

SPORT

Za necelých 400 tisíc korun koupíte hravé vozítko s patero dveřmi a pohodlným podvozkem. Zvyknout si musíte na motor – když se nevytáčí, nejede.

SUZUKI SWIFT SPORT

Nejhravější levný sporták



S koro dvacet centimetrů široká sedmnáctipalcová kola s uzounkými pneumatikami, tak to bude kostitřas, který mě na cestě po českých kempch zabije, vždý budu jezdit po strašlivě rozbitých okreskách našeho venkova. A skutečně, silnice byly příšerné, ať už na Zlínsku, v Českém ráji, v Krkonoších, či ve středních Čechách. Ovšem podvozek swiftu se naopak ukázal jako neuvěřitelně pohodlný.

Za vyváženost jízdních schopností a komfortu mu dávám pomyslných sto bodů ze sta. Je vidět, že podvozkáři Suzuki patří k těm nejlepším.

Malé auto je totiž tak obratné a krásně ovladatelné, že jsem poprvé po dlouhé době zažil pocit, jako bych přední kola držel v rukou a točil s nimi; tak reagovala na otočení volantem bryskně a naprosto přesně. Slalom kolem pneumatik na letištní ploše je díky hravosti podvozku a řízení strašně zábavný. Auto se sklouzne kolem překážky tak hladce, až to nechápete. Kupodivu ve městě už tak obratné není: rejď je poměrně malý a parkování v úzkých ulicích vyžaduje šikovnost a cvik.

Naopak jsme velmi ocenili, že přední nárazník nehobluje každý obrubník, je normálně vysoko, což se ve městě cení. A cení se i to, že auto až na dvojici laděných výfuků vypadá úplně civilně, pokud bychom z něj odstranili reklamní polepy.

S nadváhou si sem nesedejte

Suzuki Swift Sport je na trhu už nějaký ten pátek, poprvé však s aktuálním faceliftem (modelový rok 2014) dostalo pětidveřovou, a tedy praktičtější verzi. Kufr je sice malíčkový, ale kempařské vybavení pro dva včetně stanu jsme tam dostali.

Uvnitř jsme se ani necítili stísněně. V poměrech malých aut patří swift co se týče šířky k průměru. Mírnou výhradu bychom měli k sedačkám. Na pohled jsou velmi pěkné, ale jejich bočnice evropskou rozložitější postavu příliš svírají.

Provedené jsou ovšem krásně – zdobí je, stejně jako volant a hlavici řídicí páky – červené prošívání, to už ke správnému sportáku patří.

Motor: vytáčejte ho, jak jen můžete

Na co si ve swiftu opravdu musíte zvyknout, je motor ze staré školy, takové už se dnes skoro nedělají. Klasická atmosférická šestnáctistovka nalaďená na 100 kilowattů nemá neutuchající přísun výkonu a krouťáku, jak to dokážou servírovat moderní malolitrážní turba. Zato těží z okamžité reakce na plyn, bez prodlevy turbodmychadla, což je bezvadné.

Má to jedinou nevýhodu: motor musí být neustále vytočený jako protivná tchyně. Nad čtyři tisíce otáček mu teprve chytají saze a je s ním zábava, správně ryčný zvuk laděné dvojice výfuků dává všem oko-



lo vědět, že jede mladý sportsman. Na hraní na okruhu to stačí bohatě, přesně k tomu je tohle auto stavěné. Na silnici to už vyžaduje trochu cviku: když chcete svižně předjíždět, nesmíte se bát jít třeba v osmdesátce „na trojku“, jinak si nemůžete zas tak moc dovolovat.

Ostatně ani údaj o zrychlení není nijak dechberoucí, sportovní swift umí „stovku“ za 8,7 sekundy, a je tedy drobet pomalejší než běžná Škoda Octavia 2.0 TDI. Ve svém ranku malých sportáků je po Renaultu Clio GT (1.2 TCE, 88 kW, 9,4 sekundy) druhý nejpomalejší; trojice koncernových sourozenců v ostrých verzích (Škoda Fabia RS, Seat Ibiza Cupra a VW Polo GTI) poháněná přeplňovaným agregátem 1.4 TSI se 132 kW umí stovku za necelých sedm sekund, stejně jako Ford Fiesta ST (134 kW) a Peugeot GTi (147 kW). Renault má ještě clio v říznější verzi RS, také se 147 kilowatty, ovšem také s cenovkou přesahující 560 tisíc.

Slušným překvapením se ukázala sportřeba. Swiftu jsme naložili pořádnou porci kilometrů, celkem asi 1 100, křižovali jsme republiku hodně rychle po dálnicích a svižně na okreskách a výsledných 6,7 litru na 100 km je skvělých. Čekali jsme vzhledem k častému vytáčení motoru klidně o tři litry víc! To je další výhoda atmosférického motoru.

Kolik za něj?

Malých hot-hatchů je na trhu opravdu dost, ale malé suzuki z nich vyčnívá unikátním atmosférickým motorem a taky nízkou cenou. Pohled do ceníku otupí veške-

ré drobné výhrady, které lze ke sportovnímu swiftu mít. Je nejlevnějším sportákem na trhu, když se cenově drží pod čtyřsettisícovou hranici (390 000 Kč).

Nejdražší běžný pětidveřový swift s motorem 1.2 VVT (69 kW) stojí 305 tisíc Kč (GLX), žádný jiný swift přitom nemůže mít „sport“ 1.6 se 100 kilowatty výkonu. Jiné tak levné auto, které vypadá a zní dravě a jezdí neuvěřitelně hravě, na trhu není. Jestliže vám to stačí, jste na správné adrese, pokud jste spíše trhač asfaltu, asi se poohlédnete jinde.

Roman Švidrnoch

Suzuki Swift Sport a konkurence

model	výkon motoru	zrychlení (typ)	0-100 km/h	cena v Kč
Renault Clio GT	88 kW (1.2 TCE)	9,4 s	385 000	
Suzuki Swift Sport	100 kW (1.6)	8,7 s	390 000	
VW Polo GTI	132 kW (1.4 TSI)	6,9 s	428 000	
Citroën DS3	115 kW (1.6 THP)	7,3 s	429 900	
Seat Ibiza Cupra	132 kW (1.4 TSI)	6,9 s	450 000	
Ford Fiesta ST	134 kW (1.6 EB)	6,9 s	460 000	
BMW 1	100 kW (1.6 T)	8,5 s	499 000	
Škoda Fabia RS	132 kW (1.4 TSI)	7,3 s	505 000	
Peugeot GTI	147 kW (1.6 THP)	6,8 s	510 000	
Renault Clio R.S.	148 kW (1.6 T)	6,7 s	564 900	
Audi A1 Sportback	136 kW (1.4 TSI)	7 s	649 500	
Mini JCW	155 kW (1.6 T)	6,5 s	757 500	

Pozvánka

Výstava historických poznávacích značek

Fascinují vás historické artefakty spojené s rozvojem automobilismu? Pak si určitě nenechte ujít v Česku historicky první výstavu starých poznávacích značek, připravenou členy sdružení SPZ – otevřená je až do 15. listopadu v Muzeu silnic ve Víkřovicích u Šumperka. Expozice popisuje vývoj poznávacích značek na území ČR od počátku v roce 1906 až po současnost. Infopanely s fotografiemi, grafickými přepisy tabulek a mapami doplňují originální poznávací tabulky včetně jedinečných kuriozit. Na snímku například vidíte skvěle zachovanou SPZ okresu Brno z let 1918–1932, k vidění však jsou i úplně první značky z doby před 1. světovou válkou.

Muzeum silnic ve Víkřovicích funguje od roku 2010 a zachycuje vývoj silnic od nejstarších stezek, vystavuje historické mapy, dobové dokumenty, vzácné fotografie, sbírku služebních a firemních odznaků a medailí, rekonstruované silniční saně či bryčku. Venku před muzeem najdete historické silniční stroje, ocelové mosty nebo historické kamenné patníky. Otevřeno je od úterý do soboty od 10 do 16 hodin. (roš)



Foto týdne

Třináct let stará Škoda Fabia najela milion kilometrů

Během 13 let objel Peter Kirchhoff z německého Wuppertalu pětadvacetkrát zeměkouli – tedy jen pomyslně, ve skutečnosti vystudovaný ekonom brázdil výhradně evropské silnice. Svůj milionový kilometr přijel oslavit do Mladé Boleslavi – s vedením automobilky je totiž v kontaktu už od roku 2005, kdy najel první půlmilion. Cestu s ním absolvovala i skupina německých fandů škodovek, v Boleslavi je za vedení Škody přivítal Martin Hrdlička, který se na konstruování první generace fabie podílel.

Škoda Fabia se představila poprvé v roce 1999 a ve srovnání s letitou felici působila jako zjevení. Okamžitě začala sbírat po světě ceny – ještě téhož roku třeba německý Zlatý volant. Právě proto – a pro dobrou cenu 18 800 marek – si ji v roce 2000 koupil Peter Kirchhoff. Jeho fabia s motorem 1.9 TDI (74 kW) je dodnes téměř v původním stavu – motor, výfuk, spojka a převodovka jsou originální, přímo z výro-

by. Majitel jezdí pouze do značkového servisu ve městě Hamm, kde mu naposledy měnili brzdové kotouče a destičky – STK pak neodhalila žádné závady. Majitele nechala fabia ve stychu jen jednou – v 305 tisících km se zastavila kvůli vadnému kabelu. Pro zajímavost – po čísle 999 999 se

na počítadle kilometrů fabie už neukáže nic, jen šest čárek; místo po sedmou číslici chybí. Majitel však chce ujeté km nadále zapisovat podle denního počítadla a zdolat další rekord. Za dva roky si chce koupit fabii třetí generace a svůj vůz věnuje Škoda muzeu v Mladé Boleslavi. (roš)

