

Stojí pár korun, ale projede všude: Suzuki SX4 je poctivé malé SUV, které vás nezradí ani po letech



Autor: Vojtěch Koval, Foto: Autojournal. Zdroj: TUV, ADAC
26. 10. 2025 • Novinky, Zajímavosti

Dnes už nikoho nepřekvapí, když se z běžného malého hatchbacku stane SUV. Stačí přidat pár plastů, zvýšit podvozek a připsat pár desítek tisíc na cenovku. Suzuki SX4 však už před více než deseti lety dokázalo, že to jde i poctivěji. Od samého začátku nabízelo volitelný pohon všech kol – nikoliv jen vzhled off-roadu. Vyrábělo se také jako Fiat Sedici, technický totožný dvojník. Produkce skončila v roce 2014, kdy jej u Suzuki nahradil model S-Cross. Povedený start a design od Italdesignu

SX4 si brzy získalo oblibu. Zájem zákazníků dokonce předčil výrobní kapacity továren v Maďarsku i Japonsku. Vděčí za to nejen své praktičnosti, ale i sympatickému vzhledu, který navrhlo slavné studio Italdesign. I když to nebyl vysloveně krásavec, originální tvary mu zůstaly i po letech. Facelift z roku 2010 přinesl hlavně více komfortu, delší převody, modernizované motory a kotoučové brzdy i na zadní nápravě – design přitom zůstal věrný původnímu návrhu.

Jedna z nejdostupnějších čtyřkolek své doby

SX4 dlouho patřilo k nejlevnějším vozům s pohonem všech kol. Zaujalo ale i ty, kteří čtyřkolku nepotřebovali, a tak se dobře prodávaly i předokolky. Dnes je proto na trhu dost ojetin, přičemž ceny začínají zhruba na 100 000 Kč. Ačkoli Suzuki platí za spolehlivou značku, i zde se najdou slabiny.

Na trhu se objevují kusy jak z Japonska, tak z Maďarska, přičemž rozdíly jsou spíše v detailech – spolehlivost je u obou stejná. Počítejte ale s tím, že dříve nebo později si opravu vyžádá přední náprava. Nejčastěji odcházejí tyčky stabilizátoru (stovky korun), častá je i výměna jejich uložení nebo ramen (zhruba 2 500 Kč za kus). U starších aut se objevují i opotřebované tyčky řízení. Naopak zadní náprava bývá bez problémů. Verze s pohonem 4×4 má mimochodem zesílenou konstrukci a vyšší světlou výšku.

Čtyřkolka, která drží

Systém pohonu všech kol využívá elektromagneticky řízenou mezinápravovou spojku – ta je obecně velmi spolehlivá, pokud dostává potřebnou péči. Výrobce doporučuje měnit olej v převodovce, diferenciálu i spojce každých 45 000 km. Pokud auto tráví většinu času na silnici, vydrží pohon po celou životnost vozu. Kdo ho ale často trápí v terénu, může spojku „uvařit“. Chrání ji sice teplotní čidlo i olejové chlazení, ale při extrémním zatížení selže dřív klasická spojka. Oprava pak může vyjít na zhruba 15 000 Kč.

Spolehlivá technika a dobrá odolnost

SX4 si drží japonskou pověst spolehlivosti. Elektronika netrpí závadami, antikorozní ochrana je solidní (i když některé vozy mají orezlé podvozkové díly). Výfukový systém ale nevydrží tolik, kolik by mohl. Pokud auto používáte v horách nebo v zimě, vyplatí se dodatečný antikorozní nástřik.

Většina ojetin má benzínový motor, což je dobře. Základní 1.5 VVT se nabízela jen s pohonem předních kol a dnes se prakticky nevyskytuje, ale byla bezproblémová. Populární 1.6 VVT (79 nebo 88 kW) je velmi spolehlivá – občas se objeví porucha čidla klepání nebo polohy vačky, případně selhání katalyzátoru. Motor je citlivý na kvalitu benzínu, při horším palivu se může rozsvěcet kontrolka motoru. Servisní interval je 15 000 km, ventilové vůle se seřizují každých 30 000 km, ale obvykle to není třeba do 100 tisíc. Řetězové rozvody jsou spolehlivé, mění se jen řemeny alternátoru a klimatizace.

Spotřeba a LPG: pozor na přestavby

Spotřeba se u verzí s pohonem všech kol snadno vyšplhá přes 8 litrů, což mnohé majitele svádí k montáži LPG. Na to ale motor není vhodný – trpí přehříváním a podpálenými ventily, oprava může vyjít až na 50 000 Kč. Pokud narazíte na přestavěný vůz, raději se mu vyhněte.

Diesely: výkonné, ale s riziky

Z dieselů byla nejrozšířenější 1.9 DDiS od Fiatu – spolehlivý motor, ovšem s DPF filtrem, který bývá problémový. Je umístěn pod vozem a regeneruje se dodatečným vstřikem paliva, což vede k ředění oleje naftou. Nový filtr stojí kolem 20 000 Kč (neoriginál), dříve to bylo i devadesát. Kromě toho motor trápí hlučnost a občasné poruchy EGR ventilu.

Vzácně se objevuje i 1.6 DDiS od PSA, který filtr nemá a běží tišeji, ale i u něj časem hrozí investice do vstřikování. Nejzajímavější je tak 2.0 DDiS od Fiatu, který se nabízel po faceliftu – je kultivovaný, má filtr umístěný hned za motorem a zatím se ukazuje jako spolehlivý.

Interiér: prostorný, ale z jiného světa

Zvenku SX4 i po letech působí sympaticky, uvnitř už ale zub času pracuje. Kabina je prostorná, sedačky pohodlné, ale tvrdé plasty a jednoduchý design působí zastarale. Místo před spolujezdcem je vyloženě strohé, i když celkové zpracování neurazí.

Na silnici překvapí

Testovaná 1.6 VVT nás mile překvapila – ochotně reaguje, ráda se vytáčí a má živý projev až k 6 500 ot./min. Převodovka s krátkou pákou pracuje přesně, což dává jízdě sportovní nádech. Podvozek je spíš neutrální, řízení ale postrádá cit. V běžném provozu potěší nízkou spotřebou mimo město (cca 6,5 l/100 km), zatímco ve městě a na dálnici se spotřeba šplhá přes osm.

Poctivé malé SUV bez pastí

Pokud hledáte jednoduché SUV s pohonem všech kol, které vás finančně nezruinuje, SX4 je velmi rozumná volba. Pohon 4×4 je spolehlivý, díly dostupné a riziko podvodů minimální. Suzuki není oblíbeným terčem překupníků ani stáječů, i tak ale doporučujeme pečlivou kontrolu podvozku – hlavně u aut, která často jezdila mimo silnici. Suzuki SX4 tak i po letech ukazuje, že malé SUV může být poctivé, spolehlivé a zábavné bez zbytečných kompromisů.

Zdroj: <https://www.autojournal.cz/stoji-par-korun-ale-projede-vsude-suzuki-sx4-je-poctive-male-suv-ktere-vas-nezradi-ani-po-letech/>