

Jistota za dobrou cenu

Letos je tomu už 7 let, co Suzuki zahájilo výrobu malého crossoveru SX4. Přesto se tento vůz stále prodává. Ač konkurenti nabízejí třeba výkonnější motory či lepší výbavu, přesto má **SX4 stále co nabídnout**.



Tomáš Dusil
tomas.dusil@burda.cz

TESTOVAL
CO SX4 NABÍZÍ, asi tušíte. Vlastně to hlavní je řečeno už v samotném titulu článku. Pokud jste četli rubriku Bazar v AH 10/2012, tak asi víte, že SX4 je nadměrně spolehlivým a bezproblémovým vozem. Zde se pozitivně projevuje jednak pečlivý výběr subdodavatelů a jednak relativně jednoduchá technika. Ani SX4 se samozřejmě neobejde bez multiplexní sítě a datové sběrnice CAN, avšak ta je uplatněna jen v míře nezbytné. To je v ostrém kontrastu třeba s francouzským

CENA Suzuki SX4

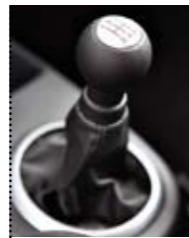
Základní model 1.5 GA:	234 900 Kč
Test. mod. 1.6 GL/AC Plus 4WD:	334 900 Kč
Testovaný model s příplatky:	334 900 Kč

mi vozy, kde je nějaká řídicí jednotka pro jistotu dubluje snad každé dva dráty...

Daní za to a rovněž fakt, že je vůz na trhu již sedmým rokem, je na dnešní poměry již méně zajímavá výbava vozu spolu s výstrojí. Třeba samočinná klimatizace, jež je standardem v nejvyšší verzi GLX, je pouze jednozónová. Podobně vyhřívání předních sedadel, které bylo v testovaném voze standardem, nabízí pouze jednu úroveň výkonu. Třeba nejnovější počiny korejských značek v této třídě již mají dvě a navíc mohou mít vyhřívání rovněž zadní sedadla.

NA VÝBAVU TO NEJEZDÍ

Ač zákazníci výbavu vozů dost řeší, přesto dle mého názoru není tím rozhodujícím. Jasně, určité prvky zpřjemňující pobyt na palubě by moderní vůz mít měl. Sem řadím třeba klimatizaci. Nikdo se přece nechce v létě potit. Vyhřívání sedáčky



▲ Řazení krátkou pákou je lehké a přesné, byť druhá generace Swiftu je v tomto ještě lepší.

ovladatelnost, citlivé řízení, vynikající spolehlivost, jednoduchost, sportovní motor, vzhled, cena/výbava

chybí podélné nastavení volantu a ESP, výstroj



▲ Vypadá to jako chránič spodku, ale ve skutečnosti jde pouze o efektní plast.



▲ Motor M16A prodělal při přechodu na Euro5 řadu změn. Spolehlivost si zachoval.

postrádají u rychle se ohřívajícího hliníkového zážehového motoru skoro smysl, byť po celonočním stání na mrazu si je vždy rád zapnu. Rada dalších doplňků je ovšem trochu zbytečná. Sem řadím parkovací kameru, ovládání audia na volantu či zmíněné vyhřívání zadních sedadel. Co jsem ale postrádal, je podélné nastavení volantu. I to bohužel ukazuje na konstrukční stáří vozu.

Mnohem důležitější než výbava je, jak auto jezdí. Bohužel, dnešní uživatelé, snad z důvodu degenerativního postávání v kolonách, jsou stále méně vnímaví k jízdě jako takové. Svým způsobem za to mohou i samotné automobilky, které se řidiči snaží usnadňovat život někdy možná až příliš.

ZÁBAVNÁ JÍZDA BEZ ESP

Crossovery, či SUV, chcete-li, obvykle nezmiňujeme, pokud přijde řeč na radost z jízdy. Existují však výjimky. Kromě úžasného Subaru Forester, jemuž hodně pomáhá originální koncepce, je druhým takovým vozem právě SX4. V porovnání s většinou konkurentů nabízí menší rozměry a i méně výkonné motory, jenže právě v tom nakonec tkví výhoda SX4. Pohon všech kol iAWD tady ještě nevytěžuje ovladatelnost, tak jak to umí jeho vyspělejší verze v sedanu Kizashi, přesto právě tato disciplína je velkým kladem vozu. Absence dálničnické známky na zapůjčeném kousku předurčila plánování cest tak, abych se vyhnul dálnicím. Znamenalo to dojet na hrad Křivoklát zadem, tedy přes Karlštejn. Zároveň to perfektně prokázalo chování vozu v zatáčkách a na rozbitých silnicích. V obou případech si podvozek počínal vskutku brilantně. Dokonce ani jednoduchá zadní náprava s většími neodpruženými hmotami z důvodu zástavby pohonu všech kol na výmolech neodsakovala. Hlavně však vůz nabízel úžasnou lehkost při zatáčení, zejména ve vyšších rychlostech byly reakce na řízení vskutku rychlé, stejně jako schopnost odolávat nedotáčivosti.

VE ZNAMENÍ GRADACE

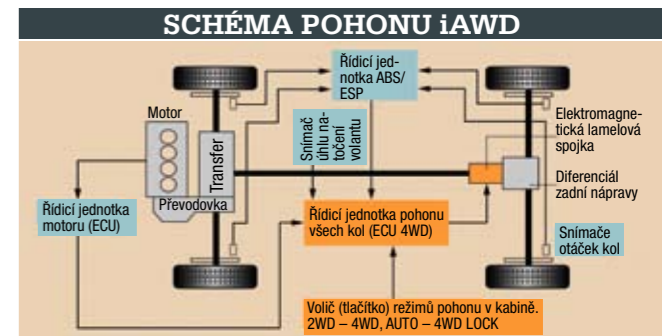
V dobrém světle se ukázal rovněž motor. V porovnání s dnešním trendem plnicím do puntíku požadavky downsizingu je síly v nízkých otáčkách méně. Stačí však nějakých 2500 min⁻¹ a dynamika je již o mnoho lepší. No, a pokud motoru dopřejete otáčky, pak proženete i leckteré papírové výkonnější soupeře. Od modernizace v roce 2009 má vůz delší pátý a stálý převod, což přineslo mnohem klidnější projev hlavně při dálničním cestování. Při normovaných 130 km/h na pětku klesly otáčky z nějakých 4100 na solidních 3600 min⁻¹.

KONEČNÁ ZNÁMKA

2 / „7 let na krku a stále má SX4 co nabídnout. A nyní je za dobrou cenu.“



▲ V základu je k dispozici 270l, po složení operádel 625l a maximálně pak 1045l.



Malý crossover je svými tvary již dobře známý. Delší převody přinesly snížení spotřeby na nějakých 7 až 8l na 100km.



▲ GL/AC Plus má v sérii vyhřívání sedáčky.



▲ I přes rozvor 2500 mm je místa vzadu dost.

Suzuki SX4 1.6 GL/AC Plus 4WD
175 km/h; 6,5 l /100km, Cena od 334 900 Kč



Zrychlení 0-100 km/h (s): 11,5 • Maximální rychlost (km/h): 175 • Spotřeba město/mimo město/kombinace (l/100 km): 8,2/5,5/6,5

HMOTNOST Pohotovostní (kg): 1140
• Užitečná (kg): 510 • Celková (kg): 1650
• Výkonová hmotnost (kg/kW): 12,95
• Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 1200
• Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 400

PROVOZ Poháněná kola: všechna
• Převodovka: manuální 5stupňová
• Zrychlení 0-100 km/h (s): 11,5 • Maximální rychlost (km/h): 175 • Průměr otáčení (m): 10,6

ROZMĚRY



Objem palivové nádrže (l): 50; zavazadelník (l): 270/1045

MOTOR Zážehový atmosférický čtyřválec: DOHC, 16V • Zdvihový objem (cm³): 1586 • Kompresní poměr: 11,0:1 • Vrtání x zdvih (mm): 78,0 x 83,0 • Maximální výkon (kW): 88 • Při otáčkách (min⁻¹): 6000 • Točivý moment (N.m): 156 • Při otáčkách (min⁻¹): 4400 • Specifický výkon (kW/l): 55,00 • Emisní norma: Euro5, Emise (g CO₂/km): 149

SOUPEŘI

FIAT SEDICI 1.6 16V 4X4



Výkon (kW): 88
Rychlost (km/h): 175
Zrychlení (s): 11,5
Spotřeba (l): 6,5
Cena od (Kč): 319 900

DACIA DUSTER 1.6 16V 4X4



Výkon (kW): 77
Rychlost (km/h): 160
Zrychlení (s): 12,8
Spotřeba (l): 8,0
Cena od (Kč): 329 900

NISSAN QASHQAI 2.0



Výkon (kW): 104
Rychlost (km/h): 193
Zrychlení (s): 10,6
Spotřeba (l): 8,2
Cena od (Kč): 441 500



▲ Od modernizace v roce 2009 je palubní počítač součástí přístrojového štítu.



▲ Jednotlivé režimy pohonu se ovládají zde. Vůz může mít i jen přední pohon.



Jednoduché tvary a až na výjimky skvělá ergonomie. Zpracování je kvalitní.



▲ Bezklíčová spuštění motoru je výsadou jen nejvyšší verze GLX.



▲ Klimatizace je ve verzi GL/AC Plus standardem. Samočinnou má jen GLX.