



<b>Suzuki Swift 1.6 VVT Sport</b>	
Největší výkon	<b>100 kW</b>
Zrychlení 0-100 km/h	<b>8,5 s</b>
Spotřeba v testu	<b>7,5 l</b>
Základní cena	<b>369 900 Kč</b>

**I s malými vozy lze zažít pořádný kus jízdní zábavy. Zkoušené trio Citroën DS3, Ford Fiesta a Suzuki Swift vás o tom přesvědčí. Každý ze soupeřů však k danému tématu přistupuje po svém.**

# Ostře nabité

Všechny srovnávací testy nemusejí nutně probíhat na uzavřeném závodním okruhu. Malé městské štiky jako Citroën DS3, Ford Fiesta nebo Suzuki Swift odhalí svoje přednosti a nedostatky klidně i v běžném provozu. Rozhodně ovšem nikoli v dopravní špičce, ale pěkně za ranního rozbřesku, kdy jsou ještě ulice prázdné. To pak stačí odpich od semaforu a rázem víte, jak na tom ten který automobil s pružností a dynamikou je. Volná plocha v přistavních docích posáže-

ná kužely zase poslouží k simulaci stability v zatáčce. The race is on – závod začíná...

Automobily k testu svorně nastoupily s atmosférickou zážehovou šestnáctistovkou uloženou vpředu napříč a využívající čtyřventilovou techniku na dvou vačkových hřídelích (DOHC), jakož i s předním pohonem a třídveřovou karoserií. Suzuki a Ford přidávají jako bonus pětidveřovou verzi za příplatek 10 000, respektive 15 000 korun. Ta se v případě

swiftu váže k benzinové dvanáctistovce s 69 kilowatty, zkušený čtyřválec 1.6 VVT však zmíněnou možnost nenabízí. Fiesta s daným motorem 1.6 Ti-VCT sice poskytuje obě karosářské varianty, praktičtější pětidveřová je však díky akční slevě 39 700 korun paradoxně výhodnější (339 990 Kč) než třídveřový základ (379 690). Citroën DS3 si pořídíte výhradně se třemi dveřmi.

Suzuki vyráběné v Maďarsku vypadá od pohledu dospěle, přičemž navzdory nejmenší základové ploše 6,6 m<sup>2</sup> působí uvnitř vzdušným dojmem. Mimo jiné proto, že oba rivaly o poznání převyšuje střešou umístěnou 1510 milimetrů nad zemí. Současné provedení dostalo proti předchůdci o něco uhlazenější tvary, ze svého sportovního naturelu však nic neztratilo. Zsvěcení dokonce tvrdí, že jde o nejlepší malý

**Swift nabízí nejlepší výkon, dynamiku i jízdní zábavu**

## n DS3 1.6 VTi 120



### Citroën DS3 1.6 VTi 120

Největší výkon	88 kW
Zrychlení 0-100 km/h	10,2 s
Spotřeba v testu	7,4 l
Základní cena	399 900 Kč

### Ford Fiesta 1.6 Ti-VCT

Největší výkon	99 kW*
Zrychlení 0-100 km/h	9,0 s
Spotřeba v testu	7,1 l
Základní cena	379 690 Kč

\* V Česku se nenabízí

# malorážky

automobil, když si chcete parádně zajezdit. V našem testu to swift sto procentně potvrdil ve všech měřených disciplínách.

Čtyřválec s proměnným časováním ventilů VVT si také polepšil. Technikům Suzuki se podařilo optimalizovat plnění válců a průtok vzduchu, což proti předchůdci ve výsledku přináší osm kilowattů navíc. Výkon rovných 100 kW je v tomto testu nejvyšší. Motor navíc miluje otáčky až k 7000/min a z dvojité koncovky výfuku vychází parádní

zvuk. Nejlepší dynamiku podporuje nově vyvinutá a krátce odstupňovaná manuální převodovka s šesti rychlostmi.

Fiesta vypadá na první pohled příliš krotce, což se opticky snaží vylepšit „rychlé“ pruhy na kapotě a střeše. Do vínku dostala nejdelší rozvor (2489 mm) i karoserii (3950), vystačit si však musí se střechou 1481 milimetrů vysokou. To dává dobrý základ pro solidní a praktickou kabinu, dlouhánům ale schází místo nad hlavou. ▶



Zatímco šestnáctistovky ve fiestě (vpravo) a swiftu (uprostřed) řidiče potěší, motor v Citroënu DS3 by potřeboval několik koní navíc

Nepřehledná karoserie vadí hlavně při parkování.

Citroën DS3 má osobitý charakter. Stačí ujet několik kilometrů a hned je znát, že tenhle francouz je jiný než soupeři: hlavně měkčí a klidnější povahy. Fiesta a swift vyznávají divoký život, DS3 však nabízí životní styl. Výhradně třídvéřová karoserie se většinou rozměrů nachází uprostřed mezi soupeři, ztrácí pouze výškou 1458 mm (nejméně v testu).

Suzuki Swift pokoří stovku za 8,5 s, což byl nejkratší čas v našem srovnání. Stejně tak uspěl při měření pružnosti z 60 na 100 km/h na čtvrtý stupeň (9,1 s). Kapituloval pouze ve zrychlení

**Čím ostřeji fiesta zatáčí, tím lépe podvozek funguje**

z 80 na 120 km/h (20,6 s), ale jenom proto, že danou disciplínu absolvoval na šestku, zatímco oba konkurenti na pětku. Brzdy se povedlo naladit správně, ze stovky zastaví na dráze 35,7 metru.

Řízení dokáže přesně provést swift zatáčkou, přičemž na limitu lze využít také čitelnou reakci na změnu zatížení. Stačí prudce ubrat plyn a lehká zád zatížená pouze 37% ochotně vybočí. Ale jen do té míry, než rázně zasáhne ESP. Mírnou přetáčivost při vychýlení z ideální stopy si můžete parádně užít. Navíc s vědomím, že když řidič snahu přežene, má v zádech bdělou elektroniku.

O pouhý jeden kilowatt slabší (99 kW), ale plných 58 kilogramů těžší Ford Fiesta (1126 kg, nejvíce v testu) zrychloval hůře než suzuki. Jeho šestnáctistovka s řemenovým rozvodem se ve spodním pásmu projevuje poměrně letargicky, výrazněji ožívá až při překročení hranice 4000/min. Pak ale táhne výš, a pokud řidič včas nepřehradí, na konci stupnice otáčkoměru se zuřivě rozbíká šipka.

Motor fiesty se může pochlubit nejnižší spotřebou v testu - 7,1 l na 100 km. Převodovka sází na pět poměrně krátce odstupňovaných převodů. Čím rázněji se řidič k fiestě chová, tím lépe pracuje. Podvozek potěší agilností i naladěním, povedla se také zpětná vazba do řízení. Stejně jako suzuki v ostré zatáčce ochotně smýkne zádí, přičemž stabilita fordu zůstává plně pod kontrolou ESP. Za něj se však připlácí 16 000 korun.

Pohon citroënu obstarává šestnáctistovka s výkonem pouhých 88 kilowattů, což bylo nejméně v testu. Chuť točit se a krátké odstupňování převodovky sice přináší vozu dobrou pružnost, motor však ztratil ve zrychlení na 50, 100 i 130 km/h – v těchto disciplínách byl absolutně nejhorší. Dojem trochu zlepšil nejdelší jízdní dosah, díky padesátilitrové nádrži až 670 kilometrů. Podle názoru techniků ale varianta 1.6 VTi/88 kW subjektivně nepůsobila o nic lépe než základní 1.4 VTi/70 kW. Skutečnost, že „dé-es-trojka“ umí jezdit rovněž dynamicky, předvede až turbomotor 1.6 THP/115 kW.

Swift navzdory tvrdšímu naladění podvozku (citroën sériově, fiesta za 4000 Kč) nabízí také rozumný cestovní komfort. Navíc přidává pohodlná sedadla a rozsáhlou sériovou výbavu, nejlepší z trojice. Vedle sedmi airbagů včetně kolenního pro řidiče a zmíněné stabilizace nechybí například samočinná klimatizace, xenony, centrální zamykání, palubní počítač, parkovací čidla, tempomat ani bezklíčové startování. Tohle všechno a spoustu dalších prvků dovozce nabízí za 369 900 korun, což je bezkonkurenčně nejnižší cena v testu. V rámci srovnávací tabulky se připlácí pouze ▶



**Tlačítka autorádia jsou umístěna chaoticky, jinak se ostatní prvky ovládají dobře. Potěší výborná poloha řadicí páky.**



**Návrhář tohoto interiéru měl dostatek vlastního stylu, s ergonomií však byl na štíru. Ovladače rádia jsou malé.**



**V jednoduchosti je síla – černé plasty vkusně doplňují chromované díly. Zpracování je na úrovni, nic nevrže.**



**Fiesta a swift dostaly dozadu střešní spoiler, dvojitou koncovku výfuku a výrazný difuzor. DS3 proti nim působí příliš civilně.**

# SROVNÁVACÍ TEST Suzuki Swift 1.6 VVT Sport vs. Ford Fiesta 1.6 Ti-VCT vs. Citroën



**ROZMĚRY (v mm) CITROËN**

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1430/1400  
Rozchod vpředu/vzadu: 1465/1467  
Vnější šířka karoserie: 1715  
Počet míst: 5

Pneumatiky: Continental PremiumContact 2

\*Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m

**ROZMĚRY (v mm) FORD**

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1395/1335  
Rozchod vpředu/vzadu: 1493/1481  
Vnější šířka karoserie: 1709  
Počet míst: 5

Pneumatiky: Bridgestone Potenza RE050A

\*Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m

**ROZMĚRY (v mm) SUZUKI**

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1365/1350  
Rozchod vpředu/vzadu: 1470/1475  
Vnější šířka karoserie: 1695  
Počet míst: 4

Pneumatiky: Continental SportContact 3

\*Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m

3830 korun za prodlouženou záruku na pět let (standardně tři roky).  
Kdyby fiesta měkčeji pérovala, bylo z ní lépe vidět a nabídla rozsáhlejší výbavu, mohla být vážnějším soupeřem pro suzuki. V základu stojí rozumných 379 690 Kč, což je jenom o 9790 korun více než swift, za spoustu prvků však zá-

kazník musí připlatit. Namátkou 9000 za hlavové airbagy, 10 000 za samočinnou klimatizaci a 12 500 Kč za metalízu, což spolu s dalšími doplňky dostanete u suzuki ve standardu. Po dorovnání na shodnou úroveň tak vyjde ford o 82 060 korun draž než swift. A to už je pořádný balík peněz.



Zleva: Sportovní sedadla suzuki potěší výrazným bočním vedením a černošedým čalouněním. Fiesta se musí spokojit s hůře tvarovanými sedačkami, navíc v šedé barvě. DS3 dostalo atraktivní, ale poměrně měkká sedadla.

Foto Auto Bild a archiv



## Historie sportovních swiftů

Suzuki Swift se v Evropě prodává od roku 1983, druhá generace přišla o šest let později. S ní se na trhu objevila třídveřová sportovní verze GTI, která vynikala dynamikou. Tajemství úspěchu se skrývalo za nízkou pohotovostní hmotností 835 kg a na tehdejší dobu vysokým výkonem 74 kW. Ten zajišťoval zážehový čtyřválec objemu 1,3 l opatřený dvouvačkovým čtyřventilovým rozvodem (1).  
Nástupce z roku 2004 se již standardně orientoval na sportovní charakter, který navíc v roce 2006 umocnil model s přídomkem Sport (2). Ten dostal proti běžné verzi mimo jiné výraznější nárazníky a spoiler, tužší pérování, kotoučové brzdy na všech 17" kolech a benzinový čtyřválec 1,6 l/92 kW. Vynikající jízdní výkony automobilu se o rok později potvrdily při juniorském mistrovství světa v rallye, které tohle suzuki vyhrálo (3).  
Po modelové obměně v roce 2010 přišel podzim 2011 a s ním frankfurtský autosalon, kde Suzuki předvedlo zcela nový Swift Sport (4).





## n DS3 1.6 VTi 120

Citroën pěruje ještě méně než rivalové, sportovně tvrdý podvozek má totiž již ve standardu. Do zatáček se proto vrhá nezáuštěně, ale s přehledem. Jestliže dojde na zářah ESP, je striktní a příliš včasny, řidiči si neužije více zábavy. Tu navíc snižuje slabá zpětná vazba do řízení. Od vozu s parádním sportovním vzhledem jsme čekali rozhodně více.

Nebýt toho, daly by se na citroěnu kritizovat v podstatě dvě věci: účinnost brzd a ovládací prvky. Na zastavení ze stovky vůz potřebuje dráhu 38,8 m, což je o tři metry více než soupeři. A například hladký a nízký ovladač autorádia snad výstupní kontroloři ani nedrželi v ruce. Body k dobru si citroën připsal za dílenskú zpracování, vnitřní prostornost, výhled a solidní záruky.

Importér za osobitě DS3 požaduje akčních 399 900 korun (verze Anniversary), obsahující řadu jinde příplatkových prvků (samočinná klimatizace, parkovací čidla, hi-fi). Tak-

že se dobře vybavený vůz v akční edici vešel do 450 tisíc (449 290 Kč), ovšem na suzuki se všemi doplňky již v základu za 373 730 korun to stejně nestačilo. Černého petra vytáhla o kousek nejdražší fiesta.



Pokud hlavní roli při koupi malého hatchbacku s výkonnou šestnáctistovkou hraje jízdní zábava, jste u Suzuki Swift na správné adrese. Ford Fiesta sice nejezdí o nic hůře, v porovnání se suzuki však nenabízí lepší dynamiku, jízdní komfort ani vyšší spolehlivost. Když k tomu přidáte skutečnost, že to podvozek přehnal s tvrdostí a dovozce se slabou standardní výbavou, která zákazníka nutí za spoustu doplňků draze připlácet, bude vám jasné, proč to tentokrát stačilo pouze na druhé místo. Citroën DS3 vypadá šmrncově, ztrácí však při průjezdu zatáčkou a vyšší pořizovací cenou. I proto skončil v tomto testu na posledním místě. **-ab/tk-**

TECHNICKÉ ÚDAJE	Citroën DS3	Ford Fiesta	Suzuki Swift
Motor	R4, benzin	R4, benzin	R4, benzin
Uložení	vpředu napříč	vpředu napříč	vpředu napříč
Pohon rozvodů	řetěz	řemen	řetěz
Zdvihový objem	1598 cm <sup>3</sup>	1596 cm <sup>3</sup>	1586 cm <sup>3</sup>
Výkon (kW/min)	88/6000	99/6700	100/6900
Točivý moment (N.m/min)	160/4250	160/4250	160/4400
Poháněná kola	přední	přední	přední
Převodovka	5 MT	5 MT	6 MT
Pneumatiky	195/55 R 16	205/40 R 17	195/45 R 17
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové	kotoučové	kotoučové
Zavazadlový prostor	0,285/0,980 m <sup>3</sup>	0,281/0,965 m <sup>3</sup>	0,211/0,892 m <sup>3</sup>
Palivová nádrž	50 l	42 l	42 l
Vnější hluk	74 dB [A]	74 dB [A]	73 dB [A]
Servisní interval	30 000 km/2 roky	20 000 km/1 rok	15 000 km/1 rok
Brzděný/nebrzděný přívěs	1150/570 kg	900/520 kg	1000/400 kg
Největší rychlost	190 km/h	195 km/h	195 km/h
<b>Spotřeba (na 100 km)</b>	<b>7,9/4,8/5,9 l</b>	<b>8,0/4,8/5,9 l</b>	<b>8,4/5,2/6,4 l</b>

Krátká noční zastávka, jinak vozy jezdily až do samého rána. Při tom spotřebovaly průměrně přes 7 litrů benzínu na 100 kilometrů.

ZÁRUKY	Citroën DS3	Ford Fiesta	Suzuki Swift
Proti prorezavění	12 let	12 let	12 let
Celková	2 roky/bez omezení	2 roky/bez omezení	3 roky/100 000 km
Mobility	neomezená	2 roky	3 roky

VÝBAVA	Citroën DS3	Ford Fiesta	Suzuki Swift
<b>Verze</b>	<b>1.6 VTi Anniversary</b>	<b>1.6 Ti-VCT Titanium</b>	<b>1.6 VVT Sport</b>
<b>Základní cena</b>	<b>399 900 Kč</b>	<b>379 690 Kč <sup>2)</sup></b>	<b>369 900 Kč</b>
Airbagy	6	4 + kolenní <sup>3)</sup>	6 + kolenní
Stabilizační systém	S	16 000 Kč	S
Samočinná klimatizace	S	10 000 Kč	S
Centrální zamykání	S	S	S
Palubní počítač	S	S	S
Autorádio	S	S	S
Litá 17" kola	S	N <sup>4)</sup>	S
Startování tlačítkem	N	8 000 Kč	S
Tempomat	S	10 800 Kč	S
Navigační systém	28 000 Kč	N	N
Sportovní pérování	S	4 000 Kč	N
Parkovací čidla	S	5 800 Kč <sup>5)</sup>	S
Xenonové světlomety	N	N	S
Záruka 5 let	8 790 Kč <sup>1)</sup>	9 000 Kč <sup>6)</sup>	3 830 Kč
Metalíza	12 600 Kč	12 500 Kč	S
<b>Výsledná cena</b>	<b>449 290 Kč</b>	<b>455 790 Kč</b>	<b>373 730 Kč</b>

S = standardně, N = nedodává se, <sup>1)</sup> Prodloužená záruka 5 let/60 000 km, za příplatek dalších 4200 korun až 90 000 km, <sup>2)</sup> Čtyřválec 1,6 l/99 kW se v Česku nenabízí, výkonově nejbližší verze disponuje 88 kW, <sup>3)</sup> Hlavové za 9000 Kč, <sup>4)</sup> V Česku se montují maximálně 16" ráfky za 4000 korun, <sup>5)</sup> Součást balení City, <sup>6)</sup> Platí do ujetí 120 000 kilometrů.

NAMĚŘENÉ HODNOTY	Citroën DS3	Ford Fiesta	Suzuki Swift
Zrychlení 0-50 km/h	3,3 s	3,2 s	3,0 s
<b>0-100 km/h</b>	<b>10,2 s</b>	<b>9,0 s</b>	<b>8,5 s</b>
0-130 km/h	15,9 s	14,7 s	13,8 s
Pružnost 60-100 km/h	9,6 s (4. stupeň)	10,7 s (4. stupeň)	9,1 s (4. stupeň)
80-120 km/h	14,2 s (5. stupeň)	16,9 s (5. stupeň)	20,6 s (6. stupeň)
Pohotov./užitečná hmotnost	1116/438 kg	1126/374 kg	1068/412 kg
Rozdělení hmotnosti P/Z	63/37 %	60/40 %	63/37 %
Stopový průměr otáčení	10,7 m	11,0 m	11,3 m
Brzdy studené ze 100 km/h	39,2 m	35,7 m	35,6 m
Brzdy zahřáté ze 100 km/h	38,8 m	35,5 m	35,7 m
Vnitřní hluk při 50 km/h	59 dB [A]	62 dB [A]	60 dB [A]
při 100 km/h	68 dB [A]	69 dB [A]	68 dB [A]
při 130 km/h	73 dB [A]	75 dB [A]	75 dB [A]
<b>Spotřeba (na 100 km)</b>	<b>7,4 l</b>	<b>7,1 l</b>	<b>7,5 l</b>
Dojezd na plnou nádrž	670 km	590 km	560 km

### HODNOCENÍ



**1. +** Pružný a dynamický motor  
Jízdní zábava, cena/výbava  
Sériové tříletá záruka

**-** Tvrdé pérování  
Krátký servisní interval  
Průměrný zavazadelník



**2. +** Vnitřní prostor  
Dobře utlušená kabina  
Jízdní dosah

**-** Zátah motoru, místo vpředu  
Ceny (kromě Anniversary)  
Nejslabší brzdy (38,8 m)



**3. +** Přesné řízení a řazení  
Nejmenší spotřeba v testu  
Nejkratší brzdňá dráha

**-** Nadváha vozu (1126 kg)  
Spousta drahých doplňků  
ESP za příplatek