



Když už auto jednou je...



... mělo by být tím, čím je, a ne tím, čím není. Co na to malé crossovery? Vážně umějí od každého něco, nebo jen dělají ramena?



Dacia

Tady jde hlavně o práci. Přestože facelift některá místa zlepšil, vysokou kulturu od dusteru nečekejte.



Opel

Dvázdné barevné kombinace spolu s některými povrchy působí dojmem decentního luxusu



Suzuki

Technicky přísný, ale vzorně funkční interiér dává posádkě jistotu. Atmosféru ruší některé levnější materiály.



Škoda

Yeti staví spíš na pocitu bytelnosti než na lákavých vychytávkách. Stříbrný plast ve střední části bychom ozeleli.

Testy Světa motorů

- SM 02** Vyšlo 6. 1. 2014 Nissan Note vs. Škoda Rapid Spaceback
- SM 03** Vyšlo 13. 1. 2014 Kia cee'd SW vs. Toyota Auris Touring Sports
- SM 04** Dacia Duster vs. Opel Mokka vs. Suzuki SX4 S-Cross vs. Škoda Yeti
Téma: Sedmimístné automobily – očekávání a skutečnost
- SM 05** Vyjde 27. 1. 2014

Myšlenka spojit dovolenkový objem kufru s velitelským výhledem kolem vozu a schopností projet lesní cestu láká stále více zákazníků. Kromě velkých a ještě větších SUV se tak v posledním roce objevují crossovery neméně rozličných velikostí včetně miniatur typu Renaultu Captur. Současně sledujeme trend opouštění nejdrsnějších terénních schopností ve prospěch nižší stavby, lepší aerodynamiky a jízdních vlastností na zpevněných silnicích.

Jízda mezi pařezy a průzkum opuštěných kamenolomů je ostatně odjakživa výsadou profesionálního terénního nářadí, a tak je spíš namístě otázka, jaké výhody vlastně přináší stavba zvýšená jen o trochu.

Dnes to prozkoumáme na partičce SUV a crossoverů s délkou kolem 4,3 metru. V této třídě je poslední dobou živo, v letošní sezoně obzvlášť. Matadoři jako Škoda Yeti a Dacia Duster prošli modernizací, která jim má vdechnout čerstvé síly proti novějším konkurentům: rok starému Opelu Mokka a podzimní novince Suzuki SX4 S-Cross.

DOJEM

Budiž výška

První, co na vybrané sestavě zaujme, jsou rozdíly ve výšce. Hranici 170 cm totiž atakují nejstarší výtečníci – yeti s dusterem. Opel s hodnotou 166 cm míří trochu níž, ale nejnovější parták jako by všem chtěl říct, že mají nos nahoru: SX4 S-Cross měří necelých 158 cm.

CENA A VÝBAVA

Půlmilionová záležitost

SUV a crossovery na pomezí malých aut a nižší střední třídy se předbíhají v nejnižší základní ceně, jakmile ale trvate na dieselu a pohonu všech kol, je třeba sáhnout minimálně pro půl milionu. Až na jednu výjimku, a tou je testovaná Dacia Duster, která nemá s cenou 394 900 Kč konkurenci. Výbava není nijak zázračná a například námi vyžadovaný dvouose stavitelný volant nenabízí dacia vůbec, pro koho je ale cenovka prioritou, nenajde zkrátka nižší nabídku. Záruku čekat třiletou. Druhým nejdostupnějším SUV v požadované konfiguraci je Škoda Yeti, a to proto, že diesel 2.0 TDI ve verzi 81 kW seženete i v základní výbavě Active za 469 900 Kč. Aby yeti splnil naše požadavky, je potřeba připočíst paket Plus za 10 000 Kč, který přidá rádio, dálkový centrální zamykání a palubní počítač. To

vše lze pouze v silničním provedení, outdoor s terénní laděnými nárazníky už startuje na verzi Ambition za 544 900 Kč. V obou případech je výbava dostatečná, ale nikoli závratná. Seznam příplatků je dlouhý a bohužel docela drahý, garance pouze dvouletá. Opel Mokka obsadil třetí stupínek cenového srovnání, odstup od dusteru už je ale značný – v naftě a s pohonem všech kol 528 900 Kč. Výbava je proti daci bohatší, má možnost moderních příplatků, nejvýhodněji je pořídit v nejrůznějších sadách. Opel se blýskl se zárukou, nabízí totiž šestiletou. Cenový souboj uzavírá Suzuki SX4 S-Cross. Že vám to nesedí? Že bývala první generace SX4 [stále se prodává] jednou z nejlevnějších čtyřkolek? Máte pravdu.

Základní ceny konkurentů

Citroën C4 Aircross 1.6 HDi/84 kW	564 900 Kč*
Chevrolet Trax 1.7 CDTi/96 kW	575 400 Kč
Hyundai ix35 2.0 CRDi/100 kW	629 990 Kč
Kia Sportage 2.0 CRDi/100 kW	554 980 Kč*
Mini Countryman 1.6 D/82 kW	650 000 Kč
Nissan Qashqai 1.6 dCi/96 kW	589 900 Kč*
Verze s pohonem 4x4	* Akční cena

Novinka totiž doplácí na aktuální skladbu ceníku, kdy se diesel s pohonem 4x4 pořídit výhradně v nejvyšší výbavě. Ta je opravdu štedrá, a pokud bychom porovnávali top verze, vyšlo by Suzuki rázem nesmírně výhodně – v základu xenony, bezklíčkový přístup, parkovací čidla... Nedokáže ale nabídnout chudší a levnější provedení, naše porovnání tedy zavrhuje nejvyšší sumou. Známku jsme zlepšovali za standardní pětiletou záruku a opravdu bohatou výbavu.

Požizovací náklady

	Etalon			
	Dacia Duster 1.5 dCi/80 kW	Opel Mokka 1.7 CDTi/96 kW	Suzuki SX4 S-Cross 1.6 DDiS/88 kW	Škoda Yeti 2.0 TDI/81 kW
Základní cena	394 900 Kč (Arctica) ¹⁾	528 900 Kč* (Enjoy)	579 900 Kč (Elegance)	479 900 Kč (Active Plus)
Cena verze Světa motorů	394 900 Kč (Arctica) ¹⁾	528 900 Kč* (Enjoy)	579 900 Kč (Elegance)	479 900 Kč (Active Plus)
Výbava verze Světa motorů	ABS, ESP, čelní a boční airbagy, klimatizace, rádio, dálkově ovládané centrální zamykání, výškově a podélně nastavitelný volant, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, elektricky ovládaná zrcátka a přední okna			
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ				
Airbagy hlavové/kolenní/boční vzadu	✓/x/x	✓/x/x	✓/✓/✓	10 100/5600/7100
Asistent rozjezdu do kopce	x	x	✓	2100
Dvouzónová automatická klimatizace	pouze manuální	27 200 Kč (rozsáhlý paket Enjoy 1 s další výbavou)	✓	19 000
Parkovací čidla vpředu/vzadu	x/6000		✓/✓	10 200/18 300
Vyhřívání přední sedadla	6000	8100 (i volantu)	✓	6200
Elektricky ovládaná zadní okna	3000	✓	✓	5100
Bezklíčkové odemykání a startování	x	x	✓	14 900
Xenonové světlomety	x	32 300	✓	27 000
Tempomat	6000	✓	✓	11 200
Metalíza	12 900	14 100	15 000	
Porovnání cen	394 900 Kč (100%)	528 900 Kč* (o 34 % horší)	579 900 Kč (o 47 % horší)	479 900 Kč (o 22 % horší)
Známka ²⁾	1,00	2,25	2,75	2,00
POŘADÍ	1.	3.	4.	2.

1) Dacia Duster vůbec nenabízí námi požadované podélné nastavení volantu, 2) známka za cenu, výbavu, záruku a servisní náklady, * akční cena

Náhradní díly

	Dacia Duster 1.5 dCi/80 kW	Opel Mokka 1.7 CDTi/96 kW	Suzuki SX4 S-Cross 1.6 DDiS/88 kW	Škoda Yeti 2.0 TDI/81 kW
Světlomet/zadní sdružená svítidla	(Kč) 5788/2819	5734/4235	25 902 (xenon)/7065	5834/1832
Přední/zadní nárazník – spodní + horní část	(Kč) 5921/7717	5479/8954	5429 + 5541/5463 + 6025	7321/7487
Přední blatník	(Kč) 3138	3772	3300	5218
Čelní sklo	(Kč) 4356	24 051	9467	4031
Brzdové destičky + výměna	(Kč) 1638 + 264	2853 + 491	3427 + 512	1960 + 408
Cena práce v servisu	(Kč/h) 532	702	640	510
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km	(Kč) 18 853	18 464	15 300	14 419
Záruky: pohonné ústrojí/celý vůz/lak/nepřerez. karoserie (roky)	3 nebo 100 000 km/6/3	6/2/2	5 let nebo 150 000 km/3/12	2/3/12

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit

Zdroj: údaje výrobce

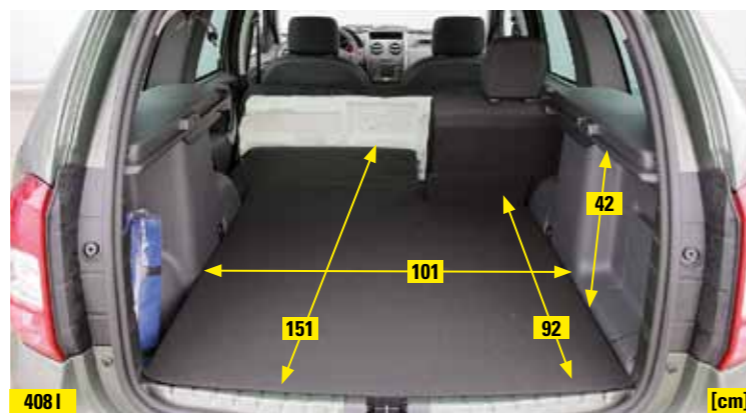
Jak známkuje

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnocením parametru. Měřitelné veličiny známkuje podle odstupe od lídra, každých 5 % ztráty znamená čtvrt známky odstup. Příklad: Nejlepší SUV nebo crossoverem na pomezí malých vozů a nižší střední třídy se vznětovým motorem o objemu 1,5 až 2,0 litru, výkonem do 100 kW, pohonem 4x4 a požadovanou výbavou je Dacia Duster 1.5 dCi 4x4/80 kW Arctica za 394 900 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako

auta s cenou do 414 645 Kč. Za cenu od 414 646 Kč do 434 390 Kč udělíme známku 1,25 a tak dále. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčísľujeme odstup od nejlepšího. Známku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Známka za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení. Jde o samostatnou disciplínu.

Dacia

Kompromisní polohu řidiče má na svědomí volant bez podélného seřízení. Sedáky i zadní opěradlo jsou krátké a nepříliš robustní. Výhodou je místo na kolena vzadu.



Novinkou faceliftu je přesunutí ovládacích elektrických oken na logičtější místo. Panel bohužel tlačí koleno řidiče.

Děleného opěradla je skoro škoda, když se sedák odklápi celý. Při nakládání zprava pozor na kabeláž palivového čerpadla.

408 l

[cm]

Opel

Nejvyšší a zároveň nejužší karoserie je cítit na skromné šířce předních sedadel. Poloha za volantem je ale díky širokým možnostem seřízení dobrá.



Další zbytečný pokus modernizovat ruční brzdou. Tlačítko nahore vypadá zajímavě, ale mačkat se nedá.

Panel s kamerami a čidly asistenčních systémů vždy trochu omezuje výhled řidiče. Takhle široký ho ale má jen mokka.

356 l

[cm]

Údaje o testovaných vozidlech

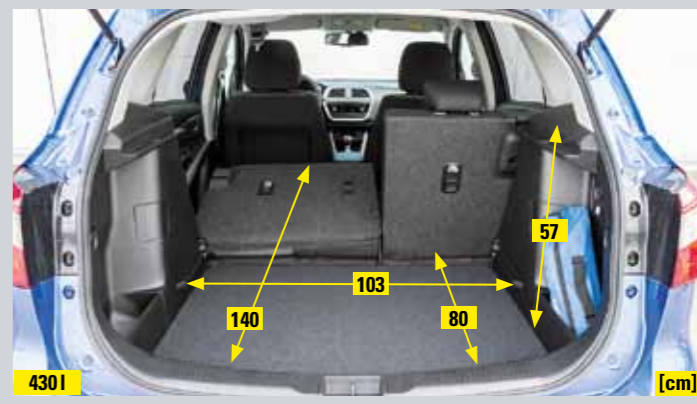
	Dacia Duster	Opel Mokka	Suzuki SX4 S-Cross	Škoda Yeti
NAMĚŘENÉ HODNOTY				
Místo podélné/na kolena ideál (cm)	147/20	146/15	152/21	136-150/2-18
Vertikální prostornost P/Z, místo nad hlavou P/Z (cm)	95-99/96, 5-9/6	95-104/98, 3-13/5	89-96/89, 3-10/1	98-106/101, 5-13/8
Šířka interiéru P/Z, šířka v loktech P/Z (cm)	124/128, 138/142	127/126, 143/140	130/129, 146/143	128/126, 146/144
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	48 x 50/46 x 46	49 x 41/46 x 43	50 x 49/50 x 53	49 x 44/45 x 40
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	52 x 60	60 x 44	65 x 49	59 x 45
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	93 x 79	85 x 92	80 x 98	100 x 85
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi (cm)	77/188	72/190	70/188	73/194

„Místo podélné“ - součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče a od předělu opěradla a sedáku řidiče k nejbližšímu místu palubní desky. „Na kolena ideál“ - místo pro kolena zadního cestujícího za sedadlem řidiče. „Vertikální prostornost“ - největší vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle. „Místo nad hlavou“ - totéž, ale nad hlavou figuranta - rozmezí vzniká výškovým nastavením sedadla. „Šířka interiéru/v loktech“ - nejmenší/největší vzdálenost mezi loketními opěrkami dveří vpředu i vzadu. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ - vertikální/horizontální vzdálenost mezi dvěma nejbližšími body v otvoru zavazadlové kufří. „Výška dolní hrany kufru“ - měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 175 cm.

Emocionální působivost zevnějšku ale nezáleží jen na výšce. Dacia nezapře své účelové poslání. Je to poctivé auto na poctivou práci, což dává najevo všim od hrubě tesaných tvarů s vystouplými blatníky po bytelné střešní lišty. Působí upřímně, ve městě ale moc parády neudělá. Na rozdíl od Škodovky. Je stejně pracovitá, zpevněné cesty k životu také nutně nepotřebuje. Svéráznost porpocí a avantgardně hranaté linie jí ale dodávají promyšlenější kůkuč. Yeti je lesní inženýr, před budovou univerzity vypadá právě tak přirozeně jako uprostřed paseky. S-Cross prozradí městskou rodinku na výletě.

Suzuki

Tady se má řidič nejlépe. Pohodlná křesla, optimální poloha volantu i pedálů. Jako mokka má i Suzuki skvěle uložený zadní sedák. Aerodynamičtější karoserie ale ubírá místo nad hlavou.



Nejsikovnější ovládání lampiček. Ve tmě nemusíte hledat knoflíky, mačká se samotný velkoplošný kryt.

Dvojitá podlaha je od výbavy Comfort ve standardu. To je dobře, protože dno spodního patra příliš robustní není.

430 l

[cm]

Škoda

Tři samostatná sedadla se do yetiho vejdou dost natěsno, stejně jako tělnatý redaktor na krajní místo u dveří. Necháme-li ale prostřední díl doma, dva krajní lze přisunout na střed, což dvěma dospělým zajistí nevšední komfort.



Přední sedadla yetiho mají správný tvar i velkorysé rozměry. Dlouhý sedák ale řidič nevyužije. Kvůli vysoko uloženému volantu musí sedět nad pedály se skrčenýma nohama.

321 l

[cm]

Výrazově uhlazené Suzuki můžete klidně zaparkovat u vyhlášené kavárny, decentně zvednutý postoj připomíná spíš tenisky s vysokou podrážkou než kanady. Na druhou stranu mu však chybí jasná a jednotící myšlenka, některé motivy vypadají jako převzaté odjinud a při pohledu ze zadu si S-Cross snadno s něčím spletete. To rozhodně nehrozí u zavalitého Opelu Mokka, jehož svalnatá ramena v jakékoli městské scéně budí respekt. Mohutné proporce se však designérům nedaří ničím výrazným oživit a jednolitá plocha vysokých boků působí vojensky těžkopádně. Hledáte-li však způsob, jak dát

ve městě najevo, že máte rádi přírodu, jste u moky na správné adrese.

V klubu, doma, v kanceláři

Co však opelu chybí zvenčí, to dohání uvnitř. Nevšední barevné kombinace, příjemné materiály i pozornost k detailům jako chromované obruby hlavních přístrojů navozují velmi útulnou, téměř luxusní atmosféru. Návrháři se dokonce rozšoupli s avantgardním pojetím ruční brzdou, nahoře umístěné tlačítko ale moc praktické není. Vzadu je poněkud šero – široké sloupky a nízká boční okna dovnitř nepouštějí moc

světla a menším dětem může chybět výhled ven. V závěsu za morkou jede yeti. Jako obvykle hraje spíš na robustnost masivního nábytku než okázalý luxus. Zatímco do opelu přicházíme jako do klubu, ve Škodovce se cítíme jako doma, obklopeni důvěrně známými, i když ne nutně moderními věcmi. Vysoká poloha sedadel a bohatě prosklená představená čelním sloupkem a dlouhým přesahem střechy nad palubní deskou přitom yeti vyvolává pocit bezpečí. Solidní a promyšlené prostředí nabídne rovněž SX4 S-Cross. Až jsme váhali,

zda ho při známkování nepostaví na roveň se Škodovkou. Tvrdší materiály na palubní desce i výplni dveří by takové srovnání sice nesnesly, jinak je to ale hodně blízko a v duchu předchozího srovnání nám interiér Suzuki připomíná perfektně zařízenou kancelář. Duster, však ho znáte... Tedy, okamžik – facelift některé věci přece jen mění. Tvar středové konzoly je modernější, dokonce se v ní může objevit navigace, ovládání oken se přestěhovalo na dveře. Přesto jde pořád o pracovní nástroj, do jehož kabiny se těžko budete těšit. Funkci plní dobře, ale nic víc.

PROSTOR A POHODLÍ

Rozdíl třídy i kultury

Podobně zachází duster s posádkou. Na krátkých a ne právě robustních sedadlech sedíme poměrně těsně obklopeni z jedné strany výplní dveří, z druhé ramenem souseda. Celková šířka karoserie 1821 mm trochu mate, týká se totiž vytažených blatníků, zatímco kabina je o poznání užší. Jen přiměřený je také prostor nad hlavou, vzhledem k nadstandardní světlosti 210 mm totiž karoserie není nijak vysoká. Překvapí dostatek místa na nohy vzadu, skromný sedák s nízkým opěradlem však na dlouhé cesty nebude to pravé.

Suzuki je ve všem pravým opakem. Velká a pohodlná křesla, poctivá šířka kabiny, místo přesně tam, kde má být. Středová konzola netlačí do kolien, její výrazný sklon pomáhá přehlednosti ovladačů. Optimální rozsah seřízení volantu dává řidiči rychle najít pohodlnou polohu. A i když si spustí sedadlo nejnižší, cestující vzadu má kam zasunout nohy. Místa na kolena i nártý najdete dost. Zvláštní pochvalu zasluží zadní sedák, který je prot dnešním zvyklostem uložený vysoko a podepírá stehna. Vysvětlení je ryze technické: kombinace vlečené nápravy s pohonem všech kol si žádá vyšší umístění zkrutné příčky a s ní i podlahy. Škoda jen, že svažující se střecha aerodynamické karoserie ubírá vzadu místo nad hlavou.

Vzadu dva, nebo tři?

Yeti by měl vzhledem ke svým rozměrům nabídnout ještě lepší prostorost, místy však naráží na konstrukční kompromisy. K rozměrům předních sedadel, šířce v loktech ani místu nad hlavou nemáme připomínky. Velmi vysoko umístěný a skloněný volant ale nutí řidiče sedět zbytečně vpředu s nohama přímo nad pedály. Výhoda dlouhého sedáku je v tu chvíli pryč: pokrčené nohy podepřít nemůže a řidič se zapřený patami o podlahu se rychleji unaví.

Vzadu yeti doplácí na stejné omezení platformy PQ35 jako Golf Plus a Seat Altea: ukotvení sedáků v zúženém místě mezi blatníky. Využitelná šířka je zde daleko menší, než naznačují vnější rozměry. Snaha vmáčknout do tohoto prostoru tři samostatná sedadla se odráží v mimořádně úzkém prostředním místě. Boleslavší ovšem tuto nevýhodu vynahrazují šikovou možností sedadla jednotlivě posouvat či přeskupit pro větší pohodlí dvou dospělých pasažérů.

Šířkou ovšem nevykinká ani Opel Mokka. A jelikož to plyne přímo z rozměrů karoserie, týká se to i první řady. Sedadla jsou zde výrazně tvarovaná a anatomická, avšak velmi úzká. Stejně tak středový tunel a blízkost ramen cestujících. Vzadu je to lepší. Mokka se zde nesnaží udělat místo pro tři, sedadla jsou široká a dál ode dveří. Také

tady určuje tvar podlahy vysoko umístěná zkrutná příčka nápravy, pod níž se musí vejít kardan. Díky tomu je sedák uložený vzorně vysoko jako v suzuki, takže čtyřem dospělým poskytnete oporu i na delší cesty. Velkorysá výška střechy pak nechává hodně místa i nad hlavou.

Kufrový čtyřboj

Nejkratší karoserii a zadní převis má yeti, proto právě v něm najdeme nejmenší kufr. Objednáním rezervního kola (2100 Kč) se oficiálních 416 litrů smrskne na slabých 321. Popsaná kouzla se zadními sedadly a možností jejich demontáže ale škodovce dodávají královskou variabilitu, která může skromný základ vyvážit.

Opel Mokka nabízí přiměřenějších, ale stále skromných 356 litrů. Chválíme však, že číslo platí bez ohledu na přítomnost rezervy, za kterou se připlácí jen tisícikoruna. Potěší také rovná podlaha při rozšíření kufru, které pomáhá snadná manipulace se sklopným sedákem.

Duster s předním pohonem uveze 475 litrů nákladu, naše čtyřkolka 408. Náhradní kolo je v ceně. I když ale chceme sklopit do roviny jen část zadního opěradla, sedák musíme demonstrovat celý, což variabilitu zbytečně snižuje.

Rodinnému cestování ve čtyřech nejlépe vyhoví SX4 S-Cross: 430 litrů a rezerva v základu. Opěradlo lze sklápat v poměru 2:1. Rovnou plochu tvoří dvojitá podlaha, která je standardem všech verzí kromě základní Start.

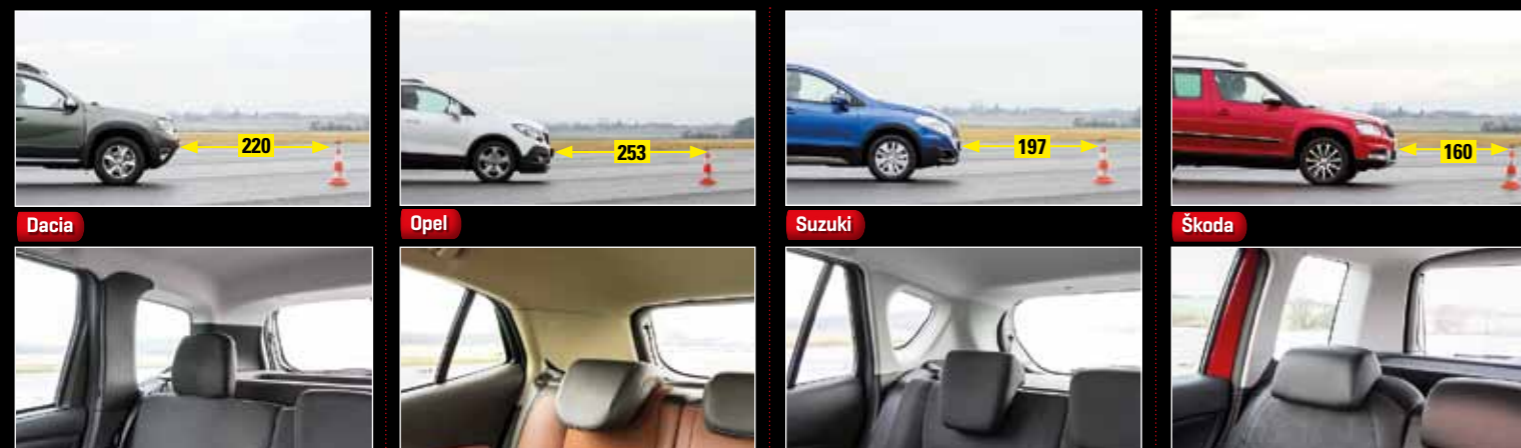


Výškově nastavitelné přední pásy najdeme ve všech testovaných vozech včetně dusteru

Prostor a pohodlí					
Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.	Dacia Duster	Opel Mokka	Suzuki SX4	Škoda Yeti	
Prostornost	1,75	1,75	1,50	1,50	1,50
Sedadla	3,00	1,75	1,00	1,50	1,50
Zavazadelník a variabilita	1,25	1,75	1,00	1,50	1,50
Ovládací prvky	2,25	1,50	1,25	1,25	1,25
Průměr	2,06	1,69	1,19	1,44	1,44
Pořadí v kategorii	4.	3.	1.	2.	

Zaklínadlo dobrého výhledu

Je z vyššího auta lépe vidět? Z Land Roveru Freelander jistě. U běžných SUV máme už delší dobu pochyby. Tentokrát jsme proto využili letištní plochu k jednoduché zkoušce. Z jaké minimální vzdálenosti uvidí řidič vrchol kuželky? Legenda potvrzuje pouze Škoda Yeti s velmi vysoko ukotvenými sedadly. V ní má 175 cm vysoký řidič přehled o překážce vzdálené 160 cm před nárazníkem. Za volantem SX4 S-Cross už potřebuje odstup 197 cm, Dacia Duster žádá 220 cm a buclatá předí Opel Mokka kuželku schovává až do vzdálenosti 253 cm. Stejná logika platí pro výhled šikmo doprava, kde z auta s vysokým čumákem na parkovišti snadno přehlédneme i čtyřleté dítě. Všechny iluze o výhledu z SUV pak berou za své, když se otočíme dozadu. Zásadním limitem je zde šířka sloupku, která s výškou karoserie nemá nic společného.



Duster leze dírou, pes oknem

Objem kufru ani výhled řidiče na výšce závislý není. Tím pádem jediné, co by mohlo omlouvat nelichotivou aerodynamiku a těžiště vysokých aut, je skutečná průchodnost terénem. Jak je na tom naše kvarteto? Dacia Duster se chlubí světlostí 210 mm, což je hodnota odpovídající skutečným terénním vozům. Praktickou využitelnost potvrzují i krátké převisy a nájezdové úhly 30° a 35°. Výfuk vedený pod nápravou už tak šikový není, nepotěší pohled na rychle rezavějící plechový kryt pod motorem a filtr pevných částic umístěný pod podlahou. Spodem vedený výfuk vidíme i u yetiho, vzhledem k profilu zadních ramen ale tolik nevyčnívá. Světlost 180 mm a nájezdové úhly 19° a 26° představují mezi dnešními SUV slušné hodnoty. Filtr pevných částic je umístěný hned pod turbodmychadlem, pod podlahou vozu tedy nic nepřekáží. Suzuki je opatrnější. S-Cross se světlostí 170 mm prohlašuje za rodinný crossover určený k opatrnému projetí polní cesty a nájezdové úhly ani neuvádí. Spodek vozu je přesto řešený velmi prakticky a bez výčnělků. Světla výška Opelu Mokka 157 mm je nejnižší. Lízátko předního spoileru, nájezdový úhel 10,9° i vlnovec vyčnívající z krytu pod motorem vybízejí k opatrnosti. Zimní náledí překonají všechny čtyřkolky bezpečně. Yeti má plynule zabírající více-lamelovou hydraulickou spojku Haldex, řízenou plně automaticky podle stylu jízdy a přilnavosti. Ostatní používají jednoduchou spojku elektromagnetickou, v Suzuki SX4 S-Cross lze manuálně zvolit režim Sport pro aktivnější připojování.



Dacia



Elektromagnetické ústrojí pohonu 4x4 má pro kluzké povrchy režim Lock s přísnější logikou připojování



Výfuk vedený pod nápravou je v těžším terénu zranitelný



Také umístění filtru pevných částic pod kapotou je diskutabilní



Plechový kryt pod motorem se jen tak neulomí, korozi však padláhá rychle

Opel



Světla výška 157 mm je z celé čtveřice nejnižší



Vedení výfuku ukazuje, že do těžkého terénu mokka nemíří



To potvrzuje i nechráněný filtr pevných částic a motorový kryt, z něhož vystupuje vlnovec výfuku



I yeti má výfuk vedený spodem, mezi profily ramen ale tolik nevyčnívá

Suzuki



Volitelné režimy pohonu 4x4 spojují uzavírací spojky s ostrostí plynu a ESP



S-Cross sedí o centimetr niž než yeti, výrobce ani neuvádí nájezdové úhly



Spodek vozu je přesto bez výstupků, filtr pevných částic je ukrytý u motoru



S plochým spodkem a světlostí 180 mm toho yeti projede docela dost

INZERCE

Allianz	Povinné ručení			Havarijní pojištění
	Normal	Optimal	Exkluziv	Normal
Dacia Duster 1.5 dCi/80 kW	od 1684 Kč	od 1962 Kč	od 2362 Kč	od 4280 Kč
Opel Mokka 1.7 CDTI/95 kW	od 2175 Kč	od 2534 Kč	od 3050 Kč	od 4807 Kč
Suzuki SX4 S-Cross 1.6 DDiS/88 kW	od 1684 Kč	od 1962 Kč	od 2362 Kč	od 5943 Kč
Škoda Yeti 2.0 TDI/81 kW	od 2455 Kč	od 2860 Kč	od 3443 Kč	od 4053 Kč

Ze záznamníku operátora:

„Plánek nehody? Jak mám ztvárnit opilce, který mi upadl na auto, urval stěrač a rozbil láškou sklo?“

