

Perfektní ojetina: Praktické Suzuki S-Cross slibuje spolehlivost a levný provoz, zamrzí měkký lak



Foto: Dalibor Žák

Dalibor Žák

12. 1. 2023

Lidé si pořád zoufají, že opravdu spolehlivá auta s nesmrtelnou technikou se dnes už nedělají a že všechny vozy mají tzv. „časovanou životnost“. Ale není to jen tím, že si kupujeme špatná auta? Nechápeme totiž, co toto Suzuki S-Cross s nájездem jen 8 600 km ještě v bazaru dělá.

Článek

Z osobních aut se začaly stávat bezduché uniformované konzumní věci a nákup nového auta se změnil jen v prosté „vyklikání parametrů“ na internetu, jako když si objednáváte novou mikrovlnku. Korunu tomu nasadily vozy tzv. „na operák“, kdy si auto jen pronajímáte a neřešíte prakticky nic, jen tankujete benzin. To pak člověk nedohlédne na druhý konec provazu a prostě nad dlouhodobou spolehlivostí vůbec nepřemýšlí.



Test ojetiny: Suzuki SX4 je auto, které se nikdy nerozbije

Kdo si tohle může dovolit, má samozřejmě vyhráno. Když se ale vezmeme do role lidí, kteří na nové auto peníze nemají - vědí, že když už si nějaké ojeté teď koupí, bude to zřejmě na dlouhou dobu poslední auto, které si pořídí. Lze jejich obavy nad spolehlivostí a životností moderních věcí chápat. Mnoho z nás má zkušenosti s tím, jak i běžné domácí spotřebiče, které dříve vydržely dvacet let a ještě dodnes běží ve sklepě na chalupě, jsou rády, že se dožijí alespoň konce záruky.

S auty to naštěstí tak strašné zatím není, ale překomplikovaná technika některých modelů logicky v lidech s nedůvěřivostí k přílišným technickým složitostem vyvolává otázky. „Když si to teď koupím, vydrží to deset let?“

Neplatí to asi plošně, ale podle našeho testu, když si koupíte toto kompaktní Suzuki, tak pravděpodobně vydrží.

Velice dobře si drží cenu

Na test jsme si v Auto ESA půjčili Suzuki S-Cross s motorem 1.6 VVT o výkonu 88 kW, s automatickou převodovkou a pohonem všech kol. Vůz z roku 2014 měl v době testu najeto zatím jen 8 600 km a prodejce za něj chtěl 399 000 Kč.



Foto: Dalibor Žák

Nerozumím tomu, co s nájazdem 8 600 km tenhle S-Cross v bazaru ještě dělá. Vypadá jako nový, má velkorysou výbavu, spolehlivý motor, čtyřkolku a dokonce i automat

Nedá se říci, že by inzeráty těmito modely Suzuki doslova přetékaly. S-Cross si u nás kupují hlavně soukromníci a své vozy si nechávají dlouho. Netočí je každý rok nebo tři roky jako firmy „operáky“ a „lízačky“.auta mají také relativně málo najeto. V aktuálních inzerátech je nejvyšší nájazd 124 600 km, běžné jsou nájazdy do 100 000 km.

Nejlevnější S-Cross se dá aktuálně sehnat za 265 000 Kč, většina inzerátů se pohybuje v relaci 300 až 400 000 Kč. U nás se hojně vyskytuje tradiční atmosférická šestnáctistovka, ale najdete i silný čtyřválec 1.4 Boosterjet. Diesely v nabídce prakticky nejsou, za to dost vozů má pohon všech kol (skoro 50 %) a vzácností není ani automat (v aktuálních inzerátech je dokonce automatu víc než manuálů).

Inzeráty k tomuto článku

„Suzuki je v Česku spíše okrajová značka, i když nabízí některé dobře známé modely. Její pověst se veze na vlně kvality ostatních japonských výrobců. A model S-Cross s pohonem všech kol se veze na vlně terénních schopností jeho vyspělejších sourozenců Jimny a Vitary,“ říká Filip Kučera z Auto ESA k tomu, jak si Suzuki S-Cross vede v bazarech.

„Často si ho u nás vybírají lidé, kteří pohon všech kol opravdu potřebují, ale zároveň jim vyhovuje jinak civilní charakter hatchbacku. Podobných vozů s pohonem všech kol totiž

nabízí jen málo značek,“ dodává s tím, že S-Cross není typickým firemním autem, ale převažuje u něj soukromá klientela, a to se odráží na nízkých kilometrových nájezdech. „Vitara hatchback“

Model S-Cross je pokračovatelem modelu SX4, ale technicky má velmi blízko k SUV Vitara. Zatímco Vitara si ale zachovává rozvor 2 500 mm jako minulá SX4, S-Cross je o něco větší, mezigeneračně je jeho rozvor o 100 mm delší. Je to znát hlavně na místě vzadu. A proti Vitare je to spíše silniční auto s nižší světlostí podvozku.



Foto: Dalibor Žák

Suzuki S-Cross technicky vychází z Vitary, sdílí s ní prakticky celý pohonný řetězec. Samozřejmě jsou tu rozdíly v ladění podvozku a v detailech. Zatímco Vitara je ale vhodná do lehčího terénu, S-Cross je spíše silniční auto. Ale se čtyřkou se zablácené polní cesty také nelekne

I tak je to ale ve verzi s pohonem všech kol auto schopné zvládat nepevněné cesty a horší podmínky. Off-road to samozřejmě není, na to ani čtyřkolka nemá vhodnou konstrukci, ale když se naučíte přepínat funkci pohonu všech kol pomocí otočného ovladače u řadící páky, projede pak S-Cross opravdu všude.

Uvnitř je auto s Vitarou také podobné. Řešení ergonomie je přátelské, před faceliftem ještě s klasickými tlačítky kolem jednoduchého a opticky trochu zastaralého infotainmentu. S-Cross je každopádně příjemné auto, které uživatele nijak nerozčiluje lacinými chybami a otravnými detaily. Snad jen nad účinností topení by šlo debatovat.

Ale to už je takový neduh japonských aut, jejichž automatické klimatizace vždycky foukají horký vzduch na nohy, že byste nejraději skočili do šortek a pantoflí, ale na hlavě pořád musíte mít kulich.



Foto: Dalibor Žák

Jednoduchý interiér je kvalitně zpracovaný a potěší i příjemná ergonomie. Z auta je také dobře vidět. Zamrzí jen „japonská“ klimatizace, která fouká na nohy a ne do celého prostoru. Jde to ale samozřejmě nastavit

S-Cross také velmi dobře jezdí. Zajímavé je, že variátorový automat trochu uhladil charakteristiku atmosférického motoru a auto je při rozjezdech trochu živější než verze s manuálem, která jede jen „nahore“. Při svižnější akceleraci sice převodovka drží konstantní otáčky a motor hučí jako skútr, ale na to si zvyknete. Odhlučnění není nijak hrozné, i když za prvotřídní byste ho asi neoznačili.

Navíc je zde, po vzoru variátorových automatů od Subaru, něco jako simulace virtuálních převodových stupňů, kdy lze tlačítka na volantu vyvolat dojem, že auto řadí. Ale pro běžnou jízdu je to funkce zbytečná.

Osobně s touto převodovkou problém nemám. Naopak je příjemné, že při ustálené jízdě drží otáčky nízko, motor neřve a překvapivě se dá jezdit úsporně. Klidně i za 6 až 6,5 litru na 100 km. Dálniční přesuny a pravidelný městský provoz pak znamená průměr lehce nad 7 litrů na 100 km, což je ale pořád velmi slušné.



Foto: Dalibor Žák

Suzuki S-Cross můžete mít i ve čtyřkolce a automatu. Převodovka je CVT, ale při dodržování servisních zásad je spolehlivá. To samé platí pro čtyřkolku. Jízdní projev auta je překvapivě příjemný a dynamika akceptovatelná

Díky okolním podmínkám během testu bylo možné zkoušet i čtyřkolku. V celém pohonném řetězci je sice cítit „prokluz“ a opožděná reakce, ale když otočným ovladačem nastavíte režim Mud & Snow (bláto a sníh) a připojíte zadní nápravu, stane se z tohoto auta na sněhu docela zábavná hračka. Jasně, není to taková legrace jako se „zaspérováním“ bavorákem nebo klasickým Subaru, ale na zapadane silnici lze auto řídit plynem a výjezdy z pomalých vracáků jsou opravdu zábavné. Jen je potřeba myslet na to, že vždycky uteče i předeček, takže se pak auto spíše hrne všemi čtyřmi koly a potřebujete více místa.

Každopádně tyto extrémní podmínky jsou dobou, kdy zrovna ten variátorový automat přijde vhod. Velmi citliví a zkušení řidiči se sice budou hádat, že jen oni sami zvládnou auto na kluzké silnici řídit lépe než nějaký elektronický mozek auta, ale pro průměrného šoféra představuje převodovka CVT velkého pomocníka, jak se plynule rozjet i na velmi kluzkém povrchu. Její záběr je totiž mimořádně plynulý a auto pak nemá problém vyjet i po úplně zmrzlé zámkové dlažbě 20% stoupáním ke garáži. Po zbytek roku nicméně tu čtyřkolku vozíte po silnici zcela zbytečně.

Příkladná spolehlivost

Výhodou Suzuki S-Cross je široká nabídka kombinací motorů a převodovek. Všechny motory, včetně litrového tříválce, mohly mít čtyřkolku a případně i automat. A dobrou zprávou je to,

že na vyložený průšvih pod kapotou tady nenarazíte. Všechny motory, převodovky a systémy pohonu jsou spolehlivé.



Foto: Dalibor Žák

Atmosférická šestnáctistovka je motor, na kterém se opravdu nemá co rozbít. Nepřímé vstřikování není náročné na kvalitu paliva a jednotce nevadí krátké trasy za studena. Překvapí ale slušnou reálnou spotřebou do 7 l/100 km - i s automatem a čtyřkolkou. Pokud zůstaneme u naší testované verze, tak na atmosférické šestnáctistovce s nepřímým vstřikováním se opravdu nemá co pokazit a je to motor, který má největší potenciál celé auto přežít. Snáší dobře krátké trasy, není náročný na kvalitu paliva a zabít ho může jen někdo, kdo se o něj vůbec nebude starat. Stačí vyměnit jednou za rok nebo po 15 000 km nejpozději olej, občas udělat svíčky a ono to prostě pojede, dokud v tom bude benzin.

Řetězové rozvody jsou tu opravdu spolehlivé a ani po vyšších nájezdech za 200 000 km v jiných autech nevykazuje řetěz vůli. Dokonce obvykle nebývá ani potřeba sahát na vůli ventilů, která by se měla sice hlídat, ale ani motory s nájezdy nad 150 000 km ji nemívají mimo toleranci. Samozřejmě je otázkou, co to udělá po ne zrovna dokonalé přestavbě na LPG. Zřejmě bude nutné se smířit s tím, že pak se časem bude repasovat hlava motoru. Investici do přestavby si tak musí majitel rozmyslet.

Při spotřebě 7 až 7,5 litru benzínu na 100 km a ročním nájezdu 20 000 km by asi z nákladového hlediska přestavba spolu s vidinou větší opravy hlavy motoru po nějakých 150 až 200 000 km smysl dávat mohla. Ale znovu: to si musí každý rozmyslet sám. Pokud jde o pohon všech kol, tak připojování zadní nápravy zde řeší elektromagneticky ovládaná spojka, stejně jako u modelu Vitara. Řešení je to velmi spolehlivé i díky tomu, že má teplotní čidlo, které spojku dočasně zcela deaktivuje ještě předtím, než by došlo k přehřátí oleje a spálení lamel. Přesto je potřeba myslet na to, že v zadním diferenciálu (a také transferu) je potřeba měnit olej. Původní interval 160 000 km bychom určitě zkrátili na obvyklých 60 000 km nebo čtyři roky. Maziva a práce navíc to moc není a výsledný účet za servis to nenatáhne nijak dramaticky.



Foto: Dalibor Žák

Pohon všech kol je zde řešený elektromagnetickou mezinápravovou spojkou. Logiku funkce můžete ovládat tímto ovladačem. Spojka má ochranu proti přehřátí. Přesto je potřeba čtyřkolce věnovat servisní péči: především měnit olej v diferenciálu a předním transferu. Ohledně dlouhodobé spolehlivosti by snad nějaké otázky mohly viset jen nad variátorovým automatem CVT, který se dával jen k této motorizaci. Automat dodala společnost Jatco a jak už to bývá, necitlivé zacházení může variátor zničit (psali jsme o tom podrobně v nedávném testu ojetého Subaru Forester). Ovšem při běžné jízdě a ochotě vyměnit v automatu po 60 000 km olej, by měl vydržet dlouho. Nepere se tady totiž s vysokými točivými momenty. Suzuki dokonce na variátor prodloužilo záruku na 10 let bez omezení nájezdu.

Další motorizace jsou také v pořádku

Povedené jsou ale i ostatní motory. Litrový tříválec je zatím spolehlivý a problémy s ním hlášené nejsou. Nehodí se ale pro krátké trasy a na mimoměstské jízdy si asi spíše koupíte silnější čtrnáctistovku s výkonem 103 kW, která jede opravdu pěkně. Nicméně možnost kombinace se čtyřkolkou nebo klasickým automatem dělá z tříválce docela slušnou volbu. Motor 1.4 Boosterjet se povedl a kladně hodnocený je i z ostatních modelů Suzuki.



Foto: Dalibor Žák

Motor 1.6 VVT je oblíbený pro svou jednoduchost a nenáročnost. Ale ani s ostatními motorizacemi chybu neuděláte. Motor 1.4 Boosterjet má například opravdu pěknou dynamiku

Oba přeplňované motory s přímým vstřikováním mají spotřebu závislou na stylu jízdy a v reálném provozu berou oba prakticky stejně (6 až 7 litrů na 100 km). Samozřejmě čtyřválec s automatem a čtyřkolkou za šest jezdit nebude, tam počítejte se spotřebou spíše okolo osmi litrů. Oba motory ale potřebují kvalitní benzin s aditivu a vysoce kvalitní olej, měněný včas. Pokud jezdíte často krátké trasy, při kterých se bude ředit olej benzinem, zkrátte interval výměny na 10 000 km. Ještě pro pořádek dodejme, že zatímco šestnáctistovka má alternativně zmíněné CVT, tak oba přeplňované motory mohou mít spolehlivý šestistupňový automat Aisin s měničem točivého momentu, u kterého je doporučený interval výměny náplně 60 až 90 000 km.



Jak koupit ojetinu s automatem? 5 těch, které jsou nejlepší

Dokonce bychom se nebránili ani dieselu. Jednotka 1.6 DDiS pochází od Fiatu a je velmi spolehlivá a dynamicky atraktivní. Zejména v kombinaci se čtyřčlankem se hodí na těžší práci, tahání vleku a podobně. Potěší i příjemnou spotřebou okolo 5 litrů na 100 km a opravdu vysokou mechanickou spolehlivostí, pokud se tady staráte a tankujete kvalitní naftu. Trochu bychom váhali nad alternativním dvouspojčkovým automatem, což je převodovka, která se umí draze rozbít, i když to pravidlem není. Do nějakých 250 000 km u těchto motorů nebývají problémy s emisními systémy. Málo ojetý diesel s vedenou servisní historií (každých 5 let nebo 140 000 km se mění rozvodový řemen) určitě nezakazujeme, ale budete ho dlouho hledat.

I když je antikorozi ochrana karoserie slušná, koroze napadá spojovací materiál a může začít rychle pučet na ořetovaných místech. Pozornost věnujte také podvozku a zvažte dodatečný ochranný nástřik proti korozi, zejména pokud si auto chcete dlouho nechat. Jsou vůbec na Suzuki S-Cross nějaká slabá místa? Majitelé, ale i prodejci či servisy, hodně mluví o nepřiliš kvalitním lakování, či spíše velmi měkkém a choulostivém laku, na kterém je všechno vidět. Suzuki proti předchůdci upravilo na podvozku pár detailů, takže dříve obvyklý problém koroze a praskání pružin by se tady už objevovat v takové míře neměl. Přesto je potřeba se smířit s vyšší choulostivostí na reznutí některých komponent, třeba podmotorového rámu a dílů náprav. Naším doporučením je nechat auto po koupi a prvním servisu důkladně očistit, napadená místa opravit a pak opatřit dodatečným ochranným nástřikem.

Pozornost bychom věnovali i drobným poškozením karoserie, ať oranžový mor nezačne postupovat. Rád se zahlodá i v motorovém prostoru do šroubů a spojů, takže hlídejte i tohle. Ono to sice „na funkci rostlináře“ vliv nemá, ale nevypadá to hezky. A když pak potřebujete ten šroub jednou povolít, tak se nebudete trápit, když nebude přirezlý.



Foto: Dalibor Žák

S elektronickou výstrojí tu problémy nejsou vůbec. Jestli se něco objeví, tak snad jen vybitá baterie v klíčku či u motorizací se stop/startem utýraný akumulátor. Ale není známo, že by nějaké moderní ojeté Suzuki své majitele trápilo elektronickými šotky a výpadky komfortních funkcí.

Celkové hodnocení: Suzuki S-Cross 1.6 4x4

Model S-Cross pokračuje v tradici této nedoceněné a neprávem přehlížené japonské značky.

Je to velice spolehlivé a kvalitní auto, které sice nepůsobí prémiově, ale jeho provozní spolehlivost mu mohou ostatní modely (i od těch dražších značek) opravdu závidět.

Čtyřkolku sice nevyužije každý a spouště lidí bude stačit předokolka, ale jestli bydlíte na Vysočině nebo na horách, je tohle konkrétní auto pro vás. Vážně nerozumím tomu, co v bazaru s tím velmi nízkým nájezdem ještě dělá.

Zdroj: <https://www.garaz.cz/clanek/testy-ojeta-auta-perfektnei-ojetina-prakticke-suzuki-s-cross-slibuje-spolehlivost-a-levny-provoz-zamrzi-mekky-lak-21009494>