

**SVĚT
MOTORŮ**



**Co čeká řidiče
v roce 2022**



1,5 m

**Diktatura cyklistů • Řada nových aut
Zdražení téměř všeho • Málo silnic**

1/2022 **29,⁹⁰ Kč** 1,49 €



První český test

**Nové
Suzuki
S-Cross**

Dlouhodobý test



Kia Ceed SW

Bazar

BMW i3



Jak řídí Petr Kouba a Jan Suchopárek



9 770039 701001



Recept na dlouhověkost

**1. TEST
V ČR**



Suzuki S-Cross se rozhodlo být vizuálně víc SUV než dosud. Tváří se jako nové auto, zkušené oko ale odhalí zřetelnou podobnost s předchůdcem. Pravdu jsme hledali v prvním českém testu verze 4x4, což je tradiční benefit japonské značky.



Základ palubní desky se nezměnil, jiná je ale středová část s volně stojícím tabletem nového multimediálního systému a měkce čalouněná plocha před spolujezdcem.



Přístroje prošly omlazovací kúrou, nadále však zůstávají analogové. Mezi nimi se usadil nový, barevný displej palubního počítače. Přepíná se nadále mačkáním kolečku, což připomíná skutečné stáří vozu představeného už v roce 2013.



2013



2016

Jeden by možná čekal, že auto představené v roce 2013 dostane na prahu sezony 2022 zcela novou generaci. Místo toho tu máme Suzuki S-Cross na původním základu, s loni představeným mild-hybridním pohonem, poněkolkáté modernizovanou výbavou a již třetí tváří.

Dovtipit se hlavního důvodu, proč se Suzuki takto rozhodlo, nedá moc práce. Ve vzduchu visí evropská emisní norma Euro 7. Moc toho o ní zatím nevíme. Jen že by měla vstoupit v platnost v roce 2025 a že nastaví tak přísné limity, které splní v podstatě jen elektromobily. Pokud si automobilka bude chtít udržet v nabídce i nějaký benzinový či naftový model, bude muset být natolik rentabilní, aby si vydělal na pokuty za překročení povolených limitů.

Suzuki samozřejmě mohlo vyvinout kompletně nový s-cross, ale pokud by se směl prodávat jen tři čtyři roky, sotva by se zaplatil. Že mohl být rovnou elektrický? Tedy drahý a pro jinou klientelu, než značka aktuálně má? To nejspíš ano, ale Suzuki hodlá nabízet cenově dostupná tradiční auta, dokud to jen půjde. Sázka na druhou komplexní omlazovací kúru s-crossu se tedy jeví jako smysluplné řešení. Až nastane den D, vyrukuje automobilka rovnou s elektrickou platformou a zcela novými modely.

Ostatně podobné dilema budou řešit všichni výrobci u modelů, jimž podle zavedených zvyklostí vychází na aktuální období generační obměna. Nezbyvá než

Původně měl s-cross elegantně začleněné rádio, které později nahradil trochu násilně zakomponovaný dotykový displej.

Vlastní cestou

Suzuki S-Cross balancuje na pomezí segmentu malých a kompaktních crossoverů, může tak oslovit obě skupiny zákazníků. Optikou těch malých je se startovací cenou 508 900 Kč spíš dražší, ale nabízí víc auta, plnotučný čtyřválec a velmi štedrou výbavu. Úhlem pohledu nižší střední třídy naopak vychází jako jeden z nejdostupnějších vozů, výbavou stále boduje, jen výkonem 95 kW za zvyklostmi segmentu mírně zaostává. Speciální situace nastává, když potřebujete pohon všech kol. Většina malých SUV nemá na takový požadavek odpověď. Kompaktní by měla, ale často povinně s motorem nebo větším motorem, tedy za drahý peníz. Výjimkou je Hyundai Kona – sice o 10 cm kratší než s-cross, ale i s motorem a šestnáctistovkou o parádním výkonu 145 kW stojí skvělých 589 990 Kč. Nejlevnější S-Cross 1.4 BoosterJet/95 kW 4x4 přijde na 577 900 Kč, s motorem

na 617 900 Kč. Výhodou Suzuki je skutečnost, že počínaje druhou výbavou si k jedinému nabízenému motoru můžete dle libosti kombinovat manuál či automat a pohon předních nebo všech kol. Taková benevolence nemá na trhu obdoby. Jediným přímým konkurentem a současně cenovým etalonem S-Crossu 4x4 bývala dlouho Dacia Duster, s benzinem a plnou výbavou prodávána za 528 900 Kč. Jenže pak se na český trh vrátila jihokorejská značka SsangYong a nastavila nová pravidla hry. Model Tivoli, nepatrně menší než Suzuki, s přeplňovanou patnáctistovkou a vysokým výkonem 120 kW koupíte ve verzi 4x4 už za 418 800 Kč, s výbavou odpovídající našim požadavkům pak za 438 800 Kč. Dokonce i větší korando se shodnou technikou stojí méně než Suzuki S-Cross. Výbava Korejců přitom rozhodně není chudá, přesto na Japonce trochu ztrácí, za což jsme s-crossu o půl stupně vylepšili známku.



Suzuki nabízí díky dvěma posuvným panelům rekordně velké střešní okno s otevřenou plochou délky 560 mm. Pořídíte jej k nejvyšší výbavě Elegance za rozumných 12 000 Kč. Dříve bylo vázané na celokaroserní čalounění, to už dnes neplatí.

Ceny a výbavy

	Comfort	Premium	Elegance	Elegance Panorama
1.4 BoosterJet/95 kW	508 900 Kč	533 900 Kč	592 900 Kč	604 900 Kč
1.4 BoosterJet/95 kW 4x4	-	577 900 Kč	636 900 Kč	647 900 Kč
1.4 BoosterJet/95 kW AT	-	573 900 Kč	632 900 Kč	644 900 Kč
1.4 BoosterJet/95 kW AT 4x4	-	617 900 Kč	676 900 Kč	688 900 Kč

SÉRIOVÁ VÝBAVA

Comfort

Airbagy přední, boční, hlavové a kolenní řidiče • přednázorový systém • varování před nechtěným opuštěním jízdního pruhu • automatické udržování v jízdním pruhu • sledování únavy řidiče • čtení dopravních značek • asistent rozjezdu do kopce • adaptivní tempomat • elektrické ovládání zrcátek a předních i zadních oken • centrální zamykání • manuální klimatizace • multimediální systém s dotykovým displejem 7", USB, digitálním tunerem a čtyřmi reproduktory • parkovací kamera • výškově nastavitelné sedadlo řidiče • dvouose nastavitelný multifunkční volant • přední loketní opěrka • barevný palubní počítač • světlomety LED vpředu i vzadu • litá kola 17" • sada na opravu defektu • nastavitelná mezipodlaha kufru...

Premium (navíc proti Comfort)

Sledování mrtvého úhlu • sledování pohybu za vozidlem při couvání • adaptivní tempomat • parkovací senzory vpředu i vzadu • bezklíčkové startování • automatická dvouzónová klimatizace • výškové reproduktory • vyhřívaná přední sedadla • polohovatelná zadní opěrka • zadní středová loketní opěrka • osvětlené sluneční clony a prostor pro nohy • stříbrné střešní ližiny • chromované okenní lišty • přední mlhovky • světlomet a dešťový senzor • zatmavená boční a zadní skla • elektricky sklopná vnější zrcátka s blinky • kožený volant.

Elegance (navíc proti Premium)

Středový reproduktor • multimediální systém s displejem 9", navigací a 360° kamerou • částečně kožené sedadla, kožené výplně dveří • litá kola s leštěným povrchem.

Elegance Panorama (navíc proti Elegance)

Panoramatické střešní okno se dvěma skleněnými posuvnými panely.

PŘÍPLATKOVÁ VÝBAVA

Metalický lak 13 000 Kč.

Pořizovací náklady

	SsangYong Tivoli 1.5 Turbo GDI/120 kW 4x4	Suzuki S-Cross 1.4 BoosterJet/95 kW 4x4
Základní cena	418 800 Kč (Eco)	577 900 Kč (Premium)
Cena verze Světa motorů	438 800 Kč (Style)	577 900 Kč (Premium)
Výbava verze Světa motorů	Čelní, boční a hlavové airbagy, rádio s bluetooth handsfree, připojení USB nebo SD, výškové a podélně nastavitelný volant, dálkově ovládané centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken a vnějších zrcátek, palubní počítač.	

VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ

Airbag kolenní pro řidiče	paket Comfort (12 900 Kč)	✓
Asistent rozjezdu do kopce	✓	✓
Automatická dvouzónová klimatizace	12 900 Kč	✓
Bezklíčkový přístup a startování	✗ (jen pro vyšší výbavu)	✓
Čtení dopravních značek	✓	✓
Dešťový/světlý senzor	✗/✗	✓/✓
Elektrické ovládání zrcátek/zadních oken	✓/✓	✓/✓
Kola z lehkých slitin	paket Style+ (40 000 Kč)	✓ (17")
Metaliza	9900 Kč	13 000 Kč
Navigace	✗	✗ (jen výbava Elegance)
Parkovací senzory zadní	paket Comfort (12 900 Kč)	✓ (včetně předních)
Parkovací kamera	paket Style+ (40 000 Kč)	✓
Přednázorový systém	✓	✓
Přední mlhovky	✓	✓
Rezervní kolo	2900 Kč (dojezdové)	✗
Sledování mrtvého úhlu	✗ (jen pro vyšší výbavu)	✓
Sledování pohybu za vozidlem při couvání	✗ (jen pro vyšší výbavu)	✓
Sledování únavy řidiče	✓	✓
Světlomety LED	✗ (jen pro vyšší výbavu)	✓
Tempomat	✓	✓ (adaptivní)
Udržování v jízdním pruhu	✓	✓
Varování před opuštěním jízdního pruhu	✓	✓
Vyhřívaná přední sedadla	paket Comfort (12 900 Kč)	✓
Porovnání cen	438 800 Kč (100 %)	577 900 Kč (o 32 % horší)
Známka ¹⁾	1,00	2,00

1) Známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

Náhradní díly

	Suzuki S-Cross 1.4 BoosterJet Hybrid/95 kW 4x4
Světlomet/zadní sdružená svítidla	(Kč) ještě nestanoveno/6079
Přední/zadní nárazník	(Kč) 7087/5861
Přední blatník	(Kč) 3327
Čelní sklo	(Kč) 13 796
Brzdové destičky	(Kč) 2993
Cena práce v servisu	(Kč/hod.) 850
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km	(Kč) 21 636
Záruky: celý vůz/lak/neprozřevání karoserie	(roky) 5 nebo 150 000 km/3/12
Záruka na mild-hybridní systém	(roky) 5 nebo 100 000 km

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit. Zdroj: údaje importéra

Základní ceny konkurentů

SsangYong Tivoli 1.5 Turbo GDI/120 kW 4x4	438 800 Kč
Dacia Duster 1.3 TCe/110 kW 4x4	528 900 Kč
SsangYong Korando 1.5 Turbo GDI/120 kW 4x4	536 800 Kč
Hyundai Kona 1.6 T-GDI/145 kW 4x4 DCT*	589 990 Kč
Kia Sportage 1.6 T-GDI/130 kW 4x4 (končící generace)	644 980 Kč
Hyundai Tucson 1.6 T-GDI/110 kW 4x4	649 990 Kč

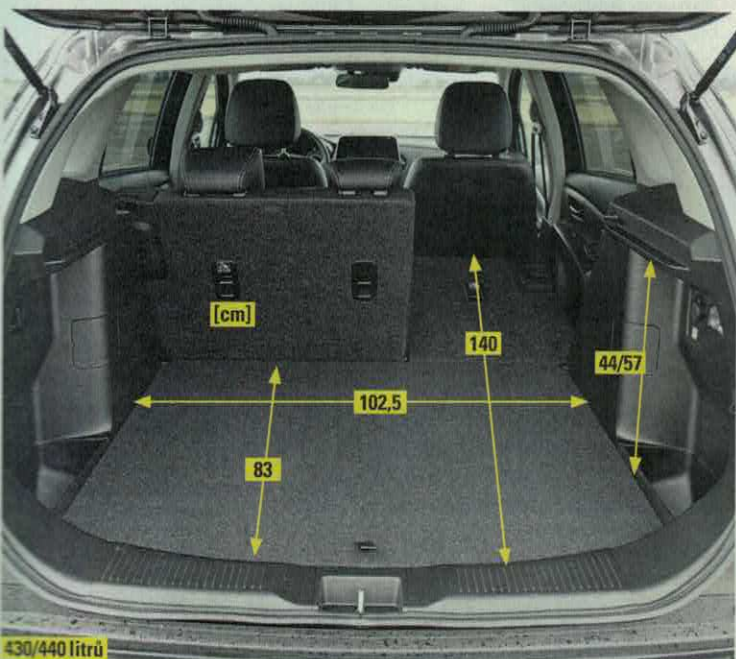
* Pohon 4x4 vyhradně s automatickou převodovkou DCT

Jak známujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známujeme podle odstupu od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlevnějším SUV na pomezí malých a kompaktních vozů s benzinovým motorem a pohonem 4x4 s výbavou dle požadavků Světa motorů je SsangYong Tivoli 1.5 Turbo GDI/120 kW 4x4 za 438 800 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 460 740 Kč. Za cenu od 460 741 Kč do 504 620 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vylučujeme odstup od nejlepšího. Znamku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Znamka za oddíl Cenu a výbavu není součástí celkového hodnocení. Jedná se o samostatnou disciplínu.



Sedadla jsou velká a pohodlná, řidičova by si v dané kategorii auta zasloužilo nastavitelnou bederní opěrku. Místa je vpředu i vzadu dostatek, zadní opěradla jsou od druhé výbavy palohovatelná ve dvou stupních a mají loketní opěrku. Pozice za volantem je naprosto přirozená, oceňujeme dobrý výhled a kompaktní středový tunel, který netlačí do kolene.



430/440 litrů

Kufr nabízí příjemných 430 litrů, případně 440 litrů při kolmější pozici opěradel, tedy víc než klasické hatchbacky. Standardem je variabilní mezipodlaha ukrývající 10 cm hluboký prostor a pod ním ještě organizér s opravnou sadou.



omladit a vydržet, elektrifikovat nebo přijít s platformou, která zatím umožní instalaci konvenčních pohonů a do budoucna pak těch bateriových. Prání zákazníků jsou bohužel vedlejší, kormidlem automobilek dnes točí legislativa.

DOJEM

Bezva finta

Oklikou jsme se dostali k vysvětlení, proč se díváme na známou siluetu zakončenou ve zcela novém duchu. S-cross zahájil kariéru s opticky nízkou přídi, při prvním faceliftu v roce 2016 zdrsnel

a teď se naplno vrhl do světa SUV. Velká maska hrdě vystavuje firemní logo protnuté silnou chromovanou lištou a stojí hezky v pozoru, kolmo k silnici. Nově ční do výšky a přechází do prakticky vodorovné kapoty, čímž se designérem podařilo vytvořit dojem většího a robustnějšího auta. Stejnou fintu použili vzadu. Ač s-cross nevyrostl ani o píď a nadále měří 4300 mm, díky kolmější zádi a výrazným svítlinám, jejichž obrys vykresluje kontury celého vozu, působí dospěleji. Ze spodní části dveří zmizely ochranné plasty, zato kolem podběhů je jich teď víc, navíc se černé lemy zhranatily.

Bez tabletu by to nešlo

Uvnitř můžeme opět vypořizovat známý grunt. Základní architektura palubní desky se nezměnila, stejně tak tvrdý plast na její horní části – na dlažbě jsme z útrob občas zaslechli povrzávání. Plochu před spolujezdcem nově pozvedá oku sympatický měkký povrch s hladkou a perforovanou částí. Významná novinka uvnitř s-crossu se odehrála ve středové části. Vyrosl zde volně stojící tablet nového

Suzuki S-Cross a vybraní konkurenti: základní údaje výrobce

	Suzuki S-Cross 1.4 BoosterJet Hybrid 4x4	Dacia Duster 1.3 Tce 4x4	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 4x4	SsangYong Tivoli 1.5 Turbo GDI 4x4	SsangYong Korando 1.5 Turbo GDI 4x4
Motor, ventilový rozvod	benzin R4, turbo, mild-hybrid, DOHC	benzin R4, turbo, DOHC	benzin R4, turbo, DOHC	benzin R4, turbo, DOHC	benzin R4, turbo, DOHC
Zdvihový objem (cm³)	1373	1332	1598	1497	1497
Největší výkon (kW/min⁻¹)	95/5500	110/5250-6000	110/5500	120/5000-5500	120/5000-5500
Největší točivý moment (Nm/min⁻¹)	235/2000-3000	250/1700-3250	250/1500-4000	280/1500-4000	280/1500-4000
Převodovka	6° manuální	6° manuální	6° manuální	6° manuální	6° manuální
Délka x šířka x výška (mm)	4300 x 1785 x 1585	4341 x 1804 x 1682	4500 x 1885 x 1653	4225 x 1810 x 1621	4450 x 1870 x 1629
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2600, 1535/1505	2676, 1563/1570	2680, 1630/1637	2600, 1555/1555	2675, 1596/1622
Světlná výška (mm)	175	214	170	178	182
Standardní pneumatiky	215/55 R17	215/60 R17	215/65 R17	205/65 R16	225/60 R17
Provozní/užitelná hmotnost (kg)	1360/470	1399/525	1578/627	1390/615	1495/680
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	600/1500	695/1500	750/1650	500/1000	500/1500
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	430-440/1230	411/1444	577/1756	423/neudáno	551/neudáno
Objem nádrže paliva (l)	47	50	54	50	50
Nejvyšší rychlost (km/h)	195	198	189	181	191
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	10,2	10,4	10,6	neudáno	neudáno
Kombinované emise CO2 (g/km)	132-137	153-154	165-178	171	176
Spotřeba paliva dle WLTP (l/100 km)	5,8-6,1	6,8	7,3-7,8	7,5	7,6

multimediálního centra, jenž odsunul výdechy ventilace do spodního patra.

Už dosavadní dotykový systém patřil k uživatelsky přívětivějším a Suzuki nehodlá vyděsit svou klientelu ani teď. Základem nabídky je sedmipalcová obrazovka od Clarionu, nejvyšší, testovaná výbava Elegance má devítipalcový systém Pioneer s navigací a novou panoramatickou kamerou. Její obraz je trochu jednodušší, ale nabízí řadu cenných úhlů pohledu a účel plní. Menu displeje je logicky uspořádané, s velkými ikonami a dostatečně rychlou odezvou. Systém nabíhá rychle a vše okamžitě funguje, bezchybně nám během testu sloužily aplikace Android auto (kabelově) a Apple CarPlay (i bezdrátově).

Roky letí, ale drží se

Zbytek kabiny zůstal v podstatě věrný původní podobě z roku 2013. Poznáváme výplně dveří i středový tunel s otočným voličem režimů pohonu 4x4 a dnes už vzácnou pákou parkovací brzdy. Svůj věk připomínají i velké spínače rozeseté po interiéru. Sice už vyšly z módy, jenže když pak za jízdy poslepu změňte teplotu klimatizace, na volantu přepnete písničku nebo zesílíte rádio, aniž byste odtrhli zrak z vozovky, uvědomíte si, jak nesmyslný je dnešní digitální trend a že je postarší koncepce Suzuki z uživatelského hlediska vlastně příjemná.

Už ani nepamatujeme, kdy jsme si mohli trvale vypnout otravné brnění volantu při nechtěném najetí k čáře jízdního pruhu, nebo zcela deaktivovat stabilizační systém, ať už z důvodu pohybu v terénu, nebo jen touhou sklouznout se na sněhu. Pravda, přepínání palubního počítače kolečkem trčícím z přístrojového štítu a automatický dojezd okna jen u řidiče jsou v roce 2022 už opravdové archaismy, na druhou stranu ale s-cross drží krok s dobou a dál rozšiřuje paletu bezpečnostních prvků: má sedm airbagů včetně kolenního u řidiče, přednárazový

systém s kamerou a laserem, adaptivní tempomat, sledování únavy řidiče, čtení dopravních značek, monitoring mrtvého úhlu i prostoru za vozidlem při couvání...

PROSTOR A POHODLÍ

Stále ve formě

Nezměněný skelet karoserie znamená i stejné místo pro posádku, na kolik jsme byli zvyklí. Vpředu panuje sympatická volnost všemi směry, středový tunel netlačí do kolene, nad hlavou je hromada místa a výhled přes svažující se sloupky je na dnešní poměry víc než dobrý. Pozice za padnoucím volantem snad nemůže být přirozenější.

Dozadu se díky širokým dveřím s velkým úhlem otevření pohodlně nastupuje, jen plechový zvuk při zavírání se k pozici auta na trhu moc nehodí. Nabídkou prostoru pro zadní cestující ovšem s-cross i po letech boduje, stejně tak komfortním zvýšeným posezem. Redaktor vysoký 178 cm má před koleno 12 cm místa a nad hlavou šest, od druhé výbavy Suzuki nabízí zadní středovou opěrku. Všichni spolujezdci mají k dispozici stropní madla, vpředu nechybí osvětlená zrcátka, což jsou detaily, na kterých dnes s oblibou šetří nejedna značka.

Sedadla se snaží vyhovět širokému spektru postav, jsou velká i tvarovaná. Ani po pár stovkách kilometrů v jednom kuse si záda na nic nestěžovala. Minimálně u vrcholné výbavy bychom ale čekali nastavitelnou bederní opěrku.

Porád boduje

Zavazadlový prostor zůstal beze změn. Je dobře přístupný, má pravidelný tvar a i v silící konkurenci stále výborný objem 430 litrů, respektive 440 litrů při kolmější pozici zadních opěradel. Nečalouněné plastové podběhy už se dnes



Přepínávací čtrnáctistavka má na poměry své objemové kategorie nižší výkon 95 kW, což ale vyvažuje elektrický pomocník a nízká hmotnost s-crossu, takže dynamikou nezaostává a spotřebou do sedmi litrů potěší

Řazení je krátké a přesné, jen u nového kusu občas zadrželo a zastudeno bylo dost tuhé. Podle našich zkušeností se po čase ustálí na optimu.

PĚT TVÁŘÍ SUZUKI S-CROSS

2012

Poprvé jsme rýsy nástupce oblíbeného Suzuki SX4 viděli v podobě designové studie na pařížském autosalonu 2012. Zaujala, a dokonce byla vyhlášena nejhezčím konceptem sezony.

2013

V září 2013 jsme poprvé testovali nový s-cross. Nesl sice rysy terénního auta, jako je ochranné oplastování nebo nadprůměrná světlá výška, snažil se ale tvářit jako běžný osobák, čímž se jednoznačně řadil ke vznikající kategorii crossoverů. Nabídka motorů čítala atmosférickou a naftovou šestnáctistavku.

2015

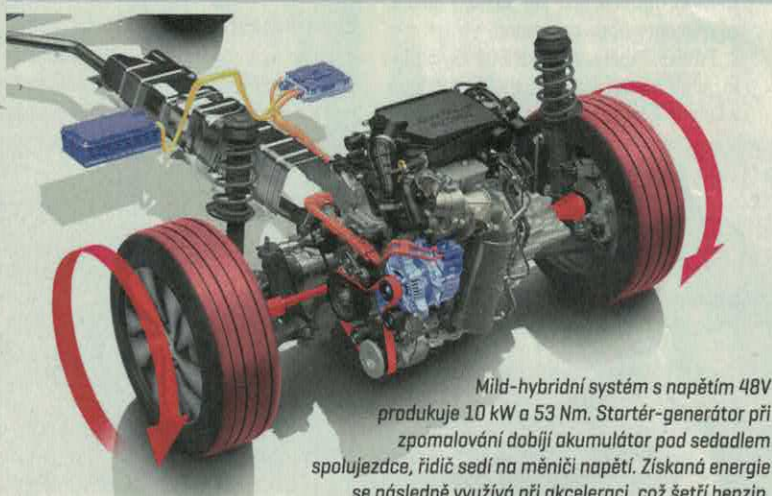
V únoru 2015 uvedlo Suzuki speciální edici, zaměřenou především na nové bezpečnostní technologie v čele s přednárazovým systémem. Jeho radar se usadil ve velkém logu přepracované masky s dvěma výraznými chromovanými lamelami.

2016

Přesně tři roky po uvedení na trh se začala prodávat zmodernizovaná verze. V té době už naplno frčela móda SUV, a tak i s-cross nasadil drsnější výraz. Benzinovou atmosféru nahradily dva nové přeplňované motory BoosterJet: tříválec 1.0/82 kW a čtyřválec 1.4/103 kW, diesel Fiat s 88 kW zůstal. Emisní limity časem vyřadili ze hry litr i nafták, čtrnáctistavka dostala filtr pevných částic. **Od začátku roku 2020** pak pokračovala kompletně přepracovaná a doplněná o 48V mild-hybridní systém s výkonem zredukovaným na 95 kW.

2021

Dlouhých pět let po faceliftu tu máme druhou plastickou operaci. Základ zůstává, nová příd je zase o něco robustnější, zadělanější a dělají z s-crossu víc SUV. Už teď víme, že v průběhu letošního roku dostane stejně jako vltara plnohodnotný hybrid 1,5 litru vlastní konstrukce s automatem.



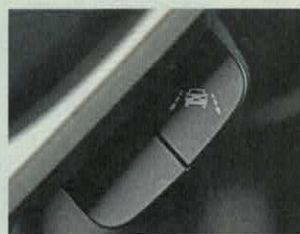
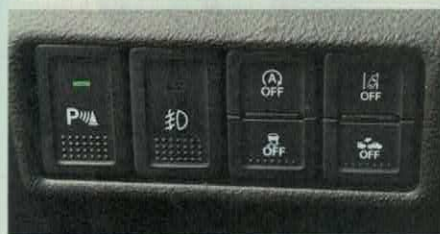
Mild-hybridní systém s napětím 48V produkuje 10 kW a 53 Nm. Startér-generator při zpomalování dobíjí akumulátor pod sedadlem spolujezdce, řidič sedí na měniči napětí. Získaná energie se následně využívá při akceleraci, což šetří benzin.



Kromě aplikací přes celou obrazovku můžete sledovat navigaci a audio náraz, mezi nimi se našlo místo i pro čas, datum a spotřebu a vešly se ikony hlavních funkcí. Obě větší okna mezi sebou lze prohazovat.



Mezi nové prvky výbavy patří panorama-ramatická kamera s několika úhly pohledu. Obraz je trochu jednodušší, ale účel plní. Kromě zařazení zpátečky lze funkci kdykoli zapnout tlačítkem.



Klasická tlačítka nejrůznějších asistentů vyšla z módy, při řízení jsou ale nesmírně praktická. Sledování pruhu a stabilizační systém lze trvale vypnout, nový spínač na volantu (foto vpravo) patří aktivnímu vedení v prudích.



Na rozdíl od módních dotykových ikon nahmatáte mechanické ovladače rádia na volantu i poslepu za jízdy



S-cross má od základní výbavy denní, potkávací i koncová světla LED se zdroji uspořádanými do několika oddělených segmentů. Zadní lampy s čířm sklem trochu vystupují do prostoru a vyreslovují obrys zádě.

moc nenosí, holt počítejte s nějakým tím šrámem. Mezpodlaha umožňuje schovat drobné předměty, po sklopení sedaček vyrovnává schod, drží ve vykloně poloze a lze ji umístit níž nebo vyjmout. Rezervu už nenabízí ani Suzuki, musíte se spokojit s opravnou sadou.

Původně měl s-cross dělené krycí plato, jehož přední část bylo možné vykloupat z kabiny a sáhnout si do kufru ze zadních

sedadel. To už nenabízí a přešel na tradiční řešení.

MOTOR

Elektriku zatím střídá

Paleta motorů se od roku 2013 několikrát změnila, již rok pro s-cross platí jediná možnost a na tom se nic nemění: 1.4 BoosterJet

Hybrid s interním kódem K14D. Suzuki se v zájmu kultury chodu drží čtyřválců, samozřejmě je přepínávací a ekologický dovětek znamená pro řidiče nepostřehnutelnou mild-hybridní techniku. Systém pracující s napětím 48V zahnuje startér-generátor, který při zpomalování ukládá energii do malé baterie pod sedadlem spolujezdce a následně ji využívá jako pomocný zdroj (10 kW a 53 Nm) při rozjezdech a zrychlování. Mimo jiné vyhlazuje nástup točivého momentu, tedy prodlevu turba. Pod 15 km/h umí spalovací motor v zájmu úspory zhasnout a posléze zas jemně naskočit.

Stran spotřeby nečekejte zázraky, ale nějakou tu deci reálně ušetří. S lehkou nohou lze s-cross cestovat mezi 5,5 a 6,5 l/100 km. Město, dálnice a ostřejší styl vyžene apetit mezi sedm a sedm a půl. Náš průměr s ještě nezajetým autem se ustálil na pěkných 6,9 l/100 km.

Při pohledu na parametry zaujme nižší

výkon 95 kW, konkurence obvykle přesahuje stovku a nemálo. Lehké Suzuki s ní ale dokáže držet krok a vzhledem k zaměření crossoveru není třeba chtít víc.

Příjemně kultivovaný motor je podle starších japonských zvyklostí citlivější na plyn i spojku, takže hladké rozjezdy možná budete muset chvíli trénovat. Za jízdy je dobře utlumený, hlučnější je až za hranici 130 km/h, to kdybyste plánovali stíhací jízdy po Německu.

Ještě v průběhu letošního roku plánuje Suzuki zavést do vitary a posléze i s-crossu plnohodnotný hybrid vlastní konstrukce. Zatím to vypadá, že zastane úlohu verzí s automatem a pro milovníky manuálního řazení by mohl zůstat v nabídce testovaný mild-hybrid, ale zatím to jsou jen naše spekulace.

JÍZDA

Radost z pohybu

Když se s-cross představil, chlubilo se Suzuki novou podvozkovou platformou. Mezi hlavní cíle patřily nízká hmotnost a ovladatelnost. Tím, jak nová auta rostou, bobtnají a kynou pod tíhou elektrických komponent či nejrůznějších vynucených systémů, jsme si tak nějak zvykli, že speciálně mezi crossovery a SUV už se vyložené řidičské auto hledá čím dál hůř. Suzuki nám připomnělo, že kdo má hravost v srdci, neměl by na s-cross zapomenout. Padne skvěle do ruky, při



Naměřené hodnoty

PROSTORNOST

Místo podélně/před kolony zadního cestujícího	(cm)	171/12
Výška interiéru nad sedákem P/Z	(cm)	94,5-101,5/94
Místo nad hlavou cestujícího P/Z	(cm)	7-13,5/6
Šířka interiéru v loktech P/Z	(cm)	146,5/143
Šířka interiéru v rameni P/Z	(cm)	133/134
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo	(cm)	49 x 47/50 x 51
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka)	(cm)	64 x 48
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka)	(cm)	80 x 97,5
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi	(cm)	70/184,5

JÍZDA

Pružnost na 4. rychlostní stupeň (60-100 km/h)	(s)	8,3
Pružnost na 5./6. rychlostní stupeň (80-120 km/h)	(s)	12,0/14,8
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS	(ot./min)	2750
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h	(m)	47,5 (zimní pneu)
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h	(km/h)	46,6/85,3/122,7
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva	(l/100 km)	6,9

„Místo podélně“ – součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče, od předělu opěradla a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před kolony zadního cestujícího“ – figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ – vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejnižší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ – totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ – nejširší místo interiéru ve vybrání dveří. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 178 cm. K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.



Inteligentní pohon všech kol má čtyři režimy přepínatelné na tunelu mezi sedadly:

- » **AUTO:** Standardně pohon předních kol, zadní se připojí při jejich prokluzu.
- » **SPORT:** Priorita pohonu všech kol pro zvýšení trakce při akceleraci a v zatáčkách. Ostřejší reakce na plyn, pozdější zásahy stabilizace.
- » **SNOW:** Režim pro sněh, bláto a jiné nepevné či kluzké povrchy. Aktivní rozdělování točivého momentu mezi nápravy, intenzivnější zásahy stabilizace.
- » **LOCK:** Trvale sepnutá mezinápravová spojka, samačinně se přepne do módu Snow v 60 km/h.

zapomenout. Padne skvěle do ruky, při jízdě působí nesmírně lehce a obratně, spontánně se stáčí za volantem, po nějaké nedotáčivosti ani stopy. V tom mu samozřejmě pomáhá inteligentní pohon všech kol, u něhož si lze vybrat mezi automatickým rozdělováním točivého momentu, sportovním módem preferujícím zadní kola, režimem pro sněh a trvale sepnutou čtyřkolkou. Jakkoli se bavíme o nesporném rodinném autě, klikaté pasáže si v něm nadšený řidič užije nad očekávání.

Pneumatiky v testu: Nokian WR Snowproof P 215/55 R17



S-cross se pohybuje s nevídanou lehkostí, mrštně zatáčí a díky nízké hmotnosti i chytrému pohonu všech kol prakticky nezná nedotáčivost. Komfort odpružení je solidní, jen na sérii hrbolů podvozek trochu znervózni.

ZÁVĚR

Místo zbrusu nové generace s-crossu představilo Suzuki z pochopitelných důvodů jen druhou výraznou modernizaci. Přibyla komfortní i bezpečnostní výbava, interiér se lehce omladil a zvenku se podařilo crossoveru citlivě vtisknout drsnější výraz. Na první pohled to může působit jako vaření z vody, jenže po chvíli za volantem zjistíte, že sedíte ve vzácném mixu moderní techniky

a starých dobrých časů, po nichž spousta řidičů vlastně teskní. S-cross je digitální ve správné míře, v zásadě je to ale poctivě mechanické auto, navíc prostorné, úsporné a adekvátně pohodlné. Nešokuje ani nemění pravidla hry, stejně tak vám ale nenutí nic, co ve skutečnosti v autě nepotřebujete, a hlavně při řízení ničím neštvete. A to už začíná být pomalu vzácnost.

Novým odstínem karoserie je testovaná metaliza Dark Grey



Crossover obouává výhradně sedmnáctky, plastové lemy blatníků jsou nově hranaťe. Suzuki udává světlou výšku 175 mm, o 5 mm menší než dosud. Podvozek má být stejný, prý se jen změnila metodika měření.

Hodnocení

DOJEM

Design	1,50
Dílenské zpracování	2,00

PROSTOR A POHODLÍ

Prostornost	1,50
Sedadla	1,50
Zavazadelník a variabilita	1,50
Ovládací prvky	1,50

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

Dynamika	1,00
Pružnost	1,50
Spotřeba	1,50

JÍZDA

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

CELKEM

Průměr celkem	1,60
---------------	------

- +** Prostorný a praktický interiér
- Ergonomie ovládacích prvků
- Sympatický multimediální systém
- Velmi dobré jízdní vlastnosti
- Sořistifikovaný pohon všech kol
- Rozumná spotřeba

- Jediný nabízený motor
- Na kubaruru 1,4i nižší výkon
- Interiér místy prozrazuje své stáří
- Ovládání palubního počítače kolíčkem
- Interiérové plasty občas zadrnčí
- Poskakování na sérii nerovností