



1. TEST V ČR



Rodinný šetřil

Suzuki SX4 S-Cross navazuje na úspěch modelu SX4, který před osmi lety zakládal segment crossoverů. A napravuje nedostatky. Má větší interiér i kufr, je komfortnější a nejspornější ve třídě.



Interiér se nedá s tím v současném SX4 srovnávat. Působí moderně a útulně, materiály i zpracování jsou na lepší úrovni. Středový tunel nepřekáží, klimatizace je u verzí 4x4 vždy dvouzónová automatická. Rádio přehrává MP3 z USB, ale nezobrazuje názvy skladeb.

Jméno SX4 je pro Suzuki natolik úspěšnou značkou, že zůstává i novince SX4 S-Cross. Ta je zčásti nástupcem původního crossoveru a do jisté míry rozšířením nabídky o větší a prostornější rodinný model. Současně SX4 totiž zůstává v nabídce jako menší a dostupnější alternativa. Právě s ním budeme často porovnávat, abychom zjistili, jakým směrem se univerzální suzuki posunulo.

DOJEM

Víc auta

Na první pohled je viditelné, že S-Cross narostlo. Na straně 20 má všechny údaje. My zmíníme délku 4300 mm, což je o 150 mm víc než u SX4.

Původní tvary od italského studia Italdesign pro nás zůstávají vzorem nadčasové elegance a originality. Novinka se nám sice líbí, jen už tolik nevyčnívá

z řady a v méně křiklavých barvách zapadá do davu dnešních křiženců a SUV. Už základní verze s pohonem předních kol mají černé oplastování karoserie. Takže je každému jasné, že tu nehovíme o čistém osobním hatchbacku, byt rozměrově se může nové suzuki postavit autům jako golf nebo ce'd. Jeho primárním teritoriem je však outdoorově vonící svět Nissanu Qashqai, Opelu Mokka/Chevroletu Trax nebo stylových Francouzů Peugeot 2008 a Renaultu Captur, kteří však neumějí nabídnout pohon všech kol, což je parketa právě suzuki.

Krok správným směrem

Názory na vývoj vnějšího designu se mohou a nejspíš i budou lišit. Všichni se ale shodneme na jednom – interiér se přenesl do jiné dimenze. Pryč jsou laciné plasty strohých tvarů, přístrojová deska působí moderně a celkově hodnotněji, byt tolik sledované měkčené povrchy najdeme jen na velkém panelu před spolujezdcem a obkladu dveří. Suzuki si zachovalo přehlednost a snadnost obsluhy. Nic nikam neschovalo a všechna tlačítka i displeje nacházíme tam, kde je hledáme. Tedy až na tradiční slabinu v podobě ovládání palubního počítače, který se stále přepíná kolíčkem v přístrojovém štítu. Veškeré pozice na multifunkčním volantu obsadil audiosystém, tempomat a handsfree. Dílenské zpracování všech materiálů je na dobré úrovni.

Testy Světa motorů

SM 37 Výšlo 9. 9. 2013	VW Golf Variant
SM 39 Výšlo 23. 9. 2013	Škoda Octavia 1.2 TSI vs. Rapid 1.2 TSI
SM 40	Suzuki SX4 S-Cross
SM 41 Výjde 7. 10. 2013	Škoda Octavia Combi vs. Hyundai i30 kombi



Přístroje jsou výborně čitelné, modré kroužky v noci svítí. Palubní počítač se nadále ovládá ne zrovna prakticky kolíčkem.



Plocha před spolujezdcem je vyrobena z příjemného měkkého materiálu



Unikátní řešení s dvěma posuvnými skly vytváří po otevření rekordně velké okno



Světla jsou velká a účinná. Xenony a diodové denní svícení patří nejvyšší výbavě.

CENA A VÝBAVA

Začíná s plnou

Jak se můžete dočíst v tabulce, už startovací verze SX4 S-Cross za 359 900 Kč nabízí kromě rádia prakticky vše pro život: sedm airbagů, klimatizaci, kompletní elektriku, dálkový centrál... Vzhledem k výbavě zapadá základní cenovka nového suzuki do obvyklých měřítek kategorie crossover a SUV. Zde mluvíme o verzi s pohonem předních kol, která tedy může konkurovat i stejně velkým kompaktním hatchbackům. Ty sice nebývají v základu tak vybavené a nenabízejí takovou přepravní kapacitu, ale pořídíte je až o sto tisíc levněji. Jak je patrné z ceníku, největší důraz klade importér na plně vybavené modely, kde lze vybírat ze dvou motorů, dvou převodovek a dvou pohonů. Testovanou zážehovou verzi 4x4 koupíte od 489 900 Kč, přičemž standardní specifikace je zde už nadmíru bohatá, což kompenzuje vyšší částku. Kdo po výbavě netouží, sežene levněji čtyřkolku třeba u Dacie Duster nebo Chevroletu Trax, nepochybně levnější je také dosluhující Nissan Qashqai s větším benzinovým dvoulitrem. Objemnější motory používají také třeba Kia Sportage nebo Hyundai ix35, jejichž ceny pak ve verzi 4x4 startují nad půlmilionem.

Základní ceny konkurentů

Dacia Duster 1.6/77 kW	314 900 Kč
Fiat Sedici 1.6/88 kW	326 150 Kč
Hyundai ix35 2.0/120 kW	539 900 Kč*
Chevrolet Trax 1.4 T/103 kW	434 900 Kč*
Kia Sportage 2.0/120 kW	524 980 Kč*
Mini Countryman 1.6/90 kW	610 000 Kč
Nissan Qashqai 2.0/103 kW	482 700 Kč*
Opel Mokka 1.4T/103 kW	508 900 Kč*
Subaru XV/84 kW	579 000 Kč
Suzuki SX4 1.6/88 kW	339 900 Kč*
Škoda Yeti 1.8 TSI/118 kW	551 900 Kč
VW Tiguan 1.4 TSI/118 kW	719 900 Kč*

Všechny verze mají pohon 4x4, * akční cena

Jak známujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známujeme podle odstupu od lídra, každých 5 % ztráty znamená čtvrt známky odstup. Příklad: Nejlevnějším vozem nižší střední třídy se zážehovým motorem o objemu 1,6 litru a pohonem všech kol je Dacia Duster. Kvůli splnění našich požadavků na minimální výbavu jsme museli zvolit až třetí výbavu Arctica, připočítat 10 000 Kč za ESP a oželet podléhající nastavení volantu, které Dacia vůbec nenabízí. Dacia tedy dostává jedničku za cenu 344 900 Kč, stejně jako auta s cenou do 362 145 Kč. Za cenu od 362 146 Kč do 379 390 Kč udělíme známku 1,25 a tak dále. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčísleme odstup od nejlepšího. Známkou můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Známkou za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení!

Požizovací náklady

	Etalon	
	Dacia Duster 1.6 16V/77 kW 4x4	Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT/88 kW 4x4
Základní cena	314 900 Kč (LS Cool)	489 900 Kč (Premium)
Cena verze Světa motorů	344 900 Kč (Arctica + ESP)*	489 900 Kč (Premium)
Výbava verze Světa motorů	ABS, ESP, čelní a boční airbagy, klimatizace, rádio, dálkově ovládané centrální zamykání, výškově a podélně nastavitelný volant, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, elektricky ovládaná vnější zpětná zrcátka a přední okna	
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ		
ESP	10 000 Kč	✓
Výškově a podélně nastavitelný volant	pouze výškově	✓
Čelní/boční/hlavové/kolenní airbagy	✓/✓/✓/✓	✓/✓/✓/✓
Klimatizace	manuální	dvouzónová automatická
Systém sledování tlaku v pneumatikách	✗	✓
Elektricky ovládaná zadní okna	3000 Kč	✓
Palubní počítač	✓	✓
Rádio s CD/MP3/USB/bluetooth	✓/✓/✓/✓	✓/✓/✓/✗
Tempomat + omezovač rychlosti	✗	✓
Asistent rozjezdu do kopce	✗	✓
Bezklíčkové odemýkání a startování	✗	✓
Mlhovky	✓	✓
Metaliza	12 500 Kč	15 000 Kč
Záruka 5 let/1000 000 km	4090 Kč	✓
Porovnávací cen	334 900 Kč (100%)	489 900 Kč (o 42% horší)
Známkou ¹⁾	1,00	2,25

* Dacia Duster vůbec nenabízí podélně nastavitelný volant, 1) známka za cenu, výbavu, záruku a servisní náklady, * akční cena

Náhradní díly

		Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT/88 kW 4x4
Světlo/zadní sdružená svítidla	(Kč)	25 902 (xenon), 6422 (halogen)/7065
Přední/zadní nárazník (vrchní + spodní část)	(Kč)	5541 + 5429/6025 + 5463
Přední blatník	(Kč)	3300
Čelní sklo	(Kč)	9467
Brzdové destičky + výměna	(Kč)	3427 + 496
Cena práce v servisu	(Kč)	620
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km	(Kč)	21 140
Záruky: celý vůz/lak/neprerezávaní karoserie	(roky)	5 nebo 150 000 km/3/12

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit

Ceny Suzuki SX4 S-Cross

Motor/Výbava	Start	Comfort	Premium	Elegance
1.6 VVT/88 kW 4x2	359 900 Kč	409 900 Kč	439 900 Kč	459 900 Kč
1.6 VVT/88 kW 4x4	-	-	489 900 Kč	509 900 Kč
1.6 VVT/88 kW 4x2 CVT	-	-	469 900 Kč	489 900 Kč
1.6 VVT/88 kW 4x4 CVT	-	-	519 900 Kč	539 900 Kč
1.6 DDiS/88 kW 4x2	-	479 900 Kč	509 900 Kč	529 900 Kč
1.6 DDiS/88 kW 4x4	-	-	-	579 900 Kč

CVT – bezestupová automatická převodovka (variátor)

Sériová výbava

Start
7 airbagů (čelní, boční, hlavové, kolenní řidiče) • ESP • klimatizace • elektricky ovládaná všechna okna + zrcátka • dálkové centrální zamykání • tonovaná skla • dělené zadní opěradlo • výškově nastavitelný volant • palubní počítač • sledování tlaku v pneumatikách • dojezdová rezerva
Comfort (navíc proti Start)
Rádio s CD, MP3 a USB • výškově nastavitelné přední sedačky • dvouose nastavitelný volant • loketní opěrka vpředu • mezipodlaha v kufru • klíky a zrcátka v barvě karoserie • tempomat
Premium (navíc proti Comfort)
Automatická dvouzónová klimatizace • asistent rozjezdu do kopce • bezklíčkové odemýkání a startování • polohovací zadní opěradlo • loketní opěrka vzadu s držákem nápojů • šest reproduktorů • stříbrné ochranné plasty karoserie a střešní ližiny • mlhovky • elektricky sklopná zrcátka se směrovkami • kožený volant • kola z lehkých slitin 205/60 R16
Elegance (navíc proti Premium)
Přední a zadní parkovací senzory • xenony + LED denní svícení • vyhřívání přední sedačky • zrcátko s automatickým zatmavováním • automatická aktivace světel a stěračů • zatmavená boční okna • bluetooth + ovládání handsfree na volantu • maska chladiče s chromovaným rámečkem
Paket Lux pro výbavu Elegance* (40 000 Kč)
Panoramatické střešní okno • kožené čalounění • systém stop-start • litá kola 205/50 R17

* Kromě 1.6 CVT 4x2



Sloupek A už není dvoudílný, takže je přes něj lepší výhled. Rozměrná zrcátka se navíc přesunula z rohu okna do panelu dveří, což rozhledu dále pomohlo. Ve vyšších výbavách jsou do krytu integrované směrovky, nechybí elektrické sklápění.

Vzadu je dostatek místa, sedák leží vysoko a posaz je proto pohodlný. Střešní okno ubírá pár centimetrů, s výškou nad 180 cm budete škrtat. Zadní opěradlo má dva sklony. Přední sedadla jsou příkladně velká a komfortní i na dlouhé cesty.

PROSTOR A POHODLÍ

Místa není nikdy dost

Když skoro před osmi lety odstartoval Suzuki SX4 boom crossoverů, nemělo prakticky konkurenta. Postupem času se s nimi roztrhl pytel, soupeři byli čím dál větší a útočili na pozice rodinných aut. Tomu už nedokázal 4,15 metru dlouhý hatchback s malým kufrem konkurovat.

Nové SX4 S-Cross proto vykročilo jasným směrem – vstříc stěhovavým rodinám. O patnáct centimetrů delší karoserie (4300 mm) a o deset zvětšený rozvor (2600 mm) přinesly citelně více místa pro zadní cestující. S výškou 178 cm máme před kolony štedrou rezervu 14 cm, což je o cenných šest vic než u předchůdce.

Šířka zůstala prakticky beze změny – neohromí, ale dvěma dospělým vedle sebe zcela vyhoví. Celé auto je nižší, což nebudete řešit vpředu, ale při výšce nad 180 cm vzadu ano – budete už trochu škrtat o strop.

U našeho vozu něco ukrájalo ještě střešní okno z příplatkového balení

Lux za 40 000 Kč. Kromě rekordně velké otevíratelné střechy zahrnuje kožené čalounění, stop-start (u Suzuki v ČR poprvé) a sedmnáctipalcová kola – tedy prvky, které běžný uživatel k životu nepotřebuje a v českých podmínkách spíš škodí. Střecha je s oknem méně tuhá, což v kombinaci s velikostí kol na tuzemských cestách komfortu zrovna nepřidává. Přitom na některých typech nerovností podvozků ukázal, že umí být S-Cross příjemně plavný, pěkně pruží a výmoly filtruje.

Za zmínku stojí povedená aerodynamika a odhlučnění motoru, do stovky je v autě příjemně ticho. Na dálnici a hrubém asfaltu o sobě opět dají vědět hlavně velké kola, od čtyř tisíc otáček pak už i motor.

Od volantu je dobrý rozhled všemi směry, zlepšení je patrné hlavně v oblasti sloupku A, který už není zdvojený. Navíc se uchycení chvályhodně velkých zrcátek přestěhovalo z rohu okna do panelu dveří, což výhledu jen prospívá.

Tak to má být

Přední sedadla s dostatečným rozsahem seřízení potěší i urostlé postavy tvrkorysími rozměry a optimálním tvarem, na to jsme si zvykli už u menších suzuki. Snad jen regulaci bederní

opěrky bychom minimálně v nejvyšší výbavě čekali.

Vzadu nás zaujal komfortní vyšší posaz s přirozenou pozicí nohou, sklon opěradla lze u dražších verzí nastavit ve dvou stupních. Na první pohled jde o nevýznamný rozsah, poloha těla se tím ale docela výrazně změnila a v neposlední řadě tak lze mírně regulovat prostor pro zavazadla.

Ze slabiny přednost

Současné SX4 má kufr o objemu 270 l, což bývá předmětem kritiky. Novinka SX4 S-Cross nabízí litrů 430, tedy o 160 víc. Z outsidersa se tak rázem stává premiant segmentu. Zavazadlový prostor je dobře přístupný a využitelný, nabízí také několik variabilních vychytávek. Mezipodlaha umožňuje srovnat nákladovou hranu s děleným sklopným opěradlem, pod ní pak vznikne 10 cm hluboký úložný prostor. Když do něj něco nakládáte, podlaha drží zvednutá v manipulační poloze. Pokud jej nepotřebujete, můžete přepážku položit až na dno nebo nechat doma.

Praktickým detailem je krycí plato výklopné i z interiéru, takže už není nutné opustit vůz, když si cestující potřebují ze zadních sedáček sáhnout pro něco do kufříku.



430 l



1 Objem 430 litrů patří mezi crossovery ke špičce. Potěší velký vstup a dobrá využitelnost kufříku. 2 Praktický detail: k zavazadlům se dostanete z interiéru vyklapáním krycího plátu. 3 Vyjimatelná podlaha vyrovnává práh kufříku se sklopným opěradlem a vytváří 10 cm hluboký prostor. Díky aretaci drží vyklapená. 4 Navzdory hmotnostním úsporám nepřišlo suzuki o rezervu, byť dojezdovou.

Naměřené hodnoty

PROSTORNOST

Místo podélné/na kolena ideál (cm)	152/14
Vertikální prostornost P/Z, místo nad hlavou P/Z (cm)	89-96/89, 0-9/3
Šířka interiéru P/Z, šířka v loktech P/Z (cm)	130/129, 146/143
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	50 x 50/49 x 52
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	64 x 49
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	80 x 98
Výška dolní hrany kufříku (cm)	70/188

„Místo podélné“ – součet vzdálenosti od předléhu opěradla a sedáku levé zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče a od předléhu opěradla a sedáku řidiče k nejbližšímu místu palubní desky. „Na kolena ideál“ – místo pro kolena zadního cestujícího za sedadlem řidiče. „Vertikální prostornost“ – největší vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle. „Místo nad hlavou“ – totéž, ale nad hlavou figuranta – rozmezí vzniká výškovým nastavením sedadla. „Šířka interiéru/v loktech“ – nejmenší/největší vzdálenost mezi loketními opěrkami dveří vpředu i vzadu. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – vertikální/horizontální vzdálenost mezi dvěma nejbližšími body v otvoru zavazadelníku. „Výška dolní hrany kufříku“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 178 cm.

JÍZDA

Pružnost na 4. RS (60-100 km/h)/5. RS (80-120 km/h) (s)	12,6/19,8
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h (ot./min)	3500
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h (m)	38,3
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h (km/h)	46/84/122
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km)	6,0

POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT/88 kW 4x4	12,0 (o 22% horší)
	Chevrolet Trax/Opel Mokka 1.4T/103 kW	9,8 s (nejlepší)
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT/88 kW 4x4	6,8/5,0/5,7 (nejlepší)
	Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT/88 kW 4x4	6,8/5,0/5,7 (nejlepší)



Spolehlivě fungující bezklíčkové odemýkání a startování je u verzi 4x4 standardem



Z volantu lze ovládat audiosystém, handsfree a tempomat s omezovačem rychlosti



Loketní opěrka je výsuvná, parkovací brzda se drží osvědčené mechanické páky



Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT 4x4 vs. vybraní konkurenti



	Suzuki SX4 S-Cross 1.6 4x4	Dacia Duster 1.6 4x4	Nissan Qashqai 2.0 4x4	Subaru XV 1.6 4x4
Motor	zážehový čtyřválec DOHC	zážehový čtyřválec DOHC	zážehový čtyřválec DOHC	zážehový čtyřválec DOHC
Zdvihový objem (cm ³)	1586	1598	1997	1600
Nejvyšší výkon (kW/ot. za min)	88/6000	77/5750	104/6000	84/5600
Největší točivý moment (N.m/ot. za min)	156/4400	148/3750	196/4800	150/4000
Převodovka	5° manuální	6° manuální	6° manuální	5° manuální
Vnější rozměry (mm)	4300 x 1765 x 1575	4315 x 1822 x 1625	4330 x 1780 x 1615	4450 x 1780 x 1570
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2600, 1535/1505	2673, 1560/1567	2630, 1540/1550	2635, 1525/1525
Provozní/úžitková hmotnost (kg)	1245/560	1325/550	1490/545	1425/515
Objem zavazadlového prostoru (l)	430/1269	408/1570	410	380
Objem palivové nádrže/dojezd (l/km)	47/825	50/625	65/802	60/923
Nejvyšší rychlost (km/h)	175	160	193	179
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	12,0	12,8	10,6	13,1
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	6,8/5,0/5,7*	10,4/7,0/8,0	10,6/6,6/8,1	8,0/5,8/6,5
Emise CO ₂ (g/km)	130	185	187	151

* Se systémem stop-start



Atmosférická šestnáctistovka je po řadě úprav úspornější – v průměru jsme jezdili za 6,0 l/100 km. Navzdory delším převodům je motor vitální, řazení je krátké a precizní.

MOTOR

Sázka na jistotu

Bez ohledu na rozmach malých zážehových turbomotorů ctí Suzuki japonskou tradici a pod kapotou nechává žít spolehlivou atmosférickou šestnáctistovku M16A z dosavadního SX4. Parametry 88 kW a 156 N.m se nezměnily, byl ale upraven průběh obou veličin. Motor nyní hýbe o 15-30 kg lehčím autem, předoklka zhubla až o 55 kg. Výrazně klesla spotřeba, na čemž se kromě lepší aerodynamiky významně podílejí odlehčené komponenty (písty, ojnice, ložiska, klika) a nižší tření pohyblivých částí (pístní kroužky, ložiska, olejové čerpadlo...).

Sympaticky čilý motor se sbírá od 750 otáček, aby se následně nechal vytočit do šesti tisíc, kde leží maximum výkonu. Vrchol točivého momentu čekajte ve 4400 ot./min. V pásmu otáček mezi zmíněnými špičkami dopřává motor řidiči sportovní jízdu, na kterou může

v turbu s mrtvým vrškem zapomenout. Dynamika a pružnost možná působí vedle přeplňovaných součerpů vlněji, variabilní časování sacích ventilů se ale činí. Pro srovnání: suzuki s pohonem všech kol jsme naměřili stejnou pružnost jako Octavii 1.2 TSI/63 kW. Ochota zrychlovat je dostatečná i pro předjíždění s plným autem, jen je třeba podřadit na trojku. Motor pak jde hezky za plynem, sportovní režim odezvu ještě přiostrí.

Ani když na pedál položíte cihlu, S-Cross moc neřádá. Klidnou jízdu jsme dosáhli průměrné spotřeby 6,0 litru, po dálnici jsme jeli za 7,3 a dynamickou klikatou trasu jsme zvládli za 9,5 l/100 km. Ne nadarmo se Suzuki čepýří, že má nejspornější kompaktní crossover. Ani k tomu nepotřebovalo šestku, vystačilo si s pětistupňovou převodovkou s delší čtyřkou a pětkou. Při 130 km/h točí motor slušných 3250 otáček a neobtěžuje, během rychlejšího tempa bychom už šestku uvítali. Spolehnout se můžete na tradičně precizní řazení s krátkými a přesnými drahami.



Kromě prostoru před řadící pákou a dvou nápojových držáků ve středovém tunelu je k dispozici rozměrný box pod loketní opěrkou 1, kde se skrývá USB konektor. Hodně pojme také schránka před spolujezdcem, což už dnes zdaleka nebývá pravidlem 2. Láhev o objemu 1,5 litru se vejde nejen do předních, ale i zadních dveří 3 + 4.

Allianz	Povinné ručení			Havarijní pojištění
	Normal	Optimal	Exkluziv	Normal
Suzuki SX4 S-Cross	od 1812 Kč	od 2047 Kč	od 2428 Kč	od 3876 Kč

Víte, že...

... naše povinné ručení už dokáže krýt i škody po živlech nebo střetech se zvířeti?



Na vůz říznutý kategorií SUV jezdí S-Cross výtečně. Skvěle drží stopu, čtyřkolka v zatáčkách citelně pomáhá a dělá auto hravé. Na nerovnostech v zatáčce prozradí mírná nervozita záď jednodušší vlečenou nápravu, dobrý komfort odpružení kalí rány od příplatkových 17" kol. Pohon všech kol jsme prověřili v bahně a nezaváhal. Vyjeli jsme i namoklou sjezdovku.

JÍZDA

Maskovaný sportovec

Vzorem jízdních vlastností prý byl uznávaný swift a ladilo se kompletně v Evropě. Nechme se tedy překvapit. Sucho, serpentiny: S-Cross není tak vysoký jako klasická SUV, takže se do toho můžeme opřít. Řízení není tak sportovně tuhé a bezprostřední jako u SX4, kolem středu volant trochu nepřírozeně vlaje. V oblouku se ale nechá auto vodit přesně a podvozek na příplatkových sedmáctkách nás přesvědčil, že i velmi rychle. Rodinný vůz, který snese sportovní tempo a dokonce to člověka i baví, to se nám líbí. Méně už, když potkáme v zatáčce nerovnost – zadek pak trochu znervózní. Daň za jednodušší vlečenou nápravu. Ta

se také podílí na hlasitějším přenosu rázů od velkých kol do karoserie, oslabené navíc velkým panoramatickým oknem. Od verze na šestnáctkách a s výztuhou uprostřed střechy lze čekat lepší mravy. Už proto, že podvozek prokázal schopnost komfortního tlumení, jen mu to občas pokazily nízké pneumatiky na ostrých krátkých překážkách.

Suverénně můžeme držet plyn na plní cestě, šterku či vodě, čtyřkolka se spolehlivě postará o stabilitu a trakci. Delší rozvor a menší nájezdové úhly, než má původní SX4, však vystavují stop do čelního terénu, na vrchol rozmoklé sjezdovky jsme ale vyšplhali i s ekologickým obutím. Už se těšíme na sněh – to by mohlo být nejen bezpečné, ale docela i zábavné. I když jak se to vezme, ESP už nejde zcela deaktivovat...



Auto: Standardně pohon předních kol, zadní se připojí při jejich prokluzu.

Sport: Priorita 4x4 pro lepší jízdní vlastnosti v zatáčce. Ostřejší reakce motoru, pozdější zásah ESP.

Snow: Sepnutý pohon 4x4, aktivní řízení přenosu momentu na nápravu. Výraznější zásahy ESP.

Lock: Trvale sepnutá mezinápravová spojka, samočinně se přepne do módu Snow v 60 km/h.

Nová generace pohonu všech kol Suzuki si říká AllGrip. Základem je elektromagneticky ovládaná mezinápravová spojka, která má čtyři jízdní režimy. Jejich volba ovlivňuje řídicí jednotku motoru, ESP, případně automat. Na pozadí pracuje systém SDVC, který sleduje rychlost kol, natočení volantu a pomocí kinetického čidla pohyb celého vozu. Bez ohledu na zvolený mód v případě potřeby zasáhne do pohonu 4x4 a posilovače řízení, čímž vyřeší některé situace bez nutnosti zásahu ESP, a tedy bez přibrzdění kol a omezení výkonu motoru.

Hodnocení

DOJEM

Design	1,50
Dílečné zpracování	1,75
Průměr	1,63

PROSTOR A POHODLÍ

Prostornost	1,50
Sedadla	1,00
Zavazadelník a variabilita	1,00
Ovládací prvky	1,25
Průměr	1,19

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

Dynamika	2,00
Pružnost	2,00
Spotřeba	1,00
Průměr	1,67

JÍZDA

Řazení	1,25
Řízení	2,25
Brzdy	1,50
Ovladatelnost na silnici	1,50
Ovladatelnost v terénu	3,00
Jízdní komfort	2,50
Průměr	2,00

CELKEM

Průměr celkem	1,62
---------------	------

+ Prostorný interiér a kufr
Vitalní a úsporný motor
Výborné jízdní vlastnosti

- Rázy od příplatkových 17" kol
Malý nájezdový úhel vpředu
Necitlivé řízení kolem středové polohy



ZÁVĚR

Díky SX4 S-Cross najdete v nabídce Suzuki konečně plnohodnotné rodinné auto. Zaujme sympatickým a prostorným interiérem, který doprovází velký a praktický kufr o objemu 430 litrů, jeden z největších ve své třídě. Atmosférická

benzinová šestnáctistovka jezdí velmi úsporně, dynamika je i bez přepínání slušná a absence přepínání by mohla být zárukou spolehlivého provozu. Nový pohon všech kol pracuje bezproblémově a předurčuje auto k suverenitě na vodě,

sněhu či v blátě, na silnici si S-Cross pochová velmi agilně. Kvůli komfortu je dobré volit základní 16" kola. Nejde o off-road ani ryzí SUV, na drsnější terén tedy nepomýšlí. Ceny nejsou nijak podbízejí a odrážejí bohatou základní výbavu. ●