

1.6 VVT 88 kW, 2015, 158 016 km, AllGrip, cena 310 000 Kč



Celoživotní parták

Jen málo značek si drží svou hodnotu po letech provozu tak dobře, jako to umí Suzuki u svých modelů. Jak je na tom první „novodobá“ vitara po deseti letech provozu?



Miroslav Kurel
miroslav.kurel@cncenter.cz

Jeden citát říká: „Doba jde dopředu a technologii nezastaví!“ U Suzuki Vitara je to pravda částečná, což je dobře. V roce 2015, kdy se začíná prodávat nová vitara s modelovým označením LY, zároveň z linky sjezdí i náš testovaný kousek. V automobilovém průmyslu všechny modely postupně narůstají, a to jak na velikosti, tak i na váze. Je tedy

příjemné zjistit, že si Suzuki drží své přesvědčení, a čtvrtá generace vitary je s námi přes deset let bez karosářské změny. Tedy pokud ujednete do té zcela nové nebo do té vyrobené v prvním roce, změn oproti konkurenčním značkám bude minimálně a ty větší hlavně pod kapotou.

Zub času

Zatímco konkurence každých pár let mění tvary, jako by trpěla krizí

identity, vitara si drží svou tvář. Žádné designové výstřelky, nýbrž ucelený čistý vzhled. Krátké převisy pomáhají při manévrování, ať už se bavíme o parkování u chodníku, nebo o jízdě v lese.

Náš testovaný kousek je v té nejvyšší výbavě Elegance, kterou zvenčí poznáte podle 17" leštěných kol, LED světlometů s modrým rámečkem, většinou i dvoubarevného lakování karoserie nebo bezklíčkového odemykání. Jako pěkný doplněk působí i přední ochranný plast nárazníku, lakovaný do matné stříbrné barvy. Stejně provedení pak najdeme i na zádi. Kolem vozu ochranné oplastování naznačuje, že s výlety mimo asfalt vitara nemá problém. A i když je to

už deset let od uvedení do provozu, stále vypadá moderně.

Digitální očista

V interiéru na nás čeká polokožené čalounění sedadel s alcantarou, adaptivní tempomat nebo navigace s možností zrcadlení telefonu. Sedáme



Palubní PC obsahuje několik důležitých informací. Sofistikované menu však nečekejte. Zde se hraje na jednoduchost.

Atmosférická šestnáctistovka si v manuálním provedení vystačí s pětistupňovou převodovkou



za volant a během chvíle zjistíme, že je to velmi příjemný digitální detox od všech přehnaně úzkostných asistentů nebo obrovských oslňujících displejů z nových aut. A přitom je ve vitare vše podstatné. Tím nejdůležitějším z asistentů myslíme anti-kolizní radar spojený s adaptivním tempomatem a na palubním PC údaj o spotřebě a dojezdu.

Palubní infotainment s dotykovou obrazovkou o velikosti 9" nabízí vestavěnou navigaci nebo Android Auto či Apple CarPlay. Kdekdo by mohl při pohledu na kokpit namítat, že se jedná o digitální pravěk. A víte co? Vůbec nám to nevádí. Vitara se vás totiž nesnaží nikterak vychovávat, jako to mají nová auta ve zvyku. Jednoduše nastartujete a vyrazíte. Jak osvěžující.

Nesmrtelný oř

Pod kapotou nám ševlí atmosférická šestnáctistovka, která je považována za jeden z nejpovedenějších motorů od Suzuki. S dynamikou se to má tak, že pokud jedete klidnou předpisovou jízdou, o motoru takřka nevíte. Ve vyšších otáčkách se už začne hlasitě ozývat, ale v případě potřeby akcelerace se nechá celkem ochotně vytočit. Průměrná spotřeba se během testu ustálila na hodnotě 6,3 l/100 km a byly trasy, kdy jsme jeli výrazně pod tímto údajem. A to, prosím pěkně, bez hybridu či jakékoliv jiné vychytávky.

Měšší rozměry a tužší karoserie se projevují na jízdním komfortu, čemuž moc nepomůže ani tužší nastavení tlumičů. Co ovšem je nevýhodou na silnici, může být výhodou mimo ni. U testovaného kusu cítíme, že spojka je tak za půlku životnosti, a jediné, co nám trochu kazí pocit z jízdy, je nutnost seřízení sbíhavosti předních kol, protože volantu se nechce zcela dotočit do středové polohy. Jediným kosmetickým detailem po deseti letech v provozu je odřenina a mírná deformace na pravém zadním blatníku a od soli naleptaný broušený hliník na kolech. Při naší kontrole jsme se mohli ujistit, že záznamy v servisní knize odpovídají reálnému stavu. Zánovní brzd, štítek o výměně oleje nebo nově vyhlížející prachovky a kupříkladu na ploše čitelné nálepky čísla dílu svědčí o tom, že se o vůz někdo pravidelně staral. Po deseti letech v provozu na českých silnicích jsou na podvozku jistě známky počínající koroze, ale vše lehce odstranitelné.

Námi testované suzuki je po prvním majiteli, provozované v Čechách a s pravidelnou servisní historií do konce roku 2024. Pro nového majitele to tedy znamená určitou jistotu technického stavu vozu a také to, že si zajede na pravidelný servis už sám.



Solidních 375 l je velikost kufru, který pojme jak týdenní nákup, tak menší rodinku na dovolenou



Krátké převisy usnadňují manévrování s vozem a oplastování kolem dodává potřebnou ochranu před poškozením



Vitara je zkrátka auto pro ty, kteří nepotřebují hangár místo kufru nebo displeje větší než televize v obýváku. Je to poctivý kus spolehlivého auta, které s vámi bude mnoho let a do servisu s ním budete jezdit tak akorát na kafe.

Technické údaje

Motor:	zářehový čtyřválec DOHC 16V
Zdvihový objem:	1586 cm ³
Nejvyšší výkon:	88 kW při 6000 min ⁻¹
Nejvyšší točivý moment:	156 Nm při 4400 min ⁻¹
Převodovka:	5st. manuál
Zavazadlový prostor:	cca 375 l
Rozvor náprav:	2500 mm
Vnější rozměry:	4175 × 1775 × 1610 mm
Maximální rychlost:	cca 180 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	cca 11,5 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	cca 6,5 l/100 km

Nutné investice

Periodická prohlídka – výměna oleje a filtrů	cca 7000 Kč
Oprava kosmetického poškození karoserie od koroze	cca 5000 Kč
Geometrické seřízení předních kol	cca 1000 Kč
Celkem	cca 13 000 Kč

Ceny náhradních dílů

Sada rozvodového řetězu	5069 Kč
Rameno spodní – přední náprava	2746 Kč
Kloub ramene přední nápravy	580 Kč
Tyčka stabilizátoru (přední)	507 Kč
Přední nárazník (bez lakování)	4972 Kč
Mřížka do předního nárazníku	3375 Kč
Zadní nárazník (bez lakování)	8896 Kč
Spoiler zadního nárazníku	1947 Kč
Kapota (bez lakování)	7090 Kč
Přední blatník (nelakovaný)	2637 Kč
Horní příčka předního čela	3061 Kč
Lišta předního blatníku	701 Kč
Čelní sklo bez senzoru	4537 Kč
Spojková sada	3702 Kč
Brzdový kotouč (přední chlazený)	1221 Kč
Brzdový kotouč (zadní)	822 Kč
Sada brzdových destiček (přední)	786 Kč

Broušená hliníková kola často podléhají většímu opotřebení. Přispívá k tomu i posypová sůl, která naleptává povrch hliníku.



Pro cestující je na šířku dostatek místa, a to jak vpředu, tak vzadu, kde se ovšem cestující musí uskrtnout na délku