



Základní údaje výrobce

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec přeplňovaný turbo-
dmychadlem uložený vpředu napříč. Rozvod
DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem
1373 cm³. Výkon **103 kW** při 5500 min⁻¹,
točivý moment **220 Nm** při 1500-4000 min⁻¹.
Samočinná planetová převodovka s měničem,
6°. Pohon všech kol s mezinápravovou spojkou.
Nejvyšší rychlost **200 km/h**. Zrychlení z 0
na 100 km/h **10,2 s**. Spotřeba město/mimo
město 7,5/5,6 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 6,3 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka x šířka x výška **4175 x 1775 x 1610 mm**.
Rozvor náprav **2500 mm**. Provozní/užitečná
hmotnost 1295/510 kg. Maximální hmotnost
přívěsu nebrzděného/brzděného 400/1200 kg.
Objem palivové nádrže 47 l. Standardní
pneumatiky 215/55 R17.

Objem kufru 375/1120 l

ZÁRUKY

Celková záruka 3 roky/100 000 km, 3 roky
na lak, 12 let na neoprezivěnou karoserie.

CENY

Nejlevnější Vitara (1.0 BoosterJet/82 kW)
393 900 Kč

Nejlevnější 1.4 BoosterJet/103 kW AT 4x4
612 900 Kč

Testovaný vůz **625 900 Kč** (verze Elegance
Panorama **612 900 Kč** + metalický lak
13 000 Kč).

Hodnocení Světa motorů

- +** Vzácná kombinace benzin 4x4 s automatem
- +** Pružnost a rychlá reakce na plyn
- +** Spojení jízdního komfortu a obratnosti
- +** Přiměřený prostor a kufr

- Jen v nejvyšší výbavě

KONKURENTI

Mazda CX-3 2.0 G/110 kW Revolution
632 900 Kč

TESTOVALI JSME

Vitara 1.0 BoosterJet SM 48/2018
Vitara 1.6 4x4 SM 32/2017



Do terénu opatrně. Světlost je jen 185 mm a v nárazníku číhá drahý radar.



Rádío s navigací je sice univerzál, ale funguje dobře, umí i zrcadlit telefon



Hraboš bonviván

Vitara vypadá jako auto na práci, a také ji vždy zastane. S automatem si ale umí udělat i pohodu po práci.

Suzuki se zdárně daří spojovat dobrodružné emoce s praktickou odolností a schopností si poradit ve zhoršených podmínkách. Hranatou vitaru potkáváme často třeba v Krkonoších nebo Českém středohoří, kde zvýšený podvozek a krátké převisy pomáhají na zimních neupravených cestách, ale nezřídka i v centru Prahy, kde si někdo oblíbil její vzhled. Docela to chápeme, drsně a jednoduše tesané tvary mají své kouzlo.

Loňské emisní zeměměřeni se podepsalo na nabídce motorů. Zmizel diesel i atmosférická šestnáctistovka, nabídku tak tvoří přeplňované motory BoosterJet: tříválcový „litr“ a čtyřválcová čtrnáctistovka. Oba dostanete s pohonem všech kol nebo s automatem, ale variantu „všechno v jednom“ nabízí jen větší z nich.

Výkonové parametry nepůsobí závatně, ale modři už vědí: nižší točivý moment znamená menší turbo a pohotovější reakce. Spontánní charakter, který

se nám líbil i v malém Swiftu Sport, nás těší i zde a planetový automat s měničem si s ním dobře rozumí. Prodleva při rozjezdu je na dnešní poměry sympaticky krátká, reakce na plyn intuitivní a na rozdíl od mnoha podobných strojů pedál netrpí zbytečně ostrou kalibrací. Rozvoj síly lze snadno odhadnout i dávkovat a vozit se na vlně točivého momentu bez toho, aby automat zbytečně podřazoval. Většina běžné práce se odehraje do 2500 otáček, kdy se motor chová vzorně tiše. Klidný spodový tah spojený s plynulými reakcemi převodovky má podmanivé kouzlo a navzdory vzhledu pracovního nářadí dokáže nalákat i na jízdu jen tak pro radost. Nižak přehnané nejsou vzhledem ke konfiguraci ani nároky na palivo, za celý týden testu dosáhl 7,2 l/100 km.

Pohodě na palubě odpovídá i naladěná podvozků, pevně v kramflecích, ale poddajné a klidné i na zvláště okrese. Jen na ostřejších nerovnostech tlumiče zabubnují do lehké karoserie, které

možná chybí rozhodující špetka tuhosti kvůli prosklené střeše bez středové výtuhy.

Čímž narážíme na jedinou nevýhodu příjemného auta. Málo obvyklá kombinace automatu se čtyřkolkou je dostupná jen ve výbavě Elegance Panorama. Jak název napovídá, vyhlídkovou střešku má povinně, a navíc stojí 612 900 Kč. Automat s předním pohonem přitom dostaneme i ve stupni Premium, který je o 113 000 Kč levnější.

Spotřeba během testu 7,2 l/100 km



Hluk motoru do kabiny moc neproniká, pomáhá tomu instalace výfukem dopředu



Staré dobré Japonsko jako v 80. letech: Interiér je navržen jednoduše, ale z funkčního hlediska mu nic nechybí.



Krátký zadní převis znamená skromnější kufr. Udávaných 375 litrů máte ale opravdu k dispozici, prostor rezervy se nepočítá.