



V rubrice Bazar

SM 24 Kia Ceed [CD]

Vyšlo 13. 6. 2022

SM 25 Hyundai Kona

Vyšlo 20. 6. 2022

SM 26-27 Suzuki Vitara

SM 28 Škoda Scala

Vyjde 11. 7. 2022

Samoprodejné auto



Jindřich Topol, AAA Auto

Jméno Vitara bylo vždy spojováno spíše s offroadově orientovanými stroji, poslední generace proto příznivce mohla zaskočit městským pojetím. Na trhu tak soupeří s prodejními hity, jako jsou Dacia Duster, Mitsubishi ASX nebo Nissan Qashqai. Díky zpočátku relativně příznivým cenám se jí v tuzemsku hned od uvedení dařilo, o čemž vypovídaly minimálně půlroční dodací lhůty z výroby a zoufalý nedostatek skladových aut u dealerů, což v dobách před covidem nebylo zdaleka tak běžné jako dnes. Řadu let nebyla situace růžová ani na trhu ojetin, nabídka byla nevalná. Spousta obchodníků včetně nás se musela naučit poptávku uspokojovat dovozem závozních aut přímo z Maďarska, kde se Vitara vyrábí, a i dnes se tam dá pořídit snadněji a také o pár procent levněji. Ani po sedmi letech nespady ceny ojetin hlouběji pod 300 000 Kč, samoprodejnou kombinaci benzinové šestnáctistovky (ideálně ještě s automatem) se čtyřkou stále o moc levnější než za 400 000 Kč nepořídíte. Proti srovnatelnému dusteru bývá Vitara klidně o sto tisíc dražší, její prodejnost je v bazaru přesto skoro stejně dobrá jako u rumunského bestselleru.

Všichni chtějí, nikdo neprodá

Když poslední vitara od značky Suzuki v roce 2015 přišla, moc jsme nechápali, proč by si ji měl někdo koupit. Rozvor o 10cm kratší než u modelu S-Cross, terénní průchodnost proti původním vitarám třetinová. Trh nás překvapil a z vozu je hit, v bazarech pak absolutní podpuťovka.

S rozvorem náprav 2500 mm a zavazadelníkem 3751 se vitara nehodí do role rodinného auta, přesto se stala koloritem české krajiny. Když jdete na procházku Českým rájem a uvidíte fakt pěknou chaloupku s vzorně udržovanou zahradou, nápadně často tam stojí poslední vitara. Sedm let po uvedení na trh by jich měly být bazary plné a zájemce by neměl mít problém najít tu pravou. Jenže opak je pravdou.

Radši bez radaru

Ti lidé, kteří mají hezkou chalupu v Českém ráji, už nechali být v Praze dětem a celoročně tam bydli. A vitaru si koupili jako poslední auto na důchod. Neprodají, a to i proto, že není co koupit. Českému zastoupení se v posledních letech stále hůř daří uspokojovat poptávku a na nové vitary se čeká už skoro jako na žiguliky za socialismu. Rok od roku rostoucí ceny nových vitar přinášíme v samostatné tabulce a není

to nic specifického jen pro tento model – zdražují všechna auta. Ale o důvod víc prostě neprodávat, zvláště když ta vaše vitara je ještě stará poctivá šestnáctistovka, kterou s faceliftem v roce 2018 přestali nabízet. Když tak v bazaru objevíte vitaru za 300 000 Kč, půjde o individuální dovoz a buďte fakt opatrní, aby nebyla havarovaná a špatně opravená či neměla jednu ze dvou typických závad. Tou první je radar v logu výrobce, který systémově selhával a po záruce vyjde na 33 000 Kč. Jeho závada je protivná v tom, že se varovně hlásí o nedostupnosti bezpečnostních „samobrzdicích“ asistentů objeví obvykle až v průběhu jízdy. Je trvalé a blokuje vám celý displej. Masku vozu s radarem je obtížně rozpoznatelná – pomůže tlačítko uvnitř či znalost úrovně vybavy. V základní verzi Comfort nebyval nikdy, ve střední Premium pak jen v kombinaci s pohonem 4x4 a ve vrcholných modelech Elegance či S naopak vždy. Míříme k tomu, že u vitar z let

2015 až 2018 neuděláte chybu, když pro jistotu zvolíte vůz bez radaru. Po modernizaci už je to jedno, protože se přešlo na spolehlivější provedení, umístěné dole v nárazníku.

Seřídíme výměnu nápravy

Rozhodně si nechte změřit geometrii vozidla. S touto věcí by u vitar jinak vůbec nebyl problém, neboť i verze 4x4 používají jednoduchou vlečenou nápravu, jakou měla Škoda Favorit. Logicky zde nejsou žádné pohyblivé ani seřizovací prvky, které by mohly zreznout nebo se v nich vytvořit vůle. Ale pak ani není jak řešit, když se zjistí, že se vzadu špatně sjíždějí pneumatiky. U aut vyrobených do roku 2018 se výrobci podařilo vyslat do světa neupřesněně velkou sérii špatně svařených náprav, které po změření geometrie ochotně mění za nové. Primárně u aut v záruce, ve zvláštních případech i po ní. Když se však s autem z bazaru poprvé objevíte

Pár slov o motorech

1.6 CVT [R4, 16V, 88 kW, 156 Nm, 2015-2018]: Základní motorizace je dostupná ve všech konfiguracích hnacího řetězce – tedy jako předokolka i čtyřkolka, pětistupňový automat či manuál. Pokud jezdíte po silnici, berte manuál – s automatem už je motor trochu slabý. Pokud i do terénu, pak naopak automat, neboť u manuálu s relativně dlouhými převody budete při náročnějších rozjezdech pálit spojku.

1.6 DDIS [R4, 16V, 88 kW, 320 Nm, 2015-2018]: Diesel od Fiatu je nečekaně silný – celých 320 Nm z šestnáctistovky nikdo jiný nenabízel. Výhodou je šestistupňová převodovka (od roku 2015 pro čtyřkolku též dvouspojková TCSS), nevýhodou odhlučnění, které se v Suzuki nepovedlo tak jako v samotných fiattech. Extrémně drahý filtr pevných částic (přes 100 000 Kč) naštěstí zatím uživatelé řešit nemuseli, většinou funguje.

1.0 BoosterJet [R3, 12V, 82 kW, 170 Nm, 2018-2020]: Pružný a úsporný tříválec, který jako jediný litr na trhu existuje i se čtyřkou či hydrodynamickým měničem. Má lineární zátahy a příjemné reakce bez turboefektu. Nejsou s ním žádné potíže, pouze praktická spotřeba mezi 5,5 a 7,0 l/100 km není nižší než u mnohem silnějších a kultivovanějších čtrnáctistovek. To byl i důvod, proč výrobce po roce 2020 v jeho vývoji nepokračoval.



Tříválec 1.0 BoosterJet/82 kW (nalevo) nebyl špatný, ale ani o mnoho úspornější než čtrnáctistovka (napravo), která udivovala dynamikou

1.4 BoosterJet K14C [R4, 16V, 103 kW, 220 Nm, 2015-2020]: Rozhodně nejlepší motor pro vitaru dostupný ve všech variantách pohonu s tím, že i manuální převodovka je zde šestistupňová (navíc s velmi přesným řazením). Jede úplně dábelsky – v měřeních naší redakce vždy přesahoval údaje výrobce. Nejsou s ním téměř žádné potíže a spotřeba je při průměrné dynamické jízdě stejná jako u tříválce – obvykle 6,5 l/100 km.

1.4 BoosterJet Hybrid K14D [R4, 16V, 95 kW, 230 Nm, od 2020]: Pro kombinaci s reverzibilním 48V alternátorem a malou baterií li-pol pod sedačkou řidiče přišel zcela přepracovaný motor K14D. Má sice menší výkon, ale větší točivý moment a jeho dynamika je v praxi též velmi slušná. Alternátor po ubrání plynu brzdí tak, až to může být leccom protivné. Proto doporučujeme kombinaci s hydrodynamickým automatem, který úporně brzdění nařadí. Bohužel jej tu nedávno přestali nabízet, respektive nahradili novým 1.5 Strong Hybridem a zůstal jen trochu křečovitě působící manuál.

Skvělá volba

Záleží na prioritách

Nebrat



Volič jízdních režimů je jedním ze způsobů, jak v bazaru poznat čtyřkolku. Předokalky jej nemají. Druhým je označení AllGrip na zádi.



Motorizace 1.0 BoosterJet a 1.6 VVT mají pětistupňovou převodovku, zbytek šestistupňovou. Překvapivě se neliší zpřevodování předokalka a čtyřkolek, nemusíte tak mít obavu, že by verze AllGrip na dálnici přilíš „řvaly“.



S příchodem 48V hybridu se objevila i nová generace čtrnáctistovky K14D. Kompletně přepracovaná, ale s turbodmychadlem stále ovládaným obtokovou klapkou.



Palubní desku si lze doladit barevnými dekory z originálního příslušenství. Multimediální systém dokázal nabídnout zrcadlení telefonu už v roce 2015, což u levných aut opravdu nebyl standard.

Martin Vaculík
martin.vaculik@cncenter.cz

Závady a problémy

Samovolné vypínání odstupového radaru [modely do roku 2018, u vyšších výbav, kde byl instalován]: Při vyšší četnosti výpadků se řeší výměnou modulu – po záruce zhruba 32 000 Kč. Díl byl mnohokrát upravován – nedávno vyměněn by už znovu zablokoval neměly. **Hlučná ložiska kol [nahodilě, spíše přední]:** Mění se celý náboj, ale za 2000 Kč není drahý. **Pískání brzd či mlčení zvuky z brzd:** V zájmu rychlého nastupu účinku už u studených brzd je použita měkká směs destiček, která hodně práší a rychle se opotřebí. Brzdy tak vyžadují pravidelné čištění, aby nepískaly, ale holt i častější výměny.

Nerovnoměrné sjíždění zadních pneumatik: Vadné série vlečených zadních náprav s nadměrným odklonem. Řešitelné pouze výměnou celé nápravy. **Tvrký brzdový pedál, svítící kontrolka motoru [1.4 BoosterJet]:** Vadná vývěva, chybí podtlak pro posilovač brzd i regulaci turbodmychadla.

Úniky oleje z převodovky: Netěsné gufero poloosy, bohužel zrovna nad výfukem. Zejména kusy z let 2015 až 2016.

Vrzající či nedržící omezovače dveří: Jsou zde na levnějším, třecím principu. Po čase začnou vzrát, a když je někdo namaže, zase nedrží otevřené dveře. Pomůže jedině výměna za 586 Kč.

Padaající zadní výklopné dveře: Unavené plynové vzpěry [2 x 1555 Kč] – po pěti letech pravidelná závada.



Špatné sjíždění zadních pneumatik bohužel nemá jiné řešení než výměnu celé nápravy

Přednosti a nedostatky

+
Nadčasový design
Manévrovatelnost
Nízká hmotnost
Dynamika
Příznivá spotřeba paliva
Snadné ovládání
Spolehlivost
Jednoduchý servis
Konstrukce bez servisních i uživatelských chytáků
Zrcadlení telefonu už od roku 2015

-
Prostornost (byť vzhledem k největším rozměrům vlastně dobrá)
Jen průměrné jízdní vlastnosti variant 1.6 VVT a 1.0 BoosterJet
Omezená nabídka ojetin, dlouhé čekání na nová auta
Mnoho individuálních dovozů a kusů s proměškovanou servisní prohlídkou
Krátká životnost brzd



Radár, který se skrývá v lomu výrobce, zlobí. Zda jej vůz má, poznáte dle tlačítek nalevo pod volantem.



V roce 2018 se radár přesunul do spodní části nárazníku, a hlavně se stal již naprosto spolehlivým. Do faceliftu z něj tak nemusíte mít strach.



Jak šel čas

2015	Start prodeje evropské verze. Benzin 1.6 VVT/88 kW (převodovka 5M nebo 6A, obě 4x2 nebo 4x4), diesel 1.6 DDiS/88 kW (6M, později i 6DS, 4x2 nebo 4x4). V závěru roku vrcholná Vitara S s motorem 1.4 BoosterJet/103 kW (6M nebo 6A, 4x2 nebo 4x4).
2018	Na podzim facelift. Kvalitnější interiér, rozšířený balík jízdních asistentů. Jednotky 1.6 VVT a 1.6 DDiS vypadly z nabídky, nově benzinový tříválec 1.0 BoosterJet/82 kW (5M nebo 6A, 4x2 i 4x4).
2020	Z nabídky vypadává 1.0 BoosterJet, nová čtrnáctistovka 1.4 BoosterJet Hybrid s 95 kW nejdrívě s manuální, poté i s automatickou převodovkou. Nové přední světlomety s potkávacími i dálkovými LED (dříve na dálku žárovka).
2022	Verze 1.4 BoosterJet Hybrid s automatickou převodovkou končí, nahrazena provedením Strong Hybrid s atmosférickou patnáctistovkou 75 kW a elektromotorem 24 kW.

Servisní rady

V letech 2015 až 2018 byl interval výměny oleje u přeplňovaných motorů 15 000 km bez jakýchkoliv variabilních funkcí, u atmosférické šestnáctistovky 20 000 km. Od tohoto data pak 20 000 km [nabízely se už jen turbomotory] s omezeným počtem startů, po jehož přesažení vás systém vyzve k výměně maziva. Diesely nabízené v letech 2015 až 2018 měly interval výměny oleje vždy variabilní se započítáváním naředení naftou při přerušených regeneracích filtru. Maximálních 30 000 km tak leckdo nedosáhl a auto jej do servisu zahnal dříve.

Všechny benzinové motory mají rozvody poháněné bezúdržbovým řetězem, diesely řemenem, který vyměníte nejpozději po osmi letech, i když toho moc nenajezdíte [jinak bychom jako limitní interval viděli 160 000 km].

U motoru 1.6 VVT je předepsáno každých 40 000 km zkontrolovat ventilové vůle, které se zde nastavují podložkami, a překvapivě není nutné kvůli tomu vydávat vačkové hřídele. Ostatní agregáty mají ventilové vůle nastavované hydraulicky.

Euro NCAP (2015)

Ochrana posádky při nárazu



89%



Suzuki ukazuje, že s pohonem všech kol není nutná víceprvková náprava. Že stačí i obyčejná vlečená a ani to nejjezdí vyloženě špatně.

V roce 2018 byl zaveden algoritmus, který zabraňuje přílišnému naředení oleje benzinem. Je zcela jednoduchý – počítá starty.

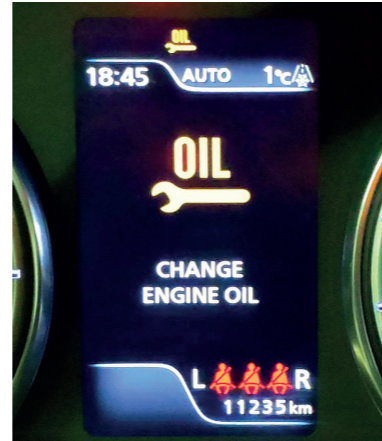
ve značkovém servisu a místo pozdravu po něm chcete novou nápravu, není vaše vyjednávací pozice nejlepší.

Skvělý automat

Krátký rozvor znamená snadné manévrování, vyšší světlost pak, že k obrubníkům můžete dojíždět na „drc“, aniž byste zlámali nárazník. Toto je pro většinu lidí důležitější, než že systém pohonu všech kol s lamelovou elektromagneticky ovládanou spojkou zde má omezenou tepelnou kapacitu, takže jej po chvíli řádění elektronika radši odpojí a musíte počkat na vychladnutí. Na výjezd zasněženou cestou k chalupě však samozřejmě stačí.

Dobrou zprávu máme pro ty, kdo nechtějí řadit. Vitara překvapivě nikdy neměla choulostivý variátor, jako sesterský model S-Cross. Vždy má jemně pracující, a navíc spolehlivý

šestistupňový planetový automat Aisin s hydrodynamickým měničem. Ceny náhradních dílů v systémech Suzuki vypadají obzvláště výhrůžně (celá převodovka za 252 898 Kč, měnič za 31 454 korun, mechatronika za 50 853 Kč a řídicí jednotka za 26 585 Kč), bohužel ale nejsou často potřeba. „Všem bych doporučil po 120 000 km poprvé vyměnit v tomto ústrojí olej, poté každých 60 000 km,“ říká Lukáš Vaverka ze servisu Suzuki Cano Car v Brně. Byl v servisním plánu vydaném výrobcem to není, rozumná autorizovaná dílna vám výměnu oleje v automatu doporučí, stejně jako maziva v úhlovém převodu a zadním diferenciálu u čtyřkolek. Výrobce by jej tam nechal 160 000 km, pokud však sem tam přebrodíte u chalupy potok, rozhodně měňte co 60 000 km či tři roky. Chyták má automat jinde než v technice. Ve spojení s motorem 1.4

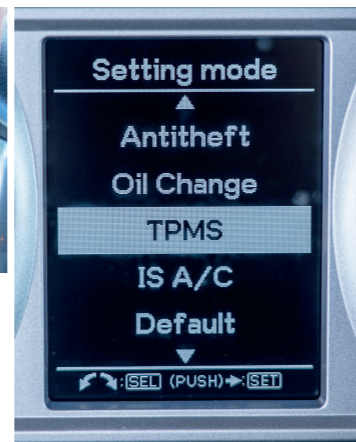


Čtyřkalka AllGrip je zde k tomu, abyste opatrně vyjeli k chalupě. Kdo si bude hrát na rallye, tomu ji systém tepelné ochrany rychle odpojí.



Ceny

Nejlevnější:	288 000 Kč, Vitara Premium 1.6 VVT/88 kW, 2015, 149 007 km
Nejdražší:	645 900 Kč, Vitara 1.4 BoosterJet Hybrid AllGrip Elegance Panorama, nový vůz, nejdražší verze z ceníku
Náš tip:	435 000 Kč, Vitara 1.4 BoosterJet/103 kW Elegance, 2019, 49 492 km



Palubní počítač se ovládá pastaru kolíčkem v přístrojovém štítu. Stejným způsobem se řídí i pestrá nastavení vozidla včetně vyvolání údaje o tlaku v pneumatikách [vůz má vždy přímé měření].



Rozvor náprav jen 2500 mm znamená, že vzadu není místa nazbyt

Zavazadelník je malý – pouze 375 l. Rodiny udělají lépe, když si koupí delší model S-Cross, který nabízí aspoň 430 l.



BoosterJet a vrcholnou výbavu Elegance byl automaticky spojen s panoramatickým střešním oknem, které zásadně omezuje místo nad hlavou vzadu.

Za starty platíš olejem

Kupující ojetin ochotní dlouho hledat hezkou vitaru a zaplatit za ni vlastně totéž, co stála nová, preferují původní zážehovou jednotku 1.6 VVT/88 kW. Zatímco třeba u Dacie Duster je podobná preference prostě blbost, neboť šestnáctistovka je hlučná a zoufale líná, ta od Suzuki je asi nejlepší, jakou kdo v moderním autě nabídl. Nepochopitelně málo bere, předokolkou s ní umějí jezdit běžně za šest litrů. Pružně zabírá už z nízkých otáček, ale nechá se i vytočit. S automatem se už trochu pere, ale s manuálem to určitě není žádný utrápený pohon, o spolehlivosti pak nikdo oprávněně nepohybuje. Není tedy blbost hledat šestnáctistovku, ale je to zbytečné. Novější, přeplňované motory 1.0 a 1.4 BoosterJet totiž zvládl přestup na downsizing bez obvyklého úvodního učení plného prasklých pístů, selhávajících rozvodů a dalších

likvidačních fórů. Před naředěním oleje benzinem při krátkých jízdách je chránil nejdřív pevný servisní interval 15 000 km, od modernizace pak ještě jednoduchý algoritmus počítající starty. Pokud jste si to doma zorganizovali tak blbě, že jedno auto stojí před garáží, a když chce druhé ven, musí přeparkovat, vytrestá vás za to vitaru třeba tím, že zažádá o výměnu oleje už po 5000 km. A dělá to zcela správně, neboť právě studené starty, po nichž nedojde k ohřátí motoru, všem dnešním agregátům nejvíce škodí.

Borec na konec

Jakub Svoboda, zkušený mechanik zmíněného servisu, opravuje v práci suzuki, ale má velké zkušenosti i s jinými vozy. „Tyto přeplňované motory v převažujících provozních režimech vůbec nemají podtlak v sání, který potřebují nejen pro posilovač brzd, ale i pro regulaci obtokové klapky turbodmychadla. Musí tak mít vývěvu, jakou jsme znali z dieselů. A ta když selže, kromě ztvrdnutí brzd i motor spadne do nouzového režimu, protože nemá jak regulovat

plnicí tlak. Druhou z možných závad motoru je nastavovač vačkové hřídele. Obojí jsou opravy do 12 000 Kč, žádnou větší jsme tady zatím dělat nemuseli,“ vysvětluje zkušený fachman.

Filtr? Nikdo o něm neví

U benzinového čtyřválcce 1.4 BoosterJet/103 kW ve verzi K14C (2015-2020) se výrobce pokusil vyhnout filtru pevných částic i po srpnu 2018, kdy jej kvůli přísnějšímu měření emisí v cyklu WLTP zavedli vlastně všichni. Jako by z něj měl strach. Ovšem když pak „vyměkl“ a filtr v druhé půli roku 2019 zavedl, nic se nestalo. Na palubní desce se dokonce objevila výstražná kontrolka a v rámci technických školení vystrašení mechanici hodinu poslouchali, jaká má věc rizika a jak s ní zacházet. Realita je taková, že to bylo také naposledy, co servisní síť o benzinových filtrech slyšela. U suzuki se věc podařilo naladit tak, že prostě nezlobí. Stejně jako zbytek auta.

Největším rizikem vitary tak je, že za ni při dnešní cenové hysterii dáte víc, než je rozumné.

Hodnocení

Komfort:	2,00
Prostornost:	2,25
Dynamika:	1,25
Pohonné jednotky:	1,00
Spolehlivost:	1,25
Kvalita:	2,50
Servisní náročnost:	1,25
Ceny a nabídka dílů:	2,50
Výsledná známka	1,75

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům



Vývoj cen Suzuki Vitara

	Základ	1.4 turbo 4x4 Elegance	To samé + automat
2016	386 700 Kč (1.6)	537 900 Kč	581 900 Kč
2018 podzim (facelift)	393 900 Kč (1.0)	549 900 Kč	612 900 Kč (Panorama)
2019 podzim (GPF)	vyřazen	549 900 Kč	629 900 Kč (Panorama)
2020 únor (Hybrid)	469 900 Kč (K14D)	576 900 Kč	vyřazen
2021 (návrát AT)	473 900 Kč	579 900 Kč	644 900 Kč (Panorama)
2021 březen	477 900 Kč	583 900 Kč	647 900 Kč (Panorama)
2021 září	477 900 Kč	589 800 Kč	653 800 Kč (Panorama)
2021 prosinec	473 900 Kč	596 900 Kč	657 900 Kč (Panorama)
2022 (Strong hybrid)	489 900 Kč	593 900 Kč	731 900 Kč (Strong hybrid, Panorama)
2022 duben (zár. 5 let)	511 900 Kč	613 900 Kč	731 900 Kč (Strong hybrid, Panorama)
2022 červen	511 900 Kč	613 900 Kč	vyřazen

Přední světlomety se paradoxně nezměnily s facelíftem v roce 2018, ale až s příchodem verze Hybrid v roce 2020. Od té doby svítí diodami na blízko i do dálky, a to i u základních verzí.

Konkurenti ojetého Suzuki Vitara

MITSUBISHI ASX



Výroba: 2010-2021
Popis: S několika modernizacemi se jednoduché mitsubishi vyrábělo už od roku 2010. S nejrozšířenějším motorem 1.6 MIVEC/86 kW nic nezkazíte, ale ani se moc hezky nesvezete – mnohá podobná auta už v minulém tisíciletí servirovala

komfortnější a tišší jízdou. Vyhněte se ale dieselům 1.8 DI-D a 2.0 DI-D, u nichž se ventilové vůle seřizují mechanicky a musí se kvůli tomu vyndávat vstřikovače. Co ušetříte na naftě, to zaplatíte v servisu.

DACIA DUSTER II



Výroba: Od 2018
Popis: Dacia Duster je o kus větší auto, míří však na podobnou klientelu. Nevýhodami proti suzuki jsou horší přístup na přední sedačky daný skloněnými prvními sloupky a absence pořádného automatu – dvouspojková šestistupňová převodovka EDC přišla až na podzim 2020 pro

přeplňovanou benzinovou jednotku 1.3 TCe, a to výhradně s pohonem předních kol. Též dílenské zpracování, zejména provedení podlahových koberečů, je ještě trochu levnější než u suzuki. Podobně spolehlivé jsou motory včetně tříválce 1.0 TCe.



2017, 168 759 km, 400 000 Kč

Cesta do Asie

Pro správného Pražáka začíná někde za Průhonicemi Asie, a pokud nemusí, nejedí tam. Jenže v Evropě se nám vitaru, která by měla něco najeto a kompletní servisní historii k tomu, najít nepodařilo.



Prekvapilo nás, že ramena náprav ani podmotorový rám (vše původní) nejsou vůbec orezlé. Tyto komponenty jsou přitom u dnešních aut chráněny vesměs špatně.

10,5. Lukáš Vaverka bledne, na dílnu zajížděl autem, které normálně fungovalo. Po opětovné montáži svíček však jde na tři válce. Ale jen chvíli. Pak už zas na čtyři.

Do bazaru s tlakoměrem

Kompresi měříme znovu a náhle má i třetí válec 10,4, tedy hodnotu přípustnou i pro nový motor. „Asi se uloupil kus karbonu v sání a na chvíli podepřel ventil, který jej při startovacích otáčkách nezvládl sklepat. I spolehlivé suzuki tak trpí morem všech motorů se vstřikováním přímo do válců, a to zanašením sání karbonem z recirkulovaných výfukových plynů, který zde neomyje benzin, neboť v sání není. U suzuki s tím dokonale zatočil až následující agregát K14D s 48V hybridem, nabízený od jara 2020. Ten má filtr pevných částic a recirkulované výfukové plyny nabírá až za ním, takže jsou zcela čisté a sání nezanášíje.

Měření komprese, schopné odhalit karbonem přilíši obalený a už podfukující ventil, tak doporučujeme zájemci o libovolné moderní auto – byť zde nás jen zbytečně vyžděsilo.

Syndrom mrtvých tlumičů

Pamatujeme si, jak Vitara S s motorem 1.4 BoosterJet (do roku 2018 byl k dispozici právě jen ve specifické sportovní laděné výbavové linii) kdysi změnila naše vnímání značky Suzuki. Místo laciného stroje pro skromné řazení a motorem, který silně zabírá odspodu, aby nahoře ještě gradoval. A hlavně už žádné nervózní poskakování v zatáčkách, tahle vitara statečně seděla i tam, kde oblouk utahuje a silnice se vlní. Přední tlumiče tehdy byly specifické právě jen pro silný motor, zadní pak převzaté z většího modelu S-Cross.



Výfuk i podlaha v zadní části zůstaly po téměř 170 000 km zcela nedotčené. Na to, že vůz jezdil po stavbách, je to obdivuhodná kvalita.



Přední dveře už se otvíraly jako víko od popelnice – prostě zcela bez odporu. Jejich vzrjící omezovač někdo namazal, teď už musí přijít výměna.



Červená barva se na slunci ráda vyšívuje, zejména na plastových dílech. Rudé suzuki tak trpí tím samým čím červená Škoda Fabia.

Estetických opotřebení bylo v interiéru nečekaně málo. Praskající koženka na boku sedačky a loupaní se volant jsou nejčastější místa, kde vitara trpí.

Nutné investice

Výměna tlumičů: 26 370 Kč.

Originální přední tlumiče stojí 6113 Kč, zadní 4072 Kč. K nákladům na materiál 20 370 Kč je potřeba připočítat práci a následně seřízení geometrie, pak ale též zaměření radaru. To vše odhadujeme na 6000 Kč.



Kupující suzuki, které jsme si na předchozích stranách představili jako starší manželský pár bydlící už natrvalo na chalupě, jsou většinou opatrní hned dvakrát. Zaprvé si tedy koupí spolehlivý a jednoduchý vůz, zadruhé s ním ani nejedí. Většina vitar má tak na tachometru velmi málo kilometrů na to, aby se daly dělat nějaké soudy, jak kvalitní skutečně jsou. S červenou Vitarou S s pohonem všech kol a automatickou převodovkou však jezdil služebně stavbyvedoucí a za pět let nalétal slušných 168 700 km. Nyní dostal nový s-cross a vitara se vrátila tam, odkud v roce 2017 vyjela a kam celou

dobu jezdila na údržbu – tedy k prodejci Suzuki CanoCar v Brně. Přesně o ní tedy víme, že prodělala nějaké menší úkance, jinak vystačila s pravidelnou údržbou. Brzdy jsou aktuálně čtvrté, olej v automatu servis vyměnil až nyní, už na své náklady. Vitara totiž bohužel nebude na prodej. „Potřebujeme náhradní vůz pro zákazníky preferující automat, přičemž dostupnost takové verze z nabídky nových aut je nyní u Suzuki problematická,“ vysvětluje téměř omluvně jednatel Lukáš Vaverka, proč červený kousek nebude na prodej. Proklepnout si jej ale můžeme, jak se nám zlíbí.

Asi fakt nerezaví

Auto chceme samozřejmě vidět zespodu. Bojíme se koroze – u vozů, kde se na černé plechy náprav nabalilo bláto a drželo vlhkost, to bývá častý jev. Žasneme však nad černými plechy, pěkně orezlé jsou jen původní přední tlumiče, o nichž ještě bude řeč. Drobným výsledkem mechaniků na dílně však zjišťujeme, že koroze, v níž nemají japonská auta nejlepší pověst, zde problém zatím není.

Jedním z pracovníků je Jakub Svoboda, kterého prosíme, zda by nám změřil kompresi. První válec 10,5, druhý válec 10,3, třetí 2 bary. Ano, dva. Čtvrtý zase

Technické údaje

Motor:	přepřipovaný zážehový čtyřválec
Zdvihový objem:	1373 cm ³
Největší výkon:	103 kW při 5500 min ⁻¹
Největší točivý moment:	220 Nm při 1500-4000 min ⁻¹
Převodovka:	šestistupňová automatická
Zavazadlový prostor:	375-710 l
Rozvor náprav:	2500 mm
Vnější rozměry:	4175 x 1775 x 1610 mm
Maximální rychlost:	200 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	10,2 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	5,5 l/100 km

Vozu byly vytýkány tvrdé plasty palubní desky. Prekvapivě po letech vypadají k světu a jsou odolné proti poškozování. Klasický hydrodynamický automat je velkou výhodou modelu.



Ceny originálních dílů

Přední brzdové destičky	2910 Kč
Přední brzdové kotouče (kus)	2105 Kč
Zadní brzdové destičky	3365 Kč
Zadní brzdové kotouče	1589 Kč
Přední světlomet hlavní	21 045 Kč
Samostatné denní svícení přední	7722 Kč
Čelní sklo (včetně montážní sady)	12 669 Kč
Filtr oleje	404 Kč
Filtr sání	774 Kč
Kabinový filtr	441 Kč
Zapalovací svíčka	907 Kč
Turbodmychadlo	35 216 Kč
Hlava válců kompletní	43 762 Kč

Ceny včetně DPH na testovaný vůz

Měření komprese přineslo překvapení – třetí válec bez tlaku. Naštěstí to byla jen taková chvilková indispozice.

