

## Kupujeme ojetou Suzuki Vitara

(25. 03. 2004 13:00)

Autor: Jan Říha

Suzuki Vitara první generace byla představena v roce 1988 a jeho výroba skončila roku 97. A tento model je na našich silnicích vidět poměrně často. To je dáno kromě jiných důvodů především tím, že šlo na svou dobu o originální auto. Tehdy totiž nebyl na našem trhu k dispozici jiný podobný konkurenční vůz, protože Vitaru můžeme označit jako malé poloprofesionální terénní auto. A dnes bychom mohli tento japonský vůz charakterizovat jako prvního člena kategorie aut pro volný čas, tedy kategorie SUV, která ovšem tehdy ještě neexistovala.

Vitara totiž není čistokrevným terénním vozem, což dokazuje například absence uzávěrek diferenciálu. Na druhé straně ale byla postavena na klasickém žebřinovém rámu, disponuje přiřaditelným pohonem 4x4 a také redukční převodovkou.

Během své výroby byla Vitara často omlazována a v roce 90 se objevila i prodloužená pětidvéřová verze. Nejznámější je u nás ale v provedení soft-top, tedy krátká verze se skládacím zadním dílem střechy. Existuje samozřejmě i krátká verze s pevnou střechou. Jak potvrzuje znalec ojetých aut z ústavu IBS Expert Petr Kunzl, investice do ojeté Vitary v dobrém stavu se vyplatí. "Hodnotu na trhu ojetých vozů si drží dobře, což je dáno relativně nižšími pořizovacími náklady a tím, že nemá ve své třídě konkurenci a už vůbec ne v případě takto starých vozů."

Také Suzuki Vitara potvrzuje výbornou pověst o kvalitě a spolehlivosti japonských vozů. Na druhou stranu, právě u tohoto auta platí stejně jako u jiných vozů do terénu, že se závažným problémem může stát stav po předchozím nešetrném používání mimo silnici. Trpět tím může hlavně podvozek ale i další technické skupiny jako převodovka a motor. Na to vše byste se měli před koupí Vitary zaměřit. "Objevovaly se poruchy elektroinstalací, startérů, chladicí soustavy, pokud jde o upevnění pryžových hadic. Dále to byly netěsnosti čerpadla a závady posilovače řízení. Celkově je ovšem třeba říci, že Vitara je spolehlivý vůz," konstatuje prodejce ojetých aut Jan Kupec z Auto pointu.

Hlavním handicapem Vitary první generace byla celkově chudá nabídka pohonných jednotek a absence naftového motoru. Ten se v nabídce objevil až v roce 95, tedy dva roky před ukončením výroby v podobě dvoulitrového turbodieselu s výkonem 56 kilowatů. Od začátku byl k dispozici benzínový motor 1,6 s výkonem 55 kilowatů, pak se objevila i výkonnější verze jednašestky. Vrcholem nabídky byl benzínový šestiválec o objemu dva litry a výkonu 100 kilowatů.

Jak už bylo řečeno, Vitara si svou hodnotu drží mezi terénními vozy velmi dobře. "Takovou hranici u tohoto vozu je 100 000 korun, která je pro vozy z roku 1991. Starší vozy se posuzují spíše s ohledem na skutečný technický stav. Většina verzí z roku 1992 už překračuje právě tuto stotisícovou hranici a cena kupodivu nijak závratně nestoupá. Hranici 150 000 korun tak překračují až modely z let 1994 - 1995, a to jenom v případě prodloužené verze. Ceny se pak vyšplhají na hranici 200 000

korun, a to u modelů z roku 1997," konstatuje Petr Kunzl z IBS Expert orientační ceny .

"Přední nárazník pořídíme za 3 300 korun, tlumič výfuku za 5 100 korun a přední světlomet 3 800 korun," dodává orientační ceny vybraných náhradních dílů na Suzuki Vitara I. od Jana Kupce. Historie pohonných jednotek a karosářských variant: 1988: 3. dv. verze s pevnou i skládací střechou 1.6 - 55 kW 1990: 5. dv. prodloužená verze 1.6 - 71 kW 1995: 2.0 V6 - 100 kW 2.0 TD - 56 kW 1997: ukončení výroby

Plusy a minusy: + spolehlivost a kvalita + dobré jízdní vlastnosti v terénu i na silnici + jediný vůz svého druhu na trhu - absence dieselového motoru v nabídce - u vozů nadměrně zatěžovaných v terénu značné opotřebení.