

Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet 4x4 AT – V jednoduchosti je krása

Ondřej Mára 19. 8. 2019



Když měl James May v nedávném rozhovoru pro DriveTribe uvést značku, která je podle jeho názoru neprávem podceňována, jmenoval Suzuki. A právě Vitara 1.4 BoosterJet 4x4 je skvělým příkladem, proč má pravdu.

Suzuki Vitara není na trhu žádným nováčkem, ba naopak. Čtvrtá generace byla představena již v roce 2015 a v roce 2018 byl na pařížském autosalonu prezentován její drobný facelift, který při výročí 30 let od představení první generace Vitary přinesl nový základní motor 1.0 BoosterJet a také pár estetických i technologických novinek.

Designové změny faceliftovaného modelu se dají označit za marginální. Jako již tradičně došlo na nové tvary nárazníků, lehce upravenou masku chladiče, nová koncová světla a pár

nových barev v ceníku. Zkrátka nic, z čeho by vám spadla brada. Jenže pravdou je, že něco takového vlastně Vitara ani příliš nepotřebovala.

Od začátku výroby se totiž jedná o poměrně líbivé kompaktní SUV za sympatickou cenu, které v designu odkazovalo na minulé generace a současně přinášelo kus moderny. Oproti Grand Vitaře přišla Vitara s lehkostí (nejen designovou), nezvyklou dávkou elegance a moderny. Souhra oblých tvarů a některých ostře řezaných hran se nemusí zalíbit každému, zejména zadní část se stávala po jistou dobu terčem kritiky, jenže celkově to auto zkrátka sluší a neztratí se v terénu ani ve městě. V druhém případě pak zazáří především s dvoubarevně lakovanou karoserií, kterou Suzuki nabízí hned v osmi decentně zvolených kombinacích. Námi testovaný model však dostal lakování v odstínu Galactic Silver Metallic, jednu z celkem sedmi jednobarevných variant laku.

Jednoduchá klasika

Design interiéru v podstatě navazuje na design exteriéru. Nečekejte nic futuristického, přehnaně moderního nebo extravagantního. Vitara sází na jednoduchost, decentní eleganci a praktičnost. Tradičně černý interiér sice oživuje pár leskle šedých doplňků, jenže pro jedno kvítí slunce taky nesvítí a analogové hodiny mezi výdechy ventilace jsou toho zářným příkladem. Mně osobně to ale příliš nevadí - jednodušší věci jsou většinou blbuvzdornější, víc vydrží a člověk se na ně rychleji adaptuje. A je pravdou, že ergonomie interiéru je ve své jednoduchosti zkrátka příkladná. Nic není moc blízko ani moc daleko, nic příliš neodvádí vaši pozornost od řízení a vše se dá celkem rychle a intuitivně dohledat.



Ovšem pokud byste toužili po něčem unikátním a osobitějším, můžete zalistovat v katalogu příslušenství, kde automobilka nabízí bohatou paletu barevných doplňků interiéru i exteriéru. Design je však věcí subjektivní a objektivně je potřeba říci, že se interiér nemá za co stydět. I Suzuki už se před lety naučila používat měkčené plasty, zpracování působí na první pohled velmi kvalitně a ve vyšších výbavách se v interiéru objevuje dokonce i kůže,

semiš a specialitkou nejvyššího výbavového stupně Elegance Panorama je dvoudílné střešní okno, které do interiéru pouští spoustu denního světla.

Jenže právě střešní okno se také nakonec ukázalo být zdrojem hned dvou nepříjemností. Tou první byly zvláštní pazvuky, které se od okna sporadicky ozývaly. Druhou nepříjemností - pro střešní okna celkem běžnou, je lehce omezený prostor nad zadními sedačkami. Nejedná se sice o žádnou velkou katastrofu, ale co si tak pamatuji, ve Vitaře bez panoramatické střechy mi bylo vzadu o něco lépe.

A když už jsem u té kritiky, rozhodně stojí za zmínku ještě ovládání palubního počítače mezi budíky. Ten je sice od faceliftu barevný, nikoho však pořád ještě nenapadlo přesunout jeho ovládání z prehistorické tyčinky na přístrojovém štítu někam na volant nebo palubní desku. Zkrátka kamkoliv jinam.

Funkci splní

Až na výše zmíněné drobnosti jsem však k Vitaře neměl nejmenších výtek. Kůží čalouněná sedadla se semišovým středem, která jsou dostupná od výbavy Elegance, jsou příjemná, pohodlná, dobře vypadají a dokonce poskytují i obstojnou oporu při svižnější jízdě. Kůží obšíváný volant padne dobře do rukou, nabízí možnost výškového i teleskopického nastavení, s automatickou převodovkou nabídne i pádla pro manuální řazení a navíc není zbytečně zahlcen ovládacími tlačítky, která výrobce umístil i na jeho bok. Zkrátka elegance, jednoduchost a funkčnost.

Ve stejném duchu se pak nese i přístrojový štít s barevným displejem palubního počítače, který je zasazen mezi jednoduché analogické budíky. Praktický přínos některých jeho funkcí, jako je třeba sledování přetížení v jednotlivých směrech a grafika ukazující výkon a točivý moment, sice klidnější řidiči neocení, fanouškům sportovní jízdy však rozhodně udělají radost. Na druhou stranu je ale nepochopitelné, proč se Suzuki nenaučila zobrazovat aktuální rychlost.

Displej infotainmentu bohužel postrádá fyzická tlačítka, potěší však alespoň pár kapacitních tlačítek po jeho okrajích, i když ani ta nemají žádnou zpětnou vazbu. I tak se však systém ovládá celkem snadno, je poměrně intuitivní a svižný. Grafika navigace a couvací kamery sice nepatří k těm nejjemnějším, přesto obojí funguje plynule. Systém infotainmentu by měl navíc podporovat i funkce Android Auto, Apple CarPlay nebo zrcadlení MirrorLink.

Prostoru tak akorát

A jak je na tom Vitara s vnitřním prostorem? Vpředu je místa víc než dost, stejně jako odkládacích kapes a přihrádek. Ani cestující vzadu se nebudou cítit stísněně, ačkoliv tady už je to s prostorem trochu slabší. Pro ramena je sice místa dost, ale při šířce automobilu 1775 mm na cestování v pěti raději rovnou zapomeňte. Ve standardní Vitaře to není špatné ani s prostorem nad hlavou, jenže v našem případě troch kazí dojem zmíněné panoramatické

střešní okno. Dozadu jsem se sice pohodlně vešel, ale kdybych posadil za volant přítelkyni, mé hrůzou zježené (krátké) vlasy by už asi olizovaly stropnici. Jakkoliv tedy patřím mezi příznivce střešních oken, asi bych si ho ve Vitaře odpustil. V otázce podélného prostoru a místa pro kolena pak Vitaru patří do průměrů své třídy. Sám za sebe jsem se tedy vešel, ale místa před koleny už mi zas tak moc nezbývalo.

Kufr s objemem 375 litrů sice patří spíše k dolnímu průměru, potěší však svými jednoduchými tvary, díky nimž se dá využít na maximum. Navíc mu nechybí ani odkládací kapsy za podběhy, 12V zásuvka a háčky na zavěšení tašek. Po sklopení sedadel dělených v poměru 60:40 už se dostaneme na celkem slušných 1120 litrů. Kufr je navíc vybaven i dvojitým dnem, pod kterým se ale ukrývá pouze lepicí sada. Pokud se tedy chystáte vyrazit s Vitarou i do terénu, rozhodně bychom opět doporučili vzít do ruky katalog příslušenství, kde se v sekci „Exteriér“ nachází položka 23 - „Sada rezervního kola včetně zvedáku.“ V katalogu se navíc dá objevit i speciální přepážka pro rozdělení kufru na dvě části a sada pro oddělení zavazadlového prostoru od kabiny.

Zdroj: <https://www.auto.cz/suzuki-vitara-1-4-boosterjet-4x4-at-v-jednoduchosti-je-krasa-130704?kapitola=2>