

Test ojetiny Suzuki SX4 1.6 VVT 4x4. Spolehlivá čtyřkolka od sta tisíc korun



26. 4. 2019 • Novinky, Ojeté vozy

Křížení automobilových kategorií je dnes běžnou praxí. Malé auto se trochu zvýší, přidá se mu pár bojových plastů a už je z toho dražší rádobý SUV. Když před jedenácti lety dorazilo na trh Suzuki SX4, šlo na to o poznání poctivěji. Od počátku výroby se nabízelo s přiřaditelným pohonem všech kol. Vůz se dostal na trh i jako Fiat Sedici, který se technicky nijak neliší. V prodeji vydržel do roku roku 2014, kdy jej u Suzuki nahradil model S-Cross.

Auto od počátku výroby sklízelo úspěch, vždyť poptávka brzy překročila původně připravené výrobní kapacity v Maďarsku i Japonsku. Možná za tím stál sympatický vzhled navržený studiem Italdesign. I když známe i krásnější vozy, ani po letech nelze upřít původnímu návrhu originalitu. Nesebrala mu jí ani modernizace v roce 2010, která přinesla podstatné zvýšení komfortu, prodloužení převodů, upravenou nabídku motorů a kotoučové brzdy i pro zadní nápravu.



Auto patřilo dlouhou dobu k nejlevnějším čtyřkolkám na trhu, a vzhled malého SUV i příznivá cena nalákala i spoustu zájemců o předokolků. Nabídka ojetin je proto široká a začíná asi na sto tisících korun. Na co si dát při výběru pozor? Japonské vozy obecně platí za velmi spolehlivé, a malé Suzuki není zásadní výjimkou. Přesto zde jsou věci, na které je třeba upozornit. Na trhu se hlavně z počátku výroby mísily vozy z japonské a maďarské produkce. Liší se v detailech, spolehlivost je ale u obou stejná.

Ať už zvolíte kteroukoliv verzi, je nutné do budoucna počítat s opravami přední nápravy. Nejčastěji se přihlásí o výměnu tyčky stabilizátorů v ceně několika stokorun, často je ale vadné také jeho uložení. Hluk umí způsobovat i opotřebovaná ramena s druhovýrobní cenou od 2500 Kč za kus. Hlavně na počátku výroby odcházely i tyčky řízení. O problémech zadní nápravy zatím nikdo neslyšel. Mimochodem, čtyřkolka, která byla k dispozici s benzinovou šestnáctistovkou a diesely 1.9 a 2.0 DDiS, ji má zesílenou a může se pochlubit i nepatrně vyšší světlou výškou.

Systém s elektromagneticky ovládanou mezinápravovou spojkou platí za spolehlivý. I v něm a zadním diferenciálu však doporučujeme pravidelně měnit olej – výrobce to nařizoval po 45 tisících, stejně jako v převodovce. Podobně jako u dalších SUV však platí, že životnost systému zhruba odpovídá životnosti auta pouze v případě občasného využívání. Kdo pravidelně týrá vůz v terénu, může mezinápravovou spojku spálit – byť ji chrání teplotní čidlo a chladí právě olejová náplň. Při drsném použití to však mnohem dříve vzdá spojka. Než se rozhodnete vytahovat ze závěje jiné auto, dobře si rozmyslete, jestli vám za to zhruba patnáctitisícový účet za výměnu stojí.

Závady vybavení jsou pak japonskému crossoveru neznámé. Slušná je i protikorozní ochrana – byť některým kusům velmi nepěkně reznou podvozkové díly. Podprůměrná je výdrž výfuků. Pokud chcete dlouhodobě vůz provozovat třeba na horách, zvažili bychom kvalitní nástřík

spodku – to ale platí prakticky pro veškerou současnou automobilovou produkci. Na trhu ojetin dominují benzinové motory. A právě na ty se při hledání zaměřte. Vstupní jednotkou byla patnáctistovka, která se nabízela výhradně jako předokolka. Dnes na ni prakticky nenarazíte, platí ale za spolehlivou. S modernizací navíc dostala proměnné časování ventilů.

Nejrozšířenější 1.6 VVT s výkony 79 a 88 kW jím bylo vybaveno vždy. I tato jednotka je bezproblémová, uživatelé výjimečně stěžují na selhání čidla klepání a polohy vačkové hřídele. Hodně ojetým kusům také umí odejít katalyzátor. Motor je také citlivý na kvalitu paliva, při použití nekvalitního se občas rozsvěčují kontrolky motoru. Líbí se nám i poctivý patnáctistíkový servisní interval. Každých třicet tisíc kilometrů by se měly seřizovat ventilové vůle – v praxi to však většinou není asi do sta tisíc nutné. Další výhodou jsou spolehlivé řetězové rozvody. Pravidelně je nutné měnit jen řemeny alternátoru a klimatizace.

Spotřeba, která se umí se čtyřkolkou snadno vyhoupnout nad osm litrů, často vede majitele k přemýšlení o přestavbě na LPG. Motor je pro ni principiálně nevhodný a při pravidelném větším zatěžování se umí odvděčit podpálenými ventily a následnou padesátistíkovou opravou. Už přestavěným autům bychom se proto vyhnuli a do sady neinvestovali.

Zvážili bychom i nákup dieselu. Nejrozšířenější devatenáctistovka od fiatů možná patří k tomu nejlepšímu, co bylo ve své době na trhu, kromě čtyřkolky je však vždy vybavena i filtrem pevných částic. Ten je umístěn pod vozem a palivo pro vypálení se do něj dostává dodatečným vstřikem. Tato konfigurace nejen znesnadňuje vypalování, ale také vede k ředění oleje naftou. Nový filtr už dnes sice nestojí původních devadesát tisíc – neoriginální pořídíte za dvacet – ve světle spolehlivého benzínu bychom ale ušetřené dva litry paliva oželeli. Devatenáctistovka je totiž také dosti hlučná a nevyhýbají se jí ani závady EGR ventilu.

Výjimečně natrefíte i na naftovou šestnáctistovku 1.6 DDiS, což je rozšířené HDi od PSA. Motor se sice obešel bez zmíněného filtru, je podstatně tišší, jednoho dne si však stejně jako každý jiný common-rail vyžádá nemalé investice. Pokud toužíte po dieselu, asi nejperspektivnějším vznětovým motorem bude dvoulitr od Fiatu, nabízený od modernizace. Je přiměřeně tichý, filtr je umístěn hned za motorem a zatím se ukazuje jako spolehlivý. V nabídce jich ale není mnoho.

Zatímco zvenku vypadá SX4 dodnes k světu, interiér už za ty roky notně zastaral. Ano, na to, jak je vlastně auto zvenku malé, je zde spousta místa a i sedačky jsou slušné. Byť na té řidičově už jsou patrné stopy používání. Kdo ale přemýšlí o nákupu malého Suzuki, bude se muset smířit s lány tvrdého plastu. Středový tunel s rádiem i část u řidiče nám nijak nevdí, prostor před spolujezdcem je ale docela nevzhledný.

Pohonná jednotka testovaného kusu od AAA Auto nás však nadchla pohotovými reakcemi. Sice trochu ztěžují rozjezdy, pak už je ale motor skvělý! Už v nízkých otáčkách táhne překvapivě důrazně, díky proměnnému časování je přitom radost točit jej až do maxima v 6500 otáčkách. Popravdě jsme tohle od trochu podivně vypadajícího crossoveru nečekali – stejně jako precizně pracující převodovku s velmi krátkou pákou. Ani jízdní vlastnosti nejsou

k zahození, tady ale už Suzuki nevyčnívá nad průměr, což platí i o nepříliš citlivém řízení. Více však bude potenciálního majitele zajímat spotřeba. Ta se dá mimo město udržet kolem šesti a půl litru, při dálničních přesunech a ve městě však stoupá přes osm.



Pokud hledáte prostou čtyřkolku s minimem potenciálních rizik, bude vůz podobný tomu testovanému skvělou volbou. Pohon všech kol funguje většinou bez problému, díky velkému rozšíření je navíc široká i nabídka náhradních dílů z druhovýroby. Suzuki navíc není právě značka, na kterou by se soustředili podvodníci a stáčeči. U ojetých dieselů z ciziny bychom přesto byli na pozoru. Dobře bychom také prohlédli, jestli auto nejezdilo častěji v terénu.

Zdroj: <https://www.autojournal.cz/test-ojetiny-suzuki-sx4-1-6-vvt-4x4-spolehliva-ctyrkolka-od-statisic-koron/>