



Střední proud



Suzuki Vitara se proměnilo z terénního dřiče v kompaktní SUV. Většinu jeho verzí jsme vyzkoušeli v okolí Lisabonu.

HODNOCENÍ

- + Agilní motory
- Rychlý automat
- Prostorná kabína
- Kompaktní rozměry
- Jízdní jistota čtyřkolek

- Průměrný komfort odpružení
- Tvrdé plasty v interiéru



Foto Leoš Káňa



Proti s-crossu má vitara navíc asistent sjíždění z kopců nebo aktivní tempomat se zvolením vzdálenosti od předního vozu. Lehce odlišné je nastavení čtyřkalky Allgrip, i když její funkce jsou shodné.



Japonská novinka se stejnojmenným předchůdcem příliš společného nemá. Samonosná karoserie, pohon všech kol prostřednictvím elektromagnetické spojky nebo vlečená zadní náprava odrážejí současné trendy. Snad jen hranatější tvary a světlá výška 185 mm připomínají drsnější minulost. Nová vitara stojí na základech modelu S-Cross, ale má o 100 mm kratší rozvor. Na velikosti kabiny se to naštěstí neprojevilo a i na zadních sedadlech má posádka dostatek místa. Kufr o objemu 375 litrů je na 4175 mm dlouhý vozidlo také slušný.

Nás však hlavně zajímalo, jak jezdí. Nejprve jsme osedlali zážehovou šestnáctistovku s výkonem 88 kW a inteligentním pohonem všech kol – ten lze nastavit do čtyř módů, které ovlivňují nejenom připojování zadních kol, ale také charakteristiku motoru. Již v automatickém módu má atmosférický čtyřválec slušnou chuť k životu, ale v poloze Sport je reakce na plyn mnohem rychlejší a výraznější. Potom lze na pětku jezdit i paděátkou. Nejlépe se však cítí nad 4000 otáčkami, kde se dynamikou vyrovná i moderním přeplňovaným jednotkám. Projíždění zatáček pod plynem bylo výborné, v režimu Sport se totiž rychleji připojují zadní kola. Příjemně nás překvapila i stabilita v utažených serpentínách a hbitost, s jakou vitara měnila směr z jedné strany na druhou. Druhou část trasy jsme jeli klidněji a výsledná spotřeba 6,0 l/100 km nás nadmíru uspokojila.

Stop-start na křižovatkách fungoval na jedničku a udržel agregát zhasnutý i minutu. Se stejnou motorizací, ale jen

pohonem předních kol jsme si tak jisti nebyli. Auto bylo v uzavřených zatáčkách nedotáčivé a znatelně se hrmulo přední částí ven. Jasně chyběl příspěvek zadní nápravy. Zvědaví jsme byli také na úplně nový šestistupňový automat, jenž se do prodeje dostane s několika-měsíčním zpožděním. Ten totiž nemá s variátorem v s-crossu nic společného. Jde o klasický měnič s možností ručního řazení pod volanem. Musíme se přiznat, že se nám moc líbil. Při poklidné jízdě se snaží držet nízké otáčky, sešlápnutím plynového pedálu rychle podřadí a najde ideální stupeň. S rychlostí přeřazení jsme

byli spokojeni a ani bychom nepotřebovali pádla pod volanem. Automat je totiž intuitivní, přesný, rychlý.

Přeplňovaný turbodiesel disponující také 88 kW měl po nastartování jadrnější zvuk, ale při vyšších rychlostech jsme o něm nevěděli. Do 1300 otáček byl motor nevyrazný. Potom zařadilo turbo s variabilní geometrií lopatek a vznětový čtyřválec ožil. Jenže spotřebou 5,5 l se téměř vyrovnal benzinové jednotce.

U nás se vitara začne prodávat v dubnu, kdy budou zveřejněny ceny. Podle předběžných zpráv by měla být o něco levnější než model S-Cross.

Suzuki Vitara v číslech

| Verze | 1.6 VVT | | | | 1.6 DDiS | |
|-------------------------------|----------|------|----------|------|----------|------|
| | 2WD | | 4WD | | 2WD | 4WD |
| Výkon (kW při ot./min) | 88/6000 | | 88/6000 | | 88/3750 | |
| Toč. moment (N.m při ot./min) | 156/4400 | | 156/4400 | | 320/1750 | |
| Pohon | 2WD | | 4WD | | 2WD | 4WD |
| Převodovka | 5MT | 6AT | 5MT | 6AT | 6MT | 6MT |
| Provozní hmotnost (kg) | 1075 | 1120 | 1160 | 1185 | 1230 | 1295 |
| Max. rychlost (km/h) | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 |
| Zrychlení 0-100 km/h (s) | 11,5 | 12,5 | 12,0 | 13,0 | 11,5 | 12,4 |
| Spotřeba (l/100 km) | 5,3 | 5,5 | 5,6 | 5,7 | 4,0 | 4,2 |



Poprvé jsme vyzkoušeli zcela nový šestistupňový automat, který bude k dostání jen s benzinovou šestnáctistovkou o výkonu 88 kW



Pozice řidiče za volanem je vyšší. Palubní deska z tvrdých plastů působí levně.

