



Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet

Klasika jen s drobnými změnami

Suzuki Vitara je na našich silnicích dobře známý vůz, vyrábí se aktuálně už ve čtvrté generaci. Její výrazný design se za poslední léta příliš nemění a je to vlastně dobře. Jako dvou- i čtyřkolka SUV vyniká spolehlivostí, relativní jednoduchostí a příjemným ovládáním. Měli jsme možnost vyzkoušet verzi v nejnovějším faceliftu s 1,4l turbomotorem, šestistupňovou manuální převodovkou a pohonem pouze přední nápravy, která se u nás prodává za ceny od 550 tisíc korun. Pohon je ve verzi „mild hybrid“, což znamená, že spalovací turbomotor je doplněn startér-generátorem napájeným 48V Li-iontovou baterií. Elektrický generátor pomáhá spalovacímu motoru přímo přes řemen příslušenství. Zajišťuje jednak výborné fungování systému stop/start, kdy tiše a rychle rozbíhá motor bez využívání klasického startéru, a zároveň se zapojuje také jako elektromotor při zrychlování (jeho výkon je 10 kW a točivý moment 53 Nm), čímž snižuje spotřebu paliva. Při zpomalování zase rekuperací energie dobíjí baterii. To se děje automaticky bez zásahu řidiče. Výsledkem byla v našem testu průměrná spotřeba 6,4 l/100 km, což je na poměrně vysoké auto, se kterým jsme jezdili téměř rovným dílem po okreskách i dálnicích a se zapnutou klimatizací, příjemná hodnota.

Vitara má ale i jako dvoukolka slušné schopnosti v terénu; její světlá výška 175 mm a krátké převisy za nápravami ji k tomu předurčují. Kdosi připlatí 47 000 Kč, dostane i verzi „All Grip“ s pohonem 4x4. Suzuki nabízí Vitaru v různých verzích dvoubarevného lakování, které z ní dělají skutečně atraktivní vůz.

O co méně změn rozeznáte navenek, o to víc jich najdete ve vnitřním vybavení a jízdních asistentech. První upoutá nový design analogových budíků – je uhlazenější a jasnější. Součástí přístrojového štítu je konfigurovatelný 4,2palcový barevný LCD multifunkční displej palubního počítače, který v reálném čase zobrazuje bohaté jízdní info. Trochu archaicky působí jeho ovládání pomocí plastové tyčky trčící z analogových budíků. Ovládání na volantu by dnešním standardům odpovídalo určitě víc, na druhou stranu mu z hlediska ergonomie není v podstatě co vytknout.

Nové je také rozhraní centrálního 9palcového dotykového displeje, přes který se ovládá audiosystém, navigace a zobrazují se jízdní data nebo obraz z couvací kamery. Je určitě graficky hezčí a jeho podobu i uspořádání informací na displeji si můžete ještě částečně sami měnit. Systém také bez chyby podporuje bezdrátové Apple CarPlay i Android Auto.

Suzuki aktuálně přidala systém sledování pozornosti řidiče: DMS (Driver Monitor System) sbírá data z kamery zabudované do palubní desky, která si v případě potřeby za snížené viditelnosti dokonce pomocí LED nasvětluje obličej řidiče. Sleduje jeho oči a obličej a pokud systém zaznamená únavu nebo že řidič nesleduje provoz před sebou, spustí zvukové varování a zároveň zobrazí zprávu na displeji palubního počítače. Stačí tak na čas uhnout pohledem a máte tu varování. A Vitara nabízí i další asistenty: systém nouzového brzdění, sledování mrtvého úhlu, udržování v jízdním pruhu. Hodit se bude nastavitelný adaptivní tempomat nebo systém sledování pohybu za vozem, což je další

Klasická sportovně elegantní silueta Suzuki Vitara je na silnici s jinými vozy nezeměnitelná.



Centrální displej infotainmentu má po faceliftu novou grafickou podobu a umožňuje větší přizpůsobení.

doplňková funkce radarů v zadním nárazníku, která při vycouvání z kolmého parkovacího místa sleduje případná vozidla blížící se ze stran a řidiče na jejich přítomnost upozorní.

Evropské legislativě také nově musí odpovídat povinný systém rozpoznávání dopravních značek (zde pomocí monokulární kamery), a hlavně následného upozorňování na překročení rychlostních limitů. Nic proti tomu, upozornění je poměrně decentní a řidiče nijak neděsí, ale rozpoznávání značek nejvyšší povolené rychlosti a jejich platnosti není vždy zcela bezchybné, což občas generuje zbytečné alerty. To je však problém většiny současných vozů.

Naštěstí to nesnižuje užitnou hodnotu Suzuki Vitara a neubírá nic z příjemných jízdních vlastností. Pokud chcete spolehlivé robustní auto s rozumnou spotřebou a za rozumné peníze, které má slušné schopnosti na silnici i v terénu, do kterého se dobře nastupuje a lze do něj bez problémů naložit i středně velký náklad (kufr má 362 l a dvojitou podlahu), pak se s tímhle modelem nezmýlíte.

+ Univerzálnost, nízká spotřeba, pružný motor

- Nedoladěný systém rozpoznávání rychlostních omezení

TECHNICKÁ DATA	
Spalovací motor / výkon	turbo 1,4 l / 95 kW, 235 Nm
Mild-hybridní systém	startér-generátor ISG + 48V Li-ion baterie
Spotřeba paliva (WLTP)	5,3 l/100 km
Rozměry	4 185 × 1 775 × 1 600 mm
Provozní hmotnost	1 255 kg
Cena testovaného vozu	591 900 Kč
Známka Chipu	1,5 (výborný)