



# Z lesa do města

Změny dlouhých tradic to mají vždy těžké. Na jedné straně tu máme příznivce inovací a na té druhé jsou tradicionalisti lpějící na starých dobrých časech. Jak si s tím dokázala poradit Suzuki Vitara čtvrté generace?



**Miroslav Kurel**  
miroslav.kurel@cncenter.cz

Když se v roce 2015 v japonském Hamamacu poprvé představila čtvrtá generace Suzuki Vitara s kódovým označením LY, pro fanoušky klasických off-roadů to byl šok, ale pro trh s kompaktními SUV se jednalo o zjevení. Inženýři se rozhodli pro radikální řez a opustili koncepci žebřinového rámu i redukční převodovky, které definovaly předchozí vitaru. Místo toho se zaměřili na moderní metalurgii a efektivitu, čímž vytvořili vůz, který sice

na první pohled působí civilněji, ale pod svou slupkou ukrývá mechanickou poctivost, jaká se v dnešní době hledá jen stěží.

## V lehkosti je síla

Základem všeho je skelet karoserie. Suzuki zde uplatnilo filozofii extrémního snižování hmotnosti, které však nebylo na úkor bezpečnosti či tuhosti. Masivní nasazení vysokopevnostních ocelí v kritických uzlech karoserie umožnilo dosáhnout pohotovostní hmotnosti, která u základních verzí začíná na fascinujících 1075 kilogramech. To je hodnota, kterou dnes

často překonávají i vozy o dvě třídy menší. Tato lehkost je alfou a omegou jízdních vlastností vitary. Vůz tak nepotřebuje přemotorované agregáty k tomu, aby působil agilně, a jeho podvozek nemusí bojovat s obrovskými odstředivými silami v zatáčkách. Výsledkem je jízdní projev, který je i s jednoduchou koncepcí náprav překvapivě čitelný.

I když při přechodu od klasického rámu k samonosné karoserii se výrazně omezily problémy s korozi, stále však platí, že antikorozi ochrana je jednou ze slabín. Do servisních plánů je tedy dobré zařadit položku

vyvoskování dutin s nástřikem spodu, a tím prodloužit bezstarostné období života suzuki.

## Jednoduchost vede

Podvozková platforma využívá vpředu osvědčené vzpěry MacPherson, zatímco zadní náprava sází na vlečená ramena spojená torzní příčkou. Tato konfigurace zůstává zachována i u verzí s pohonem všech kol AllGrip, což je konstrukční oříšek, který Suzuki vyřešilo bravurně. Absence složitých víceprvkových závěsů v zádu sice může teoreticky limitovat komfort na rozbitém povrchu, ale pro

## V rubrice Bazar

<b>SM9</b>	<b>Volkswagen Passat CC/CC (357/358)</b>
<small>Vyšlo 23. 2. 2026</small>	
<b>SM10</b>	<b>Suzuki Vitara [LY]</b>
<b>SM11</b>	<b>Škoda Fabia II</b>
<small>Vyjde 9. 3. 2026</small>	

kupujícího ojetiny představuje obrovskou výhodu v podobě minimálních servisních nákladů. Geometrie zadní nápravy je v podstatě pevně daná, a tak zde neexistují žádné excentrické šrouby, které by po pár letech v soli a blátě zatuhly a znemožnily správné seřízení vozu.

## Do města i do hor

Skutečným technologickým triumfem je však systém AllGrip Select. Na rozdíl od starších mechanických systémů zde vládne elektromagneticky ovládaná vícelamelová spojka od renomovaného dodavatele JTEKT. Tento systém je propojen s celou řadou senzorů, které v reálném čase sledují nejen prokluz kol, ale také úhel natočení volantu, polohu plynového pedálu a boční zrychlení. Díky tomu dokáže AllGrip pracovat prediktivně a posílat točivý moment na zadní nápravu ještě dříve, než dojde k samotné ztrátě trakce. V režimu Lock je pak spojka seřvena s maximální silou, což simuluje funkci uzávěrky mezinápravového diferenciálu a umožňuje vitare zdotat i terén, ve kterém většina moderních crossoverů bezradně kapituluje. Je však nutné mít na paměti, že tento systém je navržen pro vyproštění či krátkodobou jízdu v náročných podmínkách, nikoliv pro dlouhodobé ostré nasazení, při kterém by mohlo dojít k tepelnému přetížení spojky.

## Malý, velký

Interiér vozu sice na první pohled neoslňuje měkčenými plasty, ale jeho ergonomie je příkladná. Všechny ovládací prvky mají jasně definovaný mechanický chod a jsou umístěny přesně tam, kde je řidič očekává, až na ovládání palubního počítače pomocí plastové tyčinky čnící z kraje přístrojové desky. Přístrojový štít s klasickými analogovými budíky



Od redukční převodovky nová vitara upustila a přešla na sofistikovanější automatický režim s manuální volbou

## Detailně o motorech

**1.6 VVT** (M16A) R4, 16V, 88 kW, 156 Nm, 2015 až 2018. Základním stavebním kamenem nabídky do roku 2018 byla atmosférická jednotka 1.6 VVT s kódovým označením M16A. Jeho hlavní výhodou je absence turbodmychadla a přímého vstříkávání, netrpí tak na karbonizaci sacích ventilů a je velmi tolerantní i k méně kvalitnímu palivu. Rozvody jsou poháněny robustním válečkovým řetězem s hydraulickým napínákem. Ventily nemají hydraulická zdvihátka, jsou zde mechanické podložky. Vůle se měří zastudena: sání 0,18 – 0,22 mm, výfuk 0,28 – 0,32 mm. Jednou reálnou nevýhodou je nutnost motor vytáčet pro dosažení solidní dynamiky, což se pojí s mírně vyšší hlučností ve vysokých otáčkách. V případě zástavy LPG je třeba výrazněji dbát na kontrolu ventilových vůlí, doporučeno každých 30 000 km, kvůli vyšším spalovacím teplotám by pak snadněji mohlo dojít k poškození ventilů. Problémy bývají i v těsnění pod víkem ventilů, které občas tvrdne (cca po 100 000 km). Může nastat únava pryžových koncovek zapalovacích cívek (probíjí na blok) – snadná a laciná oprava. Ve vyšších nájezdech se může projevit neochota startovat. Tento jev je většinou způsoben vadným snímačem klikové nebo vačkové hřídele. Snadná výměna.

**1.4 BoosterJet** (K14C) 103 kW, 220 Nm, 2016 až 2020. Čtyřválec BoosterJet s označením K14C je pro mnohé ideální motorizací, která kombinuje lehkost vozu s výbušným tahem. Inženýři zde použili turbodmychadlo s přímou montáží na hlavu válců, což minimalizuje prodlévání a zajišťuje nástup plného točivého momentu už od 1500 otáček. Velkou výhodou u verzí do roku 2018 je absence filtru pevných částic, což zjednodušuje výfukový systém. Motor je příkladně kultivovaný, ale vyžaduje striktní dodržování specifikace oleje a tankování paliva s aditivem, která potlačují detonační hoření LSPI při nízkých otáčkách. Nevýhodou může být mírně vyšší spotřeba při agresivní jízdě a složitější palivová soustava s vysokotlakým čerpadlem, která je citlivá na čistotu paliva. Chronické poruchy nejsou závažného charakteru, ale může se objevit netěsnost termostatu a občasné selhání solenoidu ovládání turba.

**1.0 BoosterJet** (K10C) 82 kW, 170 Nm, 2018 až 2020. Tríválcová jednotka byla zamýšlena jako úspornější náhrada za atmosférickou šestnáctistovku a v městském provozu svému úkolu dostojí se ctí. Výhodou je integrované sběrné potrubí v hlavě válců, díky čemuž se motor ohřeje na provozní teplotu během několika stovek metrů, což šetří mechanické komponenty i palivo. Je nečekaně hbitý v nízkých rychlostech, ale jeho nevýhodou je vrozená nekultivovanost tríválcové koncepce a citelnější vibrace v klidovém režimu. Při plném obsazení vozu nebo v táhlých stoupáních mu rychle dochází dech a spotřeba v takových režimech stoupá nad úroveň silnější čtrnáctistovky, což z něj dělá volbu spíše pro klidnější řídiče s menším ročním nájezdem.

**Plusy:** Velmi nízké vnitřní tření; extrémně lehký motor (o 20 kg lehčí než 1.6 VVT).  
**Minusy:** Vysoké vibrace při zatížení pod 2000 ot./min.; náročné na kvalitu svíček (vysoké spalovací tlaky).  
**Chronické poruchy:** Předčasná smrt dvoumotového setrvačnicku při podtáčení; úniky oleje kolem guferu klikovky na straně řemenice.

**1.4 BoosterJet Mild-Hybrid** (K14D) 95 kW, 235 Nm, od 2020 dosud. S nástupem přísnějších emisních limitů Suzuki nasadilo verzi K14D doplněnou o 48V elektrickou síť s integrovaným startér-generátorem. Výhodou je pružnost v nejnižších otáčkách, kdy elektromotor pomáhá spalovacímu agregátu překonat turbodír a přidává dodatečných 50 Nm. Systém navíc zajišťuje bleskové a tiché starty v režimu start-stop. Nevýhodou je o něco vyšší hmotnost a komplexnost celého hybridního ústrojí, které zahrnuje i lithium-iontovou baterii pod sedadlem spolujezdce. Papírový výkon je sice nižší než u předchůdce, ale v reálném provozu působí motor díky vyššímu točivému momentu subjektivně silnějším dojmem.

**Plusy:** Výkonný motor.  
**Minusy:** Riziko ředění oleje při častých krátkých trasách.

**1.5 DualJet Strong Hybrid** (K15C) 75 kW [spalovací], 138 Nm, od 2022 dosud. Využívá atmosférickou patnáctistovku pracující v úsporném Atkinsonově cyklu. Hlavní výhodou je schopnost krátkodobě jízdy čistě na elektřinu a velmi nízká spotřeba v hustém městském provozu. Technickou lahůdkou jsou dva vstříkovače na každý válec pro optimální rozprašení směsi. Nevýhodou je spojení výhradně s robotizovanou převodovkou AGS, která při řazení způsobuje citelné prodlévání v tahu, a dynamika vozu na otevřené silnici je nejslabší z celé nabídky. Jde o volbu pro technologické nadšence a řidiče, kteří se pohybují primárně v metropolích.

**1.6 DDIS** (R4, 16V, 88 kW, 320 Nm, 2015 až 2018). Zapomenout nesmíme ani na vznětovou jednotku 1.6 DDIS z produkce Fiatu. Její výhodou je točivý moment 320 Nm a nízká spotřeba, nevýhodou pak vyšší hmotnost na přední nápravě a rizika zanášení filtru pevných částic při krátkých městských jízdách.  
**Plusy:** Obrovská mechanická rezerva bloku; výborná termodynamická účinnost.  
**Minusy:** Komplikované rozvody (řemen); drahý EGR modul integrovaný s chladičem.  
**Chronické poruchy:** Těsnění sacího koše oleje [ztvrdne, čerpadlo nasává vzduch]; praskání plastového domečku termostatu; ucpávání DPF při krátkých trasách.

Skvělá volba

Záleží na prioritách

Nebrat

## Přednosti a nedostatky

+	Všestrannost použití Spolehlivé motorizace Jednoduchá konstrukce Spolehlivý a sofistikovaný pohon 4x4 Nízká hmotnost Dobrá spotřeba Celkově dlouhá životnost dílů
-	Menší prostor na zadních sedadlech

## Euro NCAP (2009)

★★★★★ 81%

## Servisní rady

Pro zachování mechanické kondice vitary je nezbytné dodržovat specifické servisní postupy. U motorů s přímým vstříkáváním BoosterJet důrazně doporučujeme zkrátit interval výměny motorového oleje na 10 000 kilometrů nebo jeden rok, i když výrobce dovoluje více. Tento postup minimalizuje riziko ředění oleje benzinem při častých studených startech. U atmosférické verze 1.6 VVT je hranice 15 000 kilometrů akceptovatelná. Při agresivnějším stylu jízdy doporučujeme zkrátit interval výměny oleje na 7500 km. Kritickým bodem údržby je automatická šestistupňová převodovka Aisin. Přestože je považována za jednu z nejspolehlivějších na trhu, vyžaduje kompletní výměnu olejové náplně každých 60 000 kilometrů, a to ideálně metodou s proplachem. Stejný interval platí i pro výměnu oleje v zadním diferenciálu systému AllGrip, zejména pokud je vůz pravidelně provozován mimo zpevněné cesty. Zapomínat by se nemělo ani na kontrolu vůle ventilů u motoru 1.6 VVT, která se provádí mechanicky, ideálně po ujetí 100 000 kilometrů, zvláště pokud byl vůz přestavěn na pohon LPG, který Suzuki v některých zemích oficiálně podporovalo. Přestavba však není technicky lepší variantou spolehlivosti, docházelo totiž k „podpalování sacích ventilů“. Brzdová kapalina by měla být měněna striktně po dvou letech, aby se předešlo korozi vnitřních částí hydraulického bloku ABS a systému RBS.

## Hodnocení

Komfort	2,25
Prostornost	3,00
Dynamika	3,00
Pohonné jednotky	1,00
Spolehlivost	1,00
Kvalita	1,50
Servisní náročnost	1,50
Ceny dílů	2,00
<b>Výsledná známka</b>	<b>1,91</b>

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům



Z vozu je i dobrý výhled všemi směry. Použity jsou tvrdší, zato odolnější plasty.



Atmosférická šestnáctistovka s označením M16A patří mezi nejspolehlivější motory. Je i celkem rozměrově kompaktní, a tak je kolem i dostatek prostoru pro ruce mechanika, i když tím nejčastějším úkonem pod kapotou bude dolit kapaliny do ostříkovačů.

## Závady a problémy

Přestože je Vitara LY nadprůměrně spolehlivá, vykazuje několik typických slabín. Jednou z nejdiskutovnějších je selhávání radarového snímače systému RBS, který je umístěn v logu na přední masce. Tento systém trpí na vnitřní chyby elektroniky nebo rozkalibraci po drobných nárazech, přičemž výměna modulu je finančně náročná.

Dalším technickým problémem, který postihl určité výrobní série, je nesprávná geometrie zadní nápravy způsobená nepřesností při svařování nápravového tělesa. Projevuje se nerovnoměrným sjižděním zadních pneumatik a jediným řešením je výměna celé nápravy, což je u ojetin po záruce drahý úkon.

U motorů BoosterJet se lze setkat s úniky chladicí kapaliny kolem vodní pumpy nebo s pískáním turbodmychadla u vozů, které byly provozovány v režimu dlouhých dálničních přesunů s následným okamžitým vypnutím motoru bez dochlazení. V interiéru se po čase mohou objevit pazvuky z oblastí palubní desky nebo panoramatického střešního okna, což je způsobeno postupným vysycháním maziva v mechanismech a tuhnutím levnějších plastových výlisků.

Specifickou drobností je také rychlejší opotřebení brzdových destiček u verzí s pohonem AllGrip, kde systém využívá jemně přibrzdování jednotlivých kol pro vektorování točivého momentu a stabilizaci vozu v zatáčkách.

**LED přední světlomety, mlhová světla či LED denní svícení, na předku je vše v pořádku, až na parkovací senzor umístěný ve spodní části nárazníku. Rychle se zanese a poté ukazuje neexistující překážku.**



a přehledným informačním monochromatickým displejem je v dnešní době digitálních kokpitů oázou klidu. V pozdějších modernizacích vitary byl jednoduchý displej nahrazen barevným LCD s rozšířenou nabídkou informací.

I když se může zdát, že je vitara uvnitř užší, prostor pro posádku je využit na maximum a díky vzpřímenému posezu nabízí vynikající výhled všemi směry. Použité materiály v kokpitu nejsou urovna z těch prémiových, zato jsou odolné proti opotřebení. Aerodynamický hluk při vyšších dálničních rychlostech je sice o něco patrnější než u prémiových konkurentů, ale je to daň za krabovitý tvar a technická řešení, která naopak snižují spotřebu a usnadňují manévrování v městském provozu i jinde.

**Interiér vozu sice na první pohled neoslňuje měkčenými plasty, ale jeho ergonomie je příkladná.**

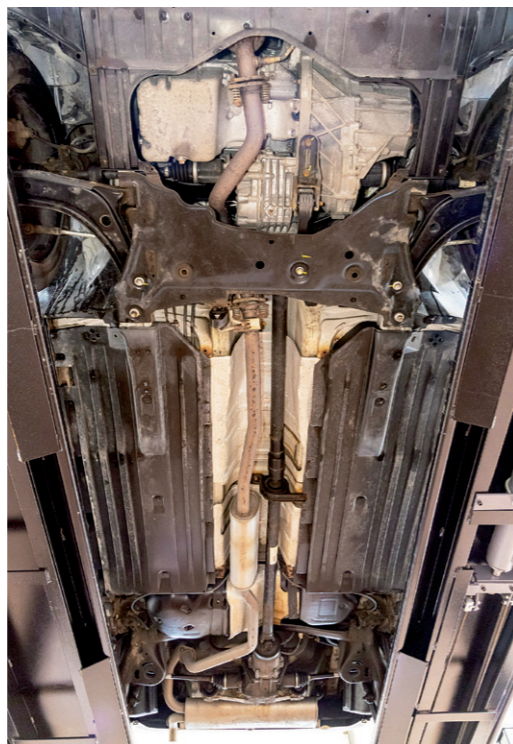
V roce 2018 prošel vůz modernizací, která přinesla nejen retuše exteriéru, ale především zásadní změny pod kapotou. Atmosférická šestnáctistovka byla nahrazena přeplňovanými motory řady BoosterJet, které posunuly dynamiku vozu o úroveň výš. Zároveň se vylepšila kalibrace asistenčních systémů a v interiéru se objevily kvalitnější materiály na palubní desce. Pro rok 2022 se pak představuje plně hybridní verze vitary, jež dostala přepracovaný motor 1.5 s duálním vstřikováním s názvem K15C Dualjet, který je kombinován s elektromotorem s motorgenerátorem. Kombinovaný výkon pak činí 85 kW. I přesto si vitara zachovala svůj charakter poctivého stroje, který si na nic nehraje. Je to auto postavené s důrazem na dlouhověkost a funkčnost, což z něj činí jednu z nejvyhledávanějších ojetin na současném trhu.



Přední náprava je osvědčeného typu McPherson s příčným ramenem uchyceným pod osou kola. Jednoduchá zadní náprava měla zpočátku výroby technologický problém. Některé vozy měly díl špatně svařeny. Řešeno to bylo výměnou při svařovací akci.

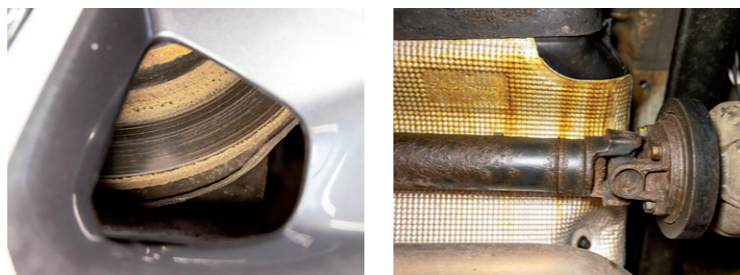


**I když vitara nevyžaduje nutně servisní úkony, je dobré dbát na prevenci, a to zejména v ochraně před korozí**



**Díky chytrému řešení mezinápravové spojky se mohlo přistoupit ke kompaktnějším řešením**

**Předepsaný interval výměny oleje v zadním diferenciálu je v rozmezí 40 000 až 60 000 km**



**V některých servisních akcích se řešily zatuhlé zadní brzdy. Kontrola nezaškodí, ovšem neplette si zatuhlou s běžnou korozí.**

**Jediným slabším článkem na kardanu bývají jejich spoje. Zde krom povrchové korozí je vše v pořádku.**



**Kompaktní řešení pohonu všech kol je provedeno pomocí elektromagnetické vícelamelové spojky umístěné před zadním diferenciálem**

**Čelní náraz s přesazením probíhá při rychlosti 64 km/h, přičemž 40 % šířky vozidla naráží na deformovatelnou bariéru. Celkový výsledek v testech je výborný. Vitara získala plných pět hvězdiček.**

## Ceny – příklady z českých autobazarů

<b>Nejlevnější</b>	179 000 Kč, 1,6 DDiS/88 kW, 2015, 248 000 km
<b>Nejdražší</b>	449 900 Kč, 1,6 VVT/88 kW, 2018, 46 000 km
<b>Náš tip</b>	285 000 Kč, 1,6 VVT/88 kW, 2016, 96 000 km

## Jak šel čas

**2014** Světová premiéra čtvrté generace Suzuki Vitara s kódovým označením LY. Vůz opustil těžký podvozek s integrovaným rámem svého předchůdce a přešel na modifikovanou platformu Global C se samonosnou karoserií.

**2015** Zahájení sériové výroby v maďarské Ostrihomi definovalo základní technickou nabídku pro evropský trh. Hlavním pilířem se stal atmosférický čtyřválec M16A o objemu 1,6 litru s nepřímým vstřikováním a variabilním časováním ventilů VVT, který doplňoval vznětový agregát 1.6 DDiS z produkce Fiatu (řada MultiJet II) s variabilní geometrií lopatek turbodmychadla a vstřikováním Common-Rail. Současně byl představen systém pohonu všech kol AllGrip Select, využívající elektromagnetickou vícelamelovou spojku JTEKT, která nahradila starší mechanické systémy s viskózní spojkou.



**2016** Do nabídky vstoupila sportovně orientovaná verze Vitara S, která přinesla technologický průlom v podobě prvního zážehového motoru s přímým vstřikováním a přeplňováním, označeného jako 1.4 BoosterJet (K14C). Verze S navíc dostala tužší kalibraci tlumičů a specifické nastavení posilovače řízení pro lineárnější odezvu ve vysokých rychlostech.

**2018** Výrazný technický facelift přinesl nutnou adaptaci na emisní normu Euro 6d-TEMP. Atmosférická jednotka M16A byla vyřazena a nahrazena přeplňovaným tříválcem 1.0 BoosterJet (K10C) s integrovaným sběrným potrubím v hlavě válců pro rychlejší tepelný management. Motor 1.4 BoosterJet byl nově osazen filtrem pevných částic (GPF). V rámci elektroniky došlo k vylepšení senzoriky systému nouzového brzdění, kde starší radarový systém RBS doplnila kombinace monokulární kamery a laserového senzoru (DSBS), což výrazně zlepšilo detekci chodců.



**2020** Rok 2020 znamenal konec čistě spalovacích motorů v evropské nabídce a přechod na 48V mild-hybridní architekturu SHVS. Původní motor K14C byl nahrazen evoluční jednotkou K14D, která dostala elektricky ovládané variabilní časování sacích ventilů (VVT) a vyšší kompresní poměr. Hlavním prvkem se stal integrovaný startér-generátor (ISG) poháněný řemenem, který plní funkci elektromotoru o výkonu 10 kW a pomáhá vykrývat hluchá místa turbodmychadla při akceleraci z nízkých otáček.

**2022** Portfolio bylo rozšířeno o takzvaný Strong Hybrid (K15C), který využívá vysokonapěťový systém pracující se 140 volty. Srdcem je atmosférická patnáctistovka DualJet s neobvyklým řešením dvou vstřikovačů na jeden válec pro preciznější tvorbu směsi. Tento systém je unikátně spojen s robotizovanou šestistupňovou převodovkou AGS, kde elektromotor o výkonu 24 kW pomáhá vyhlazovat momentové propady při řízení jednotlivých stupňů. Baterie o kapacitě 0,84 kWh je umístěna v zadní části vozu, což mírně změnilo rozložení hmotnosti mezi nápravami.

**2024** Poslední technická revize se zaměřila na kybernetickou bezpečnost a pokročilou mechatroniku v souladu s novými předpisy EU. Vitara obdržela systém DSBS II s radarovým snímačem s delším dosahem a kamerou s širším úhlem záběru. Nový palubní systém je plně integrován do sběrnice vozu a umožňuje online diagnostiku a aktualizace přes rozhraní Suzuki Connect. Podvozkově zůstává vůz věrný své osvědčené lehké konstrukci, ale s vylepšenou izolací vibrací v oblasti uložení nápravnic.

