



Jízda s modernizovaným vozem Suzuki Splash ukázala, jaké vlastnosti jsou pro městský automobil důležité...

DO MĚSTA



Foto Michal Šafránek

Splash názorně předvádí filozofii Suzuki; je to automobil, navržený tak, aby za rozumné peníze účelně posloužil, v tomto případě zejména při jízdě po městě. S tímto zdánlivě prostým zaměřením ladí ve voze takřka vše, a to již od představení na IAA 2007, aby pak nahradil letitý typ Ignis. Příliš toho na praktickém a racionálním zaměření nezměnila ani drobná modernizace, kterou letos prodělal. Novinkou jsou především nově tvarované nárazníky a přední světlomety, díky nimž vůz dostal výraznější a možná i trochu sportovnější výraz. Došlo i k drobnému snížení cen, takže Splash je od částky těsně pod 200 tisíc Kč. Základní provedení pohání zážehový tříválec 996 cm³ o výkonu 50 kW (68 k), který v roce 2011 dostal proměnné časování sacích i výfukových ventilů. Tím došlo k posílení o 2 kW (3 k) a současně ke snížení spotřeby z 5,1 na 4,7 l/100 km. Tříválec má s automobilem o pohotovostní hmotnosti 975 kg poměrně dost práce, a to především ve vyšších rychlostech, anebo při obsazení více než dvojitou osobou. V těchto situacích by bylo jistě mnohem příjemnější mít pod ka-

potou druhý z nabízených motorů, zážehový čtyřválec 1.2/69 kW (94 k).

Chuf tříválece k vytáčení ovšem vhodně ladí s lehkým řazením pětistupňové převodovky, stejně tak jako s nevtíravou ochotou k zatáčení. Splash není postaven pro dravou jízdu, jeho jízdní vlastnosti však jsou na velmi slušné úrovni, a to i přes jednoduchou konstrukci podvozku se zkrutnou příčkou vzadu. Silnou stránkou tohoto kompaktního vozu je vyšší stavba karoserie se zvýšenou polohou sedadel, jež poskytuje snazší nastupování, ale současně i lepší výhled, než z běžně koncipovaných automobilů. Tato vlastnost je ve městě vítaná stejně jako obratnost; Splash se plynule otočí na ulici s šířkou menší než 10 m. Uspořádání vnitřního prostoru a vzpřímenější umístění sedadel jsou dalšími vlastnostmi, vycházejícími z celkové vyšší stavby. Za volantem se však sedí příjemně a bez problémů lze ve voze trávit i delší čas. Vzpřímenější pozice sedadel má přínos také v solidní vnitřní prostornosti, která zejména ve spojení s celkovou délkou na hranici 3,8 metru v dobrém smyslu překvapí. Je však třeba počítat s menším prostorem pro zavazadla. -PH-

TECHNICKÉ ÚDAJE

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – kapalinou chlazený zážehový řadový tříválec K10B, uložený vpředu napříč; DOHC 4V, proměnné časování všech ventilů, EU5; 996 cm³ (ø 73 x 79,4 mm); 11,0:1; 50 kW (68 k) / 6000 min⁻¹ a 90 N.m/4800 min⁻¹. Pětistupňová přímo řazená převodovka (3,454 – 1,904 – 1,280 – 1,030 – 0,815 – Z 3,272), stálý převod 4,388. Pohon předních kol.

PODVOZEK – bezrámová konstrukce; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu vlečená ramena spojená torzně poddajnou příčkou; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči, vpředu příčný zkrutný stabilizátor; vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vzadu bubnové, ABS/EBD; hřebenové řízení s elektrickým posilovačem; pneumatiky 165/70 R 14.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor 2360 mm, rozchod kol 1470/1480 mm; d/š/v 3775/1680/1590 mm, objem zavazadlového prostoru 202/1050 l; objem palivové nádrže 45 l; pohotovostní/celková hmotnost 975/1485 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 160 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 14,7 s; spotřeba paliva podle metodiky EU 5,6/4,2/4,7 l/100 km; emise CO₂ 109 g/km.