



EXKLUZIVNÍ SROVNÁNÍ LITROVÝCH TŘÍVÁLCOV

www.isvetmotoru.cz

39 Kč 1,99 €

4/201

# Všechny tříválce 1.0 turbo na trhu



**Fiat 500X 1.0 FireFly ■ Ford Focus 1.0 EcoBoost ■ Suzuki Vitara 1.0 BoosterJet**



**Měřili jsme**

- Výkon ■ Dynamiku ■ Emise
- Přepřehování ■ Spotřebu paliva



# Hezky postaru



**Značka Suzuki se proslavila točivými atmosférickými motory. Od roku 2016 však též naskočila na populární vlnu downsizingu a výsledkem je motor s velmi přívětivým chováním.**

**S**uzuki není v našich krajích stále tak známé jako další Japonci – třeba Honda a Toyota. Pokud si lidé na nějaké Suzuki vzpomenou, pak na Swift GTI z přelomu osmdesátých až devadesátých let, jenž se svou točivou stokoňovou třináctistovkou donedávna vedl například závodům do vrchu. Dalšími známými Suzuki jsou terénní krabičky Samurai a Jimny, kde motory bývaly dosud podobné.

## Nová vlna

Od roku 2016 pozvolna nastupuje dvojice přeplňovaných jednotek, která atmosférickou klasiku nahrazuje. Litrový tříválec 1.0 Booster Jet míří výkonově ještě výš než slavné třináctistovky – s 82 kW a 170 Nm přímo nahrazuje dokonce poslední generaci šestnáctistovek, které měly 88 kW a 156 Nm. Větší čtyřválec 1.4 BoosterJet s 103 kW a 220 Nm pak míří do sféry atmosférických dvooulitrů, pro kompaktní modely Suzuki tak představuje rozšíření nabídky směrem nahoru.

Nová generace motorů BoosterJet se ve vozech Suzuki začala objevovat v roce 2016 – první byl zvýšený hatchback S-Cross. Robustněji tvarovaná vitara zůstala až do letošního září věrná atmosférické klasice a nové motory dostala až nyní s faceliftem. Zato už rovnou ve verzi s emisemi měřenými dle WLTP (Euro 6d-Temp) a filtrem pevných částic. Testovaný vůz je tak horkou novinkou, kterou jsme získali jako první redakce v Čechách. Z důvodu souměřitelných jízdních odporů jsme nezvolili obrovské unikum značky Suzuki – pohon 4x4 (AllGrip), s nímž může i malý litrový motor kombinovat. Ostatní výrobci, pokud vůbec čtyřkolky u tak malých aut nabízejí, tak dělají až v případě silnějších a dražších motorizací.

Litrový 1.0 BoosterJet musí u Suzuki nahradit zákazníkům i vznětové šestnáctistovky 1.6 DDiS přebírané od Fiatu, jejichž nabídka v srpnu 2018 skončila.

## A nahoře graduje

Udávané parametry už jsme zmínili a v nové kategorii přeplňovaných litrů patří k nižším. Menší udávaný výkon mají jen jednotky od VW (Škody) a Opelu. Taktéž hodnota točivého momentu 170 Nm je z udávaných nejnižší, nicméně vyskytuje se hned třikrát – kromě Suzuki ještě u Opelu a Fordu, Kia/Hyundai udává o dva newtonmetry více.

Trochu tím předbíháme, ovšem při jízdě jsme vůbec neměli pocit, že motor je slabý. Z nízkých otáček nastupoval rychle, ale plynule bez náhlých vzepětí, propadů a houpání. S rostoucími otáčkami záťah stále sílil, až nahoře úplně gradoval. Pocitově tak motor 1.0 BoosterJet geniálně skloubil požadavky na záťah odspodu s tradičně japonskou gradací výkonu v nejvyšších otáčkách. Díky tomu jsme ani s krabicovitou vitarou, jejíž jízdní odpory s rychlostí prudce rostou, neměli problém předjíždět pomalejší řidiče na krátkých rovinkách okresních silnic. Právě až do omezovače gradující výkon nás opakovaně zachránil i v situaci, kdy řidič předjížděného auta zlomyslně přidá.

Pocitům testovacích jezdců přesně odpovídají i grafy z válcové zkušebny. Maximální hodnoty 90,5 kW a 176,7 Nm sice v obou případech přesahují údaje výrobce, ale mezi ostatními je to slabota. Výkonově páté místo, točivým momentem dokonce poslední, sedmé. Známa tak nejhorší ze všech sedmi soupeřů – 2,75.

Ovšem průběh točivého momentu je naprosto skvostný. Lehce nad dvěma tisíci otáček, kde jezdíte asi nejčastěji, je takový oblý vrcholek. Mezi třemi



a čtyřmi, kam motor vytočíte při běžném předjíždění či nájezdu na dálnici, je reálný vrchol točivého momentu. Ale hlavně poté klesá jen nezvykle pomalu a přes pětitisícovou hranici zcela nezvykle nezahájí naprosté umírání jako většina konkurentů, ale naopak drží stále rovinnu. Násobením rychle rostoucími otáčkami tak dochází k lineárnímu až motocyklovému nárůstu výkonu zcela do zřehu omezovače. Křivka točivého momentu je i ze všech konkurentů nejplynulejší, takže za ni dá váme čistou jedničku.

## VÝKON A TOČIVÝ MOMENT

Udávaný výkon (kW/min <sup>-1</sup> )	82/5500
Udávaný točivý moment (Nm/min <sup>-1</sup> )	170/2000-3500
Naměřený výkon (kW/min <sup>-1</sup> )	90,5/5420
Naměřený točivý moment (Nm/min <sup>-1</sup> )	176,7/3340
Maximální dotažená otáčka (min <sup>-1</sup> )	6010
Hodnocení za maximální hodnoty	2,75
Hodnocení za průběh točivého momentu	1

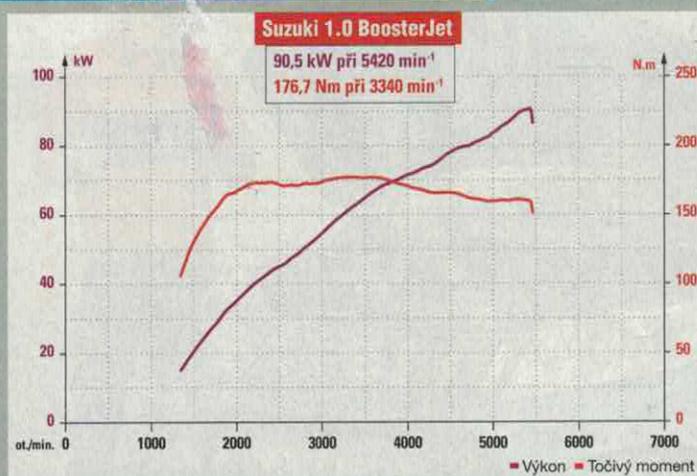
## Čtvrt benzínu navíc

Rozkolísanost výkonových křivek u některých konkurentů i pocitové kolísání tahu při jízdě (které Suzuki nezná) jsou dány bojem se sklony k detonačnímu spalování. Tu musí řídicí jednotka stáhnout předstih, tu plnicí tlak – obojí s dopady na aktuální točivý moment.

Suzuki na to jde jinak – postaru. Za A nemá tak vysoký geometrický kompresní poměr jako většina



## MĚŘENÍ NA VÁLCOVÉ ZKUŠEBNĚ



Absolutní naměřené hodnoty nejsou nic moc, ale průběh točivého momentu vyhoví jak defenzivním, tak aktivnějším řidičům. Jediné suzuki za něj dostává jedničku i proto, že křivky jsou plynulé bez houpání.

konkurentů – místo 10,5:1 jen rovných 10. Těž naměřený tlak v sání 203 kPa (to znamená, že turbodmychadlo „tlačí“ 101 kPa – zhruba jednu atmosféru) patří společně s opalem a kiou k nižším. Citelně méně má už jen fiat. Sklony ke zhoubnému klepání jsou tudíž u suzuki už z principu nižší než u většiny konkurentů. Co je za B, to vysvětlíme za chvíli.

Vzhledem k tomu, že motor má klasický vzduchový mezichladič, překvapila nás prodleva mezi sešlápnutím plného plynu a sto procentní vypočítanou zátěží motoru jen 3,7 s. Lepší v tomto parametru byl jen litr od Korejců (Kia/Hyundai).

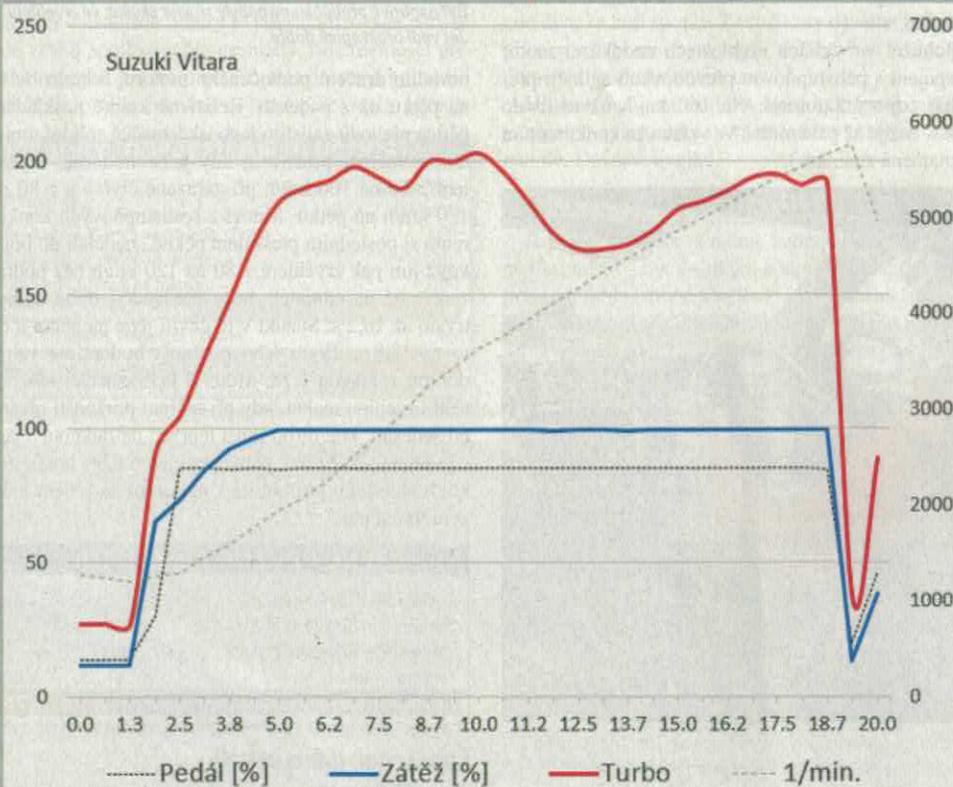
Těž zpoždění předstihu při akceleraci, kterým jak známo klesá točivý moment, je u suzuki s hodnotou 4,5° jedno z nejmenších.

U poslední měřené hodnoty, kterou je poměr paliva vůči vzduchu (lambda), se také dozvídáme písmeno B v tvrzení, že suzuki jde na de-tonační spalování postaru. Nevíme, jak jim to při homologaci vyšlo, ale na stechiometrickém poměru lambda = 1, kdy katalyzátory pracují ideálně a emise jsou čisté, se suzuki při akceleraci zdrželo jen minimálně. Od nějakých 2500 otáček trvale obohacovalo, chvílemi až na rekordních lambda = 0,75. To znamená čtvrt benzínu nad ideál. Co není dobré pro přírodu, je skvělé pro motor samotný – klepání se tím předejde velmi účinně a bez poklesu točivého momentu. Takže nenastává pocit, že vás v púlce předjíždění něco chytlo za zadek. Na spotřebu paliva nemusí mít obohacení žádný reálný dopad, pokud nejezdíte na plný plyn.

Křivka plnicího tlaku má nezvyklý průběh. Reflektuje však starou závodnickou zkušenost, že ve vyšších otáčkách bývá efektivnější motoru ulevit na výfuku odlehčením turbodmychadla než do něj rvát další tlak. Zde se turbo výrazně odlehčuje už kolem tří tisíc otáček, aby pak poblíž maxima opět přitlačilo – protože s otáčkami klesá i riziko klepání.

Jakkoliv se nám popsané algoritmy motoru velmi líbí a slibují jeho bezproblémovou funkci po statisíce kilometrů, z hlediska aktuálního emisního dění je to výsměch. Na jednu stranu zakazujeme diesely, na druhou je nahrazujeme motory, které pod plným plynem vyfoukají čtvrtinu benzínu do výfuku. Znamka nemůže být lepší než 2,5.

## ZÁZNAM HODNOT PŘI AKCELERACI



## Equivalence Ratio (Lambda) (B1-S1)



Velký tlumič pod autem i vzadu spolehlivě zvládají pulzace tříválce. Litr je u značky Suzuki jediný, který má filtr GPF, a tudíž neušpiněnou koncovku.

## PŘEPLŇOVÁNÍ, PŘEDSTIH A EMISE

Maximální tlak v sání (kPa):	203
Časová prodleva do maximální zátěže (s):	3,7
Minimální předstih při akceleraci (°)	-4,5
Lambda - poměr vzduch/palivo minimální (1)	0,75
<b>Hodnocení přeplňování a emisí</b>	<b>2,5</b>

## Svižněji, než výrobce slibuje

Udávaná maximální rychlost 180 km/h je ze všech konkurentů nejnižší. Vysoká a hranatá karosérie k ní nemá dobré předpoklady, byť by se motor snažil sebevíce. I udávané zrychlení z klidu na 100 km/h za 11,5 s je druhé nejhorší – poslední Opel Astra zůstává jen o 0,1 s.

Praktické měření GPS přístrojem Racelogic na betonové ploše letiště v Mnichově Hradišti však přineslo překvapivě výsledky. V průměru čtyř pokusů jsme na stovku zrychlili za 11,1 s, tedy o 0,4 s svižněji, než udává výrobce. U ostatních aut to bývá opačně a naměřená hodnota je proti oficiálnímu údaji i o vteřinu horší. Suzuki tím náhle poskočilo hned na třetí místo ze sedmi.

Bohužel ve vyšších rychlostech nedokázal motor ve spojení s pětistupňovou převodovkou agilněji přemáhat odpory karoserie. Na 160 km/h už to trvalo 33,4 s, což je až páté místo. Ve vztahu ke konkurentům to znamená známku 3.



Pětistupňové převodovky nezatrácujeme. Umožňují trvalou jízdu mimo město bez řazení, což je mnohým motoristům příjemné. Měření potvrdilo slušnou pružnost.

## DYNAMICKÉ PARAMETRY

Maximální rychlost dle výrobce (km/h)	180
Zrychlení z klidu na 100 km/h dle výrobce (s)	11,5
Zrychlení 0-60 km/h naměřené (s)	5
Zrychlení 0-100 km/h naměřené (s)	11,1
Zrychlení 0-130 km/h naměřené (s)	18,9
Zrychlení 0-160 km/h naměřené (s)	33,4
<b>Hodnocení dynamiky</b>	<b>3</b>

## V pružnosti třetí

Suzuki je společně s opelem jedním ze dvou výrobců, kteří u litru „nad sto koní“ nabízejí stále jen pětistupňovou převodovku. Pokud však převažujícím kupujícím těchto aut nebude motoristický nadšenec, ale normální uživatel, který v jízdě autem nespátňuje seberealizaci, pak toto masivně nekritizujeme. Pětistupňová převodovka totiž umožňuje mimo město jízdu zcela bez řazení, kdežto šestistupňová ústrojí po řidiči kolem osmdesátky obvykle žádají „akci s řadicí pákou“. Přesně tak fungovalo i Suzuki – kdyby člověku



Byť papírové předpoklady nebyly zrovna skvělé, ve zrychlení z klidu na 100 km/h i v absolutní dynamice si motor Suzuki Booster Jet vedl překvapivě dobře

nevadilo drnění podtočeného motoru, sebralo by se na pětku už z padesáti. Relativně krátké poskládání pětice převodů zajistilo japonské značce solidní umístění v měření pružnosti, kdy jsme hodnotili zrychlení z 60 na 100 km/h při zařazené čtyřce a z 80 na 120 km/h na pětku. Mnozí z šestistupňových konkurentů si posledním převodem pěkně „nadělali do bot“, když jim pak zrychlení z 80 na 120 km/h bez podřazení (což na silnicích často předvádějí třeba dámy) trvalo až 16,2 s. Suzuki v tu chvíli jede na pětku a dá to za 13,8 s. Proto jeho pružnost hodnotíme velmi dobrou známkou 1,75. Motor 1.0 BoosterJet nás potěšil i rychlou reakcí, kdy při měření pružnosti přesně od šedesáti, kde turbo musí teprve „nafouknout“ sání a pumpa vytvořit tlak paliva, byl jen o 0,3 s horší, než když šedesátku protnul už s motorem na plném točivém momentu.

## NAMĚŘENÉ PRUŽNÉ ZRYCHLENÍ

Zrychlení 60-100 km/h na 4. st.	8,5
Zrychlení 80-120 km/h na 5. st.	13,8
Zrychlení 80-120 km/h na 6. st.	-
Prodleva reakce (s)	0,3
<b>Hodnocení pružnosti</b>	<b>1,75</b>

## Lepší, než jsme čekali

Spotřeba paliva u aut se zvýšenou karosérií velmi záleží na stylu jízdy. Ovšem u vitary se v legálních rychlostech negativní vliv hranaté karoserie projevuje jen překvapivě málo. A jelikož naši spotřebu měříme s dodržováním rychlostních limitů, byl výsledek velmi slušných 6,4 l/100 km. Auto tohoto typu však nejsporněji být nemůže, což dobře ukazují i normované hodnoty dle NEDC (5,3 l/100 km) či náročnějšího cyklu WLTP (6,1 l/100 km). Naměřená hodnota je v každém případě lepší, než jsme čekali. Zajímavé je, že v rozporu s předpoklady (zaznamenaná bohatost směsi při akceleraci) spotřeba nestoupá při ostré jízdě nijak dramaticky. Nejhorší průměr jsme zaznamenali 7,6 l/100 km.

## SPOTŘEBA PALIVA

Kombinovaná spotřeba dle NEDC (l/100 km)	5,3
Emise CO <sub>2</sub> dle NEDC (g/km)	121
Kombinovaná spotřeba paliva dle WLTP (l/100 km)	6,1
Naměřená spotřeba paliva (l/100 km)	6,4
<b>Hodnocení spotřeby paliva</b>	<b>3</b>

## Nokian zpomalí každé auto

Testované Suzuki Vitara bylo jedním ze dvou vozů, které do našeho testu nastoupily na rozšířených zimních pneumatikách Nokian WR4. Motoristy, kteří nejezdí celý rok po sněhu, před nimi musíme důrazně varovat – zásadně totiž zvyšují valivé odpory. Pokud to budou nějaká přesná měření rozporovat, jsou podvržená, či podplacená. Auto okamžitě po přezutí na „nokie“ přestává plachtit, cítí to i spolujezdkyně – natož rutinovaný testovací řidič Světa motorů.

Hranatá karoserie a velká světlá výška nejsou nic příznivého pro jízdní odpory. Až do 130 km/h to není moc cítit, ale stošedesátka na německé dálnici už je



Foto Petr Homolka

reálné maximum. Snaha o stoosmdesátku, kterou vůz jede, znamená vylévání benzínu na marný soubor se vzduchem, kdy jediným výsledkem jsou ubíjející hukot a turbulence.

Naopak provozní hmotnost auta je velmi nízkých 1160 kg. Ve verzi s předním pohonem má vůz například podstatně lehčí (obyčejnou vlečenou) zadní nápravu, než když je to čtyřkolka.

Stejně však jsou jízdní odpory (hodnocené na základě technických údajů a orientační dojezdové zkoušky) po Fiatu 500X druhé nejvyšší a motoru 1.0 BoosterJet je kompenzujeme známkou 1,5.



Na 7,6 l/100 km nám průměr vystoupal jen při vyložené ostré jízdě. Naměřili jsme 6,4 l/100 km, čímž se přesně shodujeme například s německými uživateli na serveru Spritmonitor.de.

#### JÍZDNÍ ODPORY VOZU

Pneumatiky	Nokian WR D4 (zimní) 215/55 R17
Provozní hmotnost vozu (kg):	1160
Rozměry vozu D x Š x V (mm)	4175 x 1775 x 1610
<b>Hodnocení kompenzující jízdní odpory</b>	<b>1,5</b>

#### Zcela přirozeně

Už vícekrát jsme zmínili, že Suzuki má jen pět převodů. Otáčky při 130 km/h na poslední stupeň má tak nejvyšší ze všech srovnávaných litrů: celých 3338 min<sup>-1</sup>.

Hodně je to jen relativně – starší atmosférické motory točivily podstatně víc.

Motor Suzuki má velmi stálý zvuk – trošičku duní dole, trochu nahoře. Nemá však žádné kritické frekvence ani otáčky, kdy by tahal za uši. Možná úplně dole, když jej vyloženě týráte, se projevuje, že Fiat a Ford s dvouhmotnostními setrvačnicí umějí lépe utlumit torzní kmity i v nepříroze nízkých otáčkách. Chceme hlavně říci, že finální převod je kratší, ale řidič to negativně nepocítí – ani na spotřebě, ani na hlučnosti.

Naopak chválíme krátkou jedničku – to je u maloobjemových motorů velmi důležitá prevence pálení spojky. Zpátečka, která při 10 km/h točí 1209 min<sup>-1</sup>, by mohla být ještě o kus kratší. Třeba taková, jakou má Honda (točí 1427).

Zpřevodování tak hodnotíme známkou 2.

Naprosto nadšení jsme byli z rozjezdů, a to by Suzuki nemá dnes obvyklou funkci, že by si motor sám přidával plyn při pouštění spojky. Nechává to na řidiči, ale chová se s přirozeností atmosférického dvoulitru. Přidáte plyn trochu, otáčky se zvednou trochu a zcela plynule se rozjedete. Nevěříme, že je to přirozené chování – jistě jsou otáčky nějak stabilizované, aby se pod zátěží spojky rychle nesnížily, řidič nemusel přidat a nezvyšil je zase moc. Ať jsme do Suzuki posadili kohokoliv, třeba manželku, rozjela se zcela plynule

#### PŘEVODY, ROZJEZDY A HLUČNOST

Převodovka	pětistupňová manuální
Otáčky při 130 km/h na poslední převod	3338
Otáčky při 10 km/h na 1. stupeň	1319
Otáčky při 10 km/h na zpátečku	1209
<b>Hodnocení zpřevodování</b>	<b>2</b>
Dvouhmotnostní setrvačnick (ano/ne)	ne
<b>Hodnocení rozjezdů</b>	<b>1</b>
<b>Hodnocení hlučnosti a kultury chodu</b>	<b>2,25</b>



Převodovka má jen pět stupňů, ale velmi dobře poskládaných. Jednička zvládne i náročné manévrování v terénu, trojku vytočíte do 130 km/h, čtyřku do 160 km/h.

na nějakých 1300 otáček – jak se to učilo v autoškole. Třeba ve Škodě Fabii 1.0 TSI jakmile se dotknete plynu, hned je tam nesmyslných 2500 min<sup>-1</sup>. Pak se někdo diví, že hoří spojky. Za rozjezdy dáváme jedničku, přirozenost je mnohem lepší, než když si motor pod plynem žije vlastním životem.

Hlučnost už jsme zmínili. Není vyloženě nízká, ale je vlastně sympatická – včetně toho „zaržání“ zcela nahoře. Dáváme dvojku.

#### Závěr

Papírový outsider si na nic nehraje a je z toho překně třetí místo – byl s velkým bodovým odstupem proti prvnímu Fordu i druhé Hondě. Ti z vás, kdo nad emisemi mávnou rukou, si mohou hodnocení rovnou o jednu desetinu zlepšit, neboť 2,5 v příslušné tabulce přeplňování a emisí dáváme právě jen za bohatou směs. Z pohledu řidiče je takové naladění naopak optimální. ■■■

Výsledná  
průměrná  
známka

**2,08**



# Jednoduše jednoduše

**Automobilka Suzuki vyrábí jednoduchá, levná a spolehlivá auta. Přesně takový je i její přeplňovaný litrový tříválec.**

**J**e to zajímavé, ale motor BoosterJet není zbrusu nová konstrukce. Jde o další evoluci řady K, která evropská Suzuki pohání už od roku 1994.

Motor má horkou stranu vpředu **1** a klasický vzduchový mezichladič v předí. Turbodmychadlo je od věhlasné japonské značky IHI **2**. Sesterský čtyřválec 1.4 BoosterJet používá turbo Mitsubishi. Plnicí tlak je regulován obtokem – tedy odpuštěním části výfukových plynů mimo kompresor. Obtoková klapka zde není ovládána elektricky jako třeba u jednotek VW či Fiat, ale podtlakovým pneumatickým aktuátorem (ve slangu automechaniků dózou). Je to starší a jednoduché řešení, kde zpětnou vazbou je pouze plnicí tlak – který samozřejmě reaguje se zpožděním. Pokud s tím řídicí jednotka dokáže správně pracovat (naš test potvrdil, že dokáže), je toto řešení velmi spolehlivé. Překvapilo nás, že obtoková klapka se otevírá nejen ve vyšších otáčkách, když je potřeba snížit plnicí tlak, ale také naopak při velmi nízkých zátěžích. Při nich není potřeba plnicí tlak, účinnosti motoru tak pouze škodí, když se musí výfukové plyny protlačovat přes turbodmychadlo. Jeho nezvyklé otevírání tak agregátu umožňuje, aby v nejnižších zátěžích pracoval jako normální tříválec bez turba.

Hned pod turbodmychadlem jsou ve společném obalu katalyzátor a filtr pevných částic GPF. Míra jeho zanesení se zjišťuje dle poctivého senzoru diferenčních tlaků **3** (třeba Ford a VW snímají jen jeden tlak, druhý berou jako atmosférický). Žádný snímač teploty zde není, byť řídicí jednotka s touto hodnotou operuje. Vypočítává ji však z poměru směsi a paliva. První sonda lambda je proporcionální, druhá, umístěná za katalyzátorem a před GPF, už jednoduše binární **4**. Zajímavé je, že u Suzuki jsme nenaměřili takřka žádné aktivní zahřívání katalyzátoru po studeném startu. Pouze běží v mírně vyšších otáčkách.

Pokud by se spalování sazí z nějakého důvodu nestíhalo, je nejdřív řidiče informací na displeji vyzván k delší jízdě ve vyšších otáčkách. Když bude výzva delší čas ignorovat, spadne motor do nouzového režimu a regeneraci lze pak ještě spustit na diagnostice. Jediná značka Suzuki zobrazuje kontrolku filtru po zapnutí zapalování na přístrojovém štítu **5**.

Naprostě překvapivé, že větší čtyřválcová jednotka 1.4 BoosterJet zvládne limity na pevné částice v přísných měřeních WLTP + RDE podlézt bez filtru pevných částic. Jako jediný přímovstříkový přeplňovaný motor na trhu. Suzuki prý situaci usnadňuje fakt, že nedělá žádná těžká auta. Vstříkovací tlak není nic zázračného - vstříkovací tlak není 350 barů, ale jen 200 barů. Vstříkovací zařízení dodává stejně jako celý motormanagement Bosch.

Obraz celkově jednoduché a robustní techniky dobře dokresluje předepsaný motorový olej. Suzuki nevymyslelo žádnou vlastní normu, ale chytlo se americké API SM. Tu plní prakticky všechny novější oleje s viskozitou 5W-30 – klidně i ty za 150 korun z Auto Kelly (značkovém servisu vám samozřejmě

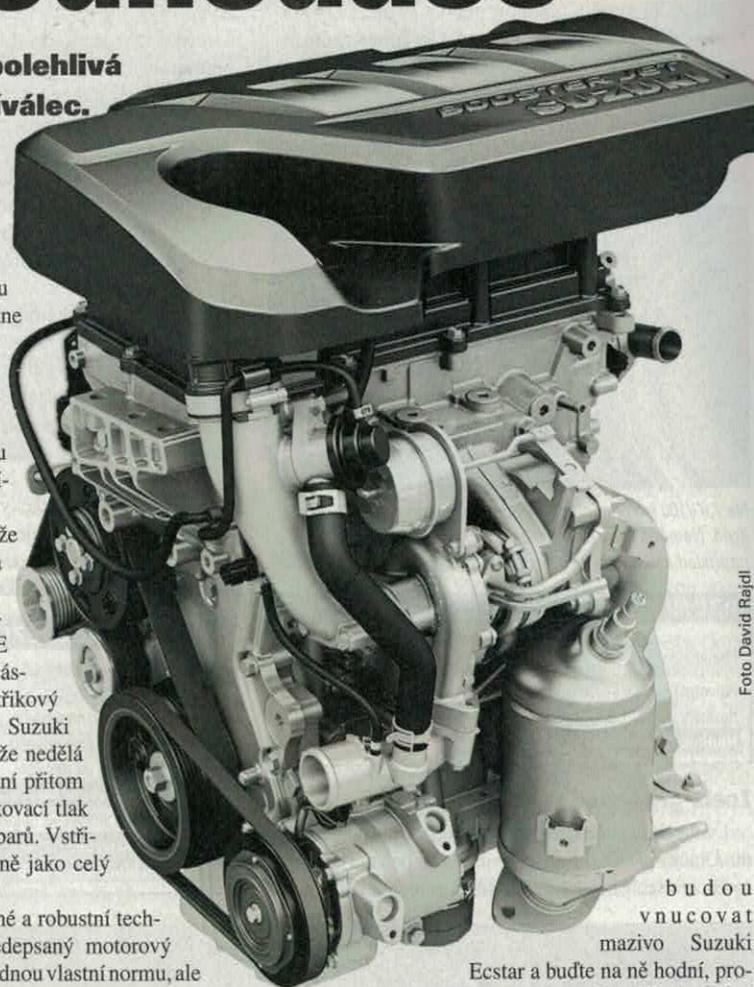


Foto David Rejdl

budou vnučovat mazivo Suzuki Ecstar a budete na ně hodní, protože jediné z toho jsou dnes živý). Velmi levný je zde též celek katalyzátoru s filtrem pevných částic – vyjde na 26 531 Kč.



## TECHNICKÉ ÚDAJE

Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> ):	990
Vrtání x zdvih (mm):	73,0 x 79,0
Ventilové vůle:	hydraulik
Kompresní poměr:	10,0
Nejvyšší výkon (kW/min <sup>-1</sup> ):	82/5500
Nejvyšší točivý moment (Nm/min <sup>-1</sup> ):	170/2000-3500
Pohon rozvodů:	řetěz
Blok motoru:	hliník
Specifikace oleje:	API SM
Cena filtru pevných částic:	26 531 Kč (s katalyzátorem)

# Lidem se líbí



Více než vitaru bychom doporučili S-Cross. Je jen zanedbatelně dražší, ale podstatně prostornější a lépe vybavený.

**Češi bohatnou. Čím pro ně před ledy byl Ford Fusion, tím je dnes vyšší, robustnější a překvapivě pohodlné Suzuki Vitara.**

## FABIA COMBI 1.0 TSI

Délka x šířka x výška (mm):	4175 x 1775 x 1610
Rozvor náprav (mm):	2500
Objem zavazadlového prostoru (l):	375-1120
Užitečná hmotnost (kg):	570
Max. hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného (kg):	1200/400
Naměřená brzdná dráha (m):	43,6 (zimní pneumatiky)

## CENY

Základní cena s daným motorem od:	393 900 Kč (Comfort)
Cena testovaného provedení od:	<b>430 900 Kč (Premium)</b>

## KLADY A ZÁPORY

- Zajímavý design, dobrá manévrovatelnost ■ velká světlá výška ■ komfortní odpružení ■ příjemné jízdní vlastnosti ■ snadné ovládání ■ dobrý multimediální systém Suzuki Smartphone Audio
- Málo místa vzadu ■ ve vyhýbacím manévru příliš ostrážitá stabilizace ■ plastový vzhled interiéru ■ některé zastaralé ovladače



Vzadu se „sám za sebe“ 187 cm vysoký redaktor posadil už jen tak tak

Nenajdete moc racionálních důvodů, proč místo kulatého modelu S-Cross zvolit hranatou vitaru. Malé SUV vzniklo zkrácením jeho rozvoru o celých deset centimetrů – z 2600 na 2500 mm a z reálně čtyř- až pětimístného auta se stal stroj pro dva dospělé a dvě děti. Možná namítnete, že S-Cross není tak hezký a ve výbavě Premium je o 11 000 Kč dražší (441 900 Kč proti 430 900 Kč, které dáte za testovanou vitaru). O designu se hádat nebudeme, ale tu cenu bychom si dovolili rozporovat. S-Cross má za zanedbatelný příplatek navíc i některé prvky výbavy: třeba dvouzónovou automatickou klimatizaci místo jednozónové, samostmívací vnitřní zpětné zrcátko, bezklíčový přístup a startování, hlavní světlomety LED a směrovky ve vnějších zpětných zrcátkách. Na zadních sedacích je nejen podstatně víc místa, ale jejich sklon lze ve dvou stupních nastavit a je zde loketní opěrka. Zkrátka z našeho pohledu je lepší auto S-Cross, a pokud se dvakrát víc prodává vitara, je to čistě věc designu.

Možná jakýsi smysl mají příplatkové čtyřkolky (+50 000 Kč, v nichž však je i sada bezpečnostních asistentů). S kratším rozvorem má vitara v terénu lepší přechodový úhel a také pouze v ní najdete systém HDC

pro kontrolovaný pomalý sjezd strmých svahu. S-Cross čtyřkolku nabízí samozřejmě také, ale bez HDC.

Funkčně špatné auto však vitara rozhodně není. Na předchozích stranách jsme zmínili, že kdo jezdí výletním tempem, ten skoro nepocítí zákonitě horší aerodynamiku. Každý pak ocení komfortně naladěný podvozek, který moc pěkně zvládá nerovnosti českých cest. V zatáčkách se sice víc naklání, ale stopu vede krásně a i vitarou se nechá jet překvapivě svižně. Fakt to není žádná neschopná kachna. Pouze ve vyhýbacím manévru je stabilizační systém hodně ustrašený a pro jistotu automaticky brzdí při prvním pohybu volantem. Takže mezi kužely se vitara vešla bez problémů i při vysokých nájezdových rychlostech, ale manévr opouštěla už jen minimální rychlostí. Takové chování je bezpečné jen zdánlivě – prodlužuje totiž čas, než se vozidlo vrátí do původního směru, a v silniční realitě zvyšuje pravděpodobnost střetu s protijedoucím.

Na předchozích stranách již byla řeč o velmi snadných rozjezdech. Zde dodejme, že podobně snadné je ve vitare ovládání úplně všeho. Je to jedno z mála dnešních aut, kde na nic nemusíte přicházet a už pár kilometrů od autosalonu máte pocit, že jej řídíte odjakživa. ■■■



V téměř základní výbavě Premium je už vše potřebné: například vyhřívání sedaček. Od faceliftu jsou plasty uvnitř měkčené. Místo záslepký prostředního výdechu topení mohou být za 2000 Kč hodiny.



Za 6000 Kč koupíte u Suzuki originální kartu s mapami pro celou Evropu, díky níž se ze standardního audiosystému stane i navigace. Většina lidí ale dnes více uvítá zrcadlení aplikace Waze přes Android Auto, která zde bez problémů funguje. Standardem je i couvací kamera s velmi dobrým rozlišením.



Důležité funkce mají postaru tlačítko o plošné výměře snad několika centimetrů čtverečních