



Fiat



Po modernizaci dostal fiat světlomety Full LED – pro S-Design standard – a lakovaný střed do zadních skupinovek



Suzuki



Suzuki vybavilo faceliftovanou vitaru přepracovanou maskou, nárazníkem a novým složením zadních světel

Další změnu nacházíme v přístrojovém štítu, kde našel místo větší informační displej s propracovanější grafikou – super! Jenže u Suzuki se rozhodli změnit i vzhled ručičkových ukazatelů. Rychloměr a otáčkoměr nyní mají pod číselníky stříbrný pás, jsou tak hůře čitelné. Ve vitare nám vadí také nízko umístěná obrazovka multimediálního systému, takže se vzdaluje zornému poli řidiče, nebo archaické kolíčky na listování palubním počítačem. A plechová ozvěna při zavírání dveří také připomíná vozy z minulého desetiletí.

PROSTOR A POHODLÍ

Přesně obráceně

Jedním ze zásadních důvodů, proč si i malá SUV získala takovou oblibu, je prostornost karoserie. Auta s délkou

lehce převyšující městské hatchbacky jsou vyšší a cestující uvnitř najdou více místa. I proto některé značky vytlačily dříve populární malé kombíky. Podle rozměrů karoserie by mělo být vše jasné. Fiat je zhruba o devět centimetrů delší, o dva širší, sedm centimetrů má k dobru v kolonce rozvoru náprav a ztrácí jen na výšku. Jenže jasná rovnice v tomto případě neplatí. Do konečného hodnocení výrazně vstoupili designéři obou automobilek. Suzuki se nebálo nad základnou postavit krabici, jež sice není nejhezčí, ale využívá každý milimetr. Fiat se rozhodl pro elegantnější tvary, které však uvnitř centimetry naopak ubírají. Ve fiatu máme zkrátka stísněnější pocity. A nejde jen o málo světla pronikajícího dovnitř skrz menší okna – to na víku kufru a chybějící prosklení v zadním sloupku ztěžuje výhled dozadu. Naše tušení potvrdila i měření. Vitara je uvnitř větší a pobyt v ní uvolňující.

Uspořádání kabiny je komplexní a kolem sebe máme dost místa ve všech směrech, což nebývá u konkurence pravidlem. Vyváženou prostornost nabízí

i fiat, ale v každém údaji je o nějaký ten centimetr skromnější.

Na druhou stranu musíme konstatovat, že se nám v něm lépe sedí – tedy

Údaje o testovaných vozidlech

	Fiat 500X 1.0 FireFly	Suzuki Vitara 1.0 BoosterJet
PROSTORNOST		
Místo podélné/před kolony zadního cestujícího (cm)	169/8	171/12
Výška interiéru nad sedákem P/Z (cm)	90-99/92	94-101/94
Místo nad hlavou cestujícího P/Z (cm)	4-13/6	8-15/8
Šířka interiéru v loktech P/Z (cm)	146/146	147/142
Šířka interiéru v ramenou P/Z (cm)	136/132	138/133
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	49 x 48/50 x 43	49 x 49/48 x 45
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	61 x 50	63 x 50
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	88 x 102	84 x 110
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi (cm)	74/183	72/184

„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 kolony 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 vybrané dveři. „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.



Fiat



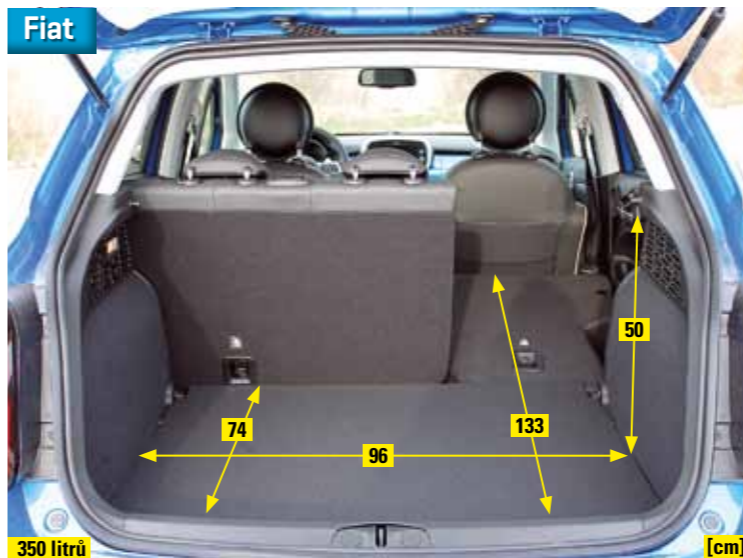
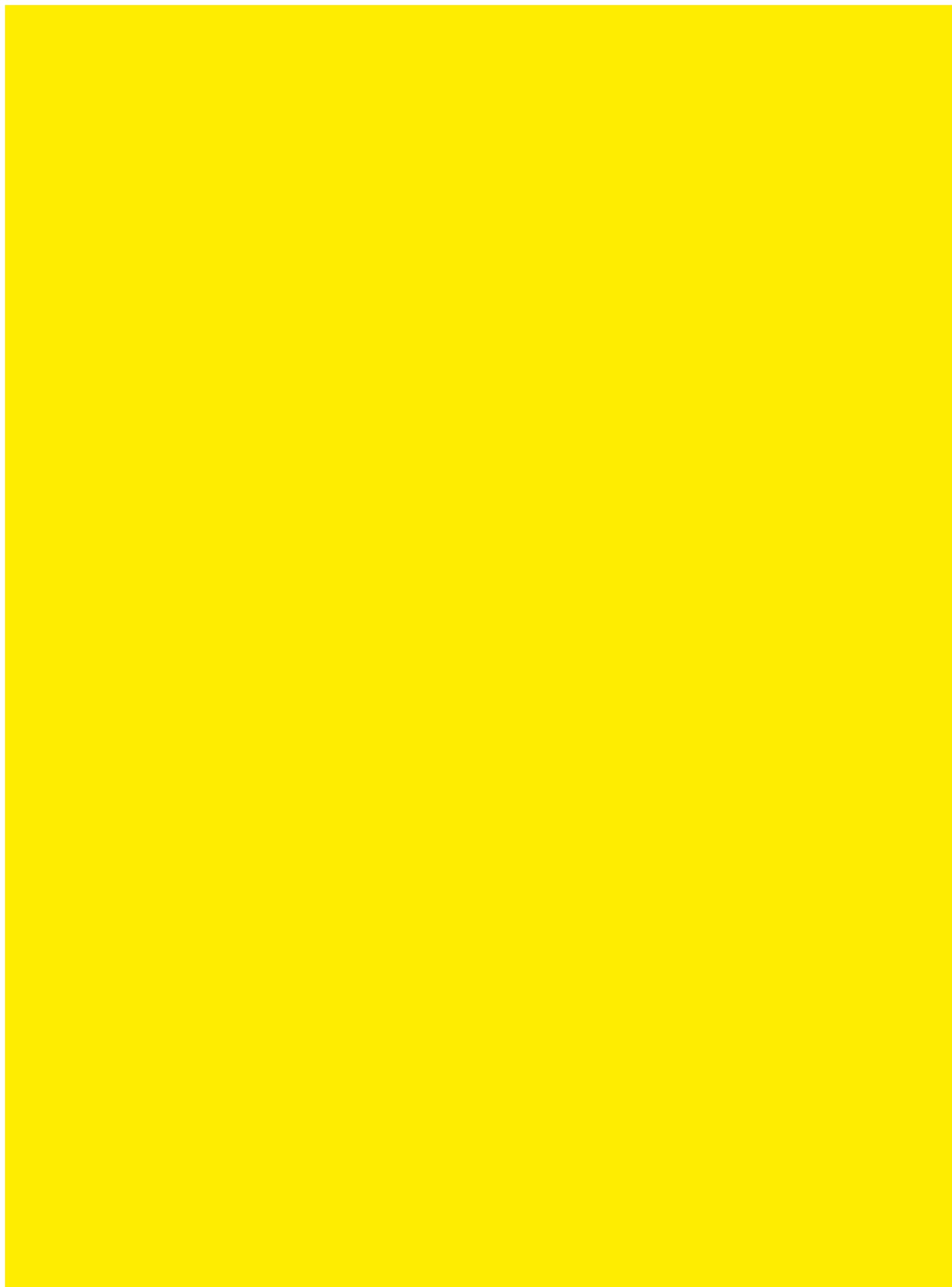
V malém italském SUV se figurant s výškou 174 cm cítil o něco stísněněji. Do kabiny malými okny neproniká tolik světla, a navíc je interiér proti vitare ve všech směrech menší. Vzadu se nám zamlouvaly dlouhé sedáky, které výborně podepírají stehna cestujících, a vpředu nás fiat potěšil sedadly se slušným bočním vedením. Za volantem pětistovky jsme se okamžitě uvelebili, protože poskytuje řidiči sportovnější posez a hlavici řadicí páky blízko volantu. Výhled dozadu ale není zrovna ideální.



Suzuki

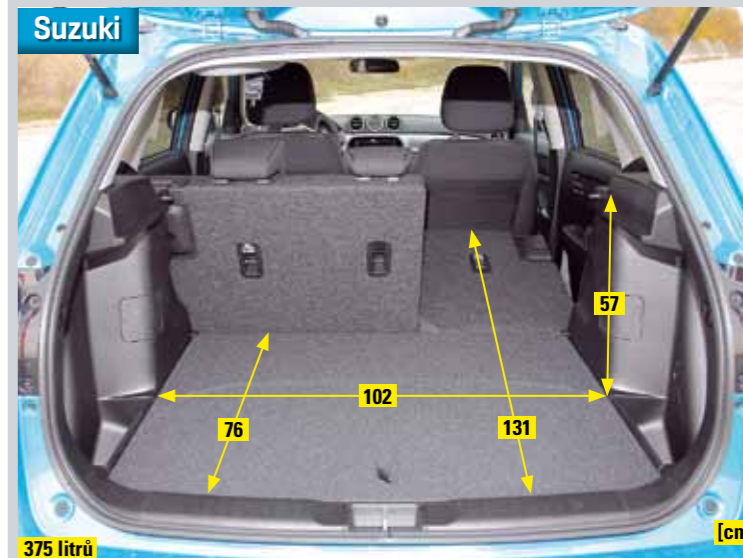


Vitara je sice zhruba o devět centimetrů kratší a musí si vystačit i s menším rozvorem náprav, ale uvnitř nabídne všem cestujícím více životního prostoru. Vzadu jsme objevili dostatek místa před koleny i nad hlavou, takže se do druhé řady nemusejí bát usadit ani osoby s výškou kolem 190 cm. Pozice řidiče za volantem je o něco vyšší. Po přesednutí z jednoho vozu do druhého jsme si připadali jako na kozlíku. Ale určitě to není špatně, zase jsme měli lepší výhled a přehled o tom, co se děje kolem.



350 litrů

Objemově není zavazadelník fiatů nijak nafouknutý. Vždyť 350 litrů patří v segmentu malých SUV k průměru. Vzhledem k designu zadní části se směrem nahoru zužuje. Ve standardu dostanete sadu na rychlou opravu pneumatik, za rezervní kolo se připlácí. Plnohodnotné stojí 4500 Kč a vzadu zabere hodně místa. Kufř s ním by se podle našich měření mohl zmenšit o dalších padesát litrů.



375 litrů

Vitara je v nabídce prostoru pro přepravu zavazadel velkorysejší, i když i ona za průmianty třídy o nějaký ten litr zaostává. Udávaných 375 litrů je slušná hodnota a odpovídá našemu měření. Suzuki totiž má dvojitou podlahu. Prostor pod ní může využít k uložení dalšího nákladu, protože ho nezabírala rezerva. Také japonská značka vám ve standardu nadělí pouze sadu na opravu pláštěů.



hlavně za volantem. Pozice řidiče je přirozenější, sportovnější, hlavice řadičky v dosahu a přední sedadla poskytují tělu lepší stabilitu. Ve vitare sedíme jako na kozlíku a měkké bočnice se snadno bortí. Pohodlí vzadu je i díky dlouhým sedákům na velmi slušné úrovni u obou.

Při balení přemýšlet

Horší využití vnitřního prostoru se u fiatů odrazilo i na velikosti zavazadelníku. S objemem 350 litrů patří do průměru segmentu a spíš do její spodní poloviny – méně nabídné jen Kia Stonic. Jeho základna je sice slušná, směrem nahoru se však kufr kvůli zešíkmené zádi výrazně zužuje. Vyzvednout musíme jeho pravidelný tvar s kolmými boky, do nichž nezasahují podběhy kol. Také polstrování kolem dokola svědčí o kvalitě materiálů a zpracování, o níž jsme mluvili při hodnocení interiéru. U vitary musíte počítat s tvrdými plasty a neforemnými prohlubněmi na bocích, ale ve standardním uspořádání do ní naskládáte 375 litrů nákladu. Ani to není nijaká rekordní hodnota, což potvrzuje průměrných 1120 litrů po sklopení zadních opěradel. Jenže maximální přepravní kapacita fiatů jeden metr rychlový je ještě nižší.

MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ

První Ital

A nyní se dostáváme k nejdůležitějším novinkám: zážehovým litrovým tříválcům, které se objevily pod kapotami obou zmodernizovaných vozů. Začněme zcela novým hliníkovým agregátem fiatů, který kombinuje přímý vstřik paliva s hydraulickým proměnným časováním

a zdvihem sacích ventilů MultiAir. Na trh přišel letos v srpnu a může se pyšnit tím, že díky filtru pevných částic plní emisní normu Euro 6 d-Temp.

Udávaným výkonem 88 kW patří Fiat 1.0 FireFly do skupiny silnějších litrových agregátů na trhu, což platí i pro maximální točivý moment dosahující hodnoty 190 Nm. Po nastartování nás trochu nemile zaskočilo chvění, které se přenáší až do karoserie. A když je motor studený, běží dlouho ve vyšších otáčkách, aby zahřál katalyzátor. Po rozběhnutí se je chod hrubší a hlasitější. Výrazně zabere na hranici 1750 otáček a od dvou tisíc táhne až do doby, než v 6250 min⁻¹ zasáhne omezovač. V tomto pásmu je síla kontinuální a ani v nejvyšším tempu poblíž červeného pole otáčkoměru neztrácí ochotu zrychlovat. Sportovnější a točivější charakteristika se nám docela líbí.

Odzkoušená klasika

Litrový tříválec Suzuki není tak horká novinka jako v případě Fiatu. Poprvé se ukázal v malém hatchbacku Baleno již před více než dvěma roky, kde však dosahoval výkonu 85 kW. V aktuálním vydání trochu zeslábl na 82 kW a díky filtru pevných částic také plní emisní normu Euro 6 d-Temp. Ani maximální točivý moment 170 Nm nepatří k nejvyšším v segmentu, ale nějak to u něj vůbec nevádí. Při jízdě nám totiž nepřijde, že by byl motor slabý a nějak nás omezoval. Lepší ukazatele fiatů totiž sráží vysoká provozní hmotnost – proti vitare je těžší o podstatných 160 kg. I se slabším suzuki tak předjedete, koho budete chtít, protože je lehké.

V pružném zrychlení fiat těži hlavně z šesti rychlostí, které jsou navíc relativně krátké. Na čtyřku i pětku tak vitaru

celkem jasně poráží, jenže z osmdesáti na sto dvacet je na nejvyšší stupeň o něco pomalejší. Vitara má rychlostí jen pět a podle nás jí to nijak neubližuje. Při tempu 130 km/h sice na pětku motor točí 3340 otáček, ale fiat na šestku dává také vysokých 3280. Výhodou je, že řidič suzuki nemusí tak často řadit. A motor zvládá jet pomalu i rychle. Ve vložení nízkých otáček je možná o něco silnější než fiat a stejně jako on

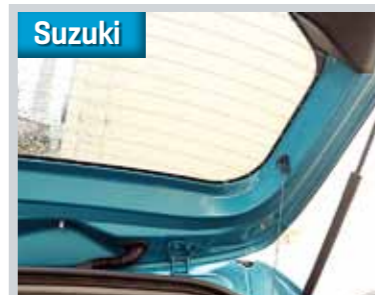
už od dvou tisíc velmi slušně zatahuje. Rozdíl v nástupu výkonu není tak skokový, ale díky plynulé křivce točivého výkonu, která to nezabíjí ani v pěti tisících, nemá problém táhnout až do omezovače v šesti tisících.

Kam ten benzin teče?

Tam se samozřejmě běžný motorista pohybovat nebude. Pro něj bude určitě důležitější informací, že řazení ve vitare



Skvělé je, že se do držáku v předních dveřích vejde velká PET láhev. Jenže zabere téměř celou kapsu, takže už do ní nic nedáte. Fiat našťastí nabízí i jinou možnost – dvojitou schránku před spolujezdcem.



U japonského malého SUV jsme byli trochu zklamáni kvalitou. Odhalené plechy na víku kufru nebo šrouby nesvědčí o pečlivé výrobě. Kapsa ve dveřích také pojme velkou láhev a zůstane i místo na drobnosti.



