

# Nový kabát i srdíčko



**Opel Mokka i Suzuki S-Cross prošly výraznější modernizací, která se nezastavila jen u úpravy zevnějšku, ale zasáhla také pohonné jednotky. Komu se restart povedl lépe?**

**P**řibývající konkurence v rozrůstajícím se segmentu kompaktních SUV přinutila Opel i Suzuki omladit nabídku. Radikálnější proměnu si připravil prvně jmenovaný výrobce. Jeho mokka, představená již v roce 2012, přichází s pozměněným vzhledem karoserie a interiéru, ale ke svému jménu navíc připojila i označení X, které od nynějška pone-sou všechny crossovery a SUV německé automobilky. Také Suzuki S-Cross mělo

načase, protože se v automobilovém světě pohybuje již od roku 2013. Aktuální provedení je rozpoznatelné na první pohled, a navíc také posílilo. Výkonnost jeho atmosférické benzinové šestnáctistovky totiž postupně začala zaostávat za moderními přepřehnanými agregáty. Proto Suzuki také sáhlo k povolenému dopingu a SUV vybavilo čtrnáctistovkou s turbodmychadlem. A nyní se dostáváme k důvodu, proč jsme proti sobě

postavili zážehové verze těchto modelů s pohonem všech kol a samočinnými převodovkami. Zcela nový agregát je totiž také pod kapotou mokky, ale jen v této konfiguraci. Navíc oba vozy stojí téměř shodně. Opel Mokka X se s agregátem 1.4 Turbo/112 kW, čtyřřalkou a automatem pro-dává od výbavy Enjoy za 550 900 Kč, Suzuki S-Cross s výkonem 103 kW můžete mít od stupně Premium za 556 900 Kč.

## DOJEM

**Kravaták a dřevorubec**  
Některé facelifty přinášejí tak nepatrné změny na designu karoserie, že je potom musíme doslova hledat lupou. Naštěstí se nic podobného u testovaných esůvček nestalo. U nich se celkový výraz změnil radikálně, i když například siluety vozů a základní proporce zůstaly zachovány.



Obrovskou proměnou prošel celý interiér mokky. Předchozí nepřehlednou změť tlačítek nahradilo jasně definované seskupení s dominantní obrazovkou příplatkového multimediálního systému. Uhlazený a kvalitně zpracovaný interiér nyní vyvolává dojem luxusu, což je u kompaktního SUV nevidané.



Uvnitř suzuki se toho změnilo podstatně méně a na první pohled nejsou úpravy jako například na grafice přístrojů patrné. V porovnání s opelem působí kabina levnějším dojmem, ale testované provedení se zase může pyšnit bohatší výbavou. Listování palubním počítačem prostřednictvím kolíčku na přístrojovém štítu patří do historie.



Světlomety LED dostanete za příplatek 34 000 Kč, ale účinností se nevyrovnejí předchozím bixenonům. Nový multimediální systém i s navigací přijde na 30 000 Kč.



U s-crossu máte diody prakticky vždy – chybí jen v základní verzi – a svítí výborně. Suzuki Smartphone audio je spojeno se zadní parkovací kamerou.



Zajímavé je, že u obou vozů nahradily svisle orientované prvky vodorovné linie. Na výšku natažené světlomety a masky ustoupily užšímu pojetí, ale každá automobilka na to šla jinak. Mokka X se zhlédla v poslední generaci astry nebo zmodernizované zafiry. Zachovává si však určitou porci originality jako například oddělení reflektorů a grilu lakovaným pásem. Jemné přeformování celé přídě dává opelu zcela nový, uhlazenější výraz. K optickému zamaskování úzké a vysoké stavby vozu výrazně přispívají i dvojité horizontální linky

denního svícení v příplatkových reflektorech LED s adaptivní funkcí AFL, které jsou v nabídce za příplatek 34 000 Kč. S jejich účinností jsme celkem spokojeni, zejména s bílým světlem, které nezkrusuje osvětlené předměty. Jenže diody nemají takovou svítivost jako původní bixenony. Ty dokázaly v dálkovém režimu rozsvítit cestu před vozem na stovky metrů. Také Suzuki vybavilo S-Cross světlomety LED, jenže u něj za tento prvek nemusíte sahat hlouběji do peněženky, protože jsou ve standardu verze Premium. Navíc vydávají hutnější světlo.



Mokka X se bohužel nezbavila nešvaru v podobě úzké kabiny. Na zadní sedadla si tři dospělí sednou jen s obtížemi.



S místem vpředu jsme problémy neměli. I na užších sedadlech se nám sedělo výborně. Chválíme i místo nad hlavou.



Suzuki nabídne vyváženější kabinu. Interiér je sice o něco nižší, ale vzadu se cítíme volněji díky větší rezervě před koleny.



Rozměrná sedadla zaručují komfortní sezení. Stejně jako v opelu jsme si pochvalovali výhled z vozu a příjemné nastupování.

Dáváme palec nahoru. Horší je to však se stylistickým ztvárněním přední části. Ta už sice není tak usedlá jako dříve, ale původní provedení nám připadalo více provázané s duchem zbytku vozu. Velká chromovaná maska se svislým žebrovaním a vystoupilý mohutný nárazník dodávají suzuki drsnější výraz. Jenže toto pojetí na nás působí nepřirozeně až vulgárně. Rozhodně nejde o model, který by se mohl přirozeně pohybovat po módních molech jako například Mokka X. Zezadu se oba modely proměnily minimálně. Lehce jsou modifikovány nárazníky a složení skupinových světel.

**Opačné světy**  
Co nového si na nás připravily interiéry? Nahlédneme do opelu a připadáme si jako v jiném světě. Přístrojový štít se plynule svažuje do stran a hlavní pozornost na sebe strhává velká barevná obrazovka příplatkové navigace Navi 900 Intelli-Link s výdechy ventilace po stranách. Uhlazený design, kvalitní zpracování, kožené příplatkové čalounění sedadel, palubky i dveří s viditelným prošíváním nebo chromované detaily a rámečky mají zásadní vliv na luxusní dojem z celé kabiny. Uvnitř suzuki nás vítají staré známé jednoduché tvary s minimálními úpravami. Všimáme si změny některých materiálů a lehce upravené grafiky budíků, ale to na útulnou morku nestačí. I japonskému středovému panelu dominuje velká dotyková obrazovka multimediálního systému, který je i s parkovací kamerou

v základu testované motorizace – navigace je určena jen nejvyšší výbavě Elegance. Podobné prvky v opelu za stejné peníze nenajdete. Připlácet se u něj musí také za automatickou klimatizaci, startování tlačítkem, dešťový a světelný senzor nebo vyhřívání předních sedadel.

## PROSTOR A POHODLÍ

**Podle původního vzoru**  
Oba vozy sice vypadají jinak, ale skelety původních modelů se tvarově nezměnily. To znamená, že životní prostor pro posádku se nemohl nafouknout ani zmenšit. A velikostí interiéru míří Mokka X do průměru. Kabina je stále velmi úzká a tři dospělí se budou na zadních sedadlech nepříjemně mačkat. V podélném směru zbyvá 174 cm vysokému figurantovi v druhé řadě před koleny slušných 11 cm. Opel si nejlépe vede v nabídce prostoru nad hlavami – střeška nám však připadá zbytečně hodně vysoko. Vnitřní rozměry s-crossu jsou vyváženější. Kabina sice není tak vysoká, ale rozhodující je její šířka a délka. A v obou těchto dimenzích má jasně navrch. Připočítat k tomu musíme ještě lehce nadprůměrný zavazadelník se standardním objemem 430 litrů, který lze rozšířit až na 1269 l. V zadní části opelu zbyvá na přepravu nákladu jen 356 litrů, což je v porovnání s konkurencí průměrná hodnota. Pozitivně se ale díváme

### ZÁKLADNÍ CENY AUT Z TESTU

Opel Mokka X	
1.6/85 kW	377 900 Kč
1.4 Turbo/103 kW	447 900 Kč
1.4 Turbo/103 kW LPG	474 900 Kč
1.4 Turbo/103 kW AT6	485 900 Kč
1.4 Turbo/103 kW 4x4	503 900 Kč
1.4 Turbo/112 kW 4x4 AT6	550 900 Kč
1.6 CDTI/81 kW	491 900 Kč
1.6 CDTI/100 kW	504 900 Kč
1.6 CDTI/100 kW AT6	539 900 Kč
1.6 CDTI/100 kW 4x4	554 900 Kč
Suzuki S-Cross	
1.0 BoosterJet/82 kW	409 900 Kč
1.0 BoosterJet/82 kW 6AT	479 900 Kč
1.0 BoosterJet/82 kW 4x4	479 900 Kč
1.4 BoosterJet/103 kW	469 900 Kč
1.4 BoosterJet/103 kW 4x4	512 900 Kč
1.4 BoosterJet/103 kW 4x4 6AT	556 900 Kč
1.6 DDiS/88 kW	545 900 Kč
1.6 DDiS/88 kW 4x4	589 900 Kč
1.6 DDiS/88 kW 4x4 6TCS	681 900 Kč

### ZÁKLADNÍ CENY KONKURENTŮ

Fiat 500X 1.4 MultiAir 4x4/125 kW AT9	684 900 Kč
Jeep Renegade 1.4T 4WD/125 9AT	702 900 Kč
Mazda CX-3 2.0 AWD/110 kW A/T	615 900 Kč
Mini Countryman All4/90 AT kW	687 700 Kč
Seat Ateca 1.4 TSI 4WD/110 kW DSG	658 900 Kč
Subaru XV 2.0i/110 kW CVT	669 000 Kč
Suzuki Vitara 1.6 VVT 4x4/88 kW 6AT	546 900 Kč
Suzuki Vitara 1.4 B-Jet 4x4/103 kW 6AT	581 900 Kč
Škoda Yeti 1.4 TSI 4x4/110 kW AP	598 900 Kč



Opel



Opel pro kombinaci pohonu všech kol s autematem nasadil zcela nový zážehový přeplňovaný čtyřválec 1.4 Turbo s výkonem 112 kW, který má však podle nás vysokou spotřebu paliva



Přepravní kapacitou 356 litrů patří kufr mokky mezi kompaktními SUV do slabšího průměru. Jeho velkou výhodou je naopak výborná využitelnost díky pravidelným stěnám a také rovná ložná plocha při složení zadních sedadel – sedák se vyklápí zvlášť. Rezervní dojezdové kolo dostanete za příplatek 2200 Kč.

Suzuki



S-Cross se dříve musel spokojit jen s atmosférickou šestnáctistovkou. Nový 1.4 BoosterJet 103 kW lépe táhne od nízkých otáček, je živější, kultivovanější a úsporný.



Suzuki nabízí slušných 430 l a široký vstupní otvor. Jeho praktičnost lehce snižují vystouplé podběhy kol a také hrana, která vznikne sklopením zadního opěradla. Ložná plocha navíc není úplně vodorovná. Ve standardní výbavě najdete mezpodlahu a sadu na rychlou opravu pneumatik.

Opel



Opel si sice mezi kužely tolik nenaklání, ale hbitějšímu projetí slalomu brání méně přesné řízení. Jeho hlavní doménou je komfort.



V manuálním režimu řadíte kolébkovým spínačem na vrcholu páky.

Suzuki



Lehká konstrukce má blahodárný vliv nejen na dynamiku, ale také na vyvážené jízdní vlastnosti. S-Cross reaguje rychle na natočení volantu.



U automatu se nám nelíbila jen nepodsvícená kulisa.

ÚDAJE O TESTOVANÝCH VOZIDLECH

	Opel Mokka X	Suzuki S-Cross
<b>NAMĚŘENÉ HODNOTY</b>		
Místo podélné/před kolny zadního cestujícího (cm)	171/11	174/14
Výška interiéru nad sedákem P/Z (cm)	96-105/94	93-100/93
Místo nad hlavou cestujícího P/Z (cm)	10-19/9	8-15/8
Šířka interiéru v loktech P/Z (cm)	142/139	147/143
Šířka interiéru v ramenou P/Z (cm)	130/131	132/134
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	52 x 47/49 x 43	49 x 50/50 x 47
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	65 x 47	64 x 51
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	85 x 92	80 x 110
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi (cm)	72/191	71/192
„Místo podélné“ – součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedadky k opěradlu sedadla řidiče, od předělu opěradla a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před kolny 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 174 cm.		

JÍZDA

Ve stejných kolejích

Jízdní projev opelu navazuje na verzi před modernizací. Naladění podvozku je vláčnější. Na pěkné silnici se mokka pohupuje, ale na krátkých hrbolech poskakuje, což je ovšem neduh většiny krátkých a vysokých kompaktních SUV. Malé náklony karoserie v zatáčkách dávají řidiči pocit jistoty, ale nesmí se to přehánět. Na závodění v serpentínách se Mokka X nehodí a chvilku jí trvá, než zareaguje na natočení volantu z jedné strany na druhou.

Suzuki naopak boduje hbitostí, kterou si poradilo i se slalomem mezi kužely. Proplétá se mezi nimi naprosto přirozeně a okamžitě reaguje na povely volantu. Jízdní vlastnosti se více blíží běžným kompaktním hatchbackům než těžkopádným SUV. Přitom zůstává i celkem komfortní a stačila mu k tomu jen maličkost – změnit profilové číslo pneumatiky. Původní rozměr 205/50 R17 nahradil 215/55 R17, čímž se zvětšila tlumič boční plocha plášťů. Navíc narostl průměr celého kola o dva centimetry, čímž se zvýšila světlá výška vozu ze 170 mm

na 180 mm. Určitě ji půjde využít při jízdě po nepevném terénu, například po polních cestách, kde by mohla mokka se světlostí 143 mm již drhnout břichem ve vyjetých kolejích. Na náročnější terén si musejí oba stejně nechat zajít chuť. Pohon všech čtyř kol se bude hodit hlavně za zhoršených adhezních podmínek při dešti nebo sněžení.

Brzdy jsme nezahrmuli do bodování, protože suzuki bylo obuto do letních pneumatik, kdežto opel do zimních. Alespoň jsme si opět potvrdili, že auto na zimácích zastaví později.

ÚDAJE O TESTOVANÝCH VOZIDLECH

	Opel Mokka X 1.4 Turbo/112 kW 4x4 AT6	Suzuki S-Cross 1.4 BoosterJet/103 kW 4x4 6AT
<b>ZAKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE</b>		
Motor, ventilový rozvod	přeplňovaný benzin R4, DOHC	přeplňovaný benzin R4, DOHC
Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> )	1399	1373
Největší výkon (kW/ot. za min)	112/5600	103/5500
Největší točivý moment (N.m/ot. za min)	245/2200-4400	220/1500-4000
Převodovka	6° samočinná	6° samočinná
Délka x šířka x výška (mm)	4275 x 1781 x 1658	4300 x 1785 x 1580
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2555, 1541/1540	2600, 1535/1505
Standardní pneumatiky	215/60 R17	215/55 R17
Provozní/úžitková hmotnost (kg)	1481/509	1310/495
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	500/1500	400/1200
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	356/1305	430/1269
Objem nádrže paliva (l)	53	47
Nejvyšší rychlost (km/h)	193	200
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	9,7	10,2
Emise CO <sub>2</sub> (g/km)	148	128
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	7,8/5,6/6,4	6,7/6,2/5,7
<b>NAMĚŘENÉ HODNOTY</b>		
Pružnost na 4. rychlostní stupeň (60-100 km/h) (s)	7,2	8,1
Pružnost na 5./6. rychlostní stupeň (80-120 km/h) (s)	11,7/19,6	13,9/18,1
Pružnost v automatickém módu 60-100/80-120 km/h (s)	5,7/7,2	5,1/6,7
Otáčky na nejvyšší stupeň při 130 km/h podle GPS (ot./min)	2600	2400
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h (m)	53,3	44,8
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h (km/h)	46,5/86,9/124,0	46,3/84,3/123,2
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km)	8,2	6,4
K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01		

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

Rozdílný apetit

Jak si povedou dvě nové přeplňované zážehové čtrnáctistovky? Opel Mokku X vybavil zcela novým celohliníkovým agregátem Ecotec o objemu 1399 cm<sup>3</sup>, který disponuje 112 kW a maximem točivého momentu 245 N.m, dostupným v rozmezí 2200-4400 otáček. Pomáhají mu technické novinky jako integrace sběrného výfukového potrubí do hlavy

valců nebo elektronicky regulované olejové čerpadlo pro zkrácení doby zahřátí motoru na provozní teplotu. Zážehový čtyřválec v suzuki disponuje přímým vstřikováním benzinu a varia- bilním časováním sacích ventilů, což mu z objemu 1373 cm<sup>3</sup> zajišťuje výkon 103 kW a točivý moment 220 N.m dostupný již od 1500 otáček.

Vlastnosti obou pohonných jednotek, které zdobí kultivovaný chod a výborné odhlučnění, odpovídají technickým údajům. Opel je v nízkém pásmu otáček nevýrazný, a když chcete jet svižněji, je potřeba ho vytočit nad 2000. Své svaly ukáže nad hranici 3000 otáček a elán mu nechybí až do zásahu omezovače při 6500 ot./min. Suzuki nabízí slušný zá- tah prakticky od volnoběhu a výkonová křivka jeho agregátu stoupá pozvolně. Maximum síly ze sebe vydá po překro- čení 4000 ot./min a jeho rozlet ukončí až omezovač na hodnotě 6000.

Na dynamiku jízdy má velký vliv hmotnost obou vozů – opel je o 171 kg těžší –, ale také šestistupňové automaty. Oba fungují rychle, a i když mají dlou- hé převody – mokka točí při 130 km/h na šestku 2600 otáček, s-cross dokonce jen 2400 –, řadí neznatelně. Pružnost

CELKOVÉ HODNOCENÍ

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům		
	Opel Mokka X 1.4 Turbo/112 kW 4x4 AT6	Suzuki S-Cross 1.4 BoosterJet/103 kW 4x4 6AT
<b>DOJEM</b>		
Design	1,50	2,50
Dílenské zpracování	1,00	1,50
<b>PROSTOR A POHODLÍ</b>		
Prostornost	2,50	1,50
Sedadla	1,00	1,00
Zavazadelník a variabilita	2,50	2,00
Ovládací prvky	1,00	2,00
<b>MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ</b>		
Dynamika	1,50	1,50
Pružnost	2,00	1,50
Spotřeba	3,00	1,00
<b>JÍZDA</b>		
Řazení	1,50	1,50
Řízení	2,00	1,50
Ovladatelnost	2,00	1,50
Jízdní komfort	1,50	1,50
<b>CELKEM</b>		
Výsledná známka	1,77	1,58
Závěrečné pořadí	2.	1.

POŘADÍ



Kultivovaný a pružný motor ■ spotřeba ■ velikost kabiny ■ vyvážené jízdní vlastnosti ■ světlá výška

Rozporuplná modernizace vzhledu ■ kolíček na přepínání palubního počítače

Průměr celkem 1,58



Líbivý design ■ útulný prémiový interiér ■ logicky rozložené ovládací prvky ■ jízdní komfort

Úzká kabina ■ malý zavazadelník ■ vysoká spotřeba paliva

Průměr celkem 1,77

