



Ještěrky k pohledání



Malých SUV s benzinovým motorem a pohonem všech kol je jako šafránu. Tahle dvě patří k nejdostupnějším, každé na to ale jde docela jinak.

Pohon všech kol je zvláštní disciplína. V uplynulých letech se začal považovat za známku technické vyspělosti i prestiže, a tak magické logo na zádi vyhledávali i lidé, kteří v životě nesjeli ze suchého asfaltu. K rozmachu čtyřkolek přispěla i módní vlna SUV. Přitom z podstaty věci stále patří hlavně tam, odkud přišla: do aut pro horské oblasti a nepevněné cesty.

Právě na dvě taková auta si dnes posvítime. Dacia Duster vtrhla do rajonu SUV v roce 2010 a díky bezpříkladnému poměru ceny a smyslu pro hrubou práci slaví úspěchy od Mexika po Kazachstán. Suzuki pochází z hornatého Japonska, první lehkou čtyřkolku představilo už v roce 1970 a z těchto dlouholetých zkušeností těží i dnešní model S-Cross.

DOJEM

Již jednou viděno

Pravidelní čtenáři si možná vzpomenu, že modely Duster a S-Cross už jsme proti sobě jednou postavili. Stalo se to před třemi lety a od té doby se projevil zajímavý paradox. Přestože duster loni přijel v nové generaci, vypadá skoro stejně jako předtím. Suzuki

prošlo jen faceliftem, ale od originálu se odpoutalo daleko víc.

Proti uměřené a zdrženlivé přídi z podzimu 2013 sází dnešní S-Cross na sebevědomě vysunutou bradu. Na prvních snímcích nám stříbrná maska připadala snad až moc pompézní. Ale jak čas brousí hrany emocí, musíme uznat, že prostě stříženým tvarům karoserie suverénnější přídíl sluší, dodává

CENA A VÝBAVA

Blízcí i vzdálení

U malých benzinových čtyřkolek téměř není z čeho vybírat. Kromě naší dvojice se do hledáčku české rodiny dostane ještě Opel Mokka X, stylové Mini Countryman bude nejspíš drahé. Ford Ecosport, Nissan Qashqai nebo Mitsubishi ASX nenabízejí 4x4 na benzin vůbec, Kia Sportage až se 130kW turbem, Subaru XV nebo Toyota C-HR jen s autotatem. O cenovém odstupu Hondy CR-V nemluvě. Tyto poměry testovanou dvojici sblíží, přestože cenový rozdíl 84 000 Kč není zanedbatelný. Je však třeba dodat, že Suzuki nabízí čtyřkolku až od střední výbavy Premium, zahrnující bezklíčové odemýkání, dvouzónovou klimatizaci, vyhřívání sedadel a výkonné světlomety LED. Na české poměry je až převybašená a vyšší cena jí vynesla horší známku. Věk také na silnicích častěji potkáme menší a skromnější model Vitara. Ani duster nenabídne čtyřkolku k základní výbavě, zvolit musíme druhý stupeň Comfort. Pokud otevřete aktuální ceník, testovanou kombinaci 1.2 TCe 4x4 nenajdete – kvůli náběhu na přísnější emisní normu už ji nelze objednat z výroby. Dovozce nás však ujistil, že skladových vozů je dost a jejich nabídka do příchodu nových motorů postačí.

Základní ceny konkurentů

Mini Countryman Cooper 1.5/100 kW ALL4	780 000 Kč
Opel Mokka X 1.4 Turbo/103 kW 4x4	510 900 Kč

Základní ceny aut z testu

Dacia Duster	
1.6/84 kW	259 900 Kč
1.5 dCi/66 kW	338 900 Kč
1.2 TCe/92 kW	350 900 Kč
1.5 dCi/80 kW	376 900 Kč
1.2 TCe/92 kW 4x4	395 900 Kč
1.5 dCi/80 kW EDC	411 900 Kč
1.5 dCi/80 kW 4x4	421 900 Kč

Suzuki S-Cross	
1.0 BoosterJet/82 kW	409 900 Kč
1.0 BoosterJet/82 kW AT	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 AT	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 AT	681 900 Kč

Jak známkujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známkujeme podle odstupu od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přiděluje 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 malým SUV s benzinovým motorem kolem 90 kW a výbavou dle Světa motorů je Dacia Duster 1.2 TCe

4x4 Comfort za 395 900 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 415 695 Kč. Za cenu od 415 696 Kč do 455 285 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčísľujeme odstup od nejlepšího. Znamku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Znamka za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení! Jedná se o samostatnou disciplínu.

jim pro SUV potřebný důraz a dobře se s nimi pojí i díky kaligraficky zdobené optice světlometů.

Dál už je to S-Cross, jak ho známe. Japonsky nevtrhavý až přehlédnutelný, ale s vyváženými proporcemi a věrný staré pravdě, že v jednoduchosti je síla. Líbit se bude jednomu z deseti a devět neurazí.

Zůstanu svůj

Duster se stal tak pevnou součástí české automobilové krajiny, že už začíná být těžké vnímat jeho tvarovou svéráznost. Za sedlácky fortelným čelem a ramenatými blatníky se krčí propadlý hrudník o číslo užšího skeletu, některé přechody působí vskutku příkře. Touha po kráse ustupuje výrobní logice, bez obalu roubující terénní podvozek s dlouhými zdvihy kol na podlahu malého cestovního vozu.

Tuto neotesanou přímočarost máme na dusteru vlastně rádi, odpovídá duši skromného pracanta. Na to zjevně mysleli i tvůrci nové generace, když na zevnějšku změnili jen detaily. Skromnost ale nestačí k nejlepší známce za design, my tentokrát dáváme dvojku.

Přidal, ale nedojel

Uvnitř se světy obou konkurentů mírně přiblížily, S-Cross si však zachovává náskok úměrný vyšší ceně. V jeho kabině vidíme méně pravých úhlů, jemnější hru s tvary a samozřejmě materiály s hezčí povrchovou úpravou. Výsledkem je podstatně útulnější atmosféra, i když měkčené materiály si japonský šikula nechává jen na výplň dveří v úrovni loktů.

U Dacie se s novou generací rozhodli nejvíce zapracovat právě na dojmu z interiéru. Povedlo se, tvarově členitější palubní deska vypadá lépe než dřív, o dvě třídy se posunul design ovladačů i jejich přesnost. Parádu dělá i hezky tvarovaný a konečně dvouose stavitelný volant, do pozadí ustoupil jadrný odér lepidel. V průměru srovnání to ale na S-Cross nestačí, jak dokazuje střih podle pravítka, hrubá textura materiálů i odbyté zakomponování obrazovky navigace.

Obrazovkami se oba vozy blýsknou na fotkách, praktické soužití nás ale ani v jednom případě nepřesvědčilo. Tady bychom dali přednost méně efektnímu, ale užitečnějšímu páru knoflíků navíc.

Pořizovací náklady

	Etalon	
	Dacia Duster 1.2 TCe/92 kW 4x4	Suzuki S-Cross 1.0 BoosterJet/82 kW 4x4
Základní cena	395 900 Kč (Comfort)	479 900 Kč (Premium)
Cena verze Světa motorů	395 900 Kč (Comfort)	479 900 Kč (Premium)
Výbava verze Světa motorů	Čelní, boční a hlavové airbagy, rádio s bluetooth a USB, výškově a podélně stavitelný volant, dálkově ovládané centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken a vnějších zrcátel, palubní počítač.	

VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ

Automatická klimatizace	8000 Kč	✓
Bixenony/světlomety LED	✗	✓
Vyhřívání předních sedadel	6000 Kč	✓
Zadní/zadní a přední parkovací senzory	✓/-	✗✗ ¹
Litá kola	✓	✓
Navigace	16 000 Kč	6052 Kč ²
Dešťový a světelný senzor	✗	✓
Tempomat	✓	✓
Bezklíčkové startování	✗	✓
Metaliza	13 900 Kč	13 000 Kč
Porovnání cen	395 900 Kč	479 900 Kč (o 21 % horší)
Známka ²⁾	1,00	2,00
	1.	2.

¹⁾ Standardem je zadní kamera ²⁾ Ve formě karty SD s mapami

Náhradní díly

	Dacia Duster 1.2 TCe/92 kW 4x4	Suzuki S-Cross 1.0 BoosterJet/82 kW 4x4
Světlomet/zadní sdružená svítidla (Kč)	9510/5770	25 2161/4828+3469
Přední/zadní nárazník (Kč)	6680/7795	5029/5920
Přední blatník (Kč)	4130	3330
Čelní sklo (Kč)	4490	14 340
Brzdové destičky + výměna (Kč)	1950 + 315	2721 + 363
Ventilek pneu s vysílacem TPMS	249	1313
Cena práce v servisu (Kč/hod.)	620	726
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km (Kč)	22 420	27 224
Záruky: pohonné ústrojí/celý vůz/lak/neproraz. karoserie (roky)	3 nebo 100 000 km/3/6	3+2 ³ nebo 100 000 km/3/12

³⁾ Tři roky záruky dovoze, další dva roky pojištění závad. Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit

Dacia



U madla najdeme měkké materiály, lépe než dřív je umístěné i ovládání oken



Ovládání klimatizace i dalších funkcí je přehledné na očích

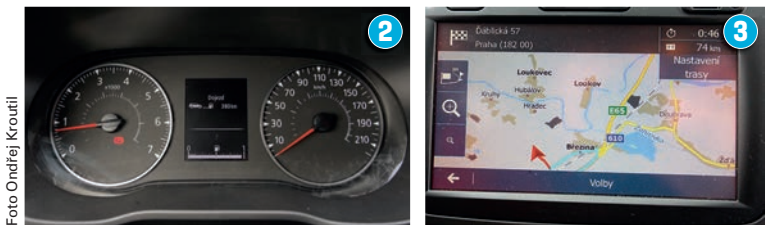
Suzuki



I Suzuki si schovává měkké materiály tam, kde se výplně nejčastěji dotýkáme



Kromě nejchudší verze Active má S-Cross dvouzónovou klimatizaci



1 Kabina tvarově prokoukla, i když ji stále obklopují hrubozrnnější materiály. 2 Provedení palubního počítače se liší dle výbavy, v chudších výbavách najdeme jednoduchou „kalkulačku“. 3 Obrazovka nereaguje na dotyk moc citlivě, navigace místy volila záhadné oklky.



1 Většina materiálů vypadá dobře a tvarová pestrost působí útulně. 2 K naší radosti Suzuki neexperimentuje a zachovává klasické uspořádání přístrojů. 3 Rádio s displejem se neovládá zcela intuitivně. K doplnění navigace stačí dokoupit mapy na datové kartě.



Dacia



Za dvouose stavitelným volantem najdeme správnou pozici snáz než v minulé generaci. Sedadla jsou však měkká. Dospělým to může vadit hlavně vzadu, kde je navíc jen dostatečný prostor pro nohy.



Suzuki



S-Cross je ve všech směrech pohodlnější. Seřízení volantu má větší rozsah, přes nižší palubní desku je lepší výhled. Tuhá sedadla lépe drží tělo, i zadní sedák je uložený komfortně vysoko. Před koleny i nártý je víc místa.

PROSTOR A POHODLÍ

Přidá, kde to netušíte

Jediným zásahem do základů dusteru je výraznější sklon čelního skla. Z něj těží jak aerodynamika, tak vzdušnější atmosféra přední části kabiny. I když se tím nezvětšil měřitelný ani využitelný prostor, cítíme se v autě volněji. Na šířku nám metr ukazuje stejné centimetry, ale pocitové kouzlo se opakuje díky lépe tvarovaným výplním dveří. Zato u předních sedadel nejde jen o dojem, skutečně dorostla rozměrů obvyklých u většiny konkurentů – na krátké židličky z minulé generace můžeme zapomenout. Čalounění je ovšem v duchu doby poměrně měkké, z čehož můžou na delších cestách bolet záda.

Skrč se a nadnášej

Vzadu není místa nazbyt, ale dva dospělí se usadí bez potíží. Horší je, že sedák je zde ještě měkkí a člověk ani nemusí vážit metrů, aby ho prosedl až na nosník nádrže. Tady se asi počítá hlavně s dětmi.

Improvizovanou konstrukci dusteru prozrazuje i objem kufru, který ze slušných 445 litrů u předního pohonu klesá na 411 u čtyřkolky a posléze na 3761, když budete mít rozum a připlatíte si za rezervní kolo. Délka i šířka prostoru je vyhovující, ale s každou z uvedených úprav se kufr stává mělčím.

Rozměry, které klamou

S-Cross je sice zvenčí o čtyři centimetry užší, přesto nabídne posádce srovnatelnou, dokonce o chlup velkorysejší šířku v loktech. Vnější rozměry tu totiž neurčují vytažené blatníky, ale samotný skelet, který je ve skutečnosti širší než střední část dusteru. Uvnitř se skutečně cítíme volněji, přes nižší palubní desku a skloněnou kapotu máme také lepší přehled o dění kolem přídě. Díky rozměrnějším dveřím se do suzuki také lépe nastupuje.

Ocenit musíme robustně tvarovaná a příkladně tuhá sedadla, která tělo lépe podepřou. Škoda jen chybějící bederní opěrky, duster ji má aspoň za příplatek. Naopak větší rozsah seřízení volantu je příslibem, že si správnou polohu najdou řidiči všech postav.

Vana se nepočítá

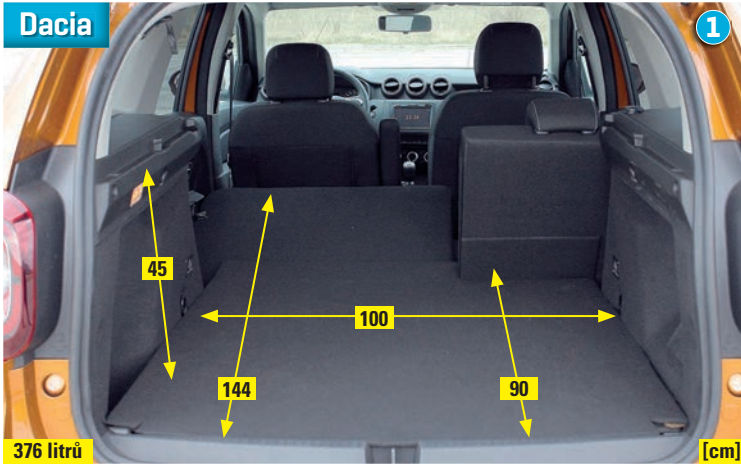
I vzadu je to větší pohoda. Sedíme pohodlně vysoko, čalounění sedáku je nešizeně tuhé a místa před koleny podstatně víc. Tady by se i vzadu snesla delší cesta.

Délkové centimetry, které S-Cross nahnal v kabině, chybějí v kufru. Litry

dohání hlubokým dnem, pod kterým je ještě místo na rezervu. Ta je sice také za příplatek, ale výrobce její prostor do celkového objemu nepočítá. Snadno jsme se o tom přesvědčili, když nám prostým vynásobením naměřených hodnot vyšel objem kvádrů o 65 litrů větší než v dusteru.

Údaje o testovaných vozidlech

		Dacia Duster 1.2 TCe	Suzuki S-Cross 1.0 BoosterJet
NAMĚŘENÉ HODNOTY			
Místo podélné/před koleny zadního cestujícího	(cm)	170/15	189/21
Výška interiéru nad sedákem P/Z	(cm)	92-99/97	89-96/89
Místo nad hlavou cestujícího P/Z	(cm)	8-14/6	3-10/1
Šířka interiéru v loktech P/Z	(cm)	140/142	143/140
Šířka interiéru v ramenou P/Z	(cm)	128/130	127/126
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo	(cm)	50 x 41/49 x 45	49 x 41/46 x 43
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka)	(cm)	61 x 46	65 x 49
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka)	(cm)	79 x 92	80 x 98
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi	(cm)	78/187	70/188
„Místo podélné“ – 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 koleny 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 vybraní dveři. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 175 cm.			



1 Dlouhý a široký kufr doplácí na měkké dno, daň za kombinaci pohonu 4x4 a instalace rezervy 2 za 1800 Kč. Za xenony si připlatit nelze, proto i halogeny 3 svítí slušně.

MOTOR

Hladce, ne však ochotně

V malých objemech všichni přecházejí na tři válce, Dacia se spolu s mateřským Renaultem stále drží čtyř. Na kulturu chodu to má blahodárný vliv – jak na volnoběh, tak zejména při rozjezdu. Když si stejnou práci rozdělí čtyři bratři, je každý z nich víc v pohodě, motor sebou neškube a karoserie neduní.

Teoreticky by z toho mělo vyjít, že se na rozjezd nemusí tolik soustředit ani řidič. To tu ovšem neplatí, protože vysoký výkon 92 kW si žádá velké turbo s citelnou prodlevou a v pedálu spojky není cítit záběr. Na startu tedy duster výhodu čtyřválcové stavby a většího objemu promarnil. Sbírá se váhavě, a kdo netrpělivě zašlápne plyn do podlahy, dočká se opožděného návalu síly. V rozporu s očekáváním navíc duster nevyužívá první rychlostní stupeň místo redukce – převodovka je převzatá z cestovních aut. Jedničku má na horší podmínky

nešikovně dlouhou, kratší přeskoky najdeme dle logiky emisního cyklu až mezi trojkou a pětkou.

Za samet se platí

Jakmile jsme v plynulém pohybu, odmění nás motor sametově klidným a tichým během, jaký dnes v levných autech nebývá zvykem. Zejména působivé to je ve středních a vyšších otáčkách, kdy dokáže pěkně napnout plachty. Jenže je to kouzlo trochu zbytečné: turbo si přece nekupujeme proto, abychom ho vytáčeli ke 4000 min⁻¹. Reakce na plyn ale zůstávají opožděné a ne zcela předvídatelné, auto zrychluje jako na natažené gumě. Stejně jako v jiných modelech aliance Renault-Nissan potvrdila dvanáctistovka vyšší spotřebu. Navzdory plynulému a předvídatému stylu dosáhla 7,4 litru.

Tři někdy stačí

Že se litrový motůrek ocitl ve zvýšené karoserii crossoveru, ještě není žádná revoluce. Vždyť Ford montuje svůj



1 Kufr nahání litry spíš do výšky, základní objem je však lepší než u dusteru. 2 Za rezervu se připlácí 4000 Kč. 3 Světlomety LED patří v této třídě k nejlepším a tříválec je má v ceně.

EcoBoost do C-Maxu i těžkého mondea. S-Cross je ale první případ, kdy se malé tříválcové turbo montuje do auta s pohonem všech kol. Tedy první v Evropě – připomeňme, že doma v Japonsku má Suzuki takové věci v reportoáru už od 80. let.

A zkušenosti jsou hned znát. Na volnoběh motor běží klidně. Vibrace se nezaprou, ale hluk nepřichází žádný. Ani pod plynem se karoserií nešíří žádné dunivé rezonance. Dusavý rytmus pracovních dob neomylně prozrazuje počet válců, ale jinak je litrový BoosterJet tichošlápek. A co hlavně – naladili ho pro opravdový život, takže z nízkých otáček pohotově zabírá. Do těžkého terénu S-Cross určitě není, ale vyjždění ze zablácené louky nebude o nic obtížnější než s dusterem, přestože má motor menší objem a nižší výkon. Citlivěji spolupracuje také spojka.

S kávovarem levněji

Suzuki si musí vystačit s pětistupňovou převodovkou, v reálném provozu to ale nevnímáme jako nevýhodu. Jednička

je jen zanedbatelně delší než v dusteru a další stupně navazují tak logicky, že po městě ani na okreskách nemusíme zbytečně radit sem a tam. Na dálnici ukazuje otáčkoměr 3250 min⁻¹, o tři sta víc než v dácii. Díky tříválcovému rytmu expanzí to ovšem neznamená žádný dunivý hukot, motor spíš připomíná roztočený kafemlejek. Pětikvalt se Suzuki vymstí při měření pružnosti na letištní dráze. Na horších výsledcích se nepodílí jen nižší točivý moment tříválce, ale i výhoda, kterou duster získává kratší čtyřkou a pětkou – do obou měřených pásem se rozjíždí z 2300 min⁻¹, zatímco S-Cross z rovných dvou tisíc. Když dácii vyzkoušíme na šestku z 1800 min⁻¹, navzdory výkonnějšímu motoru dosáhne 120 km/h o 1,5 s později než Suzuki. Proto jsme při známkování pružnosti Japončikovi o půl stupně ulevili.

Uživatelé potěší i zastávky u čerpacích stanic, spotřebu jsme při shodném stylu jízdy naměřili o 0,9 l nižší. Proto snad nebude vadit o tři litry menší nádrž.



Ani v méganu nás silná verze dvanáctistovky netěšila zátahem zespoda, duster ji zatěžuje ještě roztáčením kardanu. Přesvědčivá nebyla ani spotřeba.



Tříválec Suzuki ukazuje, že plynulý nástup a čitelná reakce na plyn jsou pro každodenní provoz cennější než maximální výkon.



JÍZDA

Po čtyřech bezpečně

V úvodu jsme zmiňovali, jak se na světovém rozvoji čtyřkolek podepsalo hornaté Japonsko, a dnešní test to ukazuje hned dvakrát. Nejen pod podlahou S-Crossu, ale i v útrobcích dusteru pracuje připínatelný pohon zadních kol ze země vycházejícího slunce – Dacia ho i se zadní nápravou převzala od Nissanu. Základem je elektromagnetická spojka, což je řešení výrobně levné, mechanicky odolné a dlouhověké. Odvrácenou stranou je fungování v režimu vypnuto-zapnuto, moment přenášený na zadek nelze dávkovat ani předvídavě stupňovat jako u systémů hydraulických. V samočinném režimu se pohon připojuje podle přilnavosti předních kol, a to s mírou mechanickou prodlevou. Proto mají obě auta manuální volič režimů s polohou Lock (v S-Crossu navíc i Sport), která logiku připojování zůstří.

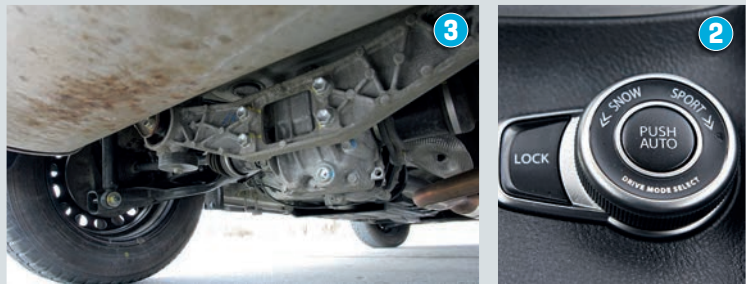
Jednoduchá zkouška na orosené trávě však potvrdila, že i v samočinném režimu

si systém obou vozů s běžnými situacemi poradí včas. Zatímco při manuálně odpojeném pohonu (poloha 2WD) se přední kola mírně protočila, v režimu Auto se systém připojil bez jakékoli vnímatelné prodlevy. Přepínání do polohy Lock je tedy nutné jen v krajním případě, třeba při prudkém rozjždění pod plným plynem nebo rytmickém rozhoupávání vozu uvízlého ve sněhu. Ve všech běžných situacích stačí nechat všechnu práci elektronice a vyrazit.

Přestože ani jeden z vozů není určen do těžkého terénu, stojí za zmínku o 30mm vyšší světllost dusteru, která může spodku ušetřit nejedem šrám.

Jak ze starého filmu

V kultuře jízdy se nový duster zlepšil stejně výrazně jako ve zpracování interiéru. Právě ve spojení s lehce svištivým benzinovým turbem vynikne příznivě nízká hladina hluku, lépe působí i řazení a sladění ovládacích sil. Řízení je možná zbavené emocí až příliš, volant jde hodně zlehka a za zhoršené přilnavosti neposkytuje moc citu pro dění pod koly.



1 Ani S-Cross v samočinném režimu čtyřkolkou nezklamal, při plynulém rozjezdu se přední kola protáčí jen v režimu 2WD. 2 Na rozdíl od dusteru je zde navíc režim Sport, který připojuje zadní pohon ostřeji při každém sešlápnutí plynu. 3 Vlečená náprava má prohnutou zkřutnou příčku, hřídel k diferencálu vede pod ní. 4 Převodovka má jen pět stupňů, v reálném provozu to ale úplně stačí.

Údaje o testovaných vozidlech

	Dacia Duster 1.2 TCe	Suzuki S-Cross 1.0 BoosterJet
ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE		
Motor, ventilový rozvod	benzin R4, DOHC	benzin R3, DOHC
Zdvihový objem	(cm³)	1197
Největší výkon	(kW/min⁻¹)	92/5300
Největší točivý moment	(N.m/min⁻¹)	205/2300
Převodovka	6° manuální	5° manuální
Délka x šířka x výška	(mm)	4341 x 1804 x 1682
Rozvor náprav	(mm)	2676
Světlná výška	(mm)	210
Standardní pneumatiky	215/65 R16	205/60 R16
Provozní/užitečná hmotnost	(kg)	1392/475
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu	(kg)	695/1500
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální	(l)	3761/1444
Objem nádrže paliva	(l)	50
Nejvyšší rychlost	(km/h)	179
Zrychlení z 0 na 100 km/h	(s)	11,0
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace)	(l/100 km)	7,1/6,0/6,4
NAMĚŘENÉ HODNOTY		
Pružnost na 4. rychlostní stupeň (60-100 km/h)	(s)	7,1
Pružnost na 5./6. rychlostní stupeň (80-120 km/h)	(s)	11,7/16,9
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h	(ot./min)	2950
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva	(l/100 km)	7,4
<small>* Objem kufru v provedení s rezervním kolem K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.</small>		

INZERCE

Allianz	Povinné ručení do 5000 km/rok			Havarijní pojištění	Zajímavost z pojišťovnictví
	Limit 70/70 mil. Kč	Limit 150/150 mil. Kč	Limit 200/200 mil. Kč		
Dacia Duster	od 134 Kč/měsíc	od 147 Kč/měsíc	od 161 Kč/měsíc	od 255 Kč/měsíc	Čím méně kilometrů, tím větší sleva. Jen u nás bez čipu v autě!
Suzuki S-Cross	od 130 Kč/měsíc	od 143 Kč/měsíc	od 156 Kč/měsíc	od 255 Kč/měsíc	



Pneumatiky v testu: Nokian WR D4 215/60 R17

Obratnost dusteru nechybí, na limitu se chová nedotáčivě. Řízení ale nemá moc citu a při prudkém vyhýbacím manévru se jeho reakce špatně odhadují.



Pneumatiky v testu: Yokohama Blu Earth 215/60 R16

S-Cross působí hravě, a když ho rozkurážíte, vybočuje zádí. Pak ho rázně usadí stabilizace. Řízení se staromódně čistě rovná na střed, což zlepšuje cit a usnadňuje nouzové manévry.

ZÁVĚR

Přes veškerá zlepšení duster na suzuki stále nedosáhne. Naše hodnocení tradičně zdůrazňuje praktičnost a prostor, ve kterých má S-Cross navrch. Náskok si však

pojistil i zdařilým třívalčovým motorem, který navzdory nižším papírovým hodnotám lépe vyhoví v každodenním provozu, a potěší nižší spotřebou paliva. Jako pracant za přístupnou cenu je však duster schopnější než dřív a konkurence by na to měla myslet.



Pérování trochu tápe v nízkých rychlostech, kdy karoserie kopíruje každou dlažební kostku, jízda po městě není žádná velká lábůž. Když se ale zavěšení rozhybe, začne projevovat elegantní podajnost. Dlouhé zdvihy kol a souhra tlumičů s pružinami odráží nároky zemí třetího světa a česká okreska je pro podvozek snadná práce. Konejšivě spojitě pohupování dusteru za brebentivého bubnování kol kdesi pod námi připomíná to nejlepší ze starších francouzských aut. A také šetří krční páteř řidiče i posádky. Dodejme ale, že čtyřkolka získává náskok díky nezávislému zadnímu zavěšení, které verze s předním pohonem nemají.

Oddanost císaři

S-Cross naproti tomu lépe vyhoví těm, kdo chtějí být do jízdy bezprostředněji vtaženi. Oproti uvolněnosti starších verzí s atmosférickou šestnáctistovkou dostal tříválec utaženější, avšak ne tak harmonicky naladěný podvozek. České hrboly snáší vyrovnaně, ale filtruje z nich jen to nejhorší a posádka ví o všem, co silničáři zanedbali. I čtyřkolka má navíc vlečenou zadní nápravu, která přenáší rázy z levé strany na pravou, což komfortu obecně nepřeje.

O to důsledněji ovšem zůstávají kola přilepená k vozovce. Když za to na horším povrchu vezmete, projevuje podvozek oddanost japonského vojáka a poslušně letí, kam velí rozkaz. Jistotě za volantem přidává pevné řízení, které se s mechanicky čistou vervou vrací na střed a úmysly přední nápravy dává lépe najevo.

Na druhou stranu mají tužší tlumiče svůj podíl na hlasitějším pronikání valivého hluku kol do karoserie. Což vynikne o to více, čím tišší je chod tříválcového motoru.

Hodnocení

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.	Dacia Duster 1.2 TCe	Suzuki S-Cross 1.0 BoosterJet
DOJEM		
Design	2,00	1,50
Dílenské zpracování	2,00	1,50
PROSTOR A POHODLÍ		
Prostornost	2,50	2,00
Sedadla	2,00	1,50
Zavazadelník a variabilita	2,00	1,50
Ovládací prvky	2,00	1,50
MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ		
Dynamika	2,00	2,00
Pružnost	1,50	2,00
Spotřeba	2,50	1,50
JÍZDA		
Řazení	2,00	1,50
Řízení	2,00	1,50
Brzdy	2,00	2,00
Ovladatelnost	2,00	1,50
Jízdní komfort	1,50	2,00
CELKEM		
Výsledná známka	2,00	1,68
Závěrečné pořadí	2.	1.

Pořadí

1. Suzuki S-Cross 1.0 BoosterJet



+ Prostorná kabina
Spodový záťah motoru
Výborná sedadla
Agilní jízdní vlastnosti a řízení

- Méně harmonické pérování
Výraznější valivý hluk kol

Průměr celkem 1,68

2. Dacia Duster 1.2 TCe



+ Poměr ceny a hodnoty
Dostupnost benzínu 4x4
Komfortní podvozek

- Menší kufr i prostor vzadu
Omezená pružnost motoru
Měkčí sedadla

Průměr celkem 2,00