



Suzuki SX4 S-Cross

DOBŘE SI JEJ HÝČKEJTE

V roce 2013 Suzuki představilo nástupce i u nás velmi oblíbeného crossoveru SX4. U nás se vůz jmenoval SX4 S-Cross, jinde jen S-Cross. Dnes jde o žádanou ojetinu.

■ Z dnešního pohledu dlouhých osm let probíhala výroba druhé generace modelu SX4 s přídomek S-Cross. A sice stejně jako v případě předchůdce pro evropské trhy v Maďarsku. Za svůj vcelku dlouhý život vůz prodělal dvě výraznější modernizace, tedy pokud budeme brát současné vydání vyráběné od listopadu 2021 coby novou generaci. Suzuki ji tak obchodně prezentuje, technicky vzato jde o výraznou inovaci recenzovaného modelu. Původní auta vyráběná do roku 2016 interně označovaná jako type 1 a 2 využívala v základní verzi přední světlomety se žárovkou H4, u vyšší výbavy Elegance nahrazenou bi-xenonovými svítilkami. V rámci modernizace a přechodu na type 3 a 4 auto dostalo jinou masku chladiče, hlavně však bixenony nahradily úspornější světlomety bi-LED. Dvouvláknová žárovka H4 ale i nadále plnila roli osvětlení základní verze. Další inovace, tentokrát zejména technická, dorazila v roce 2020 a hlavní změnou byl příchod mild-hybridního pohonu. Když už na SX4 S-Cross v bazarech narazíte, bude se jednat téměř výhradně o první dvě verze, tedy type 1 a 2, respektive 3 a 4. Ty se však neliší pouze vnějšími znaky, popsányi výše, ale přirozeně také technikou, a to zejména pohonem. Type 1 a 2 poháněly dva motory: Zážehový čtyřválec 1,6 litru vlastní konstrukce označený M16A a dále vznětový přeplňo-

vaný čtyřválec D16AA, což není nic jiného než motor Fiat 1.6 Multijet II. Motor M16A si mnozí pamatují ze Swiftu Sport prvních dvou generací. V rámci využití v SX4 S-Cross ale prodělal četné změny. Ty se zaměřily zejména na snížení třecích ztrát, přičemž výrobce mluvil o redukcí v řádu devíti až 11 procent. Motor tak dostal jiná ložiska klikového hřídele a rovněž ventilové pružiny, které jsou měkčí. A také vždy systém stop-start. Motor M16A platí i po letech za mimořádně spolehlivý a odolný pohon. S jedinou výjimkou. Nesmíte jej přestavovat,

a tedy provozovat na LPG. S tím si agregát vůbec nerozumí, třeba proto, že využívá mechanické vymezování ventilové vůle klasickými podložkami. Kdo motor na LPG provozoval, tomu se zpravidla velmi brzy podpálila ventilová sedla, klidně po ujetí 20 000 km. Motor M16A disponuje proměnným časováním sací strany rozvody VVT v kombinaci s proměnnou délkou sání. Pohon rozvodů je řešen tichým řetězem s takzvaným napínákem se šroubovici. Problémy s ním nejsou, tedy pokud se mění pravidelně olej. Servisní interval tady není variabilní, ale pevný po ujetí



Kabina verze po modernizaci potěší vynikající ergonomií stejně jako solidním zpracováním. Výbava ojetin bývá bohatá.



Jindřich Topol, regionální manažer výkupu AAA Auto

Lidé si ho nechávají

První generace SX4 dodnes platí za velmi povedené auto, kterému lze vyčítat snad jen relativně malý kufr. Její o číslo větší provedení se zpočátku tvářilo jako přímý nástupce, přitom se pak ale prodávalo současně s výchozí SX4. Nový model narostl do všech stran, dostal marketingově lépe uchopitelné označení S-Cross a definitivně se tak zařadil do populární kategorie městských crossoverů. V době uvedení před deseti lety šlo o celkem lákovou koupi, ceny začínaly na 350 tisících a ve srovnatelné výbavě vycházelo Suzuki podobně jako Škoda Yeti. Design sice neoslovl každého, výhodný poměr ceny a užité hodnoty však byl silným prodejním argumentem stejně jako na poměry třídy až nezvykle bohatá výbava u vyšších specifikací. V bazarech dnes žádný velký výběr nenajdete, ojetá suzuki jsou stejně jako dacie notoricky nedostatkovým zbožím. Zůstatková hodnota může leckoho zaskočit, ani osmileté zachovalé kusy totiž výrazněji pod 300 tisíc obvykle nepořídíte. Přesto je zejména se základní benzinovou jednášestkou S-Cross skoro samoprodejné zboží. V posledních letech se totiž osvědčené a relativně nekomplikované motory začaly v bazarech vyvažovat zlatem.

POHON VŠECH KOL A SERVIS

Obrovskou předností SX4 S-Cross je nabídka pohonu všech kol. Právě zde se poprvé objevil systém All Grip Select s možností zvolit si režim pohonu otočným ovladačem. A zatímco elektromagnetická lamelová spojka, která je v bloku před diferenciálem zadní nápravy, žádnou pozornost nevyžaduje, zbytek pohonu údržbě podléhá. Jak často, to záleží na tom, zda auto jezdí v normálních podmínkách nebo takzvaných ztížených. Co si pod tím představít? Ztížené podmínky jsou takové, kdy auto má většinu cest kratších než šest kilometrů. Anebo 16 km, pokud jsou okolní teploty pod bodem mrazu. To se pak mění olej v transferu (úhlový převod za převodovku) každých 30 000 km stejně jako v zadním diferenciálu. Při normálních podmínkách výrobce předepisuje každých 30 000 km pouze kontrolu a výměnu až po ujetí 150 000 km. A to jak v transferu, tak také v zadním diferenciálu. Olej v transferu musí plnit specifikaci 75W-85, v diferenciálu (a také v manuální převodovce) 75W-85 nebo ECSTAR 75W. Také se doporučuje pro zachování funkčnosti systémů prohazování kol při výměně. A to kola zepředu dozadu, a navíc ještě křížem, za předpokladu asymetrického dezénu pneumatik.

VRTOŠIVÁ ZADNÍ NÁPRAVA

Bez ohledu na pohon má SX4 S-Cross vřadu jednoduché polonezávislé zavěšení zadních kol. Na první pohled jde o stejné řešení jako jinde, terně podrobnější zkoumání odhalí rozdíly. Předchůdce měl torzní příčku ve tvaru V, v níž procházela kulatina stabilizátoru. V recenzované generaci se Suzuki pokusilo nahradit vlastně díky jedním a vyvinulo speciálně tvarovanou torzní příčku. Ta má při pohledu z boku nezvyklý tvar banánu, a tedy se obejde bez stabilizátoru. Bohužel pokrokové řešení má i některé vrtochy. Zkraje produkce si lidé stěžovali na vrznání způsobené třením dvou plechů u sebe uvnitř nosníku (nosník tvaru banánu je samozřejmě dutý). Výrobce udělal modifikaci, což problém vyřešilo. Jenže se u některých vozidel objevil další, závažnější, týkající se geometrie. Takže občas docházelo ke sjíždění pravého zadního kola vinou jeho příliš velké sbihavosti. Modifikací bylo nakonec několik, navíc dodnes, pokud někdo přijede do autorizovaného servisu Suzuki s problémem se zadní nápravou, výrobce se mu snaží vyjít vstříc v rámci takzvané dobré vůle (anglicky goodwill), a tedy se podílet na nákladech na opravu za předpokladu, že má vozidlo kompletní servisní historii.



Modernizovaná verze nabízená od roku 2016 coby Type 3 a 4. Změny se neomezovaly jen na vzhled, ale zejména na techniku.

MOTORY



Náš tip

1.6 16V (M16A)/88 kW

Zážehový motor původní verze nabízené do roku 2016 je spolehlivý, odolný a s nepřímým vstřikem mu nečiní problémy ani krátké jízdy. Pouze jej nepřestavujte na LPG. S tím si nerozumí. Všestranně vynikající motor. Škoda že není pružnější.

1-

1.0 a 1.4 Boosterjet (K10C a K14C)82/103 kW



Nová generace motoru Suzuki nahradila původní šestnáctistovku v rámci modernizace v roce 2016. Pružnost výrazně lepší, dynamika zejména většího motoru fenomenální. Spolehlivost také velmi dobrá. Jen se vyvarujte častých krátkých jízd.

1-

1.4 Boosterjet Smart hybrid (K14D)/95 kW

Motor zavedený v samotném závěru produkce. Oproti předchůdci K14C se mírně snížil výkon, navenek je hlavní změnou montáž mildhybridu, ovšem změna na motoru je tolik, že se v podstatě jedná o zcela nový motor. V bazarech zatím vzácný. Motor používá řidší olej 0W-20, API SN.

2

1.6 DDIS (D16AA)/88 kW



Jediný diesel v nabídce prodělal přechod na Euro 6, avšak příliš dlouho se v nabídce neudržel. Jedná se vypůjčený agregát od Fiatu známý jako Multijet II. Velmi úsporný agregát, který má jako jediný pohon rozvodů řemenem s výměnou po 140 000 km nebo pěti letech.

2

Náhradní díly

Suzuki SX4 S-Cross 1.6 16V (M16A)

- Sada rozvodů 9691 Kč • sada spojky 2964 Kč
- rameno přední nápravy 4682 Kč

Zdroj: internetové obchody

klikové skříně PCV (Positive Crankcase Ventilation). I tady je použito proměnné časování pouze na sání stejně jako pohon rozvodů tichým řetězem. Odlišně je ale koncipovaný jeho napínák se zuby. Vzhledem k tomu, že boosterjetly nemají na rozdíl od M16A litinové suché vložky válců, ale tvrdokovový potah jejich vnitřních stěn (obdoba nikasilu), dejte si velký pozor na přehřátí. To pak můžete motor v podstatě vyhodit, neboť jeho blok se většinou zkroutí.

Foto archiv



Odolná technika • spolehlivost • vynikající zážehové motory • velmi úsporný diesel • může mít vyspělý pohon všech kol • prostornost • často bohatá výbava • motor M16A se hodí i na krátké cesty • aktivní i pasivní bezpečnost na současně úrovni • vynikající jízdní vlastnosti • příznivá hmotnost • zážehové motory s odolným řetězem



Pro někoho spíše kratší servisní intervaly (z hlediska dlouhověkosti je to ale dobře) • jen pětistupňová převodovka u motorů M16A a K10C • základní žárovka H4 má omezenou účinnost (je ale levná na výměnu a odolná) • dražší servis bi-xenonů (navíc mohou být vysvícené) • jen průměrný akustický komfort (motor M16A)

HODNOCENÍ

★★★★★



ZÁVĚR Redaktor TOMÁŠ DUSIL

SX4 S-Cross je obecně velmi zdařilým autem, což dokazují jeho majitelé, kteří se jej moc často nezbavují. Největší chybou je tak z pohledu kupujícího ojetiny velmi omezená nabídka na trhu. Navíc i ceny klesají jen velmi pomalu. Zejména se zážehovým motorem je auto naprosto spolehlivé.