

Poslední samuraj?

Suzuki Grand Vitara je dnes zřejmě nejstarším SUV na trhu, ale do důchodu se nechystá. Oproti svým konkurentům má totiž některá aktiva, s kterými dokáže „přežít“ další a další nové generace konkurence.



Vloni byl vzhled Grand Vitary aktualizován, aby na trhu ještě nějakou dobu vydržela. Přitom došlo k několika málo retuším a víceméně (spíše méně) se změnila přední část vozidla, což dodalo nadčasovým tvarům kompaktní čtyřkolky jiný výraz. Grand Vitara třetí generace je na trhu od roku 2005 a nejvíce změn se během této doby odehrálo asi pod kapotou podle toho, jak se vyvíjely emisní normy. Ve své době se Grand Vitara dokonce prodávala s výkonným zážehovým šestiválcem 3,2 litru od GM, nyní zůstaly pod kapotou jen tři čtyřválcové alternativy. Dvě pracují na benzín, jedna na naftu. Zážehová „šestnáctistovka“ je určena pouze pro třídveřový model, který zůstává i nadále v nabídce, přestože konkurence již podobně koncipovanou karoserii nenabízí možná i proto, že o ni není zájem. Pětidveřová verze pak má v nabídce turbodiesel od Renaultu o zdvihovém objemu 1,9 litru DDiS, který dosahuje výkonu 95 kW a je nabízen pouze pro nejvyšší výbavu



JLX-ES a zážehový atmosférický plněný čtyřválec 2,4 litru. Ten dosahuje největšího výkonu 124 kW a disponuje mimo jiné proměnným časováním ventilů VVT. Zážehový motor se v této japonské čtyřkolce kombinuje pouze s prostřední výbavou JLX-EL, zákazník si ovšem může vybrat mezi pětistupňovou ručně řazenou převodovkou a čtyřstupňovým automatem. I když provozní náklady této verze budou oproti turbodieselu o něco vyšší, pro jednoznačně hovoří pořizovací cena, která je nyní o celých 200 tisíc korun nižší. Ve výbavě JLX-ES najdete mimo jiné vyhřívání přední sedadla, audio ovládané na volantu, samočinnou klimatizaci, elektrické ovládání všech oken, přední mlhovky, kožený volant, tempomat a 17palcová kola z lehkých slitin či xenonové světlomety. Za příplatek lze získat ještě kožené čalounění, imitaci dřevěného obložení interiéru, elektrické střešní okno a 18palcová kola, popřípadě navigaci Clari-on v ceně 25 tisíc korun.

Víc než SUV

Jak jsem se dočetl u konkurence, současná Grand Vitara je stále povětšinou offroadem s žebřinovým rámem. Ale tak to rozhodně není. Karoserie tohoto Suzuki je od poslední generace pochopitelně samonosná, stejnou koncepcí nabízí i konkurence. Přidaná hodnota spočívá v pomocných integrovaných rámech, na které je uchytena přední i zadní náprava. Ale i toto řešení používá určitá část konkurence, která zdaleka podobné ambice v terénu nemá. A aby nevznikly další fámy a legendy, jen dodávám, že současná generace Vitary má všechna kola nezávisle zavěšená. Podvozek je potřeba pochválit za komfortní chování i stabilitu, ostatně vzadu najdete moderní víceprvkové zavěšení kol. Co však konkurence ve valné většině případů nemá, je trvalý systém pohonu prostřednictvím ručně zavíratelného mezinápravového diferenciálu a převodovka s terénní redukcí. I když zkrácení převodů v poměru 1:1,97 není vedle opravdových offroadů tak účinné, dostane se Vitara v terénu mnohem dále než veškerá konkurence na trhu v této „váhové“ kategorii. Přesto má Grand Vitara v terénu slabiny. Kromě malé světlé výšky – 200 mm pro offroad není opravdu mnoho – chybí občas závěr zadního diferenciálu, který dnes nahrazuje elektronika v podobě regulace prokluzu prostřednictvím brzdového systému. Mechanický závěr to pochopitelně nenahradí, ale je alespoň něco, co vás ve většině případů přenesne přes inkriminované místo, kde minimálně jedno z kol opustí povrch, po kterém se automobil pohybuje, popřípadě ztratí adhezi kvůli blátu nebo vodě.

Jízda s atmosféricky plněným čtyřválcem této objemové kategorie se není z hlediska ekonomiky provozu žádný zázrak, motor však vyšší spotřebu „omlouvá“ kultivovaným projevem a spontánní reakcí. Využitelný točivý moment je k dispozici v neobyčejně širokém spektru otáček, jeho nástup je lineární bez výraznějších špiček, ale zato zcela nekompromisní. Grand Vitara se zážehovým motorem zrychlí z klidu na 100 km/h za 11,7 s a dosahuje nejvyšší rychlosti 185 km/h. V dlouhodobém horizontu se může u klidnějších řidičů spotřeba ustálit na hranici 10 litrů na 100 km. Ve městě ale kvůli častým rozjezdům počítejte spíše s 11 až 12 litry, v terénu si motor při zařazené redukci vezme ještě více.

V Hummercentru obstála

Vzhledem k tomu, že jsem již delší čas žádnou Grand Vitaru v testu neměl, vzali jsme faceliftovaný model do Hummercentru a poměrně důkladně ji tam prověřili, abychom si ověřili, zda se fámy o jejích schopnostech v terénu zakládají na pravdě. Musím uznat, že nás opravdu nezklamala. Konec zimy plný bláta prověřil podvozek i pneumatiky a my jsme ani jednou Suzuki nepřistihli v nesnážích, i když některé „cviky“ bylo třeba k úspěšnému zdolání několikrát opakovat. Vitara se hrnula vpřed, i když jedno z kol zůstávalo bezmocně vyvěšené, vystoupala ostré svahy plné děr i kamenů a nakonec se neutopila ani v blátě, které navíc kryla asi pětcentimetrová vrstva ledu. Stejně přesvědčivě jako v terénu se Grand Vitara chová i na silnici. Pro někoho možná může být



V Hummercentru se Grand Vitara cítila jako ryba ve vodě.



Sedadla jsou trochu plochá a mají kratší sedáky vpředu i vzadu.



Na palubní desce je asi nejvíce vidět, že automobil je na trhu již osm let.





Zavazadelník má jen průměrný objem 398 litrů.

Kultivovaný zážehový motor 2,4 litru jde přímo proti downsizingu, rezerva na zadních dveřích nemá stejný rozměr jako ostatní kola.

trochu uskákaná, ale v zatáčkách sedí, řízení je přesné a stabilita ve vysokých rychlostech také není špatná. Kritiku však zaslouží vyšší hlučnost jak od podvozku, tak od karoserie. Na dálnici v rychlostech nad 130 km/h si moc muziky z audiosystému, který má navíc celkem „plechový“ zvuk, moc neužijete. Ale tohle je všechno daň za schopnosti, které nenabízí žádný automobil v této cenové kategorii.

Závěr

Aktuální Grand Vitara ani po posledním faceliftu z loňského roku neskryje, že už je na trhu osm let. I když tvary karoserie jsou stále mo-

derní a aktuální, uvnitř automobilu je doba jeho vzniku zřetelně vidět. Tvrdé plasty, lacině působící ovladače a plochá sedadla však nijak neomezují funkčnost vozidla. I když například pětistupňová převodovka je také trochu anachronismus, pružná pohonná jednotka a funkční pohon všech kol se dokážou postarat o to, že vám Grand Vitara k srdci asi přiroste. A je třeba si uvědomit, že některé detaily a omezení dokáže vykoupat poměrně atraktivní cena, za kterou se aktuálně Grand Vitara na českém trhu nabízí. Solidně vybavený automobil totiž přijde v této specifikaci na 535 tisíc korun, respektive na 550 tisíc, pokud toužíte po metalickém laku. ■



TECHNICKÁ DATA

Suzuki Grand Vitara 2.4 WT

Premiéra 2005 (poslední facelift 2012)
Cena 534 900 Kč

MOTOR

Typ Vznětový přeplňovaný čtyřválec
Zdvihový objem 2393 cm³
Kompresní poměr 10:1
Vrtání x zdvih 92 x 90 mm
Výkon 124 kW/197 k při 6000 1/min
Točivý moment 227 Nm při 3800 1/min

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Převodovka Pětistupňová ručně řazená
Pohon všech kol Zavíratelný meznápravový diferenciál (p z 50-50)

Terénní redukce

1,97

KAROSERIE

Rozvor 2700 mm
Délka x šířka x výška 4500 x 1810 x 1695 mm
Rozchod kol p/z 1540/1570 mm
Průměr zatačení 11,00 m
Zavazadlový prostor 398-1386 l
Palivová nádrž 66 l

HMOTNOSTI

Provozní/Celková 1643/2100 kg
Brzděný přívěs do 1850 kg

PODVOZEK

Pneumatiky Bridgestone Blizzak LM25
225/65 R17

Brzdy p/z kotoučové větrané

Přední náprava nezávislé zavěšení, vzpěry

McPherson vnější pružiny
Zadní náprava nezávislé zavěšení, víceprvkové zavěšení, vinutí pružiny

JÍZDNÍ VÝKONY

0-100 km/h 11,7 s
Maximální rychlost 185 km/h

SPOTŘEBA PALIVA

Město 11,2 l/100 km
Mimo město 7,5 l/100 km
Kombinovaná 8,8 l/100 km
Emise CO2 204 g/km
Průměrná spotřeba v testu 10,1 l/100 km

OFFROAD PARAMETRY

Nájezdový úhel p/z 29°/27°
Přechodový úhel 19°
Světla výška 200 mm
Brodivost 300 mm

SERVIS

Záruka 3 roky nebo do 100 000 km
Prohlídka 15 000 km

HODNOCENÍ

+

Funkční pětistupňová ručně řazená převodovka, výborné brzdy, výborná stabilita v zatáčkách, výborný zvuk motoru

-

Kombi náprava, pouze pětistupňová převodovka, menší zavazadlový prostor



Samočinná klimatizace je ve standardu

Redukce a závěr diferenciálu se ovládají elektricky



Kontrolní přístroje mají klasické uspořádání