

13. srpna 2018

SUZUKI VITARA SLAVÍ 30. VÝROČÍ

Terénní model Vitara s originálním vzhledem se poprvé představil v květnu 1988 jako vizionářský průkopník kompaktních SUV, a letos na jaře tedy oslavil 30. výročí.

Celkem se ve 191 zemích a regionech celého světa od roku 1988 prodalo více než 3,65 milionu vozů Vitara. Aktuální čtvrtá generace pokračuje v třicetiletém příběhu jako ideální společník pro všední dny, víkendová dobrodružství a jakoukoli cestu mezi tím. Na český trh vstoupila nová Vitara v roce 2015 a těší se mimořádné oblibě. Tvoří polovinu prodejů značky Suzuki v Česku a je tak suverénně nejžádanějším modelem. Celých 65 % zákazníků volí Vitaru s pohonem všech kol, který je pro Suzuki charakteristický.

Praktická, úsporná a v neposlední řadě atraktivní Vitara čtvrté generace slaví úspěchy po celém světě, například v Maďarsku, kde se vyrábí, je absolutně nejprodávanějším automobilem. Letos na podzim se Vitara dočká modernizace, která osvěží její vzhled a přinese nejmodernější bezpečnostní technologie.

První generace: VITARA (1988-1998)

Suzuki si dlouho pohrávalo s myšlenkou automobilu s pohonem všech kol, co by se nezalekl lesních cest, bláta ani kamení a dovezl by lidi na místa, která autem do té doby ještě nikdo nenavštívil. Tuto představu uvedlo do reality s off-roadem Samurai/Jimny, jehož vývoj započal v roce 1968. O dvacet let později, hnáno úspěchem modelu Jimny, se Suzuki rozhodlo k dalšímu odvážnému kroku: vytvořit zcela nový druh automobilu s pohonem 4x4, který by zkombinoval vlastnosti nekompromisních terénních vozidel a současně nabídl komfort a praktičnost běžných osobních modelů. Tak se zrodila Vitara.

Její konstrukce překonala vše, co bylo do té doby u vozů 4x4 obvyklé. Svěží design kombinující rovné plochy se zaoblenými obrysy působil atraktivně, náhradní kolo zavěšené na zádi vzbuzovalo dojem ryzího off-roadu. První generace Vitary současně započala novou kapitolu v terénních schopnostech vozů Suzuki. Měla robustní podvozek s žebřinovým rámem s jednoduchým, ale propracovaným zavěšením (vzpěry McPherson vpředu a tuhá náprava s vlečenými vzpěrami a centrálním ramenem vzadu) a manuálně přiřaditelným pohonem všech kol. Krátký rozvor 2 200 mm byl zárukou skvělé manévrovatelnosti a s hmotností nepřesahující 1 000 kg byla Vitara lehčí než kterýkoli z konkurentů té doby. K přednostem Vitary patřilo odpružení vinutými pružinami, které bylo výrazně komfortnější než listová pera běžně používaná u vozů 4x4. Pohodu na cestách zajišťoval také standardně montovaný posilovač řízení a v neposlední řadě esteticky povedený design interiéru, který si však zachoval pro off-road typickou funkčnost. Navíc třídvéřové pojetí karoserie, nabízené rovněž jako stylový kabriolet, založilo ve světě 4x4 doslova nový trend.

V roce 1991 rozšířilo Suzuki nabídku Vitary o praktičtější pětidveřovou variantu a o motor se zdvihovým objemem 1,6 litru. Pětidveřová Vitara byla nejen celkově delší (4 030 mm), ale měla i prodloužený rozvor (2 480 mm). Ve stejné době začalo Suzuki nabízet motor 1,6 l SOHC o výkonu 80 koní se vstřikováním paliva a oxidačním katalyzátorem. Pětidveřové provedení mělo ještě vyšší výkon 95 koní díky 16ventilovému rozvodu OHC a vícebodovému vstřikování. Aby Vitara zaujala co nejširší spektrum zákazníků, dostala v rámci dílčí modernizace více prostoru pro nohy a objemnější zavazadlový prostor, pro milovníky relaxovaného cestování byla určena automatická převodovka.

V roce 1994 začalo Suzuki nabízet svůj nově vyvinutý systém pohonu Drive Select 4x4, který umožnil řidičům rychle reagovat na měnící se podmínky na cestách možností přepínat mezi režimy 2WD a 4WD za jízdy. Následující rok znamenal další významný mezník – poprvé se ve voze s pohonem všech kol objevil šestiválcový motor. Šlo o dvoulitrový se čtyřmi vačkovými hřídeli 24 ventilů o výkonu 136 koní, který byl vyhrazen delšímu, pětidveřovému provedení Vitary. Aplikace dosud nesilnějšího agregátu si vyžádala i několik vzhledových úprav. Pro vyšší bezpečnost posádky dostala Vitara dva čelní airbagy, uživatelský komfort zase vylepšilo centrální zamykání a elektrické ovládání oken i zrcátek.

V roce 1996 se pod kapotou Vitary objevil dvoulitrový čtyřválcový turbodiesel. V této fázi měla značka Suzuki k dispozici komplexní škálu variant modelu Vitara: krátký a dlouhý rozvor, benzínové i vznětové motory, verze s manuální nebo automatickou převodovkou. První generace Vitary se za devět a půl roku prodalo přibližně 1,1 milionu kusů. Po celém světě se prodávala i pod jiným jménem a v rámci licence ji nabízely také konkurenční značky.

Druhá generace: GRAND VITARA (1998-2005)

Příběh veleúspěšné Vitary pokračoval v roce 1998 pod pozměněným jménem. Nástupce nesl jméno Grand Vitara. Nový model odrážel zvýšení nároků na bezpečnost, ohleduplnost k životnímu prostředí a dostal robustnější, výraznější design akceptující nové trendy ve světě automobilů 4x4. Exteriér Grand Vitary působil více dynamicky. Přední části dominovaly velké světlomety propojené nápadnou maskou, z bočního pohledu vynikl ostře klínovitý profil. Masivní zadní sloupky pětidveřové Vitary se staly jedinečným poznávacím znamením.

Interiér kombinoval tradiční offroadový styl s praktičností a komfortem pro všech pět členů posádky. Suzuki si uvědomovalo čím dál častější využití vozů SUV v městském provozu, proto se výrazně zaměřilo na zlepšení jízdních vlastností na silnici. Zadní tuhá náprava dostala pět ustavujících prvků, což významně zlepšilo jízdní vlastnosti, nové hřebenové řízení zase pozvedlo komfort a ovladatelnost. Od roku 2000 bylo možné přepínat mezi pohonem zadních a všech kol pohodlně přepínačem.

Grand Vitara umožnila oslovit široké spektrum zákazníků vyznávajících aktivní životní styl a symbolizovala politiku automobilky Suzuki hledat odlišnou cestu a rozvíjet nové

trhy. V roce 2001 nastal v kariéře úspěšného modelu další zlom, když Suzuki představilo sedmimístnou Grand Vitaru XL-7, nejmenší sedmimístné SUV své třídy. Ve srovnání s výchozím pětidveřovým provedením se rozvor prodloužil o 320 mm a celková délka narostla o 485 mm. Vlajková loď Grand Vitara XL-7 byla poháněna 2,7litrovým šestiválcem, který Suzuki vytvořilo zvětšením vrtání motoru 2,5 l ze standardní Grand Vitary.

Třetí generace: GRAND VITARA (2005–2018, v Evropě do 2015)

Další kapitola ikonického SUV se začala psát v roce 2005 s příchodem zcela nového vozu, nesoucího nadále jméno Grand Vitara. Novinka významně posunula jedinečnou designovou identitu a přinesla inovace, které potvrdily výjimečné postavení značky Suzuki na poli vozů SUV. Široký postoj, velká kola a odvážně tvarované blatníky vyzářovaly odhodlání a sebevědomí. Menší délka a větší šířka Grand Vitary vycházely vstřícně evropskému vkusu, stejně jako interiér se svébytným charakterem a sportovním nádechem.

Inženýři společnosti Suzuki vsadili i u třetí generace na osvědčenou koncepci s motorem vpředu a primárním pohonem zadních kol, resp. se stálým pohonem všech kol pro Evropu. Zachovali podélné uložení pohonné jednotky pro dosažení optimálního, téměř rovnoměrného rozložení hmotnosti mezi přední a zadní nápravu. Toto uspořádání také umožnilo posunout přední kola co nejvíce dopředu a udržet tak motor, převodovku a další těžké komponenty pohonu mezi nápravami, což představuje základ pro skvělou obratnost a neutrální jízdní vlastnosti.

Nabídka motorů zahrnovala pět zážehových jednotek (1,6 l s variabilním časováním ventilů, 2,0 l, 2,4 l, 2,7 l, 3,2 l V6) a jeden turbodiesel.

V centru pozornosti opět stálo vylepšení jízdních vlastností na silnici při zachování skvělých terénních schopností. Grand Vitara proto upustila od tradičního rámového podvozku a nově byla vyztužena lehkou a tuhou žebřinovou konstrukcí integrovanou přímo do karoserie. Významným posunem bylo také nezávislé zavěšení všech kol a stálý pohon 4x4 s uzávěrkou mezinápravového diferenciálu a redukční převodovkou. Systém 4WD se čtyřmi jízdními režimy se ovládal komfortně pomocí otočného ovladače. Režim 4H představoval univerzální volbu pro každodenní použití. Režim 4H Lock s uzavřeným diferenciálem zajistil maximální trakci všech kol ve ztížených podmínkách. Redukovaný mód 4L byl určen do nejnáročnějšího terénu. Neutrální poloha N pak rozpojila hnací řetězec v případě vlečení vozidla.

Celkový prodej modelu nesoucího označení Grand Vitara, tedy této a předchozí generace, dosáhl více než 1,7 milionu kusů. Zatímco v Evropě byla třetí generace nahrazena nástupcem v roce 2015, pro vybrané trhy výroba pokračovala do roku 2017 a například v Íránu zůstává tento model v produkci i v sezóně 2018.

Aktuální čtvrtá generace: VITARA (od 2015)

V říjnu 2014, více než čtvrt století po debutu první generace, se Suzuki vrátilo k původnímu názvu Vitara se zbrusu novým modelem čtvrtého pokolení. Ten reaguje na celosvětovou oblibu vozů SUV, rostoucí nároky na moderní technologie, ekonomiku provozu a v neposlední řadě na široké spektrum chutí dnešních zákazníků.

Společně s celou modelovou řadou Vitara prošla dramatickým vývojem i technika v čele s pohonem všech kol. Nejnovější inteligentní systém 4x4 automobilky Suzuki s názvem AllGrip debutoval v modelu S-CROSS. Vychází z předního pohonu, ke kterému se připojuje pohon zadních kol v závislosti na jízdních podmínkách a zvoleném režimu. Řidič má k dispozici čtyři jízdní módy.

Pokročilou bezpečnostní výbavu aktuální Vitary reprezentuje například automatické nouzové brzdění snižující riziko nehody, trendy v konektivitě vozidel zase sleduje multimediální systém se sedmipalcovým dotykovým displejem a s možností připojení chytrého telefonu. Vysoký výkon a nízkou spotřebu zajišťuje paleta pohonných jednotek v čele se zážehovým turbomotorem nové generace 1,4 BoosterJet.

V lednu 2016 byla v Indii zahájena výroba modelu Vitara Brezza dceřinou společností Maruti Suzuki India Limited. Vitara Brezza je první model, který Maruti Suzuki vyvinulo samostatně na základě globální platformy Suzuki. Ani ne čtyřmetrová Vitara Brezza se setkala s nadšeným přijetím a v roce 2017 se stala nejprodávanějším SUV modelem v Indii, čímž korunovala třicetiletou kariéru fenomenálního Suzuki Vitara.