



SVĚŽEJI A AUTOMATICKY

Když jste donedávna chtěli Suzuki Vitaru se dvěma pedály, museli jste sáhnout po hybridní verzi. Nově je ale samočinná převodovka v nabídce i pro přeplňovaný motor 1,4 litru. Výsledkem je nekomplikovaně příjemný celek.

PETR HANKE | Foto: autor a Suzuki

Suzuki Vitara čtvrté generace (viz AR 6/16) byla představena v roce 2015. Současné provedení z roku 2024 je dalším krokem v rámci průběžných modernizací, které Suzuki pravidelně představuje. Vitara je tak stále důležitým pilířem v nabídce značky a současně je v rámci situace na trhu zajímavým vozem i z pohledu širší různých variant. Připraveny jsou totiž verze jak s pohonem předních, tak všech kol, a k dispozici je v obou případech nejen šestistupňová manuální, ale nyní nově také samočinná převodovka se stejným počtem převodových stupňů. Vitara, i když má v této generaci již samonosnou karoserii, se stále snaží působit jako „malý off-road“, což bylo jejím původním pojetím i v roce 1988, kdy vyjela do světa poprvé. Aktuální Vitara přišla s modernějším designem, jenž zásluhou přepracované přídě na jednu stranu působí uhlazeněji, avšak výrazný prvek v nárazníku vzdáleně evokující ochranný rám vozu dodává na robustnosti a podtrhuje zmiňovaný off-roadový charakter. Do nabídky se dostaly nové barvy, a to včetně dalších dvou dvoubarevných verzí s černou střešou, z nichž jedna je na připojených snímcích. Vitara je v mnoha ohledech v dobrém slova

smyslu esencí Suzuki. Jde o cenově dostupný vůz a toto pojetí se nesnaží nijak skrývat na exteriéru či v interiéru přílišnou zdobností nebo samoučelnými tvary. Po byt uvnitř odhaluje běžné materiály i jejich pečlivé zpracování. Současně ale vše působí velmi bytelně a funkčně. Dominantním prvkem je hodnotně působící volant, který se skvěle drží a pozice za ním je příkladná.

Suzuki se v rámci modernizace zaměřilo na zlepšení některých detailů, lepší čitelnost

Jednoduchá a přehledná palubní deska s příjemným volantem



ovládacích prvků a celkově kvalitnější dojem. Sedadla poskytují příjemnou oporu i na delších trasách a kabina nabízí dostatek praktických odkládacích prostorů. Zatímco na původním řešení se zmiňovanou vynikající ergonomií nebylo třeba nic zásadního měnit, v případě infotainmentu tomu tak není. Vitara proto přišla s novým palubním systémem s 9palcovým dotykovým displejem, jenž je pro snadnější čtení a ovládání umístěn výše. Kromě mediálních funkcí slouží také pro systémy zrcadlení telefonů Apple CarPlay a Android Auto. Vše funguje bezdrátově a spolehlivě, což v dané cenové hladině není standardem. Trvale připojený palubní systém dokáže spolupracovat s aplikací Suzuki Connect umožňující sledovat stav vozu a historii jízdy, nebo třeba upozorňovat na servisní požadavky.

Vitara je aktuálně k dispozici se dvěma motory: full hybridem 1,5 litru a přeplňovaným zážehovým čtyřválcem BoosterJet s objemem 1,4 litru. Druhá jmenovaná jednotka dostala nový software, který měl za úkol snížit emise, současně s tím ale klesl jeho výkon z 95 (129) na 81 kW (110 k), což je na první pohled výrazná změna. Točivý moment však zůstal zachován. Kromě manuální převodovky je ale nově připravena i samočinná šestistupňo-



Přepíňaný čtyřválec 1,4 litru si s 6stupňovou samočinnou převodovkou Aisin skvěle rozumí

vá převodovka Aisin dodávaná za příplatek 47 tisíc korun (v tabulkách je rozdíl větší, protože manuální převodovka je k dispozici i s nižším stupněm výbavy). Za stejnou částku lze vůz doplnit pohonem všech kol. Tím ale v nabídce Vitary s dvoupedálovým ovládním vzniká zajímavý paradox, protože prakticky za stejné peníze je k dispozici ještě druhý motor, kterým je zmiňovaná full hybridní soustava se čtyřválcem 1,5 litru. Ten sice vykazuje tabulkově mírně nižší spotřebu, ale současně i citelně horší dynamiku (zrychlení 0–100 km/h za 12,7 s vs. 10,1 s u motoru BoosterJet).

A právě jízdní projev kombinace přepíňovaného motoru a samočinné převodovky je povedený a opět – v dobrém smyslu tohoto slova: normální. V automatickém režimu řadí hladce a ve správné okamžiky a když potřebujete provést manévry, s nímž nemůžeme počítat, dáte jí pokyn řadicími páčkami



Kromě automatického režimu má řidič k dispozici možnost manuální sekvenční volby převodových stupňů

na volantu. Omezení výkonu se v běžném provozu nepozná, protože převodovka dokáže efektivně využívat točivý moment zážehové jednotky.

Vitara je příjemná i z pohledu jízdních vlastností, které jsou vyvážené a nabízejí povedený kompromis mezi tuhostí vyvolávající pocit jistoty a komfortem při pohybu na špatném povrchu. I když tak možná působí a může mít pohon všech kol, Vitara samozřejmě nemá kromě světlé výšky 175 mm terénní ambice. Na nezpevněném nebo kluzkém povrchu poskytuje potřebnou stabilitu a trakci.

Vitara i po modernizaci a možnosti objednání samočinné převodovky zůstává věrná svojí sympaticky nekomplikované povaze. Je kompaktní pro jízdu ve městě, standardně prostorná a dostupná v širokém spektru verzí. A navíc se jako bonus v rámci daného segmentu opravdu dobře a příjemně řídí. ■



Modernizace typu Vitara přinesla novou příď s předním nárazníkem vzdáleně připomínajícím ochranný rám – nezbytnost Vitár v 90. letech

TECHNICKÉ ÚDAJE

POHÁNĚCÍ ÚSTROJÍ

Kapalinou chlazený zážehový celohliníkový čtyřválec K14D BoosterJet, přepíňaný turbodmychadlem, uložený vpředu napříč; DOHC 4V, proměnné časování ventilů; elektronické přímé vstřikování paliva; stop-/start, Euro 6d; 1373 cm³ (ø 73,0 x 82,0 mm), 10,9:1, 81 kW (110 kJ)/4500 min⁻¹ a 235 N.m/2000–2500 min⁻¹. Pomocný startér/generátor (synchronní elektromotor) WA06B, 48 V, 12,5 kW (17 k) a 50 N.m.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

a) Šestistupňová manuální převodovka, pohon předních kol; **b)** viz **a)**, ale šestistupňová samočinná převodovka; **c)** viz **a)**, ale pohon všech kol; **d)** viz **c)**, ale šestistupňová samočinná převodovka.

PODVOZEK

Samonosná karoserie; přední náprava se vzpěrami MacPherson, zadní náprava s vlečenými rameny spojenými zkrutnou příčkou; odpružení vlnitými pružinami s teleskopickými tlumiči, vpředu zkrutný stabilizátor; provozní brzdy kapalinové s posilovačem, kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením, ABS/BA/HHC, ESC/HDC; ručně ovládaná parkovací brzda na zadní kola; hřebenové řízení s elektrickým posilovačem, průměr otáčení 10,4 m; pneumatiky 215/55 R17.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI (v uvedeném pořadí verzí)

Rozvor náprav 2500 mm; d/š/v 4185/1775/1600 mm, rozchod kol 1535/1505 mm, světlá výška 175 mm; objem zavazadlového prostoru (VDA) 365–1119 l; objem palivové nádrže 47 l; hmotnost pohotovostní 1180/1250/1205/1275 kg, celková 1650/1720/1680/1750 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1200/600 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce, v uvedeném pořadí verzí)

Největší rychlost 180/180/180/180 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 11,4/12,2/10,1/11,0 s; spotřeba paliva WLTP 5,3/5,4/5,7–5,8/5,8–5,9 l/100 km; emise CO₂ 119–120/128–130/129–130/137–139 g/km.

CENA od 552 900/617 900/615 900/662 900 Kč



S černou střechou, která vůz opticky snižuje, lze kombinovat pět barev karoserie, včetně této nové Savanna Ivory