

Suzuki Vitara

m motor **PRVNÍ TEST**



- S pohonem všech kol a mnoha bezpečnostními systémy za méně než půl milionu.
- Univerzální model od Suzuki v omlazené podobě po nedávném faceliftu.
- Jak jde v praxi dohromady tříválcový motor s pohonem všech kol?

Suzuki Vitara je už desítky let věrným odrazem doby. Před 30 lety Japonci tímto modelem skvěle podchytili rostoucí touhu po terénních autech a s každou generací pružně reagují na nálady zákazníků. Postupně se tak Vitara zbavila žebřinového rámu i výbavy do těžšího terénu, a naopak přidávala na komfortu a každodenní použitelnosti na silnici. Také současná, čtvrtá generace dokázala vystihnout požadavky trhu – má kompaktnější rozměry, nabízí přeplňované zážehové motory s malým objemem a základní verze mají pohon

pouze předních kol. Taková auta se totiž prodávají skvěle. Na své kořeny ale automobilka stále nezapomněla a výsledkem rozhodně není jen auto do města.

Na horách se neztráti

My jsme během letošní zimy mohli otestovat poměrně neobvyklou kombinaci litrového tříválce o výkonu 110 koní s pohonem všech kol. Čtyřkolka je tak nyní ve Vitare dostupná také pro ty řidiče, kteří sice občas potřebují jezdit i mimo zpevněné silnice, ale zároveň nechtějí utrácet za draze vybavená a výkonná auta.

První zjištění je, že tato verze rozhodně netrpí nedostatkem výkonu. A to i díky velice rozumné hmotnosti 1230 kg (u aut s předním pohonem ještě o 70 kg nižší). Motor s ní nemá příliš práce a při běžném ježdění je základní BoosterJet docela svižný. Není to samozřejmě žádný polykač dálničních kilometrů. Odhlučnění Vitary je solidní, ale při rychlosti nad 130 km/h uvnitř přesto začíná být hluk. Ostatně maximální rychlost činí „jen“ 180 km/h, což je dáno i pětistupňovou přímo řazenou převodovkou. Ale kdo jezdí podle předpisů, toho to vůbec trápit nemusí.

Zásahy pohonu všech kol jsou za normálních podmínek nepostřehnutelné, když však začne scházet trakce, rozhodně ho oceníte. Zejména v režimu Lock je točivý moment poctivě rozdělován mezi obě nápravy a auto skutečně působí „zavřeným“ dojmem. Světlá výška 18,5 cm stačí i na lehčí terén – a i tam se motor osvědčuje jako dostatečný. V základní výbavě nechybí ani praktický asistent pro sjíždění prudkých svahů.

Až když před Vitaru postavíte větší překážku, začíná výkon scházet – nezbývá pak než pečlivě volit



V předchozí generaci bývala Vitara poměrně mohutným SUV s nemalou spotřebou. Ta současná je v každém ohledu menší, ale získala na obratnosti a úspornosti. Nízká hmotnost je znát hlavně v zatáčkách.



Turbodmychadlem přeplňovaný tříválec 1.0 BoosterJet s přímým vstřikováním.



Pěkná 17" kola s pneumatikami 215/55 nabízejí dobrý jízdní komfort.



Dobře zpracovaný přepínač se čtyřmi režimy pohonu všech kol.



Jednoduché, ale přehledné přístroje oživuje informační displej se sympaticky stylizovanou grafikou.



Asistenční systémy lze ručně vypnout. Například nouzové brzdění někdy zasahuje příliš horlivě.



Ovládání tempomatu není schované za volantem, tlačítka jsou viditelně umístěna přímo na něm.



Středový displej vypadá moderně, někdy ale vyžaduje výraznější nebo opakovaný stisk požadované funkce.

Přestože Vitara nepůsobí dojmem velkého a robustního auta, jízda na silnici je komfortní a pлавná.



TECHNICKÉ ÚDAJE 1.0 BoosterJet 4x4

Motor	benzín, turbo
Zdvihový objem [cm ³]	998
Konfigurace	I3, 12v
Výkon [k při min ⁻¹]	110 při 5500
Toč. moment [Nm při min ⁻¹]	170 při 2000-3500
VÝKONY	
Max. rychlost [km/h]	180
0-100 km/h [s]	12,0
Prům. spotř. paliva [l/100 km]	5,7-5,8

VÝBAVA/CENY [Kč] SUZUKI

VÝBAVA/CENY [Kč]	SUZUKI
Model	Vitara
Verze	1.0 BoosterJet 4x4 AllGrip
Airbagy čel./boč./hlav./kolen.	●/●/●/●
Asist. jízdy v pruhu/mrtvého úhlu	●/●
Asist. značek/antikolizní asist.	●/●
El. ovládání oken/zrcátek	●/●
Klimatizace man./aut.	-/●
CD/USB/Bluetooth	●/●/●
Navigace/couvací kamera	-/●
Tempomat/aktivní tempomat	●/●
Park. senzory vpř./vpř. i vz.	-/-
Střešní okno	-
Bezklíčový přístup	-
Světlomety LED	-
Vyhř. sedadla vpředu/vzadu	●/-
Vyhř. volant/čelní okno	-/-
Hliníková kola 16"/17"/18"	-/●/-
Cena základní verze*	393 900 Kč
CENA	490 900 Kč

mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Ale to už se bavíme o situacích, do kterých se pusťte jen malé procento řidičů. Pokud mezi ně patříte, můžete si připlatit 59 000 Kč za verzi 1.4 BoosterJet. Dostanete 138 koní a šestistupňovou převodovku.

Auto na každý den

Ještě důležitější je, že Vitara není žádná uskákaná „koza“. Přestože nepůsobí dojmem velkého a robustního auta, jízda na silnici je komfortní a plyná. Na svou cenovou kategorii dělá velice slušný dojem, chová se jistě a zpracování budí důvěru. V zatáčkách zároveň umí zúročit nízkou hmotnost i kompaktní motor, takže na pohyby volantu reaguje agilně – ani jemné povely se nikde neztrácejí. Přední náprava má navíc ideální míru přilnavosti.

Interiéry vozů z dílny Suzuki bývají tradičně spíše strohé, odolné a funkční než odvážné a působivé – a ani Vitara není výjimkou. Jednoduchá, ale pohodlná sedadla dovolují najít dobrou pozici za volantem a i menší řidiči a řidičky mají dobrý výhled. Částečně ho ovšem omezují silné sloupky se zrcátky. Ovládání je intuitivní, dotykový displej na středovém panelu by nicméně snesl rychlejší a přesnější reakce. Barevný displej mezi tachometrem a otáčkoměrem vypadá dobře a najdete na něm mimo jiné údaje o fungování pohonu všech kol AllGrip.

Pokud jde o nabídku prostoru, patří Vitara v rámci třídy k nadprůměru. Na předních sedadlech

je interiér příjemně široký, takže spolujezdec nemusí se řidičem „šermovat“ lokty, vzadu je dostatek místa nad hlavou i přiměřený prostor na nohy. Zavazadlový prostor o základním objemu 375 litrů (maximálně 1120 litrů) má pravidelný tvar, nechybí v něm přihrádky po stranách, háček na tašku s nákupem, 12V zásuvka a v testované verzi ani mezipodlaha.

Kompletní sada asistentů

Vitara s motorem 1.0 BoosterJet a pohonem všech kol je na českém trhu nabízena v jediné konfiguraci s výbavou Premium za 490 900 Kč. Vedle parkovací kamery, samočinné klimatizace nebo vyhřívání předních sedadel zaujme především mimořádnou bezpečnostní výbavou. Ta zahrnuje mimo jiné i kolenní airbag řidiče, adaptivní tempomat, systém hlídání mrtvého úhlu, aktivní držení vozu v jízdním pruhu, rozpoznávání dopravních značek nebo automatické nouzové brzdění. Některé z těchto prvků nenajdete ani v dražších vozech.

Již zmíněnou alternativou je výkonnější verze 1.4 BoosterJet 4x4 Elegance za 549 900 Kč. Kromě většího motoru a převodovky s více „kvalty“ zahrnuje také navigaci, LED světlomety nebo parkovací senzory vpředu i vzadu.

Pokud jde o spotřebu, v průměru si Vitara během testu vyžádala kolem sedmi litrů na 100 km. A to včetně jízdy po městě i po dálnici a s využitím pohonu všech kol. Šlo by to jistě ještě o trochu úspěšněji.



Základní látková sedadla. Ve vyšších verzích je kombinace kůže a semiše.



Vzadu jsou tři výsuvné opěrky hlavy a dost místa i pro dospělé.



Namísto rolety je v kufru pevné víko. Je dobře přístupné a má praktický tvar i dostatečné rozměry. Rezervu však pod podlahou nenajdete.

m motor SHRNUTÍ

Pokud sháníte dostupné auto s pohonem všech kol, triválcové Vitary se nemusíte bát. Nemá žádné zásadní chyby, je praktická a pohodlná. A lze očekávat, že bude vzorně sloužit mnoho let.

INZERCE

UVIDÍTE
NA LEGENDÁCH



MERCEDES-BENZ EQC

EXKLUZIVNĚ POPRVÉ V ČR



LEGENDY
AUTOMOBILOVÁ SLAVNOST

17. – 19. 5. 2019

Výstaviště Praha
Holešovice

HLAVNÍ TĚMA SLAVNOSTI

MADE IN USA

110 LET BUGATTI / 60 LET SUBARU
100 LET CITROËN

NOVINKY AUTOMOBILEK / LUXUSNÍ SUPERSPORTY
ZÁVODNÍ SPECIÁLY / HISTORICKÁ VOZIDLA

FMX SHOW PETRA PILÁTA A BRATRŮ PODMOLŮ
PŘEDNÁŠKY / INTERAKTIVNÍ ZÁBAVA PRO MLADÉ

