

Suzuki Grand Vitara XL-7 - Nejdelší a nejdražší

11.5. 2002

Na trhu lehkých off-roadů je už poněkud těsno, ale Suzuki svým posledním modelem XL-7 potvrzuje, svou velmi dobrou pozici, v tomto segmentu trhu. Populární řada Grand Vitara je tedy od nynějška k dostání v celkem třech karosářských variantách (3D, 5D a XL-7) s pěti (!) různými motory.

Zákazník chce totiž stále více a tak ani povedenou Grand Vitarou v pětidveřovém provedení nemusejí být jeho nároky na prostor uspokojeny. Konstrukteři tedy kvůli úspoře nákladů využili podvozek a karosérii a vyrobili prodlouženou sedmimístnou verzi. (Do ČR se ovšem dováží pouze pětisedadlová varianta, která tak jednu z hlavních výhod tohoto modelu stírá.)

O rozmáchlosti tvůrců svědčí prodloužení rozvoru o plných 320 mm oproti pětidveřové verzi, přičemž adekvátně povyrosl také zadní převis. Ten tak spolu s méně příznivým přechodovým úhlem a světlou výškou 190 mm do jisté míry omezuje využití auta v terénu.

Největší přínos tak pocítí cestující na zadních sedadlech, kde narostl zejména prostor pro nohy a díky rovnému stropu je XL-7 s to převážet i dlouhány - ti si ale budou možná stěžovat na krátká opěradla. Výrazný je také rozdíl v objemu zavazadlového prostoru, který zvláště po sklopení zadních sedadel skýtá dosti prostoru k pohodlnému spánku pro dvoučlennou posádku. Zadní dveře, na nichž je uchycena rezerva, se bohužel stále otevírají vpravo (směrem k chodníku), ale po jejich otevření je jakákoli manipulace se zavazadly díky rovné podlaze velmi snadná.

Pro řidiče se oproti klasické Grand Vitaře nezměnilo nic. Ovládací prvky včetně anachronicky působící soustavy ovládání topení zůstaly na svých místech, ocenit ale můžeme standardně dodávanou klimatizaci a vyhřívání předních sedadel. Sedáky i opěradla jsou o trochu kratší, než by mnohý řidič uvítal. Potěší množství odkládacích prostor a na vozidlo s terénními ambicemi také velmi příjemné látkové čalounění.

Jediným agregátem, který se dá s nejdelším a nejdražším modelem Suzuki objednat, je původní šestiválec z pětidveřové Grand Vitary, ovšem s objemem zvýšeným na 2,8 litru a maximálním výkonem 127 kW. Tento velmi tichý a kultivovaný agregát však dokáže při rychlé jízdě mimo město a po městě spořádat 18 litrů benzínu na 100 km. Při poklidné jízdě mimo město se zapnutým pohonem pouze zadních kol je možno udržet spotřebu pod desetilitrovou hranicí. Využívání síly motoru, dané maximálním točivým momentem 231 Nm při 3300 otáčkách je bezproblémové, i když pro terénní hrátky by více vyhovoval nízkoobrátkový turbodiesel.

Jízdní vlastnosti se vzdor žebřinovému rámu a tuhé zadní nápravě zlepšily hlavně díky prodloužení rozvoru a příznivějšímu rozložení hmotnosti na nápravy. Na dálnicích se nejdelší Grand Vitara cítí jistě a ani na drobných nerovnostech nemá tendenci odskakovat. V extrémních situacích se sice projevuje sklon k přetáčivosti, po zapnutí pohonu předních kol (možno za jízdy do 100 km/hod) zmizí i tento problém. Ve městě má téměř pětmetrový drobeček obvykle problémy s parkováním, pomáhají ale velká zpětná zrcátka a slušný rejď.

Pokud se týká terénu, omezuje schopnosti XL-7 především velký rozvor, nižší světlá výška a nájezdové úhly. Ani tento, zdánlivě úplný výčet ale nebrání řidiči ve zdolávání překážek, které by byly například s běžným SUV nepřekonatelné. Při brodění, hrabání blátivými cestami nebo šplhání do svahu jsme měli stále pocit rezervy ve výdrži vozu bez toho, že bychom se museli bát o lak, převrácení či zachycení spodkem o terén.

K čemu je tedy pouze pětimístná Grand Vitara XL-7? Bude se s ní dobře cítit ten, který potřebuje převážet občas větší množství lidí s mnoha zavazadly, a současně nechce utrácet za dražší japonskou konkurenci. Ke kladům tak můžeme přidat nabídku vnitřního prostoru, vybavení a solidní dílenské zpracování a v neposlední řadě také velmi dobré jízdní vlastnosti na pevných cestách i v terénu. Za nevýhodu považujeme absenci možnosti volby turbodieselu, nedodávanou třetí řadu sedadel a anachronický vzhled části přístrojové desky.

Za zajímavou cenu 899.000,- je k dispozici verze s maximální výbavou. Pro většinu zákazníků bude pravděpodobně zajímavá možnost přestavby na nákladní verzi s možností odpočtu DPH.