

Ojeté Suzuki SX4: Outdoorový švihák, který spustil lavinu, má pořád cenu zlata

Martin Frei

27. 12. 2019 9:23

Crossovery jsou hitem současnosti. V kompaktní třídě tuto módu zahájil tenhle mix terénního nebojsy a kavárenského bonvivána. Dodnes dobře vypadá, skvěle využívá obestavěný prostor, příjemně jezdí a hlavně je k nezaplacení spolehlivý. Na svoje léta se ovšem neprodává levně.



Třídu malých crossoverů nezaložil ani nejúspěšnější Renault Captur, ani nejdivočejší Nissan Juke, ale dítě pragmatické dohody dvou automobilek. Suzuki si získalo pověst malými čtyřkolkami jako Samurai a Vitara, ale pro Evropu je potřebovalo zkultivovat, hezky obléct a vybavit dieselem. To vše nabídl společný vývoj s Fiatem zpestřený půvabným designem od Giorgetta Giugiaro.



Dětsky roztomilé tvary posazené na zvýšený podvozek zapůsobily v roce 2006 jako magnet. Ve vrcholných letech před krizí se SX4 prodávalo přes 50 000 ročně, tedy skoro stejně jako menšího a levnějšího Swiftu. A to se dalších 20 000 aut jmenovalo Fiat Sedici. Oba modely vyjžděly ze stejné továrny v Maďarsku, lišily se jen vzhledovými detaily a výbavou.

Navzdory lesáckému zevnějšku se to s pohonem všech kol zase tolik nepřehánělo, připlácelo se za něj totiž kolem 60 000 Kč. Nejvíce aut se prodalo v prostředním stupni GL, který díky vnějšímu oplastování vypadá terénně, ale ve skutečnosti boduje vnitřní výbavou čítající klimatizaci, výškově stavitelné sedadlo řidiče nebo multifunkční volant. Mezi ojetinami je čtyřkolek méně než polovina.

Předokolka ale není špatná koupě. Má zhruba o litr nižší spotřebu a méně namáhanou spojku. K pohonu všech kol totiž SX4 nedostává žádnou výbavu navíc. Proti modelům Jimny a Vitara tu chybí redukční převodovka, ale ani spojka není dimenzovaná víc. Velké hrdinství v blátě či sněhu tedy nesvede a více ji namáhá i každý rozjezd na suchém asfaltu. Úlevu by přinesl automat, ale ten se paradoxně nabízel jen s předním pohonem.

Jistotu průjezdu lesní cesty bez poškození ale SX4 nabídne i tak, přidává k tomu vysokou kabinu, skvělý výhled a mimořádně pohodlné nastupování - ani z kopce, ani do kopce, prostě se pohodlně usadíte a stejně snadno vylezete ven. Takových aut na trhu moc není. Na SUV zapomeňte, těmto vlastnostem mají nejbližší zvýšené hatchbacky jako Ford C-Max nebo Volkswagen Golf Plus.

Zvyknout si musíme na japonsky strohý interiér s tvrdšími plasty, které občas zavržou. Na oplátku ale v Suzukii všechno i po letech funguje. Výborná přední sedadla by podržela i na delších cestách, od nichž spíše odradí hladina hluku a slabé světlomety. Na rodinné cestování už je SX4 trochu malé, spíše než zadní sedadla je limitující krátký kufr.

Suzuki SX4

Na trhu: 2006 až 2014

Vnější rozměry: 4150 x 1755 x 1605 mm

Rozvor: 2500 mm

Kufr: 270 l

Motory benzin: 1.5 16V (73 a 82 kW), 1.6 16V (79 a 88 kW)

Motory diesel: 1.6 DDiS (66 kW), 1.9 DDiS (88 kW), 2.0 DDiS (99 kW)

Ceny ojetin: 85 000 až 240 000 Kč

Benzinové motory 1.5 a 1.6 jsou jednoduché, spolehlivé a díky řetězovému pohonu rozvodů zdánlivě bezúdržbové. Potřebují však pravidelné kontroly ventilových vůlí, které se upravují přesnými podložkami. Výbornou zprávou je, že Suzuki nešídí servisní plány a nechává měnit olej po 15 000 km, takže motory jsou i při vyšším nájezdu v dobrém stavu. Zapomeňte ale na LPG, s tím si motor nerozumí a po 50 000 km si řekne o novou hlavu.



Přestože SX4 během let vystřídala tři diesely, žádný jí moc nesejde. Všechny jsou špatně odhlučněné, těžké na přední nápravu a vzhledem k zaměření auta na kratší tratě neušetří moc peněz. Devatenáctistovka od Fiatu trpěla na regenerace DPF, šestnáctistovka od Peugeotu (v Česku se neprodávala) na zanášení karbonem. Spolehlivější, ale drahý a obtížně sehnatelný je dvoulitr opět od Fiatu.

Protikorozní ochrana je jen průměrná. Po pěti letech doporučujeme zejména u zadní části podlahy a rámu přední nápravy začít s ochrannými nátěry. Také na laku nechávají odletující kamínky více stop než u vozů evropských značek.

Součtem svých vlastností Suzuki SX4 přesně pasuje na potřeby českého venkova a chalupaření. Tomu odpovídá příznivě nízký průměrný nájezd kilometrů, ale i obliba auta v bazarech a ceny. Pod 100 000 Kč seženete nejchudší a nejstarší kusy s předním pohonem a najetými 150 000 km, pětileté čtyřkolky stále stojí přes 200 000 Kč.

Vzornou mechanickou kondici potvrdil i vůz půjčený z centra AAA Auto. Po dvanácti letech a 85 000 km vykazoval úplné minimum opotřebení - lehce bubnující přední nápravu volající po výměně tyček stabilizátoru a povrchovou rez v zadní části podlahy. S výhledem na jinak bezproblémový provoz je cena 145 000 Kč pochopitelná, byť ne právě nízká.

Trochu levněji může vyjít sesterský Fiat Sedici, s nímž si lidé mylně spojují představu nižší kvality. Nejbližším konkurentem, který spojuje jednoduchou robustnost s terénními dovednostmi, je Dacia Duster. Zatím ovšem bývá v bazarech ještě dražší a nenabídne ani tolik stylu, ani srovnatelné pohodlí.

Zdroj: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/ojete-suzuki-sx4/r~f55dff7c228111eab1410cc47ab5f122/>