

Suzuki Vitara: místo velkého offroadu přijíždí městský elegán



Vitara přišla o vzhled drsného zálesáka, nemá už rám ani rezervu na zadních dveřích, která bývala typická pro pravověrné offroady. Ale do terénu se pořád nebojí.

Roman Švidrnoch
redaktor Testu DNES

Na túru do lesa si dnes vezme klasické kožené kanady jen nenapravitelný nostalgik. Ostatní obují pohodlné trekkingové boty z goretexu, v nichž noha dýchá, nenavlhne, a přitom jsou o polovinu lehčí. Kanady se prostě přežily. A podobné je to s klasickými terénními auty, které mívaly bytelný rám, tuhé nápravy a mechanicky přiřaditelný pohon všech kol. Kdo kromě lesáků, energetiků nebo dobrodruhů by to dnes využil?

Naprostě většině lidí se líbí fakt, že „v terénníku“ sedí vysoko, nemusí se bát výmolů na polní cestě nebo obrubníků a pohon všech kol pomůže, jen když je opravdu zle, třeba při vyhrabání ze závěje.

K tomu ovšem stačí lehký „kříženec“ mezi offroadem a osobním autem, který spálí méně paliva a při občasných výletech do terénu odvede díky moderní elektronice stejnou službu.

Suzuki menší auta umí Vypovídá o tom mimo jiné i velikost kufru, jehož objem je slušných 375 litrů.



A tak i starý terénní mohykán jako Suzuki Vitara odchází do důchodu a na jeho místo se dere mladý nástupce.

Jaký je? Hlavně úplně jiný. Třeba menší. Rozměry se hodí do městské džungle, je jen o kousek delší než Škoda Fabia. A sluší mu to: umí vypadat trochu drsně, pokud si vyberete „terénní“ paket se stříbrnými kryty přední a zadní

části, nebo naopak uhlazeně, zvolíte-li „městský“ balíček, který dovoluje kombinovat různé barvy karoserie a střechy.

Spousta asistenčních systémů

Vitara má poprvé v historii hromadu asistenčních systémů a dalších vymožeností, o něž Suzuki coby výrobce jednoduchých a trochu rustikálních strojů dosud zákazníkovi šídila. Teď jim to vrací ve vrchovaté míře. Auto tak umí samo brzdit, když to před ním někdo „zašlápně“, dokáže připojit chytrý telefon k velkému sedmipalcovému displeji navigace s vysokým rozlišením, chlubí se sedmi airbagy nebo prosklenou panoramatickou střechou.

Jinak je interiér jednoduchý, ozvláštňují ho vlastně jen kulaté hodiny mezi výdechy ventilace - kromě nich se oko na ničem zvlášť nezachytí. Přístrojový štít je přehledný, grafika

Historie modelu

Tři desetiletí malého „teréňáku“



První vůz s názvem Suzuki Vitara přišel na svět v roce 1988 (na snímku). Byl to zcela nový model, kompaktní offroad, o třídu větší než dosavadní miniteréňák Samurai (jeho dnešním nástupcem je Jimny). V roce 1991 přibyla pětivedřová Vitara Long. V roce 1998 se s nástupem druhé generace název změnil na Grand Vitara (bez ohledu na to, zda to karoserie byla tří- či pětivedřová).



V roce 2005 se objevila třetí generace Grand Vitary (na snímku), s níž přišla velká změna: model přišel o příhradový žebřinový rám, jako mívají nejtvrďší offroady - rám se stal součástí karoserie.

V roce 2008 model prodělal velký facelift (někdy označovaný jako 4. generace).

palubních přístrojů striktně černobílá. Na tak malé auto je uvnitř docela hodně místa, i 190 cm vysoký řidič si bez problémů „sedne za sebe“ a ani vzadu nedrnčí hlavou o střechu. A slušný objem 375 litrů má i kufr, což není žádným překvapením, protože Suzuki malá auta vždycky umělo.

V terénu to pořád umí

Japonská značka se už od 70. let specializovala na vozy s pohonem všech čtyř kol. Zde Vitara dostává nový systém All Grip. Už žádné připojování zadních kol „natvrdo“, ale hezky sofistikované podle toho, jak velký problém s přilnavostí mají ta přední. Takhle to dělá skoro každý, Suzuki navíc přidává sportovní mód, při jehož zapnutí pomohou zadní kola bleskurychle v zatáčkách. Funguje to precizně, což jsme si nejlépe ověřili na velké šotolinové ploše - s vypnutým režimem sport jsme dostali auto do smyku o dost dříve.

V okolí Lisabonu, kde automobilka uspořádala první testovací jízdy, na nás čekala také offroadová trať. Už na příjezdu k ní se na úseku hodně nerovné polní cesty ukázalo, že rychlá jízda v takových podmínkách dělá malému Suzuki dobře.

Odpuzení, které se jinak jevílo v kombinaci s nízkými sedmnáctipalcovými koly jako trochu tvrdší, pracovalo vý-

tečně. Nevadila ani tvrdší sedadla, mimochodem bohatě nastavitelná ve všech směrech. Samotná offroadová vložka předvedla, že se vitara umí rozjet i zahrabaná do písku a poradí si i s boulemi, byť nepřilíš hlubokými. Prostě pro polní cestu vedoucí na chalupu víc než dostačující.

A jak se nám jezdilo s motorem, který by mohl být v Česku nejprodávanější? Benzinová 1.6 s výkonem 88 kW má dvě tváře: při klidné jízdě není tak pružná - je to klasický atmosférický motor bez turbodmyhadla.

Jenže když se dostane nad čtyři tisíce otáček, ve válkách se probudí motorkářské geny značky a se sympatickým rykem se nechá vytáčet až k 6,5 tisíce. To už by na tachometru byla na silnici nelegální rychlost - my to mohli zkusit na uzavřeném letišti. Pravda, se spotřebou jsme se dostali k osmi litrům na sto, při běžné jízdě se nám dařilo zůstat kolem šesti.

Cena? Zřejmě pod 400 tisíc Kč

Suzuki je funkční a solidní malá čtyřkolka - přesně to, co značku proslavilo. Úspěch, alespoň v Česku, bude hodně záviset na ceně, kterou se dozvíme 14. dubna. Podle našeho odhadu by základní vitara s benzinovou 1.6 mohla stát kolem 360 tisíc korun, tedy o něco méně než hlavní konkurent Škoda Yeti.



Konkurent yetiho V Česku bude Suzuki Vitara konkurovat o něco větší Škodě Yeti. Nabídne mimo jiné řadu asistenčních systémů a možnosti propojení mobilního telefonu s displejem na přístrojové desce.



INZERCE

V zimě jsou ceny nových i ojetých aut nejvýhodnější

AUTOMODUL.CZ

Vyberte si to svoje na www.automodul.cz



Honda 0.6 CBR 600 RR

vyrobena 2007
najeto 27 000 km
výkon 88 kW / 118 koní
benzín

129 000 Kč

www.automodul.cz/3193



Honda 0.6 CBR 600 F

vyrobena 1999
najeto 48 315 km
výkon 78 kW / 105 koní
benzín

49 000 Kč

www.automodul.cz/3191



Suzuki GSX-R 600

vyrobena 2007
najeto 15 000 km
objem 600 ccm
benzín

99 999 Kč

www.automodul.cz/3192



BMW F 650 CS

vyrobena 2003
najeto 19 450 km
výkon 25 kW / 34 koní
benzín

83 490 Kč

www.automodul.cz/3194