

## Všechno jinak

1 TEST  
V ČR

Foto Jiří Kránek, Jiří Kaš

**Nové Suzuki Vitara dorazilo do české kotliny. Nejprve jsme otestovali benzinovou verzi s pohonem všech kol.**

O značení Vitara máme spojené s lehkým kompaktním off-roadem, který mohla při jízdě terémem zastavit snad jen propast Macocha. Jenže časy se mění a tlak evropských úředníků na snižování emisí i rozmazlenost zákazníků podobně koncipovaným vozům nepřejí. Takže zde máme další SUV, které vlastně zdvojuje již nabízený model S-Cross – vždyť je postaven na jeho základech a Japonci to ani nijak netají. Oba vozy mají stejné motory, konstrukci podvozku s vlečenou zadní nápravou a torzní příčkou i pohon všech kol AllGrip s elektromagnetickou spojkou, nahrazující mezinápravový diferenciál.

nebo listu na dveřích. Spíše jednoduché tvary vládnu také interiéru. Vitara by měla být hlavně praktická, takže ani náznak extravagance S-Crossu.

Odpovídá tomu jednoduchá palubní deska rozvrstvená vodorovnou listou, kterou oživují jen analogové hodiny mezi kruhovými výdechy ventilace – od testované výbavy Elegance. Jednotlivému středovému panelu dominoval nový multimediální systém s přehledně členěným sedmipalcovým dotykovým displejem.

**Slušný základ**

Vzhledem k vysoké karoserii, vyvýšené podlaze a ukotvení sedadel se

do vitary příjemně nastupuje – rozhodně lépe než do běžných kompaktních hatchbacků. I přes malé rozměry a rozvor náprav jen 2500 mm jsme uvnitř našli dostatek prostoru. Šířka kabiny dokonce zaručuje, že si dozadu celkem pohodlně sednou tři dospělí cestující. Figurantovi s výškou 174 cm zbylo i deset centimetrů před koleny a oceňujeme i výborný tvar zadní lavice. U předních sedadel se nám líbil dobře navržený sedák, který sice nepatří mezi nejdělsí, ale dobře podepírá stehna. Opěradlo by si však zasloužilo výraznější boční vedení – hlavně v oblasti ramen. Škoda také je, že vitara neumí mít vpředu středovou loketní opěrku.

Krátká karoserie se odrazila ve velikosti kufru. Ten se základním objemem 375 litrů nepatří mezi největší, ale vzhledem k délce vozu jde o slušnou hodnotu. Sklopením zadních opěradel – s mezpodlahou vznikne rovná ložná plocha – se potom přepravní kapacita zvýší na 1120 l.

**Benzinový klasik**

Zákazník si může vybrat z benzinové nebo vznětové šestnáctistovky – přičemž druhá je přepřítvaná turbodmychadlem – se shodným výkonem 88 kW, takže žádný dvoulitr, žádný větší šestiválec. My jsme nejprve sáhli po atmosférickém zážehovém čtyřválcí, který

## Zkušeností na rozdávání

Historie Suzuki Vitara se začala psát v roce 1988, kdy japonská značka vytvořila třídvéřový off-road s žebřinovým rámem a pohonem všech kol, který díky kompaktním rozměrům, krátkému rozvoru a lehké konstrukci projel jakýkoliv terén. V roce 1991 se představilo prodloužené provedení s pěticí dveří. Po třech letech Suzuki zavedlo do výroby vypínatelný pohon všech kol, takže řidič podle potřeby volil mezi zadokolkou nebo pohonem 4x4. Další rok se pod kapotou větší verze objevil zážehový vidlicový šestiválec 2,0l a následně i vznětový dvoulitr – posléze i s mezichladičem. Druhá generace s označením Grand Vitara přišla v roce 1998 a za hlavní cíl si stanovila pohodlnější cestování po běžných silnicích. Vzniklo

i speciální sedmimístné provedení Grand Vitara XL-7 s benzinovým šestiválcem 2,7l. Předchůdce letošní novinky známe od roku 2005 v tří- i pětidveřovém provedení. Dostal nezávislé zavěšení obou náprav, pracovaný pohon všech kol nebo pěticí zážehových agregátů od 1,6 do 3,2l, které později doplnil turbodiesel 1,9l. Za dosavadní existenci se po celém světě prodaly téměř tři miliony vitar.



1988



1998



2005

se postupem času stává raritou. Suzuki nás přesvědčilo, že rozhodně tato koncepce nepatří do starého železa a směle může konkurovat přeplňovaným mini-agregátům. Sice se jim nevyrovná v tahu od nízkých otáček, protože maximum točivého momentu 156 N.m je k dispozici až v 4400 otáčkách, ale nedá se mu odepřít slušná chuť k životu ani rychlá odezva na sešlápnutí plynového pedálu. Navíc agregát reaguje také na nastavení čtyřkolky do automatického nebo sportovního režimu. V tom druhém citelně ožívá a nabízí i slušnou

dynamiku. Zejména po překročení čtyř tisíc otáček je s ním docela zábava a rozhybat 1235 kg těžký vůz mu nedělá problémy. Zkrátka nádherná klasika, kterou jsme si zamilovali ještě víc po dokončení testovacího okruhu, kdy nám palubní počítač ukázal průměrnou spotřebu 6,2 l/100 km. Mluvíme zde o benzínu a čtyřkolce, což zní neuvěřitelně. Vysvětlením mohou být i dlouhé převody přesného pětistupňového manuálu. Vždyť při 130 km/h točí pětka jen 3300 otáček. Nejlepší na tom však je, že lze na stejný převod jezdit i padesátkou

po městě. Vypnutí motoru systémem stop-start při zastavení na křižovatce jsme ani nepostřehli, stejně jako jeho opětovné roztočení.

**Možnost volby**

Inteligentní pohon všech kol AllGrip ale nemá vliv jen na chod motoru. Jeho čtyři módy Auto, Sport, Snow a Lock jsou důležitější pro jízdní vlastnosti. Proti S-Crossu dokáže celý systém vyhodnocovat jízdní styl řidiče i vlastnosti povrchu a dopředu se připravit na možné eventuality. Chvilku jsme jezdili

Text: Leoš Káňa  
leos.kana@cncenter.cz**Základní údaje****MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ**

Zážehový řadový čtyřválec uložený vpředu napříč. Zdvihový objem **1586 cm<sup>3</sup>**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **88 kW** při 6000 ot./min, točivý moment **256 N.m** při 4400 ot./min. Stálý pohon všech kol. Manuální pětistupňová převodovka. Nejvyšší rychlost **180 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **12,0 s**. Emise CO<sub>2</sub> 130 g/km. Spotřeba město/mimo město 6,5/5,1 l/100 km. **Kombinovaná spotřeba 5,6 l/100 km**

**ROZMĚRY A HMOTNOSTI**

Rozvor náprav **2500 mm**. Délka x šířka x výška **4175 x 1775 x 1610 mm**. Světlá výška **185 mm**. Nájezdové úhly vpředu/vzadu **18,2°/28,2°**, přechodový úhel **17,7°**. Provozní užitečná hmotnost 1235/570 kg. Objem palivové nádrže 47 l. Pneu 215/55 R17.

**Objem kufru 375/1120 l**

**ZÁRUKY A CENY**

Celková záruka 3 roky nebo 100 000 km a 12 let na neprerazování karoserie. Cena testovaného vozu **544 930 Kč** (paket Outdoor 17 813 Kč, mířička chladiče v bílé barvě 2867 Kč, dvoutónový metalický lak 21 000 Kč).

**Základní cena 503 250 Kč**

**KONKURENTI**

Dacia Duster 1.6 16V/77 kW Blackstorm	364 900 Kč
Mazda CX-3 2.0/110 kW Revolution	565 900 Kč
Mini Cooper Countryman/90 kW	637 000 Kč
Opel Mokka 1.4 Turbo/103 kW Cosmo	553 900 Kč*
Subaru XV 1.6i/84 kW Active	589 000 Kč
Suzuki S-Cross 1.6 VVT/88 kW Elegance	509 900 Kč
Škoda Yeti 1.4 TSI/110 kW Style	596 900 Kč

\* Akční cena

**TESTOVALI JSME**

Grand Vitara 2.4/124 kW	SM 3/13
Grand Vitara 1.9 DDiS/95 kW	SM 29/11

**HODNOCENÍ**

- + Schopnosti v terénu
- Úsporný motor
- Agilita v zatáčkách
- Nízká hmotnost
- Přesné řazení
- Menší kufr
- Nevýrazný design
- Tvar předních opěradel



Na zadních sedadlech zůstala docela dost místa. Přední by mohla poskytovat lepší oporu v ramenu.



INZERCE

Allianz	Povinné ručení			Havarijní pojištění
	Limit 70/70 mil.	Limit 150/150 mil.	Limit 200/200 mil. Kč	ALLRISK
Suzuki Vitara 1.6 VVT/88 kW	od 1702 Kč	od 1783 Kč	od 1864 Kč	od 5393 Kč

**Zajímavosti z pojišťovnictví**

Dupnete na brzdou v rychlosti 45 km/h? Náklad o váze 50 kg vletí na řidiče silou půl tuny!

**Odkaz na minulost**

Naštěstí si u Suzuki řekli, že vitara musí vypadat úplně jinak a alespoň vzhledem připomínat drsnější minulost modelu. Hranatou a vysokou přední část tak zdobí velká maska, na kterou navazují do boků se zužující světlomety. Známa nám připadá i kapota, falešně výdechy pod předním sloupkem a rovná spodní linie oken. Na první pohled působí mohutně a ani nám nepřijde, že na délku měří jen 4175 mm. Ano, je menší než S-Cross, předchozí Grand Vitara a dokonce i než Škoda Yeti! Našemu pocitu napomohl exteriérový paket Outdoor, zahrnující výraznější ochranné panely předního a zadního nárazníku, rámeček kolem diod pro denní svícení



1 Jednoduchou palubní desku oživuje stříbrný panel. 2 Škoda jen, že se palubní počítač ovládá kaličkem vpravo na přístrojovém štítu. 3 Příjemným zpestřením jsou analogové hodiny mezi výdechy ventilace.





Do kufru vitary v základním uspořádání naložíte podle výrobce 375 litrů nákladu. Pokud však máte dvojitou podlahu jako u testovaného provedení, musíte do této hodnoty započítat i prostor pod ní, stejně jako místo určené pro náhradní kolo.

v běžném nastavení, kde se zadní kola připojují jen při prokluzu předních. Pro normální cestování ideální volba, zejména na dlouhé rychlé úseky. Na dálnici jsme vyzkoušeli i adaptivní tempomat ACC s možností volby odstupu od vpředu jedoucího vozidla.

Když jsme se dostali do utaženějších zatáček, cítili jsme lehkou nedotáčivost vozu. Proto jsme přepnuli na Sport, v němž zadní náprava zabírá mnohem rychleji a celý systém reaguje i na ostřejší přidání plynu. Klikaté okresní silničky začínáme milovat. Zadní kola zabírají výrazněji a vitara je lehce přetáčivá. Hbitě se vrhá z jednoho oblouku do druhého, téměř se nenaklání a začínáme oceňovat i přesné řízení. Při poklidné jízdě se nám totiž zdálo, že má ve středové poloze hluché místo.

### Tvrďší zacházení

Jenže takových SUV jezdí po Česku spousta, a vitara vždy platila za pořádného horolezce. Vypravili jsme se s ní tedy do kamenolomu, ať se ukáže, zda své jméno nosí oprávněně. Pro jízdu

v terénu dostala nejen asistent sjíždění z kopců, ale také funkci Feed-forward, která vyhodnocuje přilnavost povrchu. Pokud přední kola opakovaně proklouznou, systém začne pevněji svírat elektromagnetickou spojku. Jenže tu jsme uzamkli tlačítkem Lock, které rozděljuje sílu motoru na nápravu v poměru 50:50 do rychlostí 60 km/h nebo do chvíle, kdy snímače zaznamenají možné poškození systému. Lehká konstrukce, krátký rozvor, světlá výška 185 mm a slušné nájezdové úhly zajistily, že jsme všechny terénní překážky zvládli s velkým přehledem. Vitara se lehce vyškrábala i do příkrých stoupání, kde nám dělalo problémy normálně stát, natož vystoupat nahoru. Při jízdě dolů jsme ocenili asistent HDC, udržující zvolenou rychlost – funguje jen v režimu Lock.

Na začátku jsme se báli, že vitara bude jen zmenšeninou modelu S-Cross. Během testu nám však ukázala své specifické vlastnosti a musíme uznat, že rozhodně má kouzlo. Nepůsobí sice honosně ani moderně, ale pro nás je důležitější, že funguje tak, jak má.



Nejdůležitější na celé vitare je ovladač pohonu všech kol AllGrip se čtyřmi módy



Tlačítka vlevo od volantu se nastavuje adaptivní tempomat, asistent sjezdu z kopce i systém stop-start



## Lákavá nabídka

Cena benzinové vitary s pohonem všech kol začíná na 440 450 Kč a už v základní verzi Comfort nabídne bohatou výbavu. Námí testované provedení Elegance o 3250 Kč překročilo půlmilionovou hranici, což už není nezanedbatelná částka, ale zákazník se může těšit na smršť zajímavých prvků. Ve výbavě nechybí kolenní airbag, systém nouzového brzdění RBS, asistent rozjezdu do kopce i jeho sjezdu, automatická klimatizace, parkovací senzory kolem vozu se zadní kamerou, adaptivní tempomat, startování tlačítkem, vestavěná navigace ani sedadla s potahy v kombinaci kůže-semiš.



INZERCE

www.  .cz

**Zvyšování výkonu motorů již od roku 1996.**  
Značkový ohřívání a příslušené příslušenosti.  
Umíme vše n. a. 2000 až 2018 **INFOLINKA 602 813 114**