

Vylepšený S-Cross na první pohled zaujme výraznou přední maskou s mohutným nárazníkem.



Setkání s dobrým kamarádem

NENÍ MOC AUT, DO KTERÝCH SEDNETE A BUDE VÁM PŘIPADAT, ŽE JE ŘÍDÍTE UŽ CELÉ ROKY. VŠECHNO V NICH JDE VSTRČÍ ŘIDIČI. JE TO I PŘÍPAD TÉTO NOVÉ SUZUKI S-CROSS.

ZAZNAMENAL ADAM BUDÍK



Začínám těmhle autům přicházet na chuť. Na podzim jsem jezdil s Vitarou, v únoru jsem vyzkoušel S-Cross a v obou případech jsem byl velice příjemně překvapen. Jsou totiž k řídiči

hodně přátelská, což se projevuje tak, že vám hned napoprvé padnou do ruky. S S-Crossem jsem jezdil už přede dvěma lety a tehdy jsem ho docela prověřil v terénu, ačkoli jsem to neměl původně v úmyslu. Ale stačila jedna zavřená silnice a vydal jsem se po zkratce proplétající se mezi stromy. A tehdy jsem si uvědomil výhodu relativně malého auta, které nemělo s ničím problém. Proto když jsem si jel vyzvednout nejnovější verzi tohoto díblíka, rozhodl jsem se, že se budu věnovat hlavně jízdě po městě a po okresech mezi městy.

Vy, kteří se zajímáte o auta víc než já, už máte nastudované všechny technické parametry včetně nejmenších detailů inovovaného designu. Takže se můžeme soustředit na to, co je důležité pro mě – na ježdění. Především, že mám rád auta, do kterých se nastupuje, nikoli souká jako do tanku. V tomto ohledu je S-Cross vynikající. Když si ještě přizvednete sedadlo řidiče, máte při sezení za volantem rozhled jako z rozhledny. Což je samozřejmě výhodné v hustém provozu přeplněných ulic Prahy. Další výhodou je mrštnost toho vozidla. Ta mě bavila asi nejvíc. Sevřete volant a vyrazíte. Kde je skulinka, tudy se prosmyknete. S-Cross má i skvělou akceleraci, zejména v nižších rychlostech, takže ufrkne z místa jako blesk. To, že vám tak skvěle sedne, není jenom jeho jízdními vlastnostmi, ale vůbec celým interiérem. Na první dobrou vás zaujmou sedačky. Jsou neskutečně pohodlné – to oceníte na delších

cestách, ale i když po ránu uvíznete třeba na Strakonické. Dobře se sedí i vzadu, což byste možná na první pohled nečekali. Sympatická je i velikost kufru, když už jsme u toho cestování, ale bude to asi tím, že tam chybí rezerva. Jestli se nechcete spoléhat na lepicí soupravu, můžete si dokoupit dojezdové kolo. Jinak úložný prostor lze samozřejmě ještě zvětšit sklopením opěradel zadních sedadel, která jsou mimochodem rovněž nastavitelná.

Když se vrátím do interiéru, tak musím ocenit multimediální systém. Jeho ovládání je snadné a rychlé, i během jízdy je hračkou pustit si hudbu nebo najít svou oblíbenou stanici. Jinak jako řidič jsem měl po ruce vše, co jsem potřeboval, nic jsem nemusel hledat, po ničem pátrat. Dokonce i páčku na otevírání krytu hrdla palivové nádrže, jsem našel hned napoprvé. A že mi to u některých aut trvá docela dlouho, jak by mohli dosvědčit všichni ti, kteří na mě netrpělivě z fronty u stojanů troubí. Myslím, že rekord jsem udělal u auta nejmenované značky, kde jsem to otevírání vůbec nenašel a musel volat motoristickému kolegovi. Ale to jsem odbočil. V multimediálním systému je pochopitelně i navigace, její pokyny zatím musíte poslouchat v angličtině, ale brzy prý budou i česky. Navigace vám kromě cesty servíruje ještě další doplňující informace. Nastavitelný volant už je u většiny aut samozřejmostí, milé je, že lze nastavit nejen výšku, ale i podélnou polohu. Hezké věci se ovšem odehrávají i venku. Přední i zadní světlomety mají úsporné LED diody a dobře vypadají kulaté mlhovky s chromovým rámečkem. Ona vůbec celá přední maska vypadá jako odhodlaný dřevorubec, jako

S-Cross se proti předchůdci natáhl do délky o 150 milimetrů a na rozvoru o 100 mm, díky čemuž se z malého crossoveru stalo kompaktní SUV. Dnes je S-Cross dlouhý 4300 mm, přičemž jeho rozvor činí 2600 milimetrů. Při jízdě si možná dávejte pozor na spotřebu, když pojedete klidně, asi dosáhnete deklarovaných šesti litrů, ale jestli budete divočit jako já, může vám průměrná spotřeba vylétnout až na devět litrů.



Ať už se s ním vydáte do města, na silnici, nebo do terénu, oceníte jeho pohyblivost, zrychlení a hravost. Uvnitř najdete vše logicky uspořádané.



tvrdý chlápěk, kterej se vydal na cestu. A nutno dodat, že zdolávání překážek má tenhle tahoun v genech.

Moje domácí auto letos v dubnu oslaví třináct let, co poprvé vyjelo na silnici. Je tedy prostě všech možných technických a elektronických vychytávek. Ano, má tempomat a palubní počítač, který mi ukazuje spotřebu a kolik jsem toho dne a za jak dlouho ujel. Jo a ještě parkovací senzory. Jinak už nic. A upřímně řečeno mi ani nic z moderních technologií nechybí. Často naopak přebývá, protože například nesnáším, když chci popojet dvě stě metrů a musím se kvůli tomu poutat, protože mi jinak zvuk alarmu vysklí mozek. Ale je přece jenom jedna věc, kterou považuju za dobrou – a to je adaptivní tempomat. Když už jsem testoval S-Crosse v městském provozu, musel jsem zákonitě absolvovat i nějakou zácpu, čili popojížděčku, kdy si člověk nemůže uvnitř v autě ani v klidu vypít kafe nebo zatelefonovat, protože musí furt hlídat, aby do někoho neťukl. No a tohle adaptivní tempomat vyřeší, protože toho trubce před vámi hlídá a sám reguluje rychlost jízdy. Tak to je aktivní asistent, kterého bych občas bral i do svého auta. No a pro ty, kteří si dávají káfičko a telefonují i během normální jízdy, obsahuje karoserie S-Crossu pasivní prvky bezpečnosti, a sice zóny, které pohlcují rozptylovou a nárazovou energii v případě autonehody. To je zase dobré pro chudáka chodce, kterého telefonující řidič čas od času nabere na přechodu. Popsaná situace je samozřejmě nadsázka. Ale kdybyste nedej bože přece jenom s tímhle autem bourali, tak se vás bude snažit ochránit hned sedm nainstalovaných airbagů. A je tu ještě jedna dobrá finta. Když jedete rychleji než 55 km/h a znenadání prudce

hamtnete na brzdu, automaticky se spustí všechny blinkry a dají těm za vámi najevo, že je nějaký průšvih. To je moc dobrá pomůcka, protože když v jakémkoli autě začnu prudce brzdit a chci zmáčkout výstražné blinkry, nikdy ten knoflík nenahmatám a zpravidla pustím stěrače nebo jinou blbost.

Protože jde o všestranné auto, najdete na středové konzoli kolečko přepínající mezi čtyřmi jízdními režimy: auto, sport, snow a lock. Můžete přepínat za jízdy pouhým otočením a potvrzením volby zmáčknutím. Pohon na všechna čtyři kola vám pomůže z každé šlamastyky a ostatně ho oceníte v určitých situacích i ve městě. Auto je zapojuje podle stavu vozovky, při sportu žene sílu víc na zadní kola, režim snow je jasný už ze svého názvu a lock je pro ty nejhorší situace. Tak vítejte ve světě S-Crossu! **f**

S NOVOU TVÁŘÍ

DO RUKOU SE VÁM
DOSTÁVÁ ŽIVEL



MŮJ REŽIM

Otočný volič jízdních režimů vám umožní řešit většinu situací na silnici i v terénu, ve kterých se můžete ocitnout. Lock stejnoměrně zapřáhne všechna kola a při 60 km/h se sám vypne.



S PŘEHLEDEM

Sedadla posazená výš než obvykle zajistí perfektní výhled na všechny strany. Zadní sedadla mají nastavitelná opěradla, a i když se to zvenku nezdá, cestující na nich mají dost místa i pro kolena.



VIDÍTE MĚ?

Úsporné LED žárovky zajišťují jak denní, tak plnohodnotné svícení. Design zadních světel vytváří dojem ostrého hocha a prozrazuje tak charakter auta.

SPECIFIKACE

SUZUKI S-CROSS 1.4 BOOSTERJET

- čtyřválec BoosterJet o objemu 1373 cm³
- 103 kW (138 k)
- šestistupňový manuál
- kombinovaná spotřeba 5,6 l/100km
- cena: 512 900 Kč (základ)