, takže se dají trefovat ukázkové meziplyny. Swift má hodně neutrálně nastavenou geometrii podvozku. To přináší velkou míru bezpečnosti pro méně zkušené řidiče, na okruhu to však trochu kazí ovladatelnost na limitu. Podvozek začne být v první řadě nedotáčivý, k zábavnému přetáčivému smyku potřebuje Swift Sport doslova vyprovokovat. Rozhodně nestačí prudce ubrat plyn při nájezdu do zatáčky, jak tomu bylo u předchozí generace. Toto na-



Neutrálně nastavená geometrie podvozku přináší velkou míru bezpečnosti pro méně zkušené řidiče.



Moderně pojatý interiér je ve srovnání s předchozí generací velký pokrok.

stavení mu však rozhodně neubralo na rychlosti, spíše naopak. Swift Sport byl na mosteckém okruhu jen o pár sekund pomalejší než nízké zadokolky Mazda MX-5 a Subaru BRZ.

Potvrdilo se, že v nové generaci je Swift Sport rychlejší, pohodlnější a nabízí přístupnější rychlost pro běžného řidiče. Část své ostrosti vyměnil za lepší každodenní použitelnost, stále však zůstává unikátním autem. **S**

SUZUKI SWIFT SPORT

MOTOR: I4, 1373 cm³, turbo
PARAMETRY: 140 k při 5500 min⁻¹, 230 Nm při 2300–3500 min⁻¹
HMOTNOST: 1045 kg
0–100 KM/H: 8,1 s
MAX. RYCHLOST: 210 km/h
SPOTŘEBA: 5,6 l/100 km
CENA: 479 900 Kč

- + Nízká hmotnost, silný turbomotor, každodenní použitelnost
- Nastavení podvozku je až příliš komfortní