



SUZUKI

MAGAZÍN



Suzuki

Grand Vitara

silniční off-road

podzim/zima 2006

auto OBSAH



04 Suzuki Grand Vitara
v terénu přesvědčí a na silnici potěší.



08 JWRC
Suzuki dominuje na rychlostních zkouškách po celém světě.

12 Emoce a argumenty
každá z verzí Suzuki SX4 má specifický charakter. Všem je však společná prostornost a agilní jízdní vlastnosti.

18 Nejnovější novinky
byly k vidění na autosalonu v Paříži. Zaujal jak Swift, tak originální koncept Splash.



20 Japonsko
je vzdálenou, avšak velmi zajímavou zemí...

24 4x4
Každá modelová řada Suzuki má v nabídce verzi s pohonem všech kol. Přibližme si je proto více po technické stránce.

26 Svět Suzuki
Suzuki je světovou společností zabývající se výrobou různorodých dopravních prostředků.

SUZUKI MAGAZÍN, časopis pro příznivce automobilů a motocyklů značky Suzuki, číslo 1, podzim/zima 2006, ročník I. Vydává: SUZUKI MOTOR CZECH, s.r.o., U Průhonu 40, 170 00 Praha 7. Veškerá práva vyhrazena. Tisk: Tiskap s.r.o.

SILNIČNÍ

OFF-ROAD





Suzuki Grand Vitara nejnovější generace si zachovává typickou robustnost a charakter schopného off-roadu. Zároveň však přináší zjemnění jízdních vlastností, které z ní dělá velmi atraktivní automobil SUV s originálním mixem vlastností.

Kategorie automobilů označovaných zkratkou SUV je stále atraktivnější a ubírá tržní podíl konvenčně pojatým vozům. Tyto automobily jsou ve většině případů navrženy převážně pro jízdu na běžných silnicích. Suzuki Grand Vitara je však tradičně poněkud jiná. Na silnici nabídne v naprostém komfortu mimořádnou dávku jistoty a ovladatelnosti, ovšem zároveň se neztratí ani v náročných soubojích s matkou přírodou, konkrétně jejími terénními nástrahami. Začneme však postupně. Suzuki Grand Vitara svými terénními schopnostmi navazuje na své předchůdce. Na evropských trzích se zároveň jedná o nejvýše postavený model své značky. V nabídce je jak v provedení s pětidveřovou karoserií, které je vidět na fotografiích, tak ve sportovnější třídveřové variantě, jež zaujme především mladší klientelu. Pro obě verze vozu Suzuki Grand Vitara je charakteristický design s jasně vedenými křivkami. Právě jednoduchost a vyvážené proporce dodávají tomuto terénnímu vozu s délkou 4,47 m (třídveřový model měří rovné 4 metry) robustní a svalnatý výraz. Ten je podpořen také kombinací hladkých ploch a řadou vkusných a propracovaných detailů. Jmenujme z nich například elegantní a plynulý přechod zadních skupinových svítilen do zadního sloupku či drobné vybrání kapoty motoru se simulovanou mřížkou na bocích šikmo nad předními koly.



Bohatá výbava již od základního provedení je silnou stránkou vozů Suzuki a speciálně typu Grand Vitara. Každý pětivedřový model přichází vybaven paletou bezpečnostních prvků, z nichž jmenujme například šest airbagů včetně stropních, chránících hlavy cestujících na předních i zadních sedadlech, ABS, aktivní opěrky hlavy či normované uchycení dětských sedaček ISOFIX. Z komfortních položek jistě stojí za zmínku dálkově ovládané centrální zamykání, rádio s přehrávačem CD, automatická klimatizace či elektrifikovaná boční okna.

Dobrou zprávou je, že v interiéru tohoto přitažlivého off-roadu čeká na posádku podobný styl jako zvenku. Přístrojová deska je funkční, řidiče příjemně obklopuje. Přímé spojení s vozem zajišťují nejen vhodně tvarovaná sedadla, ale také sportovně pojatý tříramenný volant. Suzuki Grand Vitara je k dispozici nejen s homologací osobního vozu, ale také jako automobil kategorie N1, u něž je možné odečíst DPH. Použitá přepážka je vybavena samostatně otevíratelným otvorem pro převoz delších předmětů a lze ji též velmi snadno po sklopení zadních sedadel posouvat, čímž umožňuje zvětšit prostor pro náklad.

Po technické stránce je Suzuki Grand Vitara velmi vyspělým vozem. Je navržena tak, aby si zachovala své typické schopnosti

v terénu, ale zároveň nabídla jisté chování na běžných silnicích. Má proto velmi tuhou samonosnou karoserii, do níž je vetknut pro skutečné off-roady nezbytný nosný rám. Konstrukce podvozku využívá nezávislého zavěšení všech kol. Kinematika podvozku byla zároveň navržena tak, aby se zachoval vysoký index křížitelnosti náprav, jenž je podmínkou pro účinné zdolávání terénních nerovností.

Krátký přední i zadní převis spolu se světlou výškou 20,5 centimetru umožňují průjezd i náročnějším terénem bez obav o mechanické skupiny vozu. Naprostou samozřejmostí je stálý pohon všech kol, který ani v nejmenším nelze v této kategorii považovat za standard. Naprostým unikátem v rámci automobilů dané kategorie je potom možnost využití redukční převodovky. Pohon všech kol je dále vybaven

možností závěru mezinápravového diferenciálu. Ústrojí 4x4 je velmi propracované a lze jej ovládat velmi snadno pouhým otočením přepínače umístěného na středovém panelu.

Při jízdě v terénu se Suzuki Grand Vitara chová s naprostým nadhledem a přirozeností. Automobil příjemně kopíruje povrch a díky optimálně nastaveným ovládacím silám dovoluje řidiči velmi citlivě ovládati takřka ve všech situacích.

Právě citlivost, o níž byla řeč v souvislosti s jízdou v terénu, je velmi vítaná také při jízdě po kvalitních silnicích. Zde Suzuki Grand Vitara přesvědčí hbitostí a agilitou. Vzhledem ke světlé výšce a schopnostem vozu v terénu doslova překvapí jeho obratnost na běžných silnicích. Ve městě naopak potěší minimální průměr otáčení s hodnotou pouhých 11 metrů.






Zejména při jízdách po silnicích s méně kvalitním povrchem je velmi vítaný také vysoký nabízený komfort, daný příjemně měkčím odpružením schopným odizolovat mnoho neduhů silnic nejen od struktury karoserie, ale například také od volantu. Díky tomu je řízení Suzuki Grand Vitara na silnicích každého typu velmi příjemnou a ničím nerušenou záležitostí.

Pro pohon off-roadu Suzuki Grand Vitara jsou používány moderní motory. Základním kamenem nabídky motorů je zážehový čtyřválec o objemu 1,6 litru a výkonu 78 kW, který se dodává

výhradně ve spojení s třídvéřovou karoserií. Pro větší a praktičtější pětidvéřový model je určen dvoulitrový zážehový motor s výkonem 103 kW, jehož silnou stránkou je kultivovanost, chuť po otáčkách a výkon. Právě tato pohonná jednotka je k dispozici také v kombinaci se samočinnou převodovkou. V pořadí třetí pohonnou jednotkou určenou pro model Grand Vitara je čtyřválcový turbodiesel 1,9 DDiS s přímým vstřikováním Common-Rail, disponující solidním výkonem 95 kW a nejvyšším točivým momentem 300 Nm.

Stejně jako je tomu u všech modelů značky Suzuki, také největší Grand Vitara vyniká velmi přitažlivým poměrem ceny, nabízené hodnoty a výbavy. Svým charakterem, jízdními vlastnostmi i poskytovaným komfortem na silnicích se tento automobil řadí mezi automobily kategorie SUV. Svými schopnostmi a možnostmi v terénu je však plnohodnotným terénním vozem. Ač se to tak nemusí na první pohled zdát, právě to je kombinace, která je v dnešním světě k vidění pouze u značky se samurajským S ve znaku. 



Suzuki Grand Vitara dokazuje, že terénní schopnosti mohou jít ruku v ruce s komfortem a jistotou na běžných silnicích.

SWIFT

sbírá body

Žluté vozy Suzuki Swift Super 1600 se staly postrachem mistrovství světa rallye vozů JWRC. Vyhrávají totiž jednu soutěž za druhou.



Kategorie JWRC (Junior World Rally Car) organizovaná pod patronací Mezinárodní automobilové federace FIA vznikla v roce 2001. Byla vytvořena z původního šampionátu „Super 1600“. Jedná se o disciplínu postavenou zejména pro rozvoj mladých soutěžních talentů. V případě značky Suzuki je zřejmé, že se jedná o disciplínu, v níž se vyvíjejí nejen talentovaní piloti, ale také automobily.

Suzuki do tohoto šampionátu vstoupilo v roce 2002 s modelem Ignis Super 1600 a do puntíku splnilo své plány, což se v motoristickém sportu často nestává. Hned následující sezonu, tedy v roce 2003, se závodní Ignis stal konkurenceschopným vozem, který dokázal své soupeře porážet. V roce 2004 vybojoval Per-Gunnar Andersson za volantem Suzuki titul mistra světa kategorie JWRC, zatímco loni skončil Guy Wilks celkově druhý. Druhá polovi-

na roku 2005 a celý letošní rok je přítom ve znamení novinky značky Suzuki. Závodního nasazení se totiž dočkal model Swift, který sbírá jedno vítězství za druhým. V letošní sezoně vybojovaly vozy Suzuki Swift Super 1600 do konce prázdnin tři vítězství – ve Švédsku, Argentíně a Finsku. Poslední finský triumf byl navíc o to cennější, že Suzuki získalo mezi soutěžními týmy velmi ceněné double – tedy první a druhé místo.



Suzuki Motor Corporation se automobilovému motoristickému sportu věnuje skutečně naplno. V roce 1986 založila v Japonsku své sportovní oddělení Suzuki Sport, které se zpočátku soustředilo na nejruznější domácí závody na nepevných povrchích, stejně tak jako na výstavbu zázemí pro budoucí aktivity. Například v roce 1994 bylo sportovní oddělení společnosti Suzuki vybaveno speciálním testovacím dynamometrem

schopným měřit také výkonné vozy s pohonem všech kol.

S tím, jak přicházely první úspěchy, začala se značka Suzuki poohlížet po dalších disciplínách motoristického sportu. V roce 1989 Suzuki poprvé představilo koncept dvoumotorového závodního modelu Swift, s nímž se později velmi úspěšně zúčastnilo proslulého amerického „závodu do nebes“ Pikes Peak. Letos zvítězil v tomto závodě Nobuhiro „Monster“ Tajima

s vozem připomínajícím Suzuki Grand Vitara. Jistě není bez zajímavosti, že pan Tajima je současně šéfem sportovního oddělení Suzuki a stál dokonce ve zmiňovaném roce 1986 u založení sportovní divize této značky.

Hlavní sportovní aktivitou automobilky Suzuki však zůstává rallye. Suzuki Swift Super 1600 je v současnosti jedním z nejlepších vozů seriálu Junior WRC. Je postaven na




základě třídveřového Swiftu a v jeho přídi je umístěn speciálně vyladěný závodní čtyřválec se šestnáctiventilovou technikou o objemu 1,6 litru a největším výkonu 160 kW při 8750 otáčkách. Točivý moment dosahuje hodnoty 186 Nm při 7250 ot./min. Automobil s hmotností pouhých 1000 kg (bez posádky a paliva) je dále vybaven šestistupňovou sekvenční převodovkou a pohonem předních kol. Posílená brzdová soustava disponuje kotoučovými brzdami s průměrem 355 mm (pro asfaltové soustřeže), vpředu se čtyřpístkovými a vzadu dvoupístkovými třmeny.

Soutěžní speciály se na zakázku připravují ve sportovní sekci maďarské továrny automobilky v Esztergomu. Odtud je zajišťována také technická podpora týmů soutěžících s vozy Swift a Ignis. Suzuki však nemá pouze vlastní úspěšný soutěžní tým, ale je otevřená i soukromníkům. Své soutěžní vozy totiž připravuje také na komerční bázi právě pro ty, kteří chtějí na vlastní pěst závodit na nejvyšší úrovni ve své kategorii.

Pro zákazníky připravuje Suzuki jak nejnovější

specifikaci modelu Swift, tak starší, ale stále velmi rychlý model Ignis, který se pravidelně umísťuje kolem čtvrtého místa. Jen pro informaci uvedme, že kompletní Suzuki Swift Super 1600 s homologací FIA je nabízen za 120 000 eur. Továrna se však zabývá také podporou „svých“ týmů a poskytuje jim nejen technickou pomoc, ale například také komplexní služby včetně pronájmu vozu a zajištění jejich servisního zázemí.

Za dvacet let svého působení učinilo automobilové sportovní oddělení Suzuki obrovský pokrok. Nyní je před ním další výzva. Tou je od příštího roku vstup do nejvyšší skupiny rallyového sportu – mezi vozy specifikace WRC. Suzuki sem vkročil od srpna 2007 s modelem SX4, který se již důkladně testuje. Silniční specifikace tohoto vozu vybavená přeplňovaným dvoulitrovým motorem a pohonem všech kol již byla představena v roce 2006 na jarním ženevském autosalónu. Cíl tažení v seriálu je jediný a stejný, jako byl v roce 2002 ve skupině JWRC – vítězství. 



S vozem Suzuki Swift Super 1600 se podařilo jezdcům Guyi Wilksovi a P-G Anderssonovi získat pro svoji značku první double v letošní finské rallye, která se jela koncem srpna. Za volantem tohoto vozu jezdí v mistrovství světa vozů JWRC také český jezdec Pavel Valoušek, který je k vidění i na rychlostních zkouškách českých rallye.



Rallyové mistrovství světa JWRC ukazuje, co se skutečně ukrývá nejen v automobilech samotných, ale také v mladých řidičských talentech.

O tom, jak soutěžní Swift jezdí, povídá Pavel Valoušek jun., který usedá za jeho volant v mistrovství světa i v českých rallye.



ZÁBAVA

Jak dlouho usedáte za volant soutěžního vozu?

Svoji první soutěž jsem jel na konci sezony roku 1999. Byla to jen rallye na zkoušku. Aktivně jsem začal závodit v roce 2000. Některé mé sezony nebyly kompletní, takže se dá říct, že jezdím 5 let.

Proč jste si pro souboje na rychlostních zkouškách vybral právě nové provedení Suzuki Swift?

Se značkou Suzuki startuji již od roku 2004. Tehdy jsem začínal jezdit s vozem Suzuki Ignis Super 1600. Nedávno se objevila nová soutěžní verze modelu Swift a já měl možnost do něj usednout. Navíc jsem oficiální jezdec továrního týmu Suzuki Sport Europe.

V čem je Swift lepší než předchozí soutěžní provedení modelu Ignis?

Vylepšení oproti Ignisu je hned několik. Zásadní změna je udělaná na zadní nápravě. Je nezávisle odpružená, což u Ignisu nebylo. Touto inovací je auto daleko stabilnější zejména v rychlých zatáčkách. Také při brždění z vysokých rychlostí je auto znatelně klidnější a jistější. Velmi intenzivně jsou znát také inovace na brzdové soustavě.

Zúčastnil jste se podniků mistrovství světa i českých rallye, můžete tyto soutěže krátce porovnat?

Myslím si, že srovnání je velmi obtížné. Soutěž mistrovství světa je obtížnější po všech stránkách. Je třídní, a navíc rychlostní zkoušky jsou zpravidla velmi dlouhé a náročné.

Soutěž mistrovství světa je velkou zatěžkávací zkouškou jak jezdce, spolujezdce a auta, tak i celého týmu.

Co považujete za největší úspěch ve své sportovní kariéře?


Velmi si cením našeho výkonu na letošní Rallye Deutschland, kde jsme do poslední rychlostní zkoušky bojovali o třetí místo a v cíli, po 360 km závodních kilometrech, byl mezi námi rozdíl tří sekund. Je to pro nás velký úspěch, i když v soutěži chyběli dva špičkoví jezdci, Guy Wilk a P-G Andersson. V rámci mistrovství České republiky si moc cením výkonu na Jänner rallye, kde jsme vyhráli skupinu S1600. To jsem jel přitom ještě s Ignisem. Také rád vzpomínám na Rallye Bohemia 2004, kde jsme dojeli druhí v absolutním pořadí.

Suzuki připravuje speciál SX4 pro plnohodnotné WRC. Může se stát, že vás během několika let uvidíme za volantem tohoto vozu?

Samozřejmě jistá šance je vždy. Všechno závisí

na výsledcích a přirozeně také rozpočtu. Ten je dnes bohužel možná důležitější než samotné výsledky a vlastní výkon. Já sám se velmi těším, až tento vůz uvidím v akci, a věřím, že někdy třeba do něj budu moci usednout. Uvidíme.

Jaký je váš soutěžní sen?

Jej, to je velmi těžká otázka. Těch snů je více a nejlepší by bylo skloubit je všechny dohromady. Jsem rád, když si sám užívám radost z řízení soutěžního vozu, když se diváci podél trati dobře baví. Je těžké říci, co je ten konečný sen. 


Pavel Valoušek jun. se svým týmovým kolegou, Estoncem Urmo Aawaou, při testech Suzuki Swift S1600 v Trnavě (nahore).

Celý tým, který za Pavlem Valouškem jun. stál při švédské rallye (dole vlevo). Suzuki Swift při přípravě na jednu z rychlostních zkoušek letošní rallye Sardinia (dole vpravo).





Emoce & argumenty



Ve městě oceníte obratnost, na volných silnicích si oblíbíte jeho elán. Polní cesta, mokrá tráva ani rozorané pole ho díky pohonu všech kol nezastaví. Pohled do ceníku přitom řekne, že Suzuki SX4 je skutečně dostupným crossoverem.



Suzuki SX4 1,6 GLX 4x4 je nejvýše postavenou verzí nejnovější modelové řady značky Suzuki. Přichází s bohatou výbavou, pohonem všech kol, výkonným benzínovým motorem 1,6 l a přitom za prodejní cenu 449 900 Kč. To je skutečně zajímavá nabídka, která určitě stojí za prozkoumání. Kdo navíc nežádá pohon všech kol, jistě vystačí se sportovně laděným předním pohonem a čtyřválcem o objemu 1,5 l s výkonem 73 kW. Přesně na to nabízí „městské“ provedení s cenou začínající na necelých třech stech tisících korunách.

Už když se k Suzuki SX4 přiblížíte, zaujme vás jeho přitažlivý vzhled. Karoserie s vyšší stavbou je někde na půli cesty mezi konvenčním hatchbackem a automobilem MPV. Zároveň však díky mírně klínovitému profilu danému zvyšující se linkou spodní hrany oken nepostrádá příjemnou dávku sportovnosti a dynamiky. Na designu Suzuki SX4 je zajímavé, že se podařilo nalézt skutečně zajímavý kompromis mezi praktičností, nadčasovostí a přitažlivostí. Jistě důležitou vlastností Suzuki SX4 je také jeho kompaktnost, protože měří přibližně 4,1 metru.

Po otevření dveří se ocitnete v moderně navrženém interiéru. Okamžitě pocítíte dostatek vnitřního prostoru vpředu i na zadních sedadlech, stejně tak jako pečlivé zpracování. Zavazadlový prostor má základní objem 270 l, což plně odpovídá celkovým rozměrům. Pro řidiče je však spíše než samotný prostor důležitá poloha za volantem. Sedadla jsou dostatečně široká, mají značné rozmezí možností nastavení a optimální tuhost. Tříramenný, jemnou kůží čalouněný volant padne do ruky takřka dokonale a potěší také integrovanými tlačítky ovládání audiosystému.



Elektronicky ovládaný pohon všech kol dokáže v případě prokluzu předních kol bleskově připnout i pohon zadní nápravy. K dispozici je také režim s poháněnými pouze předními koly, stejně tak jako mód pevného rozdělení síly motoru mezi nápravy. Světlá výška 190 mm umožňuje verzi 4x4 překvapivou terénní průchodnost. Interiér Suzuki SX4 je jednoduchý a vkusný. Zároveň potěší praktičností a jednoznačností všech ovládacích prvků.

Na přitažlivém designu
Suzuki SX4 se podíleli
italští designéři.



Za jeho volant se vždy s chutí vrátíte.



Nedílnou součástí přístrojové desky jsou snadno čitelné a střízlivé přístroje, které vhodně ladí s minimalistickým, ale velmi ergonomickým návrhem středového panelu. Velmi přitažlivé je zejména citlivé zakomponování standardně dodávaného rádia s přehrávačem CD, které je nedílnou součástí střední části přístrojové desky.

Všechny doposud zmíněné vlastnosti jsou jistě velmi důležité a tvoří celkový charakter Su-

zuki SX4, nicméně pro řidiče a koneckonců i jeho spolujezdce je velmi podstatný také fakt, jak se automobil při jízdě chová a ovládá. Podobně jako menší Swift, potěší také model SX4 příjemně hbitými reakcemi na povel všech ovládacích prvků.

Skutečnou radost dodá při cestování v Suzuki SX4 velmi přesné řízení dovolující citlivé ovládnutí vozu. Příjemná je také vlastnost, že se volant ve výjezdech ze zatáček velmi ochotně vrací do rovné polohy. Do ovládnutí vozu vhodně

zapadá také přesné řazení, brzdy, stejně tak jako motor, který vám dá pocítit úžasnou chuť po otáčkách.

U provedení 4x4 použitý zážehový čtyřválec 1,6 litru má největší výkon 79 kW při 5600 ot./min, poskytuje dostatečnou dynamiku a zároveň příjemně nízkou spotřebu paliva a hlučnost. Tato pohonná jednotka je určena pro provedení vybavené pohonem všech kol nebo samočinnou čtyřstupňovou převodovkou. Verze vybavené předním pohonem disponují motorem podobné konstrukce s objemem sníženým na 1,5 l.

Podvozek Suzuki SX4 s pohonem všech kol je provedeným kompromisem mezi komfortem na jedné straně a podmanivou ovladatelností na straně druhé. Svezení s tímto automobilem je proto vždy velmi osvěžující záležitostí. Suzuki SX4 však nechýbí ani praktická stránka věci. Ve městě totiž potěší značným rejdem a schopností otočit se na kruhu o průměru pouhých 10,6 metru. Tato obratnost přijde vhod také při jízdě mimo zpevněné silnice. Suzuki SX4 s pohonem všech kol má světlou výšku 190 mm, takže se dokáže vypořádat s překvapivým terénem. Kladem je, že průchodnost nástrahami přírody není v tomto automobilu na úkor jízdních vlastností na silnici, neboť ty se velmi podobají výchozímu modelu s pohonem pouze předních kol.

Pro běžný život se Suzuki SX4 4x4 je potřeba zmínit pohotovost a promyšlenou funkci pohonu všech kol, který se ovládá jediným tlačítkem. Zatímco při běžné jízdě na kvalitních silnicích je vhodné jezdit kvůli snížení spotřeby paliva pouze s pohonem předních kol (2WD), v obtížnějších podmínkách – například na mokřích nebo zasněžených silnicích – je možné použít polohu Auto, která samočinným přepínáním pohonu zadních kol zvyšuje úroveň

Suzuki SX4 WRC



Suzuki je od roku 2002 aktivní v rallyovém seriálu JWRC. Vozy Suzuki si právě na základě úspěchů v této sportovní disciplíně budují mezi automobilovými výrobci skutečný respekt. V srpnu 2007 však nastane ve sportovním oddělení automobilky zcela nová éra. Závodit začne nový model Suzuki SX4 WRC, který bude zástupcem automobilky v nejvyšším postaveném rallyovém šampionátu světa.

Koncept závodního vozu SX4 WRC, který měl pod přední kapotou dvoulitrový přeplňovaný motor, byl představen


v březnu na ženevském autosalonu 2006. V současné době probíhá jeho rozsáhlý vývoj a testování.



aktivní bezpečnosti. Pro nejnáročnější podmínky lze aktivovat stálý pohon všech kol s pevným rozdělením síly motoru mezi nápravy (poloha Lock).

Suzuki SX4 4x4 patří na trhu k nejdostupnějším vozům s pohonem všech kol. Když se k této vlastnosti přidá ještě prostorná a praktická karoserie, zjistíme, že tento automobil nemá na trhu žádného přímého konkurenta. Suzuki SX4 se však dodává také v již zmiňovaném provedení s pohonem předních kol, které vyměnilo trakci za nižší cenu a spotřebu paliva. Model SX4 s předním pohonem je však k dispozici jak v „městské“ karoserii bez zvýrazněných blatníků a nárazníků, tak v provedení, které opticky odpovídá modelu s pohonem všech kol. Právě tato verze s označením 1,5 GLX je atraktivním mezistupněm mezi oběma modely.

Pro toho, kdo tráví za volantem svého vozu mnoho času a najezdí velké porce kilometrů, je připravena verze 1,9 DDiS vybavená moderním turbodieselem s přímým vstřikováním Common-Rail a výkonem 88 kW. Vznětový motor kombinovaný se šestistupňovou manuální převodovkou je k dispozici s pohonem všech kol.

Stejně jako benzínové pohonné jednotky, bude i tento motor dodáván v kombinaci s bohatou výbavou, která obsahuje většinu potřebných bezpečnostních i komfortních prvků. 



Suzuki SX4 přichází s velmi bohatou výbavou obsahující komfortní i bezpečnostní prvky. K dispozici je trojice úrovní výbav. Dvojice základních je zaměřena spíše racionálně. Nejvýše postavené provedení GLX, které je dodáváno jak s pohonem předních kol, tak jako verze 4x4 či model se samočinnou převodovkou, lze rozpoznat na první pohled podle karoserie z atraktivně výraznějšími nárazníky, střešními ližinami a zvýrazněnými lemy blatníků. Nabídka zážehových čtyřválců 1,5 a 1,6 l vhodně doplňuje turbodiesel 1,9 DDiS s nejvyšším výkonem 88 kW, který je kombinován s pohonem 4x4.



SPORTOVNĚ i stylově

V rámci konání pařížského autosalonu představila značka Suzuki především dvojici novinek. Jedna doplní sériovou nabídku, zatímco druhá je jakýmsi oknem do budoucnosti.

Pařížský autosalon, který se každé dva roky střídá s výstavou konanou ve Frankfurtu nad Mohanem, je tradičně na novinky velmi bohatým místem. Nejinak tomu bylo i letos. Značka Suzuki ve svém atraktivním stánku předvedla nejen stávající nabídku svých modelů, ale také hned dvojici novinek.

Suzuki Swift Sport. Pro skupinu řidičů milující dynamické svezení plné adrenalinu, rychle projížděné zatáčky a dravé reakce jejich vozu připravila značka Suzuki nový model s příznačným označením Swift Sport. Jak již název napovídá, jedná se o sportovně laděné provedení této modelové řady, které v sobě ztělesňuje zkušenosti a vítězství získaná v soutěžích seriálu JWRC.


Suzuki Swift Sport, který se v České republice prodává výhradně s třídveřovou karoserií, je od ostatních modelů dané řady snadno rozpoznatelný. Má totiž nejen větší kola, ale

především také modifikovaný přední nárazník s integrovaným otvorem pro vstup vzduchu, který dominuje celé přední části. Úpravy jsou patrné také na zádi, kde na sportovní ambice ukazuje dramatický střešní spoiler, který tvoří atraktivní pár s široce rozkročenou dvojicí koncovek výfuku.

Nejdůležitější úpravy se ale nacházejí v útrokách tohoto modelu. Přední kola totiž pohání čtyřválec o objemu 1,6 litru s největším výkonem 92 kW, což je 125 koní. Zdá se, jako by motor skutečně vznikl na rychlostních zkouškách skupiny Super 1600 – zmiňovaného nejvyššího výkonu totiž dosahuje až v otáčkách 6800 ot./min.

Spojení solidního výkonu, značné ochoty k vytáčení a zejména též nízké hmotnosti, která má hodnotu 1030 kg, je zárukou skutečně dynamického svezení. Suzuki Swift Sport je proto schopné jet rychlostí až 200 km/h a zrychlit na 100 km/h s pevným startem během pouhých 8,9 s.

Suzuki Splash. Zatímco Suzuki Swift Sport je sériovým modelem, jež je možné objednat již nyní, zářivě modrý kompaktní automobil Splash je prozatím pouze koncepčním vozem. Jedná se o kompaktní pětidveřový automobil určený pro pět osob, který svůj nadstandardní vnitřní prostor nalézá především ve výšce a šířce karoserie. Díky tomu se jedná o ideální městský automobil. Tomuto pojetí odpovídá i použité ústrojí pohonu, kterým je nový čtyřválec o objemu 1,2 l kombinovaný se samočinnou převodovkou.

Koncept Splash je postavený na upraveném podvozku modelu Swift. Díky tomu jsou zaručeny vynikající jízdní vlastnosti i ovladatelnost vozu. Splash svým atraktivním designem ukazuje, že sériové automobily Suzuki připravované pro nadcházející roky budou na sebe poutat značnou vlnu pozornosti. Přitažlivou zajímavostí jsou nejen přední pozicní světla tvořená LED diodami, ale také šípovitě pojaté zadní skupinové svítlny využívající stejnou moderní světelnou techniku. 



Suzuki Splash (na vedlejší straně) se vyznačuje spojením dynamických proporcí, velkých kol, atraktivní barvy a výrazných světlometů vytváří velmi přitažlivě působící kompaktní MPV, jež je předzvěstí některého z budoucích modelů značky Suzuki. Koncepční vůz má místo zpětných zrcátek miniaturní kamery snímající obraz za vozem, který promítají na barevný displej situovaný na středovém panelu. Pod ním je zakomponován navigační systém a ovládání ventilace. Přístrojová deska s mírným retro nádechem je příjemně jednoduchá a všechny zobrazované informace jsou řidiči podávány velmi srozumitelně.





TOKIO

město, které nezná nudu

Tokio je městem, v němž se střetává tradiční japonská kultura s mnoha dalšími. Je až s podivem, v jaké symbióze mohou být tradiční hodnoty a moderna daná špičkovou architekturou či elektronikou.

Město mnoha tváří. Město, kde je bezpochyby cítit rytmus konzumní společnosti jednadvacátého století, město, kde nechybějí jedny z největších obchodních domů na světě, butiky s nejnovějšími módními trendy, ulice lemované malými obchůdky nabízejícími nepřeberné množství zboží od keramiky, šperků, knih až po špičkovou elektroniku a vůbec všechno možné, na co si jen zákazník vzpomene. Luxusní restaurace, kde můžete ochutnat místní i mezinárodní kuchyni, ale i maličké nudlárny či jídelny, kam je možné zaskočit na misku rýže. Všudypřítomná jsou světla neonových reklam, vysoké budovy plné kancelářů, ulice hemžící se ve dne v noci lidmi, přeplněné nádražní haly, spleť sítě elektrických drátů, ženy v kimonech i v minisukních, buddhistické chrámy a šintoistické svatyně.

Město mnoha tváří a mnoha protikladů, město, kde se mísí tradiční a moderní, staré a nové, město mnohými milované i nenáviděné. To vše je Tokio – hlavní město pro mnohé z nás stále ještě tak vzdálené a exotické země, Japonska. Tokio, které vzniklo před více než 400 lety z malé rybářské vesnice, dnes představuje jedno z největších, nejlidnatějších a nejdražších měst světa, kde na zhruba 2000 kilometrech čtverečních žije více než 21 milionů lidí a kde se zdá, že hodina trvá minutu a že všichni někam spěchají a svádějí již předem prohraný boj s časem.

Jízda vlakem. Nejpoužívanějším dopravním prostředkem v Tokiu je metro. Vyznačuje se rozsáhlou sítí povrchových i podzemních vlaků.

Skládá se z 13 linek, jejichž provoz zajišťují dvě hlavní společnosti. Již pouhý pohled na mapu vlakového systému, hrajícího všemi možnými barvami té či oné linky, kolečky a čtverečky vyznačujícími možné přestupní stanice, může jistě našince, zvyklého na jednoduchost pražského metra, značně vyděsit. Předznamenává také, že dostat se v Tokiu z bodu A do bodu B může být zajímavým dobrodružstvím. Všechny stanice jsou vybaveny automaty na zakoupení jízdenek a velkou mapou vlakové sítě, na níž se po nalezení své cílové stanice dozvíte, kolik vás bude jízdenka stát. Názvy bývají ve znacích i v latině, ovšem některé méně frekventované stanice používají pouze znaky, což pro člověka neznalého japonštiny může být nemilým překvapením. Cena stoupá

v závislosti na vzdálenosti, nejlevnější jízdné lze pořídit v přepočtu za zhruba 26 Kč. Japonci stráví dojížděním spoustu času, a proto si ve vlaku všelijak krátí čas. Nejoblíbenější aktivitou je spánek. Je až komické sledovat, jak se hlavy spáčů pohupují v rytmu vlaku poskakujícího po kolejích nebo jak neustále padají na rameno vedle sedícího. Ti, co zrovna nespí, poslouchají hudbu linoucí se z nejnovějších modelů MP3 či iPodů, čtou manga (oblíbené japonské komiksy) nebo vehementně ťukají do mobilů, ozdobených několika pestrobarevnými přívěsky či korálky. Nezřídka jsou k vidění slečny a paní, jak si pudrují nosy, malují oči, vytrhávají obočí nebo dokonce lakují nehty. Někdy se mi zdá, že taková jízda vlakem je mnohem zábavnější než třeba návštěva kina. Jako by dávala příležitost





Ulice jsou plné ve dne i v noci. Tokio je opravdovým centrem nočního života – městem, které nikdy nespí.

nahlédnout do obývacího pokoje jedné velké japonské rodiny.

Kola, kola a zase kola. Přestože je Japonsko známé jako jeden z největších výrobců kvalitních automobilů a motocyklů na světě, je až s podivem, jak velké oblibě se u Japonců těší jízdní kola. Japonci jezdí na kole do práce, do školy, na nákup, s dětmi v sedačkách připevněných na nosičích do školky, nebo třeba jen na nádraží, kde kolo nechají a pokračují dál v cestě vlakem. Řady kol tak nechybí prakticky nikde. Kola jen málokdy jezdí po silnici společně s auty. Cyklisté používají chodníky, na nichž do-



slova panují zákony džungle. Rychlejší a silnější vyhrává. Zvonky kol za zády vás nutí uskakovat jednou vpravo, podruhé vlevo, jindy s hrůzou pozorujete, jak se proti vám řítí kolo, jehož majitel jasně dává najevo, že nemá v úmyslu vyhybat se nikomu. Je neuvěřitelné, jaké téměř až akrobatické kousky Japonci za jízdy na kolech dovedou. Držet deštník, posílat SMS, chytat ve větru rozevlátou sukni, a to vše najednou společně s tím nejdůležitějším, jako je ovládnání řídicího a vyhýbání se ostatním.

Což takhle dát si suši. Troufám si říci, že japonská kuchyně je jednou z nejchutnějších a nej-



zdravějších, kterou znám. Krásně naaranžované pokrmy na malých talířcích a mističkách nebo v úhledných lakovaných krabičkách s příhrádkami jsou potěšením nejen pro chuťové pohárky, ale i pro oko. Jídelní hůlky samozřejmě nesmějí chybět. Japonci vůbec rádi jedí a dokáží vyprávět hodiny o tom, co kde ochutnali, kde mají tu či onu specialitu nebo kam jistojistě musíte zajít na nudle.

Když se řekne japonská kuchyně, mnozí si vybaví suši, plátky syrové ryby na malém polštářku z rýže, nebo naopak obalené rýží a usušenou mořskou řasou. Jednou z nejzábnějších a nejlevnějších forem, jak v Japonsku suši ochutnat, je návštěva tzv. kaiten-zuši, restaurace, kde před vámi na točícím pásu rotují talíře s různými druhy suši. Vezmete si tak, na co zrovna máte chuť, a vyhnete se rovněž možnému překvapení, které vás může potkat při objednávání z jídelního lístku, jemuž nerozumíte.

Japonci, jakožto obyvatelé ostrovní země, zařazují do svého jídelníčku velké množství ryb





i dalších darů moře. Ať už je to suši nebo na mnohé jiné způsoby připravované pokrmy z ryb, krabů, mušlí či chobotnic, kvalita a čerstvost je zaručena.

Japonská kuchyně však není jen rybí. Najdete v ní rovněž různé druhy nudlí, smažené i ve vývaru, grilované masové a zeleninové špízy, japonskou pizzu okonomijaki, jejíž hlavní přísadou je zelí. Chutná je také tempura – smažená, v těstíčku obalená zelenina – ale také rýže v kombinaci s vepřovým či hovězím masem. Nechybí ani tonkacu, obdoba našeho řízku.

K pití je v oblibě japonský čaj, pivo, rýžové víno saké. Japonci nepohrdnou ani západní kuchyní. Obzvláště v Tokiu můžeme nalézt restaurace všeho druhu od těch typických japonských, jejichž vchod je často vyzdoben červenou papírovou lucernou, přes všechny možné asijské až po oblíbené francouzské a italské či americký McDonald's. Japonci se rádi chodí bavit to restaurací typu izakaja, ekvivalent hospody či baru. Za zajímavou zmínku jistě stojí, že v japonských restauracích se nenechává spropitné a neplatí se u stolu, ale až u pokladny u východu ze samotné restaurace.

Za zábavou. Tokio jakožto hlavní město je rovněž centrem kultury a zábavy. Především noční život je pak velice pestrý a přitahuje jak místní, tak cizince. Během jednoho večera můžete zhlédnout představení jedné z tradičních forem japonského umění, zavítat na jídlo a pití do již zmiňované izakaji nebo si zatančit v některé z diskoték a klubů. A kdyby



ani to nestačilo, proč si nezajít zaspívat karaoke, které jsou pro svou velkou oblibu téměř na každém rohu Tokia a kde se ve svém vlastním pronajatém hudebním boxu můžete alespoň na chvíli stát skutečnou superstar.

A jak jinak se Japonci baví a tráví volný čas? Třeba v létě se hojně pořádají ohňostroje show, na něž se Japonci vypravují v jukatách (barevná letní forma kimona) a kde za pozorování letní noční oblohy popíjejí a pojdají pochoutky zakoupené v tamních stáncích. V Tokiu

je nejznámější ohňostroj u řeky Sumidy, který přiláká až milion návštěvníků.

Velikou podívanou jsou také různé slavnosti, tzv. macuri, jež mají tradici v místním náboženství šintoismu a jsou oslavou božstev. Přenosná svatyně mikoši je nesena na ramenou mužů a žen, kteří s ní radostně pohupují do rytmu bubnů a povzbuzování davu, jenž celé procesí doprovází. Je to hra barev a zvuků, při níž je vidět, jak jsou Japonci na své tradice pyšní a s jakou vervou v nich pokračují. ❖

4x4 pro každého

Značka Suzuki je jednou z mála automobilek, která každý svůj model nabízí alternativně také s pohonem všech kol. Jednotlivé systémy 4x4 se však podle použití značně liší.

Přestože princip pohonu všech kol je u každého automobilu stejný a jeho funkcí je dopravení síly motoru ke každému ze čtyř kol, způsoby, jakým pohony 4x4 fungují, se od sebe značně odlišují. Také značka Suzuki používá ve svých modelech hned několik typů systému 4x4. Jedině tak může každý model přesně vycházet vstříc potřebám svých zákazníků a nabídnout potřebnou trakci za rozumné peníze.

S příchodem nového sportovně laděného crossoveru SX4 se objevil také nový systém pohonu všech kol, který je laděn pro použití v osobním voze. Jedná se o systém nazvaný i-AWD (Intelligent All Wheel Drive), v hojně míře využívající elektroniku.

Toto zařízení neustále monitoruje otáčky každého z kol vozu SX4 a na základě jejich rozdílu samočinně přepíná pohon zadních kol v případě, že dochází k prokluzu trvale hnaných kol

přední nápravy. Systém i-AWD je plně propojen se standardně dodávaným stabilizačním systémem ESP a díky tomu je zárukou nejen vždy přítomné trakce, ale také vysoké úrovně stability jízdy.

Srdcem pohonu všech kol i-AWD je elektronicky ovládaná lamelová spojka, umístěná před rozvodovkou zadní nápravy. Právě ta dovoluje řidiči, aby pouhým stiskem tlačítka nastavil jeden ze tří požadovaných jízdních režimů. O které se jedná? Základem je pohon pouze předních kol (2WD), pro proměnlivé a náročnější podmínky je vhodný režim Auto, samočinně přepínající pohon zadní nápravy. Do náročnějších podmínek je k dispozici režim Lock, kdy je lamelová spojka pevně sepnuta a systém i-AWD se chová, jako by byl vybaven závěrem mezinápravového diferenciálu.

Tento „lehký“ pohon všech kol je vhodný ze-

jména do osobních vozů typu Suzuki SX4, protože při jízdě po běžných silnicích, kdy má automobil poháněná pouze přední kola, se vyznačuje nízkou spotřebou paliva. Přínosem je také již zmiňované propojení se systémem jízdní stability.

Pro terénní modely v nabídce značky Suzuki jsou připravené robustnější systémy pohonu všech kol, jejichž schopnosti se projeví jak na silnici, tak zejména v nejnáročnějším terénu. Propracovaný systém 4x4 je k dispozici například v nové generaci Suzuki Grand Vitara. S výjimkou třídvéřového modelu s motorem 1,6 l je standardem stálý pohon 4x4, který se snadno ovládá pouze pomocí otočného přepínače umístěného na přístrojové desce. Jeho otočením lze uzavřít mezinápravový diferenciál, stejně tak jako zařadit redukováný převod. Zmiňovaný třídvéřový model disponuje odlehčenou a ekonomičtější verzí stálého pohonu všech kol bez redukce.

Modely Grand Vitara a SX4 však nejsou jedinými vozy s pohonem všech kol v nabídce značky Suzuki. I všechny ostatní nabízené modely mají ve své nabídce verzi 4x4. Pětidvéřový rodinný vůz Ignis, stejně tak jako ještě prostornější Liana či městský specialista Swift, jsou vybaveny stálým pohonem všech kol, který vhodně rozšiřuje možnosti standardních provedení vybavených pohonem předních kol.


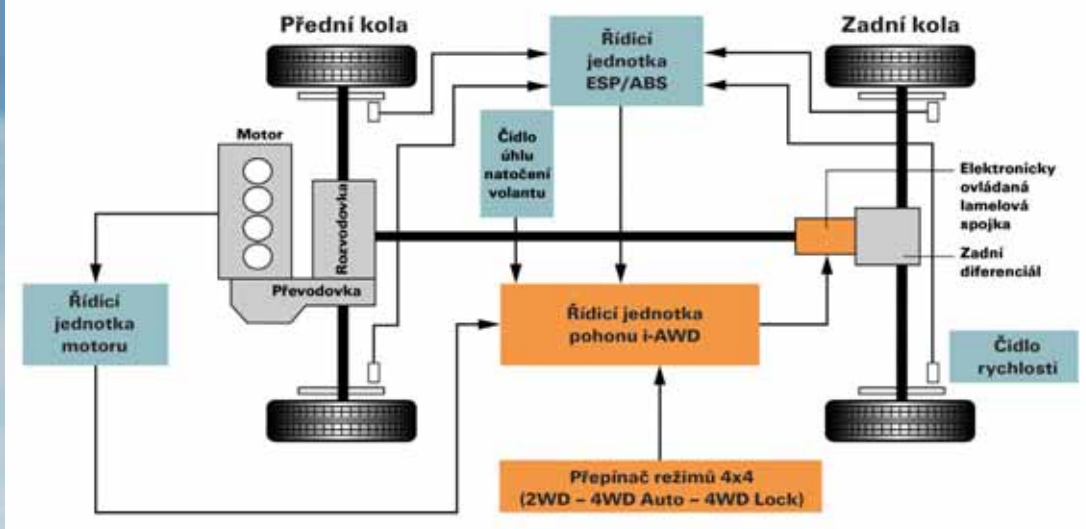
Malý robustní off-road Suzuki Jimny disponuje nosným rámem a tuhými nápravami. Je připraven pro jízdu v tom nejnáročnějším terénu, kde kromě jeho obratnosti a nízké hmotnosti oceníte také jednoduchý, ale účinný přiřaditelný pohon všech kol. K jeho ovládání slouží pouze trojice tlačítek na středovém panelu, která volí také redukováný převod. 



Schéma systému i-AWD vozu Suzuki SX4



Suzuki myslí na ty, kdo bydlí na horách a v hůře přístupných místech. Všechny své vozy nabízí také s pohonem 4x4.



Globální hráč

Suzuki Motor Corporation se řadí mezi největší světové výrobce osobních automobilů, off-roadů a motocyklů. Kromě toho je producentem lodních motorů, speciálních vozítek a elektrických agregátů.


Historie značky Suzuki sice sahá až do roku 1909, rozmach firmy v oblasti motocyklového a automobilového průmyslu se však datuje až po druhé světové válce, kdy v Japonsku vznikla obrovská poptávka po jednoduchých a levných dopravních prostředcích. V roce 1952 Suzuki představila první model jízdního kola s pomocným motorkem a o tři roky později také první motocykl s názvem Colleda. Stroj nápadně připomínající slavnou Jawu Pérák si brzy získal velkou oblibu zákazníků a do značné míry postavil základy pozdějšího motocyklového impéria značky Suzuki, které se v průběhu 60. let začalo rozvíjet i zásluhou skvělých sportovních úspěchů v silničním mistrovství světa a v motokrosu. V roce 1955 uvedla Suzuki na trh rovněž první automobil – jednalo se o malý model Suzulight s dvoudobým motorem o objemu 360 cm³.

Zásadní okamžik pro značku Suzuki nastal v roce 1968, kdy začala vyvíjet první terénní automobil s pohonem 4x4. Vůz byl koncipován jako třímístný otevřený off-road (místo za řidičem bylo vyhrazeno náhradnímu kolu!) a firma jej začala prodávat v roce 1970 pod dodnes známým označením LJ10 Jimny. Obrovský prodejní úspěch tohoto lehkého terénního vozu

záhy přinesl jeho další modifikace LJ50 a LJ80 s výkonnějšími motory a třemi různými karoseriemi. Model LJ80 s kapalinou chlazeným čtyřdobým motorem 800 cm³ se v roce 1978 poprvé objevil i Evropě a zásadně změnil vnímání značky Suzuki u zdejších zákazníků, kteří oceňovali především vysokou technickou úroveň vozu a jeho vynikající „value for money“. Skutečný průlom na evropský trh ovšem zaznamenala firma Suzuki až v osmdesátých letech kompaktními a elegantními modely Alto, Swift, SJ410, SJ413/Samurai a Vitara. Mezitím se také utěšeně rozvíjela motocyklová výroba značky. K dnes už legendárnímu modelu Suzuki GT 750 z roku 1971 přibýly v průběhu 70. a 80. let takové klenoty jako GS 1000 E, GSX 1100 S Katana, GSX-R750 či dvoudobý supersportovní půllitr RG 500 Gamma. Suzuki se po boku značek Honda a Yamaha stává skutečným celosvětovým motocyklovým gigantom.

Od začátku devadesátých let je firma Suzuki v globálním měřítku také jedním z nejvýznamnějších automobilových výrobců. Nástupem nových pětidveřových modelů Vitara, Wagon R, Baleno, Grand Vitara a Jimny se jí otevírají nové strategické trhy a doposud nepředstavitelné investiční možnosti. Takřka po celém světě vznikají nové výrobní závody.

V roce 1993 například Suzuki otevřela nový výrobní závod v maďarském Esztergomu – nyní se zde montuje nejnovější generace modelové řady Swift. Od konce 90. let se také rozvíjí nová strategická spolupráce Suzuki Motor Corporation s koncernem General Motors, jejímž výsledkem jsou dodnes společné vývojové, produkční a obchodní projekty. Podobnou spolupráci rozvíjí SMC již několik let i s automobilkou Nissan, pro kterou je takřka dvorním dodavatelem minivozů určených pro japonský trh.

V současné době vyrábí Suzuki Motor Corporation ve svých či společných joint-venture továrnách na celém světě (obchodní zastoupení má ve 187 zemích) více než 2 miliony automobilů a téměř tři miliony motocyklů včetně čtyřkolových terénních strojů ATV-All Terrain Vehicles. V Japonsku je Suzuki s téměř milionem vyrobených vozů čtvrtým největším automobilovým producentem před Mazdou, Mitsubishi a Subaru, převážná část motocyklové produkce se naproti tomu koncentruje do zahraničních závodů v Evropě a Asii. Podle posledních oficiálních zpráv hodlá Suzuki Motor Corporation vyrábět do roku 2010 na celém světě 2,6 milionu vozů, prodej na evropském trhu by měl v příštím roce dosáhnout hranice 320 000 osobních a terénních vozů. 



Současný výrobní program motocyklů značek Suzuki je nesmírně pestrý. Zahrnuje skútry, endura, motokrosové stroje, choppersy, cruisery, cestovní stroje a supersporty, mezi nimiž kraluje třináctistovka Suzuki Hayabusa s motorem o výkonu téměř 180 koní. Podobně rozmanitý je také svět automobilů, kde Suzuki dominuje především výrobou malých, dostupných a sportovně laděných vozů.

Milníky společnosti Suzuki

1909 – Michio Suzuki zakládá v Hamamatsu továrnu na tkalcovské stroje

1952 – Suzuki představuje první jízdní kolo s pomocným motorem Power Free

1955 – První motocykl Suzuki Colleda COX se čtyřdobým motorem 125 cm³



První automobil Suzuki-light s dvoudobým motorem 360 cm³

1962 – První titul mistra světa v silničním MS třídy 50 cm³ – E. Degner

1963 – První titul mistra světa v silničním MS třídy 125 cm³ – H. Anderson

1970 – Terénní vůz LJ10 Jimny

První titul mistra světa v motokrosu třídy 250 cm³ – J. Robert



1971 – Představen nový motocykl Suzuki GT 750

První titul mistra světa v motokrosu

třídy 500 cm³ – Roger de Coster

1975 – První titul mistra světa v motokrosu třídy 125 cm³ – G. Rahier

1976 – První titul mistra světa v silničním MS třídy 500 cm³ – B. Sheene

1979 – Zahájena výroba vozu Suzuki Alto

1982 – Představen nový model SJ410



1983 – Zahájena výroba modelu Swift

1985 – Premiéra motocyklu GSX-R750

1986 – Premiéra modelu Samurai

1988 – Nová Vitara 4x4

1989 – Vyroben 10miliontý vůz značky Suzuki

1991 – Modelová řada Vitara rozšířena o pětidveřovou verzi

1993 – V Japonsku představen model Wagon R

1995 – Světová premiéra modelu Baleno

1997 – V Evropě představen nový Wagon R+

1998 – Premiéra nových modelů Suzuki Grand Vitara a Suzuki Jimny

1999 – Nový supersport Suzuki GSX 1300 R Hayabusa



2000 – Představena nová generace modelu Swift
Nový model Suzuki Grand Vitara XL-7/Grand Escudo

2001 – Nové Suzuki Liana/Aerio

2002 – Ve světě prodán 30miliontý automobil

2003 – V Maďarsku zahájena výroba nového modelu Suzuki Ignis

Vyroben první hybridní vůz Twin

2004 – Představena nová generace modelové řady Suzuki Swift

2005 – Nová generace Suzuki Grand Vitara

2006 – Premiéra nového Suzuki SX4

Nová generace supersportovních strojů Suzuki GSX-R600 a GSX-R750

