



# SUZUKI

MAGAZÍN



## Suzuki

# Swift Sport

Jaro 2007

Skutečný požitek z jízdy

# Správný milenec musí být jako káva...

... černý, silný a musí  
**vzít za srdce.**



## **SWIFT**

Limitovaná edice pětidveřové verze  
v plné výbavě za 269.900 Kč

[www.suzuki-motor.cz](http://www.suzuki-motor.cz)



**SUZUKI**  
Way of Life!

# auto OBSAH



**04 Suzuki Swift Sport**  
Sportovní model Suzuki ukazuje, že i cesta může být cíl.

**08 Josef Běreš**  
Závodění má v krvi, protože za volantem sedí díky svému otci již od šesti let.

**10 Suzuki Flix**  
Konceptní vůz s vlastnostmi pojízdného kina a soukromé diskotéky.



**12 Suzuki Grand Vitara 3dv.**  
Čtyřmetrový off-road se světlou výškou 20 cm nemá konkurenci.

**16 Dakarská Grand Vitara**  
Suzuki Grand Vitara absolvovala dakarskou rallye

**22 Šinkansen**  
V mnoha ohledech je rychlejší než letadlo. Japonský rychlovlak se stal fenoménem.



**26 Globalní Suzuki**  
Suzuki vyrábí pro každý trh odlišné modely. Víte jaké?



**I cesta může**



# být cíl

Suzuki Swift Sport je tím druhem automobilu, který je praktickým společníkem pro každodenní život, avšak zároveň vás dokáže zlákat k projížďce, jež postrádá klasicky pojatý cíl. K projížďce, kde samotná jízda a řízení je jejím hlavním smyslem.

**S**portovní verze modelu Swift je zřetelným příkladem, že sportovní automobil nemusí nutně znamenat vysoké pořizovací a provozní náklady, stejně tak jako kompromisy v praktické využitelnosti. Swift Sport je automobilem, který staví na tradičních přednostech celé modelové řady Swift, přináší však i cosi navíc. Toto cosi lze samozřejmě vyjádřit čísly a hodnotami, jež lze úhledně srovnat do tabulky. Budme konkrétní: ke svému využití nabízí motor o objemu 1,6 litru s nejvyšším výkonem 92 kW, který zajistí zrychlení z klidu na 100 km/h za 8,9 s a nejvyšší rychlost rovných 200 km/h. Vzhledem k poskytované dynamice potěší také provozní hospodárnost reprezentovaná spotřebou paliva na úrovni 7,5 l/100 km.

**V tomto případě ale čísla nedokáží ani zdaleka přesně vystihnout charakter tohoto vozu.** Ostatně, jak je možné zachytit potěšení z jízdy, jež tento automobil svému řidiči přináší? Právě emoce, které každé svezení s tímto vozem provázejí, jsou jeho velkou devízou. Suzuki Swift Sport vyniká jak rychlostí svých reakcí, tak zejména vynikajícím naladěním podvozku. Ten byl ve srovnání s běžnými modely přitvrzen, nebyla však nijak zmenšena jeho světlá výška. Použití speciálních tlumičů Monroe zároveň nemá negativní dopad na komfort jízdy.

SUZUKI SWIFT SPORT  SUZUKI MAGAZÍN **05**



Nejsportovnější model v nabídce značky Suzuki, který běžným řidičům přináší atmosféru závodního Swiftu S1600, se výborně ovládá nejen na silnicích s ideálně hladkým povrchem, ale také na běžných českých „okreskách“, jež často mají kvalitou svého asfaltu k ideálu daleko. Přesné řízení zprostředkovává velmi autentický obraz o silnici pod koly, takže řidič si může díky této informovanosti naplno využívat značné přilnavosti nabízené standardně dodávanými litými koly s průměrem 17 palců a šířkou pláště 195 mm.

Při sportovním stylu jízdy se osvědčuje také optimální sladění sil potřebných k obsluze vozu. Tedy jak pro řízení, tak brzdění či řazení. Do

celku doslova skvěle zapadá také charakter motoru, jemuž dominuje chuť po vysokých otáčkách. Pohonná jednotka vybavená proměnným časováním, novým sáním a upraveným výfukem velmi rychle reaguje na povel plynového pedálu a dovoluje vytočení až k hranici sedmi tisíc otáček za minutu. Výkon 92 kW dosahovaný při 6800 min<sup>-1</sup> dostává nový rozměr zejména v relaci s pohotovostní hmotností, jež činí pouhých 1030 kg. Tento údaj však není přínosem pouze pro akceleraci v podélném směru, ale je také další z klíčových vlastností jízdní podmanivosti modelu Suzuki Swift Sport. Díky ní je totiž ochota k zatáčení a chuť po změně směru jízdy doslova fascinující.

**Dobrou zprávou je, že Suzuki Swift Sport** není velmi zábavným vozem pouze na menších klikatých silničkách, kde svého řidiče dokáže vzdáleně přenést na trati rychlostních zkoušek světových rallye. Mnoho potěšení si za jeho volantem řidič užije také při jízdě ve městě. Zde se dokonale osvědčí zejména relativně vyšší poloha sedadel, stejně tak jako přímé řízení s velkým rejdem a poloměrem otáčení pouhých 5,2 metru. Proplétání se městskými uličkami za volantem vozu Swift Sport je příjemně osvěžující. Rychlé reakce automobilu jsou podmanivé a dokáží i v městském prostředí a relativně malých rychlostech vehnat do těla příjemnou hladinu adrenalinu.

Suzuki Swift Sport se dodává výhradně ve třídvéřové karoserii, která lépe odpovídá jeho dravému charakteru. Automobil již na pohled zaujme zvládnutým provedením přední i zadní části, stejně tak jako 17 palcovými litými koly. Uvnitř pasažéry skvěle podrží výrazně tvarovaná sedadla s integrovanými opěrkami hlav. Dokonalé spojení s vozem zajistí také kůži čalouněný volant.





Právě ve městě a při běžné jízdě se nejvíce ocení vhodný kompromis naladění podvozku, zachovávající dostatečnou míru komfortu. Sportovní charakter modelu Swiftu Sport je dokreslen také vynikajícími sportovními sedadly, červeně podsvícenými přístroji a hliníkovými pedály.


Jak se na nejvýše postavené provedení dané modelové řady sluší, přichází Suzuki Swift Sport s velmi bohatou výbavou, která zajistí především komfort a bezpečnost. Standardem tak je nejen stabilizační systém DSC, ale rovněž čelní, boční a dokonce i hlavové airbagy. Z komfortních položek zaujme například automatická klimatizace, kůží čalouněný volant nebo velmi prak-

tický systém bezklíčkového odemykání a startování.

Nejdynamičtější provedení řady Swift je jasně rozpoznatelné také při pohledu zvenku. O 17palcových kolech se specifickým designem již byla řeč, nepřehlédnutelný je však také nárazník s opticky zvýrazněným centrálním otvorem pro vstup chladicího vzduchu. Druhému konci tohoto 3,7 metru dlouhého automobilu dodává dravost střešní spoiler spolu s dvojicí koncovek výfuku v černé spodní části zadního nárazníku.

**Suzuki Swift Sport se projevilo jako sportovně laděný vůz,** který byl postaven se

značným citem, a to s citem nejen pro mimořádné zážitky z jízdy a potěšení z řízení. Svůj ukrytý potenciál přitom účinně a přitažlivě ukazuje také na pohled. Zároveň se navíc jedná o automobil, s nímž se velmi příjemně jezdí nejen na „závodních“ tratích, kterými je každá klikatá silnička, ale také po městě. Zde je schopen nabídnout dostatečnou míru komfortu a bezpečí.

Spojení všech zmiňovaných a mnohdy i protichůdných vlastností má za následek, že cílem většiny jízd v novém Swiftu Sport není samotný konec cesty, ale také cesta samotná. Zábava totiž začíná ihned po usednutí za volant a spuštění motoru. 

## Suzuki Swift Sport dokáže svého řidiče vzdáleně přenést na tratě rychlostních zkoušek světových rallye.



# AUTA ŘÍDÍM

## od šesti let

Mladý slovenský jezdec Jozef Béreš dosáhl mnoha zajímavých výsledků v domácích i zahraničních soutěžích. Se svým závodním vozem Suzuki Ignis brázdí silnice již nějaký ten pátek a také v České republice má početnou skupinu fanoušků.



### Co vás přivedlo do kokpitu soutěžního vozu?

Můj otec závodí už 29 let, a to hovoří za vše. Od dětství se mi motoristický sport líbil, jakmile něco trochu vonělo benzínem, už jsem se kolem toho motal a táta mě v tom podporoval. Auta řídím už od svých šesti let a usednutí do kokpitu soutěžního auta tak pro mě bylo úplně přirozenou záležitostí.

### Kdy a kde vás mohou diváci v nejbližším termínu vidět?

Samotnou sezónu zahájím na portugalské rallye, která se jede koncem března, po ní se zúčastním domácí Rally Matador Tatry a pak juniorské Rally Sardinie.

### Abyste obstál v těchto soutěžích, musíte mít odpovídající sportovní náčiní. Jaké auto používáte a proč? Jak moc se liší od sériového vozu?

Minulý rok jsem startoval s vozem Suzuki Ignis S1600. Auto jsme zvolili proto, že na učení mi stačilo a při porovnání cen a dostupnosti náhradních dílů bylo bezkonkurenčně nejlepší. Jízdní vlastnosti Ignisu jsou na šotolině dobré,

lepší než na asfaltových površích. Určitou nevýhodou může být v některých situacích jeho větší hmotnost, a to i přesto, že se výkon motoru pohybuje kolem 220 koní.

Auto je v podstatě celé upravené a přizpůsobené našim potřebám, původní je snad jen blok motoru. Maximální rychlost se pohybuje okolo 173 km/h, záleží ale na použitém stálém převodu. Podvozek je také téměř celý předělaný, pouze jsme museli zachovat sériové úchytné body na karoserii. Z toho důvodu jsme nemohli dělat téměř nic s nápravami, respektive jejich uložením, a to je znát, hlavně na zadním zavěšení. Právě tam je ještě prostor pro další zlepšení solidních jízdních vlastností.

A možná trochu perlička z technických údajů: sériový Ignis má s motorem 1,5 litru udávanou průměrnou spotřebu 6,7 litru. Naše soutěžní verze si na rychlostní vložce vezme kolem padesáti litrů na sto kilometrů.

### S vaším spolujezdcem Petrem Starým tvoříte slovensko-český tým. Proč právě český navigátor?

Velmi dlouho nám trvalo, než jsme našli toho správného spolujezdce, který by nám v týmu vy-

hovoval. Národnost při tom nehrála žádnou roli. V autě nám to klapě bez problémů. S Petrem jako spolujezdcem jsem velice spokojený a určitě ho nechci vyměnit za někoho jiného.

### Čeho jste ve své soutěžácké kariéře zatím dosáhl a čeho si nejvíc ceníte?

Tak to bude jednoduché. Za svůj největší úspěch zatím považuji možnost startovat na mistrovství světa v rallye. Vděčím za to mnoha lidem, ale hlavně mému sponzorovi, týmu Styllex Tuning.

### Kdybyste mohl něco na světě změnit, co by to bylo?

Asi nejraději ze všeho bych se pokusil zkrátit dlouhé přejezdy mezi rychlostními zkouškami. Samotná rychlostní vložka vyžaduje obrovské soustředění a naprostou pozornost, nemluvě o fyzickém nasazení. Ačkoli si udržuji kondičku jak nejlépe dovedu, po projetí cílem zkoušky bývám někdy pěkně vyčerpaný. A když pak ještě musím absolvovat dlouhý přejezd do další etapy, tak si moc neodpočinu, spíš naopak. Takže jestli bych mohl něco změnit, tak asi ty dlouhé přejezdy. A pak třeba i další věci, ale to si zatím nechám pouze pro sebe. ❖





# SUZUKI FLIX

Na zámořských autosalónech se objevil zajímavý koncepční automobil Suzuki Flix. Jedná se prototyp zaměřený především na extrovertní mladou generaci, která je doslova závislá na nejmodernější audiovizuální technice.

**K**onceptní automobil Suzuki Flix bylo možné vidět například na lednovém detroitském autosalónu. Automobil byl postaven na základě největšího modelu Suzuki nabízeného v Americe – SUV s označením XL7. Tento velký a luxusně pojatý automobil je vybaven šestiválcovými motory a tvoří vrchol nabídky značky Suzuki na trhu USA. Prostornost tohoto modelu dokládá také jeho až sedmimístná konfigurace, jež je zřejmá již z jeho označení.

Design konceptu v základních rysech odpovídá sériovému provedení. Zachovány zůstaly svět-

lomety s charakteristickým tvarem, stejně tak jako zvýrazněné blatníky kol, které automobilu dodávají dynamický výraz a opticky jej činí kompaktnějším. Přesto byl exteriér vozu v duchu nejlepších tradic tuningu důkladně upraven. Byly zahazeny všechny rušivé prvky jako jsou například kliky dveří. Karoserie lakovaná v černé barvě je doplněna doplňky v barvě titanu. Zdůrazněné lemy blatníků, prahy, stejně tak jako spodní hrany nárazníků automobil opticky snižují, a díky tomu koncept Flix působí mnohem dynamičtějším dojmem. Současně s tím zaujmou také efektní litá kola, stejně tak jako

osvětlení prahů provedené pomocí oranžových LED diod. Prvek, který ukazuje, že koncept Flix je výjimečným vozem, je zřejmý z výstupku na střeše. V něm je ukryto největší lákadlo pro mladou generaci – projektor.

**Tím se dostáváme k interiéru** a vlastně skutečnému charakteru tohoto výjimečného prototypu. Jedná se totiž o opravdové pojezdové kino, či chcete-li diskotéku. Podlaha interiéru evokuje moderní kinosály. Je čalouněna hrubým kobercem a mezi sedadly je umístěn navigační světelný pás, který ladí s provedením zmiňovaných



LED diod umístěných v prazích. Každé ze čtveřice samostatných sedadel lze otáčet o 180 stupňů. Sedadla jsou čalouněná bílou kůží a interiéru dodávají mimořádnou atmosféru.

Střechu konceptu Suzuki Flix je možné velkoplošně otevřít. To platí také pro boky vozu s proti sobě otevíratelnými dveřmi. Díky tomuto řešení zcela odpadl střední sloupek. Přístup do vnitřní části vozu tak není nijak omezen. Automobil tím své posádce dodal více volnosti.

Ze zadní části se nad hlavy posádky vysouvá 60palcové promítací plátno, jež výše uvedenému projektoru dodává zřejmý význam a je jakýmsi ústředním tématem celého mladistvě pojatého konceptu.

Interiér je protkán profesionálním audiosystémem, jehož cílem je nabídnout kvalitu zvuku odpovídající koncertnímu sálu. Zajímavým řešením jsou například výklopné

reproduktory v zadních bočních okénkách, které ozvučí nejen prostor uvnitř automobilu, ale také v jeho okolí. Suzuki Flix by tak mohlo být automobilem vítaným na venkovních party. Součástí vyspělé audiovizuální techniky je také DVD přehrávač, stejně tak jako velkoobjemový integrovaný harddisk, který je schopen pojmout značné množství filmů či hudebních skladeb. Komu by ani to nestačilo, tak ten si může do systému vozu připojit další velkokapacitní zásobárnu muziky a filmů. ❖







# Víc než off-road

Za volantem třídveřového Suzuki Grand Vitara určitě zažijete spoustu radosti. Kromě toho, že se dokáže hbitě a s nadhledem proplétat městským provozem, se stejným nadšením si s ním užijete také v terénu.



Čtyři metry délky  
a světlá výška 20 cm.

**S**edí se v ní jako v dlouhé pětidveřové Grand Vitaře. Sedadla jsou umístěná příjemně vysoko, takže rozhled, který nabízejí, je vynikající. To zrovna přijde vhod, protože než vyjedeme z města, čeká nás poměrně hustý odpolední provoz. Z Grand Vitary se díváte ostatním automobilům na střechy, tedy samozřejmě pokud před vámi nestojí dodávka. Až nyní si člověk uvědomí, o co příjemnější a bezpečnější je řešení dopravních situací, když máte rozhled.

Třídveřová Grand Vitara je sympaticky mrštným vozem. Má velký rejď, spíše strmější řízení a motor, který se rád vytáčí. Základní motorizaci této modelové řady je zážehový čtyřválec o objemu 1,6 litru nabízející nejvyšší výkon 78 kW a toči-

vý moment 145 Nm. Díky pohotovostní hmotnosti 1370 kg stačí tato pohonná jednotka na vcelku svižné cestování. Zejména pak po městě, kde se pohybujeme nyní. Vhodně odstupňovaná pětistupňová manuální převodovka má citlivou spojku, která činí rozjezdy naprosto plynulé, a jak jsme zjistili později, velmi se osvědčila také v terénu.

**Městský život s třídveřovou verzí Suzuki Grand Vitara je velmi snadný.** Stačí se podívat do tabulky technických údajů a zjistíme, že automobil měří čtyři metry. Abychom byli přesní, tak uvedme, že tuto hranici překračuje o pouhých pět milimetrů. Na šířku má statných 1810 mm a na výšku 1695 mm. Dvojice napa-

sled uvedených rozměrů však není ani ve městě na překážku. Ba právě naopak – je přínosem pro vnitřní prostornost. Ta v přední části automobilu zcela odpovídá delší pětidveřové verzi. Naprostá shoda je také v pojetí přístrojové desky, která zaujme svojí jednoduchostí spojenou s funkčností. Jakmile se usadíte na příjemně rozměrná sedadla, okamžitě máte pocit, že s tímhle automobilem jezdíte už celá léta.

Velmi příjemným zjištěním je fakt, že přestože třídveřové Suzuki Grand Vitara s motorem o objemu 1,6 litru je základním provedením celé modelové řady, nepostrádá ve své výbavě žádné potřebné položky, jež zajišťují jak komfort, tak důležitější vysokou míru bezpečí.

Třídveřové provedení tohoto sympatického terénního automobilu je o 47 centimetrů kratší než pětidveřová verze. Tento rozdíl připadá dvacet centimetrů na zkrácení rozvoru náprav a zbytkem na zkrácení zadního převisu, což přináší kromě jiného i vyvážené proporce při pohledu z boku. Zadní sedadla pojmu dvojici cestujících a jsou symetricky dělená a sklopná. Umožňují tak zvětšit zavazadlový prostor ze 184 až na 964 litrů. Pobyt na nich je příjemný díky značnému prostoru v oblasti hlavy, a také kvůli relativně dlouhým sedákům zadních sedadel.

Vraťme se ale za skvěle tvarovaný tříramenný volant. Jízda po městské periferii směrem do



přírody ukazuje, že Grand Vítara má i ve svém třídvéřovém provedení velmi dobré jízdní vlastnosti, které vhodně kombinují komfort s nutnou dávkou jistoty. Automobil velmi agilně reaguje na sebemenší pohyby volantu, takže jízda s ním nepostrádá ani mírně sportovní nádechem. Ten jako by symbolizovaly rovněž simulované výdechy motoru umístěné na bocích kapoty motoru těsně před čelním sloupkem.

**Konečně se po chvíli dostáváme mimo zpevněné cesty.** Ne že by cestování po běžných silnicích bylo nepříjemné, to ani náhodou, avšak jízda v terénu s tak obratným vozem, jakým je třídvéřová Grand Vítara, bude ještě zajímavější zkušeností.

Také že ano. Právě kompaktní rozměry spolu se světlou výškou 20 centimetrů, velkým rejdem a citlivým ovládním umožní průjezd i velmi náročným terénem se značnými zlomy a přechody. Základní provedení řady Grand Vítara je vybaveno stálým pohonem všech kol, který od řidiče nevyžaduje žádnou obsluhu a účinně rozděljuje sílu motoru mezi kola jak na kvalitních silnicích, tak právě při jízdě v terénu. Nutno dodat, že pětadvéřové modely Grand Vítara, stejně tak jako třídvéřový model vybavený vznětovým motorem 1,9 DDiS, jsou vybaveny vyspělejším systémem pohonu všech kol. Ten kromě pohonu pouze zadních kol nabízí režim s uzavřeným mezinápravovým diferenciálem nebo pro nejtěžší terén též redukováný převod.


Suzuki Grand Vítara s motorem o objemu 1,6 litru a třídvéřovou karoserií je automobil, který



Kromě atraktivního vzhledu potěší již základní provedení Suzuki Grand Vítara velmi bohatou komfortní a bezpečnostní výbavou. Nechybí například rádio s přehrávačem CD, dálkově ovládané centrální zamykání, elektricky ovládaná boční okna, ale také vyhřívání předních sedadel. Bezpečnost je zajištěna protiblokovacím systémem ABS, stejně tak jako dvojicemi čelních, bočních a hlavových airbagů. Přitom nechybějí ani aktivní opěrky hlav, chránící krční páteř při nárazu zezadu.



na trhu nemá přímého konkurenta. Nabízí totiž ojedinělou kombinaci značných terénních schopností s mrštností při jízdě v městském provozu a příznivé provozní náklady. Tento automobil je proto možné díky čtyřmetrové dél-

ce považovat také za ideální městský vůz s vynikajícím výhledem. Třídvéřová Grand Vítara se ale skvěle osvědčí i jako robustní a spolehlivý automobil do těch nejnáročnějších provozních podmínek. 





# DAKAR PROVĚŘÍ VŠECHNY

Dakarská rallye, které se za podpory společnosti Suzuki Motor Czech zúčastnil na motocyklu Suzuki Ivo Kaštan, byla náročnou prověrkou nejen pro něj, ale také pro jeho doprovodné vozidlo Suzuki Grand Vitara.

**D**álkové maratony jsou všeobecně považovány za nejnáročnější motoristické podniky vůbec. Slavný „Dakar“ je přitom jejich králem, který se letos konal od roku 1979 již po 29. Jedná se o náročnou zkoušku pro každého, kdo se ho zúčastní. Samotní závodníci mnoha

skupin a kategorií jsou přitom pouze špičkou ledovce, která na sebe samozřejmě strhává největší pozornost. Aby však piloti a jezdci měli potřebné zázemí, jsou doprovázeni speciálními servisními automobily, v nichž je přepravováno veškeré důležité vybavení. V případě Ivo Kaštana, který letošní dakarskou rallye dokončil

mezi motocyklisty na dvacátém místě ve třídě 450 cm<sup>3</sup>, plnila tuto roli Suzuki Grand Vitara.

**Konkrétně se jednalo o pětiveňový model vybavený vznětovým motorem 1,9 DDiS,** na němž byly provedeny jen ty nejnnutnější úpravy, podle předpisů, které ukládá Mezinárodní



Upravená Grand Vitara se od běžných sériových vozů na první pohled liší vlastně pouze speciálními terénními pneumatikami, zámky kapoty motoru a ochranným plechem pod vozem. Všímaví pozorovatelé zaregistrují také ochranný rám či zkrácený výfuk. Tato Suzuki Grand Vitara ošlehaná africkým písekem bude k vidění na červnové výstavě Autosalon v Brně.





automobilová federace FIA pro doprovodná vozidla. Jedná se zejména o úpravy zvyšující úroveň bezpečnosti v extrémních podmínkách dakarské rallye.

Hlavní úpravou je instalace ochranného rámu, který dodal pan Dlouhý, jenž je vyrábí i pro tovární závodní týmy. Samozřejmostí jsou také skořepinové sedačky se čtyřbodovými bezpečnostními pásy Sabelt nebo hasící přístroje. Opomenuta není ani možnost zapadnutí vozu a tudíž i potřebné náčiní pro vyproštění. Jedná se zejména o hydraulický zvedák, kompresor pro dohušťování pneumatik, tažné lano o délce 30 m či kevlarové vyprošťovací desky. V případě uvíznutí je povinností mít pět litrů pitné vody na osobu, stejně tak jako svítilny a kouřové i světelné rakety. Ve výbavě nechybí ani vyspělé navigační přístroje, vysílačka nebo satelitní telefon. Doslova nutností je také dvojice rezervních kol. Jelikož přesuny v rámci dakarské rallye probíhaly i v noci, bylo potřeba automobil vybavit také doplňkovými světly, které dodala společnost Hella. Předpisy dále nařizují, aby automobily byly vybaveny bezpečnostním zavíráním kapoty a zadních dveří, stejně tak jako odpojovačem elektroinstalace umístěným v motorovém prostoru. Ptáte se, kam se při tom všem vybavení vejdou věci posádky? Na ty zbylo místo ve střešním nosiči Thule.

**To byla tedy výbava. Pro speciální nasazení vozu Grand Vitara** byly provedeny i drobné úpravy jeho podvozku, které měly společný jmenovatel ve zvýšené průchodnosti terénem. Byly použity například tvrdší pružiny a nové tlumiče. Podvozek je chráněn duralovými plá-

ty, pro omezení zranitelnosti byl zkrácen tlumič výfuku. Do automobilu byla nainstalována přídatná 45litrová palivová nádrž. Suzuki Grand Vitara pro dakarskou rallye byla obuta do speciálních pneumatik BF Goodrich AT. Veškeré úpravy na doprovodném vozidle provedla specializovaná společnost Off-road Centrum Praha.

Je zřejmé, že ačkoliv nejsou úpravy na doprovodné Vitare na první pohled příliš zjevné, byly účinnou ochranou proti nástrahám nejtěžšího terénu. Grand Vitara totiž úspěšně dojela do cíle dakarské rallye, což není ani v roli doprovodného vozidla snadná záležitost. Značně překvapivá byla zejména její celková spolehlivost. Po pobytu v prašném prostředí, v němž se písek dostane úplně všude, bez problémů fungovaly i veškeré komfortní funkce vozu jako například elektrické stahování oken či ventilace. Úspěšně se podařilo absolvovat také více než dvousetkilometrový přejezd hlubokým bahnem bez zanesení čidel ABS nebo jakéhokoliv zaváhání pohonné jednotky. Zejména to o mnoha ostatních doprovodných vozech říci nelze. Naprostou většinu cest Grand Vitara projížděla v běžném režimu pohonu všech kol. Jen ve skutečně extrémních situacích se spíše preventivně řadila redukce.

**Robustnost konstrukce tohoto vozu prověřil také jeden nepříjemný okamžik,** kdy automobil najel přibližně ve stokilometrové rychlosti na horizont, po němž následoval skok. Ohnutý ochranný plech prorazil jednu z hadiček posilovače řízení, takže doprovodná posádka dojela do Dakaru bez jeho asistence. ❖



Absolvovat dakarskou rallye je velmi náročné nejen pro závodníky samotné, ale také pro jejich zázemí. Suzuki Grand Vitara, která doprovázela motocyklistu Ivo Kaštanu, vezla kromě jiného přibližně 250 kilogramů náhradních dílů pro jeho závodní stroj.






# Opět ve finále

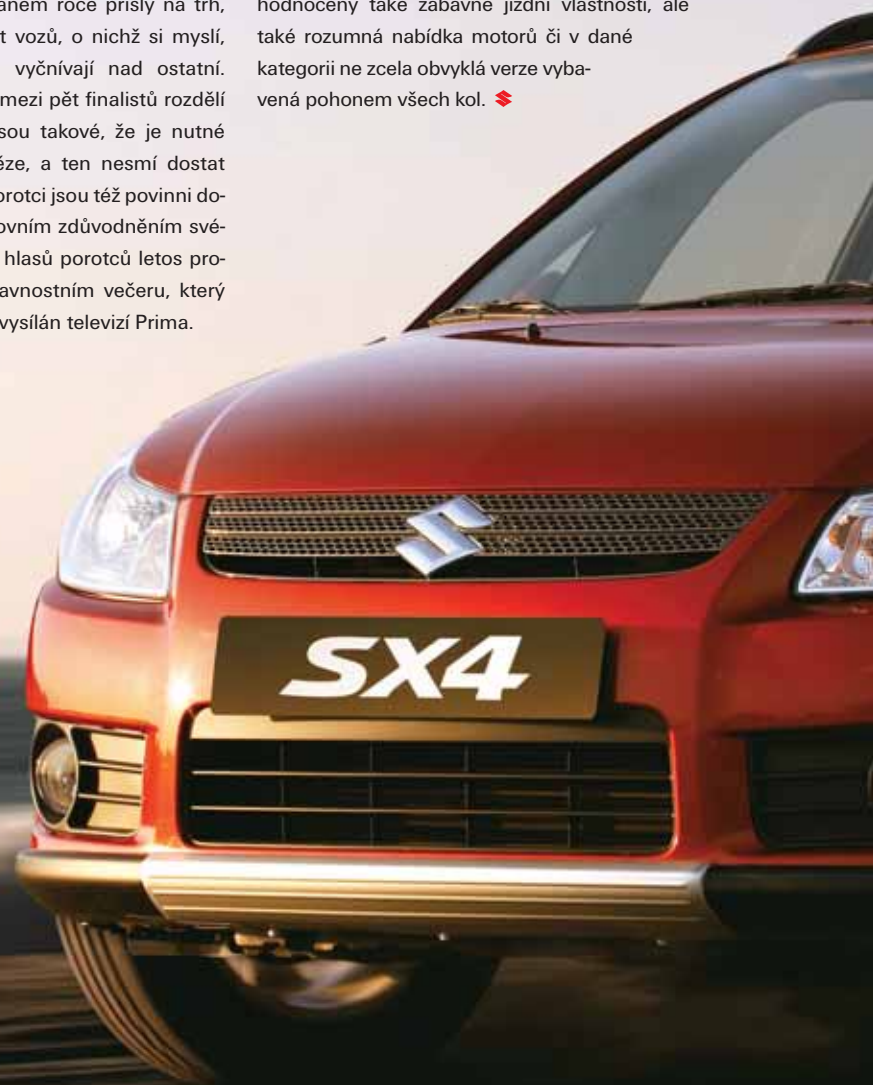
Nestává se příliš často, aby se nějaká automobilka dostala v České republice dvakrát po sobě do finále odborné ankety Auto roku. Po Swiftu se to letos podařilo víceúčelovému vozu Suzuki SX4.

**N**ové modely značky Suzuki jsou v české anketě Auto roku velmi úspěšné. Zatímco v loňském roce se mezi pěti nejlepšími dostalo Suzuki Swift, které přesvědčilo kombinací svého jízdního projevu a vynikající ceny, tak letos se mezi pět nejlepších probojovalo větší Suzuki SX4. Tento automobil sklídl největší ohlas za svoji koncepci. Jedná se totiž o kompaktní, ale přitom velmi prostorný a dostupný automobil vybavený výkonnými a úspornými motory, mezi nimiž najdeme jak zážehové jednotky, tak turbodiesel. Bez zajímavosti jistě není také možnost objednat model SX4 v kombinaci s vyspělým elektronicky ovládaným pohonem všech kol. Je zřejmé, že právě to jsou vlastnosti, které dokáží čeští zákazníci nejvíce ocenit. Nejrůznějších anket a soutěží volících Auta roku je po celém světě mnoho. Každá země má mini-

málně jednu hlavní anketu. Výsledky těchto soutěží se od sebe mnohdy značně liší podle charakteru ankety, předem určených parametrů a samozřejmě podle porotců. V České republice volí oficiální Auto roku komise složená z dvacetiosmi odborných novinářů nejvýznamnějších médií.

Samotná volba je dvoukolová. Ze všech nových automobilů, které v daném roce přišly na trh, určí každý porotce pět vozů, o nichž si myslí, že svými vlastnostmi vyčnívají nad ostatní. Ve druhém kole volby mezi pět finalistů rozdělí 25 bodů. Podmínky jsou takové, že je nutné jednoznačně určit vítěze, a ten nesmí dostat více než deset bodů. Porotci jsou též povinni doprovodit svoji volbu slovním zdůvodněním svého rozhodnutí. Sčítání hlasů porotců letos proběhlo 18. ledna na slavnostním večeru, který byl v přímém přenosu vysílán televizí Prima.

Suzuki SX4 skončilo nakonec na pátém místě, ovšem s těsným rozdílem pouhých čtyř bodů. Na první místo dali Suzuki SX4 dva porotci z celkem dvacetidvou hlasujících. V hodnocení porotců byly jako nejčastější přednosti Suzuki SX4 jmenovány vlastnosti jako vnitřní prostornost, variabilní uspořádání interiéru a vzhledem k výbavě a výkonu motorů i příznivá cena. Kladné byly hodnoceny také zábavné jízdní vlastnosti, ale také rozumná nabídka motorů či v dané kategorii ne zcela obvyklá verze vybavená pohonem všech kol. 





S novými modely značka Suzuki nabízí hodně muziky za rozumné peníze. To ostatně dokazuje fakt, že v anketě Auto roku v České republice se v roce 2006 dostal do finále model Swift, zatímco v roce 2007 se tento úspěch podařilo zopakovat vozu SX4.



# RYCHLEJI NEŽ LETADLEM

Krajina skrápěná deštěm rychle utíká za oknem. Displej ukazuje, že jsme právě překročili rychlost jízdy 300 km/h. Na oslavu toho si otevíráme plechovku s pivem značky Sapporo. Prodává se v okénku na konci našeho vagónu. Jedeme totiž ve vlaku.

**C**o se vám vybaví jako první, když se řekne Japonsko? Brána Torii na ostrově Miyadžima nebo Zlatý chrám v Kjótu? Či snad gejši a zápasníci sumo? S největší pravděpodobností to bude uhánějící rychlovlak s horou Fudži v pozadí. Přitom tento pohled je mnohem vzácnější, než si můžete myslet. Superexpresy sice nedaleko posváté hory projíždějí velmi často, jenže její charakteristický obrys je většinou ukryt v mracích.

Rychlovlak nazývané šinkanzen dokonale symbolizují technickou vyspělost a spolehlivost moderního Japonska. Na světě sice už jezdí i rychlejší soupravy, nicméně pouze francouzský TGV na trase Lyon-Aix en Provence dosahuje nepatrně větší průměrné rychlosti (přesně 263,3 km/h) než nejrychlejší japonský superexpres Nozomi mezi Hirošimou a Kokurou (261,8 km/h).

Co však činí šinkanzen zcela bezkonkurenčním, je neuvěřitelná

přesnost a naprostá spolehlivost těchto superexpresů. Zpoždění se tu totiž počítá jen v sekundách. V roce 2003 bylo dosaženo rekordní průměrné hodnoty zpoždění – pouhých 0,1 minuty, tedy 6 sekund, a to při 160 000 jízdách (na některých trasách jezdí i v minimálním intervalu 3,5 minuty). Přitom trasa šinkanzeny prochází rovněž hornatým terénem ostrova Honšú i místy, kde jsou takřka na denním pořádku zemětřesení a často zde řádí tajfuny. Právě zemětřesení mělo za následek dosud jedinou nehodu, ke které došlo přesně po 40 letech zcela bezpečného provozu japonských superexpresů. Bylo to v roce 2004, kdy nedaleko Nagaoky vykolejilo osm z deseti vagónů expresu Toki. Nikomu ze 154 cestujících se přitom nic nestalo. Pokud nepočítáme několik sebevrahů, kteří skočili před soupravu vjíždějící do stanice, došlo k několika zraněním cestujících jen zavírajícími se dveřmi, když opozdílci nechtěli přijít o svůj spoj. Vlak totiž zastavuje jen na několik desítek sekund. Aby cestující stačili nastoupit, jsou na nástupištích vyznačena místa jednotlivých dveří s čísly vagónů. Dveře zastavují s centimetrovou přesností na vyznačeném místě, takže cestující mohou rychle vystoupit i nastoupit. Kdo zaváhá, ten má smůlu...

**Expresní rychlovlak jsou typicky japonské i svou střídmostí.** Nenajdete zde luxusní kupé, dokonce ani jídelní vozy. Pro ukrácení jízdy se v těchto technických zázracích nabízejí sendviče, svým vzhledem připomínající plátky molitanu a postrádající jakýkoliv náznak chuti, což značně kontrastuje s vynikající japonskou kuchyní. Na rozdíl od evropských rychlovlaků zde není ani možnost připojení laptopu do sítě, až v nejnovějších soupravách se začínají objevovat zásuvky se zdrojem elektrického proudu.

V šinkanzenech se sedí většinou ve směru jízdy. Vlaky se ale na koncových stanicích neatáčejí, otáčejí se jen sedadla. Superexpresy jezdí jen od šesté hodiny ranní do půlnoci. Noc je, podobně jako třeba v pražském metru, vyhrazena pro technickou údržbu. Podle oficiálního odhadu Japonských drah už šinkanzeny přepravily přes šest miliard cestujících.

Označovat japonské superexpresy jako šinkanzen je vlastně omyl, kterého se ovšem zcela běžně dopouštějí i sami Japonci. Tyto vlaky se totiž správně jmenují superexpres, zatímco šinkanzen je označení pro novou hlavní železniční síť. Toto slovo se poprvé objevilo v roce 1940 v souvislosti s velikášskými projekty císařského ministerstva dopravy. To plánovalo spojení Tokia s největšími japonskými městy a dokonce i s Pekingem prostřednictvím tunelu na korejský poloostrov. Nic z těchto





fantazií se nerealizovalo. Až když po válce japonský průmysl nezbytně potřeboval novou železniční síť, protože k dispozici byla jen zastaralá síť úzkorozchodných tratí, projekt šinkansen znovu ožil.

Projekt byl odstartován v roce 1958. Souběžně začala výstavba tratě a vývoj vlaků, jaké neměly v té době ve světě obdoby. Při jejich konstrukci našla uplatnění celá řada leteckých inženýrů,

pro které po likvidaci japonského leteckého průmyslu nebylo uplatnění. Budování první trasy bylo z větší části financováno z půjčky od Světové banky ve výši 80 milionů dolarů. Tato trať byla pro veřejnost otevřena v době konání olympijských her v Tokiu v roce 1964. Díky tomu se jméno prvního expresu Hikari rozlétklo do celého světa a stalo se okamžitě symbolem rychlosti i mimořádných možností japonské

210 km/h. První vyrobené vlaky série 0, které charakterizoval tvar připomínající trup letadla, ukončily svou činnost až v roce 1995.

**Základní síť šinkanzenu, nazvaná Tókaidó,** spojila hlavní město Tokio s 515 km vzdálenou Ósakou. Tókaidó bylo pojmenováno staré silnice spojující sídlo šógunů Edo, což je dnešní Tokio, s císařským sídlem v Kjótu. Jezdí zde tři základ-



## Současné vlaky jezdí v provozu rychlostí 300 km/h, ačkoliv jsou schopné dosáhnout 443 km/h.

techniky. Byl to totiž první vlak na světě, který běžně s cestujícími překonával hranici rychlosti 200 km/h, místy dokonce jezdil rychlostí

ní typy expresů. Od roku 1992 je nejrychlejším z nich Nozomi (Naděje), využívající nejmodernější vlaky sérií 500 a 700 a projíždějící mnohé stanice. Nozomi tuto trasu zvládá za dvě a půl hodiny. Nejstarším je dnes už legenda mezi rychlovlaky Hikari (Světelný paprsek), jenž jezdí častěji a cesta mu trvá tři hodiny. Ve všech stanicích zastavuje jen Kodama (Ozvěna), využívající vlaky starších sérií.

K původní trase Tókaidó od roku 1975 přibýlo prodloužení nazvané Sanyo, směřující do Fukuky na ostrově Kjúšú. S ním měří základní trasa 1069 km. Kromě toho dnes už existuje řada dalších tras šinkanzenu po celém Japonsku.

Rychlostní vlaky se testují v rychlostech značně






přesahujících provozní rychlost superexpresů. Tak první Hikari jezdily rychlostí 210 km/h, nicméně na zkušební trati Kamonomiya dosáhly 256 km/h. Současné vlaky série 700 jezdí v provozu rychlostí 300 km/h, ač jsou schopny dosáhnout 443 km/h. Kvůli omezení hluku v hustě osídlených oblastech na předměstí Tokia musejí i superexpresy jezdit pomalu – maximálně 110 km/h. Jízdu tak vysokou rychlostí umožňují tři základní technické prvky – svařované rovné kolejnice s pružným uložením, omezující v maximální možné míře vibrace, podvozek, který dokáže vznikající vibrace tlumit, a aerodynamika.

Koleje šinkanzenu mají klasický rozchod 1435 milimetrů. Trasa šinkanzenu se přírodním překážkám nevyhýbá, ale překonává je, a to jak viadukty, tak i tunely. Právě tunely jsou v současné době jedním z limitujících prvků pro další zvyšování rychlosti jízdy.

**Původní aerodynamické řešení vlaků logicky vycházelo ze zkušeností se stavbou letadel.** Jenže jízda velkou rychlostí v přízemní mezní vrstvě se od letu volným prostorem značně liší. Aerodynamika se proto vyvíjí, což přineslo jak postupné zvyšování dosahovaných rychlostí, tak i snížení spotřeby elektrické energie až o 15 procent. Největším oříškem k rozlousknutí je nyní pro japonské konstruktéry eliminace, či alespoň omezení aerodynamického rázu, ke kterému dochází při vjez-

du vlaku do tunelu a při míjení se dvou vlaků. Na trasách šinkanzenu se můžeme setkat s vlaky čtrnácti sérií. Ty se od sebe liší nejen tvarem, ale i zabarvením. To samozřejmě představuje velkou výzvu pro sběratele, čemuž mnozí výrobci železničních modelů vycházejí vstříc. Nevyrábějí ovšem zmenšeniny celých souprav. Ty totiž mají u souprav sérií 500 a 700 šestnáct vagonů. Sběratelům se proto

prodávají jen modely čelních motorových vozů. Šinkansen kráčí vstříc dalšímu rozvoji i navzdory tomu, že jeho původní provozovatel se ekonomicky zhroutil. Japonské státní dráhy JNR (Japan National Railway) se v 80. letech v důsledku přehnaných investic staly nesolventními. Proto musely být v roce 1987 zprivatizovány a proměnily se v současnou společnost Japan Railway (JR). 



# Malá velká

Suzuki Motor Corporation patří s více než dvoumilionovou roční produkcí mezi největší výrobce automobilů na světě. Vozy Suzuki se v globálním měřítku ovšem vyrábějí i pod jmény jiných značek.

**V** celosvětovém měřítku je Suzuki často zahrnována do rodiny koncernu General Motors, který je od roku 1981 společně s Isuzu vlastníkem minoritního podílu této japonské firmy. Díky tomuto spojení se Suzuki otevřel severoamerický trh ekonomických vozů.

Značka Suzuki se mnohaletou nenápadnou prací dostala na špičku vozidel kategorie „Kei Jidosha“. V Japonsku se tak označovala drobná daňově zvýhodněná autíčka s původně motocyklovým motorem objemu obvykle 360 cm<sup>3</sup>, vhodná zejména pro městský provoz. Suzuki je ovšem i největším světovým producentem malých a lehkých terénních automobilů. Jejich vstup na trh byl opět vcelku nenápadný, v roce 1968 firma koupila licenci terénního vozítka krachující společnosti Hope Motor Company. Charakteristické je, že Suzuki po celou dobu své existence odolává lákadlům profitabilnějších velkých a drahých vozů a stále se drží jednou nastoupené filozofie.

Suzuki je přítomna na světovém trhu v daleko větší míře, než by se mohlo zdát. V mnoha zemích založila společné podniky s lokálními vý-

robcí a tyto aktivity velmi čile rozvíjí. Díky tomu se v roce 2004 výroba osobních a lehkých užitkových automobilů rodiny Suzuki ve 14 různých zemích dostala na hranici 1,7 milionu kusů – a to nepočítáme vozy Suzuki vyráběné pod značkou Chevrolet, Mazda, Subaru, Nissan a některé produkty značek Changan a Change z Číny. V roce 2001 vyráběla Suzuki mimo své domovské továrny celkem 84 různých typů a modelů.

**Evropa.** Roku 1986 podepsala Suzuki licenční smlouvu se španělskou značkou Santana vyrábějící terénní Land Rovery a o pět let později se stala jejím rozhodujícím akcionářem. V roce 1994 Suzuki sice svůj podíl v Santaně prodala, ale výroba pokračovala dál. Prvním licenčním vozem byl terénní model Suzuki SJ 410, následovaly větší typy Samurai, Vitara a moderní Jimny, který se v otevřeném provedení Suzuki Jimny Canvas Top vyrábí doposud. Od roku 2005 Španělsko vyrábějí SUV Santana 300/350, nápadně připomínající tvary původní Suzuki Vitara.

V Maďarsku se od roku 1992 vyrábí Suzuki Swift, který konstrukčně vychází z japonského

originálu. Typu Ignis předcházela v letech 1992 až 2003 evropská verze malého vozu Swift první generace. Od roku 1999 se Suzuki montují také v Polsku pod označením Opel Agila (Suzuki Wagon R+). Kompaktní moderní SUV Suzuki SX4 bylo zkonstruováno v těsné spolupráci s automobilkou Fiat. Vyráběno je však v maďarské továrně Suzuki.

**Severní a Jižní Amerika.** Suzuki od roku 1989 vyrábí auta v Kanadě v továrně CAMI, což je společný podnik s General Motors. Nejnovějším modelem zdejšího závodu je model Suzuki XL7, vloni představený na autosalonu v New Yorku. Pokud jde o Jižní Ameriku, výroba zde probíhá od roku 2000 v Argentině, od roku 2003 v Brazílii, zatímco v továrnách ve Venezuele, Kolumbii a Ekvádoru se na vozy montují loga Chevrolet (například Chevrolet Grand Vitara, Grad Vitara XL7, Wagon R+, Jimny, Super Carry). Brazílská továrna Suzuki dodává od roku 2003 na trh také malý třídveřový hatchback Suzuki Fun s motory objemu 1,0 a 1,4 litru. Tento automobil je sesterským modelem brazilského Chevroletu Celta.



# značka

**Afrika.** Černý kontinent zastupuje Egypt. Tamější pobočka dodává od roku 1989 několik stovek kusů Suzuki Super Carry s karoseriemi pick-up nebo minivan a SUV Suzuki Vitara. Vozy jsou montovány z 45 až 60 procent z místních komponentů, zbytek součástek je importován z Japonska.

**Asie a Dálný východ** jsou pro japonskou společnost rájem. V Indii založila roku 1982 firma společný podnik s tamější vládou. Nyní patří Japoncům polovina firmy Maruti. Postupem času se dostaly do výroby licenční typy 800 (Suzuki Alto), Zen, Swift, Esteem, Baleno, Wagon R, terénní Gypsy, mikrobus Omni a pracují zde na větších terénních modelech Vitara a Grand Vitara.

V Pákistánu byl ve stejném roce založen podnik PAK-Suzuki. Podnik se má k světu a ročně pošle do světa přes 70 000 automobilů. Začínalo se s montáží Suzuki SS80. Aktuální produkce je mixem starších generací japonských typů Alto, Mehran, Khyber Cultus, Liana. Nechybí ani off-road Potohar (Samurai, 1985–1993) a mikrobus Bolan.

Tchaj-wan produkuje od roku 1990 v továrně Prince exotický minivan Suzuki Nipky (Suzuki Wagon R), v nabídce se střídaly typy Escudo/Grand Vitara, Solio, Every, Carry a minivan Landy. Výroba v Thajsku skončila roku 2006, stejně jako na Filipínách a v Malajsii ve prospěch produktů jiných značek GM. Překotně

se rozvíjející Čínu nemohla Suzuki vynechat. Ex-japonská auta nabízejí značky Changan, Changan Suzuki (Swift, Alto,

Lingyang, YY5), Changhe Beidou-xing, Ideal, Morse, Dolphin) a pravděpodobně některé další. Zbývá dodat, že jihokorejská značka Daewoo vyrábí licenční Suzuki pod označením Damas a Labo a v Japonsku se Wagon R+ vyrábí také jako Chevrolet MW a Ignis jako Chevrolet Cruze.

**Japonsko.** Pro domácí, případně severoamerický trh zde vznikají inde nevidaná auta. Ať již jde o novou hranatou generaci městských vozů Alto a Solio odvozených od modelu



Wagon R+ se vznětovým motorem 0,7 litru nebo

větší automobily určené pro USA – Reno (sedan známý také jako Daewoo/Chevrolet Lacetti). Z něj vycházejí také model Foreza (Daewoo/Chevrolet Nubira) a největší sedan s 2,5litrovým řadovým zážehovým šestiválcem Verona, který je známý také pod jménem Daewoo/Chevrolet Evanda.

Globalizace spolu s intenzivním hledáním efektivnějších způsobů výroby automobily unifikuje, ovšem příklad Suzuki ukazuje, že se to dá dělat chytře a účelně. ❖

Značka Suzuki je jedním z velkých globálních „hráčů“ automobilového průmyslu. Díky promyšlené strategii na jednu stranu vyrábí mnoho automobilů pro cizí značky, ale zároveň na vybraných trzích pod svojí značkou prodává automobily jiných značek. Evropské trhy patří v tomto směru do první skupiny, protože zde nabízené modely jsou vlastními konstrukcemi Suzuki.



Konec  
sekce  
AUTO

