



# SUZUKI

MAGAZÍN

**Suzuki**  
*Kizashi*  
C O N C E P T

Koncept pro budoucnost



Podzim 2007

# auto OBSAH



04

## Suzuki Splash

Nové kompaktní MPV přichází se svěžím stylem a promyšleným interiérem.



08

## Suzuki Kizashi

Budoucnost značky Suzuki dostala s konceptem Kizashi jasné kontury.



10

## Rozmanitý Swift

Suzuki Swift může mít mnoho podob. Mějte o nich přehled.



16

## Česká Sibiř

Suzuki Grand Vitara byla ideálním společníkem pro cestování po České Sibiři.

22

## Závod do oblak

„Monster“ Tajima na Suzuki letos překonal rekord v závodě do vrchu Pikes Peak.

26

## Evropská továrna Suzuki

Reportáž z místa, kde se vyrábí většina Suzuki pro Evropu.

30

## Sushi

Sushi je tradiční japonské jídlo. Jaké má zákonitosti a pravidla?

# Na svěží VLNĚ

Nová generace kompaktního MPV dostala jméno Splash. Automobil s prostorným a praktickým interiérem nyní přichází s větší dávkou emocí a sportovního střihu.

**K**dyž se v roce 2004 vydala desítka designérů značky Suzuki na půlroční stáž do Německa, měla za úkol načerpat místní atmosféru, zvyky a zejména automobilový vkus zdejších obyvatel. Nakonec procestovali celou Evropu a po půl roce navrhli tři designy, jak by mohl nástupce nejúspěšnějšího malého MPV Suzuki Wagon R+ vypadat. Vznikla německá, italská a britská verze, které se lišily tvary karoserie, jež ladily s místními požadavky. Až z těchto tří modelů byl po diskusích a zkoumáních vybrán vítězný návrh. Jednalo se o německou verzi designu,

z níž vznikl hliněný model v měřítku 1:1. Ten dostal jméno Splash.

Automobil s délkou 3,7 metru svojí filozofií navazuje na svého předchůdce, kterým byl model Wagon R+. Zachovává si proto zákazníky tak oblíbenou solidní vnitřní prostornost a variabilitu, stejně tak jako kompaktní rozměry a dostupnou cenu. Novinka však přichází s bezesporu atraktivnějším designem, který svými plynulými křivkami a hladkými přechody jednotlivých ploch nahrazuje původní krabicovitý a spíše užitkově působící tvar. Specifickým rysem designu modelu Splash, který se může pochlubit nízkým koe-





## Minimální poloměr otáčení 4,7 m zlepšuje ovladatelnost a manévrovatelnost vozu v městském provozu.

ficientem čelního odporu vzduchu  $c_x = 0,32$ , je jemně zakulacená linie střechy, jež je zakončená ostrou hranou na zádi s téměř svislou zadní výklopnou stěnou. Dynamiku celému designu dodává také optické zalomení zadního čela, které je zvýrazněno elegantně prohnutými světlými.

**Splash svými půdorysnými rozměry přibližně odpovídá modelu Swift**, tajemství nárůstu jeho vnitřního prostoru spočívá ve zvýšení karo-serie. V novince se vpředu sedí o 54 mm výše

(vzadu o 47 mm) než ve Swiftu, což značně usnadňuje nastupování do vozu a zároveň zajišťuje lepší rozhled při jízdě v městském provozu. Právě větší výška vozu umožnila vzpřímenější polohu těla posádky, což přináší i větší prostor pro zavazadla. Opomenout ale nelze ani značnou variabilitu vnitřku vozu danou asymetricky dělenými zadními sedadly, které lze snadno sklopit tak, že v zádi vznikne prostor s rovnou podlahou a celkovým objemem až 537 litrů.

V interiéru se nový model snaží držet filo-

zofii velkoprostorového vozu například umístěním řadicí páky do středového tunelu, kde ji řidič může snadněji uchopit. Vnitřní prostor potěší typicky jednoduchým designem, který je osvěžen řadou barevných potahových materiálů, stejně tak jako možností objednání různých ozdobných lišt. Standardem všech modelů je také mnoho odkládacích schránek a přihrádek rozmístěných nejen v samotné přístrojové desce, ale také na dalších místech interiéru.

Po technické stránce je model Splash posta-



Oproti Swiftu zaujme například řadicí páka umístěná ve středovém tunelu, která automobilu dodává také uvnitř charakter velkoprostorového vozu. Za pozornost stojí rovněž velký rychloměr, který může být doplněn malým externím otáčkoměrem umístěným na přístrojové desce. Svěží charakter tohoto vozu dotváří také kontrastní čalounění sedadel a výplň dveří.



### Dravější verze

Suzuki Splash měl premiéru na autosalónu ve Frankfurtu, kde zabíral téměř polovinu expozice své značky. K vidění byly nejen standardní verze v několika jasných barvách, ale také sportovněji laděné černé provedení. To se vyznačovalo odlišně tvarovanými spodními částmi nárazníků, výraznějšími prahovými nástavci, stejně tak jako zrcátky s povrchovou úpravou leštěného hliníku. Stejnou barvu měly i B sloupky, které vkusně kontrastovaly s černou barvou karoserie. Decentně sportovnější atmosféru tohoto vozu, vybaveného standardním vznětovým motorem 1,3 DDiS, doplňovala také velká kola s originálním designem.



ven na oblíbeném podvozku nové generace Swiftu. Jeho charakteristika však byla naladěna na specifické vlastnosti tohoto modelu. Splash je o něco komfortnější, ovšem zároveň neztratil nic z pověstné obratnosti a živého chování svého nižšího sourozence. To ostatně dokazuje i průměr otáčení, který má hodnotu jen 9,4 metru. V reálu to znamená, že se tento praktický a svěže vypadající vůz otočí na pověstném pětíniku.

**Pro Splash je připravena trojice motorů.** Základ tvoří zážehový litrový tříválec s výkonem 48 kW (65 k), nad nímž je postavena čtyřválcová jednotka 1,2 litru nabízející výkon 63 kW (86 k). Pro příznivce vznětových mo-

torů nebo ty, kteří najedí velké porce kilometrů, je určen vznětový motor 1,25 l. Suzuki tento čtyřválcový turbodiesel vyrábí ve své indické továrně na základě licenční smlouvy se společností Fiat. Naftová verze má označení DDiS a nabízí výkon 55 kW (75 k).

S pětidveřovým modelem Splash se Suzuki opět vrací do segmentu malých jednoprostorových vozů, který v roce 1993 s typem Wagon R sama založila a který v současnosti na japonském trhu drží přibližně 20procentní podíl. Také v Evropě se obliba tohoto praktického, prostorného a ekonomického typu vozů začíná zvětšovat. Suzuki Splash k tomu ostatně přidává díky svému modernímu designu další důvod. ➤

# Kizashi

C O N C E P T

Úmysl vstoupit do segmentu střední třídy má u značky Suzuki první reálnou podobu. Je jí emotivní a dramaticky vyhlížející koncept nazvaný Kizashi, což v češtině znamená předzvěst.

**Z**načka Suzuki začala doslova nový život se současnou generací modelu Swift. Tento automobil přinesl do své kategorie svěží vzhled, kombinovaný s moderní technikou a zdravě sportovním charakterem. Novinka letošního roku – model Splash – k těmto vlastnostem přidal praktičnost a „rodinnou“ použitelnost. Jakousi třetí fází rozvoje

značky Suzuki má být v roce 2010 právě nový model střední třídy, který se počátkem podzimu roku 2007 objevil ve formě konceptního vozu Kizashi.

Tato designérská studie si klade za cíl, aby se všechny typické vlastnosti značky Suzuki spojily ve voze střední třídy. V této kategorii navíc Suzuki může naplno ukázat svůj technologický potenciál, který je ostatně

zřejmý již z vynikajících motocyklů. Koncept Kizashi má dynamicky vyhlížející karoserii s délkou 4,65 metru. Dlouhý rozvor a značná šířka konceptu přitom působí velmi dynamicky. Tento efekt dále umocňuje také dlouhá přední kapota, stejně tak jako dramaticky vyhlížející černá maska chladiče, která ostře kontrastuje se světlomety a červeným lakem karoserie.

Koncept Kizashi měří na délku 4,65 m, široký je 1,95 m a vysoký 1,4 m. Rozvor náprav má nadstandardní velikost 2,85 metru. Prototyp disponuje dvoulitrovým turbodieselem kombinovaným se šestistupňovou sekvenční převodovkou a elektronicky řízeným pohonem všech kol. Kola mají průměr 21 palců a obouvají pneumatiky 255/30.






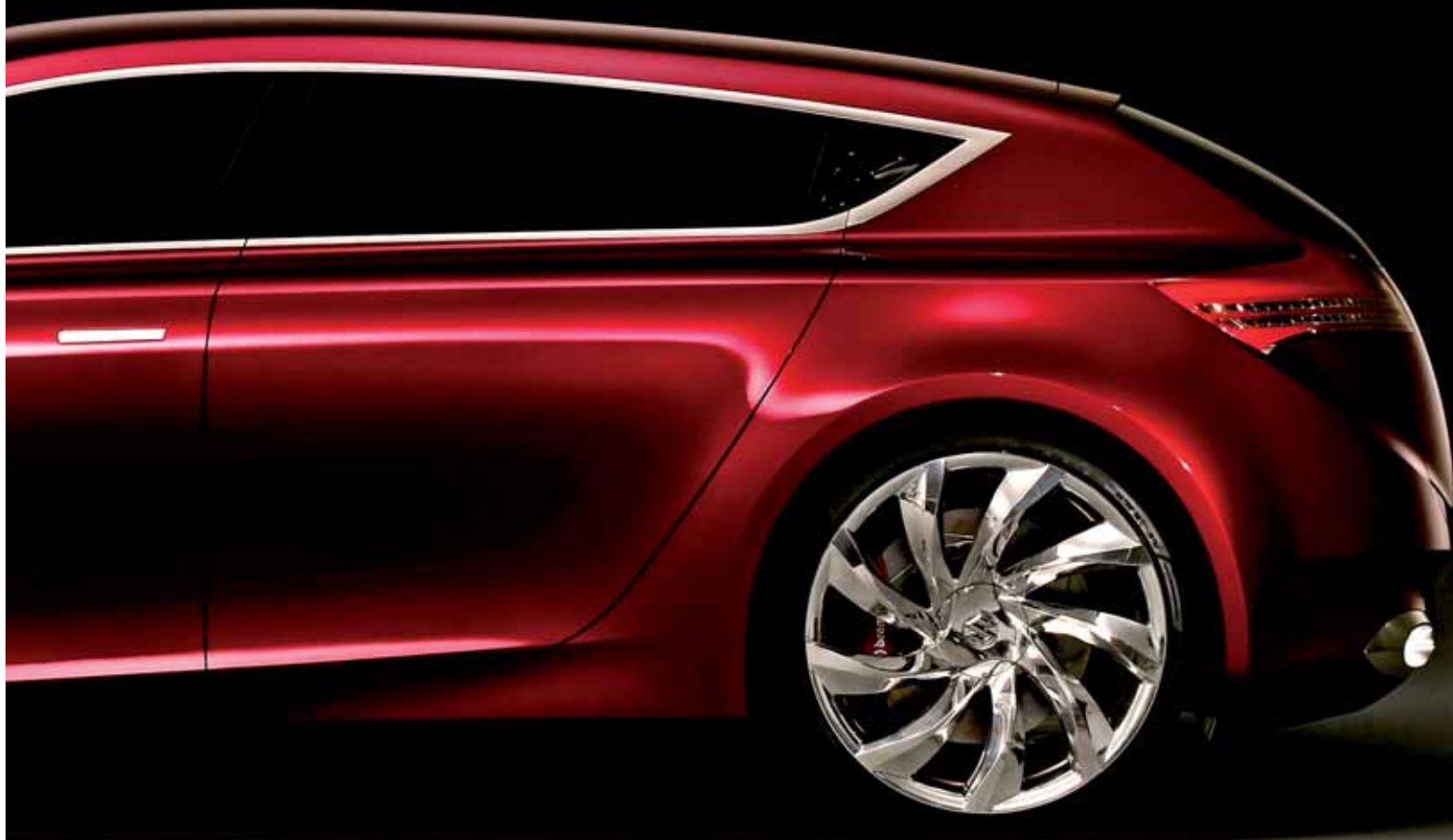
Výrazné boky karoserie přecházejí do zaoblených pátých dveří, které jsou zárukou praktického využití interiéru vozu. Zajímavě řešená jsou také zadní koncová světla, která přitahují pozornost zejména při pohledu z boku.

**Koncept Kizashi naznačuje, že od něj odvozený sériový model se bude řadit mezi**

**sportovní vozy daného segmentu.** Zároveň tento automobil bude navržen tak, že bude jakousi vstupní branou do segmentu luxusních vozů. Temně červený prototyp, který byl k vidění na frankfurtském autosalonu, naznačil také technologické ambice, které Suzuki s tímto vozem má. Koncept byl totiž vybaven novým dvoulitrovým turbodieselem, který je právě ve vývoji. Ten byl

navíc spojen s elektronicky ovládaným pohonem všech kol i-AWD. Použitý systém se vyznačuje ve skupině vozů s pohonem všech kol minimální spotřebou a produkcí CO<sub>2</sub>.

Sériový vůz střední třídy odvozený od konceptu Kizashi by se měl na trhu objevit za tři roky. Nezbývá než doufat, že se jeho design bude působivěmu konceptu co možná nejvíce podobat. 



### Verze na výběr

- 1) Zážehový čtyřválec 1,3 l (68 kW/92 k)
  - 3 nebo 5 dveří
  - 5stupňový manuál nebo automat. řazení
  - pohon předních kol nebo 4x4
- 2) Zážehový čtyřválec 1,5 l (75 kW/102 k)
  - 3 nebo 5 dveří
  - 5stupňový manuál nebo samočinná převodovka
- 3) Zážehový čtyřválec 1,6 l (92 kW/125 k)
  - 3 dveře, manuální převodovka



# Swift NA PŘÁNÍ

Úspěch Suzuki Swift není dán pouze jeho atraktivní karoserií, živým chováním a zajímavou cenou. Opírá se také o fakt, že je nabízen v široké paletě různých provedení. Díky tomu se snadno přizpůsobí právě vašim požadavkům a peněžence.





## V ceníku modelu Swift je 13 základních položek. My vám poradíme, jak vybrat tu nejhodnější právě pro vás.

**J**méno Swift má ve výrobním programu automobilky Suzuki nezastupitelné postavení. Po celém světě tento kompaktní model proslul jako spolehlivý, nenáročný a dostupný automobil segmentu malých vozů. Rok 2004 však znamenal pro tento vůz doslova revoluci. Zmiňované vlastnosti zůstaly samozřejmě zachovány, nicméně novinka doslala atraktivnější vzhled a mnohem živější jízdní projev.

Vzhled Suzuki Swift spojuje zdravou dynamiku se svěžestí a originalitou. Jisté není

bez zajímavosti, že svým designem, pro nějž je charakteristické například výrazné oddělení těla karoserie od střechy, inspiroval také stylign některých konkurentů. Swift je ale navržen především jako ideální městský vůz. S délkou 3,7 metru je proto kompaktní a mezi jeho silné stránky patří také mrštnost a ovladatelnost. Se Swiftem se také velmi snadno parkuje, protože má průměr otáčení pouhých 9,4 metru.

Příjemně dynamický charakter ukazuje tento vůz také prostřednictvím svých motorů. Již

základní zážehový čtyřválec o objemu 1,3 l s největším výkonem 68 kW (92 k) nabízí výkonnost, která je v dané cenové kategorii jinde nedostižná. Kdo přitom chce ještě dravější akceleraci, jistě zvolí silnější motor o objemu 1,5 litru s proměnným časováním a výkonem 75 kW (102 k).

Poněkud mimo klasické verze stojí výrazně sportovní model s jednoduchým dovětkem svého označení – Sport. Tato verze má kompletně přepracovaný podvozek, brzdy a částečně také interiér. Především je ale vy-



### Volba 1 – motor

Již základní motor s výkonem 68 kW (92 k) dodává Swiftu nadprůměrnou dynamiku (zrychlení 0-100 km/h za 11 s). Potěší také jeho nízká spotřeba paliva (kombinovaná 6,2 l/100 km) i ochota k vytáčení. Kdo však hodlá s tímto vozem jezdit častěji po dálnicích a na dlouhé vzdálenosti, ten by měl zvážit volbu silnějšího motoru 1,5 l. Pro řidiče toužící po zážitcích z řízení je určen Swift Sport nabízející 92 kW (125 k).



bavena motorem 1,6 litru, který má největší výkon 92 kW, což odpovídá tahu 125 koní.

Velmi zajímavým vozem v nabídce rodiny modelu Swift je provedení vybavené pohonem všech kol. Právě tato vlastnost je v daném segmentu zcela jedinečná a je zajímavou verzí zejména pro horské oblasti. Swift 1,3 l 4x4 je totiž po Suzuki Ignis 4x4 nejlevnějším vozem s pohonem všech kol na trhu.

**Možnosti výběru vhodné verze rozšiřuje také nabídka dvou typů karoserie.** Kromě žádanějšího pětidveřového modelu je totiž k dispozici i třídveřová verze. Ta má mírně pozměněné proporce střední části, takže působí o něco dravěji než praktičtější 5dveřový model. Třídveřová karoserie, která



se vyrábí pouze v evropské továrně Suzuki, je jedinou alternativou pro provedení Swift Sport. Právě tento model se opticky dále odlišuje provedením svých nárazníků, stejně tak jako designem 17palcových kol.

### Volba 2 – převodovka

Swift se dodává v zásadě se třemi převodovkami. Základem je pětistupňový manuál. Ten lze u motoru 1,3 l doplnit systémem automatizovaného řazení MTA, který nabízí za příplatek 25 tisíc korun funkci samočinného řazení nebo možnost sekvenční změny rychlostních stupňů. Motor 1,5 l může být kombinován s klasickou samočinnou 4stupňovou převodovkou.

**Interiér Suzuki Swift se nese v moderním duchu.** Přístrojová deska zaujme svojí jednoduchostí a přehledností. Příjemně sportovním dojmem působí například tříramenný volant, který je standardem i u základního provedení tohoto modelu. Velmi podmanivé je provedení audiosystému, který je s přehrávačem CD standardem již od druhého stupně výbavy GL. Ten je plně integrován do středového panelu a je vybaven ovládním pomocí tlačítek na volantu.

### Volba 3 – výbava

Výbavy Swiftu jsou promyšleně odstupňované, a tak se dokáží přizpůsobit rozličným kombinacím komfortu a nákladů. K dispozici jsou tři základní stupně výbavy s přesně danou specifikací. Výběr vhodného modelu je proto jednoduchý. Již základní, ekonomicky laděný model GA obsahuje například ABS, dvojici airbagů nebo posilovač řízení. O stupeň výše stojí provedení GL, které k předchozímu stupni přidává například elektrické ovládání oken, rádio s CD přehrávačem nebo dálkově ovládané centrální zamykání. Standardem je také dělené zadní sedadlo, stejně tak jako třeba zrcátka ve slunečních clonách nebo výškově nastavitelný volant a sedadlo řidiče. Model GL lze dostat buď s klimatizací, nebo bez ní. Kdo ale žádá v dané kategorii skutečný luxus, jistě sáhne po provedení GLX, které za rozumný příplatek ve srovnání s modelem GL s klimatizací přináší bohatší bezpečnostní i komfortní výbavu. Obsahuje totiž nejen například systém samočinného odemykání a startování bez nutnosti použití klasického klíčku zapalování, ale například také boční a hlavové airbagy. Provedení GLX je jako jediné k dispozici pro všechny motory.




Silnou stránkou všech provedení tohoto vozu je také nabídka rozmanitých a prakticky využitelných odkládacích prostorů a schránek. Kapsy lze nalézt například ve dveřích, ovšem k dispozici jsou také například držáky na nápoje nebo místo pro odložení mobilního telefonu. V dané kategorii je nadstandardně prostorná rovněž přihrádka před místem pro spolujezdce.

Vnitřní prostor poskytuje své posádce i přes kompaktní vnější rozměry dostatek místa. To přitom platí jak pro přední sedadla, tak

překvapivě i ta zadní. Prostor pro zavazadla je s objemem 213 litrů velmi snadno přístupný a využitelný. Výše uvedené věty přitom platí jak pro model s trojicí dveří, tak pro pětidveřové provedení.

**Silnou stránkou Suzuki Swift je také bezpečnost.** Kromě bezpečnostní výbavy v podobě ABS, až šesti airbagů nebo pyrotechnických předpínačů bezpečnostních pásů je bezpochyby předností zejména tuhá struktura karoserie s programově deformovatelnými

bezpečnostními zónami. Není proto divu, že Swift získal v náročných nárazových testech Euro NCAP solidní čtyřhvězdičkové ohodnocení.

Ať si již vyberete kteroukoliv verzi z široké nabídky Suzuki Swift, vždy si můžete být jisti, že získáte originálně vyhlížející automobil, který kromě své praktické a ekonomické hodnoty dokáže nabídnout i potěšení z pohledu řídicích zážitků při jeho řízení. Jedná se o automobil, z něhož, s trochou nadsázky řečeno, nebudete chtít vystoupit. 



#### Volba 4 – cenové rozdíly

Tří-/pětidveřová karoserie	10 000 Kč
Motor 1,3/1,5 (verze GLX)	30 000 Kč
Motor 1,5/1,6 Sport	80 000 Kč
Přední pohon/4x4 (1,3 GLX)	50 000 Kč
Man. převod./MTA (1,3 l)	25 000 Kč
Man. převod./samočinná (1,5 l)	35 000 Kč
Provedení GA/GL (1,3 l)	30 000 Kč
Klimatizace (verze 1,3 GL)	25 000 Kč
Provedení GL/GLX (1,3 l)	50 000 Kč

#### Doporučení podle požadavků

Požadavek	Vhodný model
Nízká cena	1,3 GA 3 dv.
Klimatizace	od 1,3 GL/AC
Centr. zamykání	od 1,3 GL
Aut. řazení	1,3 GLX MTA nebo 1,5 GLX AT
Nízké provozní náklady	motor 1,3 l
Potěšení z jízdy	1,6 Sport







# Idyla na Sibiři

Hornatina na pomezí středních a jižních Čech nedostala jméno podle jednoho z nejnehostinnějších koutů planety nadarmo. Uprostřed babího léta je ale jen málo míst, která bychom navštívili raději. Naším průvodcem po České Sibiři byla Grand Vitara v luxusní výbavě JLX Comfort.


**T**áto, pán chce vědět, proč tomuhle kraji říkáme Česká Sibiř! Hospodyně se zasměje způsobem, který naznačuje blahosklonné pochopení pro naši neznalost, a vzápětí dodává: „Stavte se v únoru, pochopíte.“ Nebudeme jí kazit radost a přiznávat, že víme, jak dlouhé a kruté zimy tady bývají.

Lokalitu Česká Sibiř nenajdete v žádné oficiální mapě. Říká se tak trojúhelníku sevřeném spojnicemi měst Sedlčany, Benešov a Tábor. Nalevo odtud se neuspěchaným tempem valí k hlavnímu městu Vltava, severovýchodní cíp vrchoviny střeží hora Blaník a směrem na jih se psaly dějiny husitského hnutí. Dáma, která se navzdory pozeňnanému věku představila křestním jménem Alžběta, nám k odpovědi přidává ještě několik šťavnatých jablek a přání šťastné cesty. Zdvorně děkujeme a míříme dál do kopců.

Teď, na prahu babího léta, se zdá nepochopitelné, jak mohl někdo nazvat tak vlídnou krajinu Českou Sibiří. Stromy okolo cest se halí do všech odstínů žluté, červené a zlatohnědé, na polích vrcholí sklizeň a podzimní slunce zalévá okolní kopce tím jedinečným medovým světlem, které tak milují fotografové.

**Krajina dvou tváří.** Stačí se ale podívat trochu lépe a člověk si okamžitě uvědomí, že již za několik týdnů odloží Česká Sibiř idylickou masku a odhalí svou pravou tvář – nevlídnou, studenou, ošlehanou ledovými větry. Nejprve si všimnete větrolamů okolo silnic. Při průjezdu malebnými vesničkami tu a tam zahlédnete hromady dřeva, srovnané podél domů a trpělivě čekající, až se naplní jejich osud ve věčně hladových kamnech. A pokud v tomto – jistě nepřiliš bohatém – kraji potkáte novější auto, nezřídka je to „čtyřkolka“.





Malebná příroda a krásné výhledy jsou v tomto koutě České republiky doslova na každém rohu.

Pohon všech čtyř kol má i naše terénní Grand Vitara. V úzkých vlásenkách pod Arnoštovicemi se ale vůbec nechová jako těžkopádný off-road. Svižně se protahuje zatáčkami, nenechá se vyvést z klidu asfaltem, jehož reliéf místo silničářů tvarují klimatické podmínky. V luxusním interiéru s automatickou klimatizací, vyhřívanými sedadly a výkonným audiosystémem snadno zapomenete, že řídíte terénní vůz.



Točitou silnicí, která s námahou šplhá nad Heřmaničky, aby se na horizontu úlevně překulila do údolí, si ale vychutnáváme jen do okamžiku, kdy se les rozešoupí. Je těžké soustředit se na jízdu, když vám příroda nabídne pohled tak malebný: přímo před námi se hrdě tyčí Javorová skála, s nadmořskou výškou 723 metrů nejvyšší vrch České Sibiře. K jejímu úpatí se vděčně chýlí dvojměstí Sedlec-Prčice, které zde v pohodlném závětří



očekává účastníky slavného pěšího pochodu.

Prvních 469 poutníků vyrazilo na 70 km dlouhou trasu 17. dubna 1966. Šli tehdy víceméně z recese – ani je nenapadlo, že dávají vzniknout tradici, kterou v devadesátých letech svou účastí podpořil i tehdejší ministr financí a dnešní prezident republiky Václav Klaus. Úctu k námaze, již museli turisté podstoupit, než dorazili až sem, vyjadřuje půvabná skulptura kamenné boty na přickém náměstí. S nabídkou občerstvení je to horší, ale jakési školačky nás ochotně upozorňují na Strnadovský mlýn kousek za městem.

**Podnik vypadá opuštěně a obsluha je téměř překvapená, když se dožadujeme náplní pro naše žaludky.** Servírované pokrmy ale veškeré obavy rozptýlí: jsou chutné, v omáčce nacházíme pravé hříby a spoustu dalších dobrot. Po chvíli soustředěného žvýkání funíme námahou tak, že talíře odsouváme stranou. Porce byly opravdu vydatné a nic naplat, nepřišli jsme pěšky...

Česká Sibiř se nachází na rozhraní středních a jižních Čech, přibližně mezi městy Benešov, Sedlčany a Tábor. Východně je ohraničena horou Blaník. Statutem „hlavního města“ tohoto regionu se pyšní obec Miličín, která leží na hlavním silničním tahu mezi Prahou a Táborem. Právě v Miličíně je také muzeum České Sibiře. Když budete chtít získat více informací o tomto překrásném koutu České republiky, najdete je na internetových stránkách [www.ceskasibir.cz](http://www.ceskasibir.cz).

Raději se vyptáváme číšníka na tajemné antény, které natahují uši svých parabol k nebi kousek odtud. Snad vláda neoklamala národ a nenechala postavit americký radar tady, zatímco se pozornost všech upíná k nedalekým Brdům? Náš pokus o vtíp zůstává nepochopen. Číšník s vážnou tváří vysvětluje, že rozhodně nejde o vojenské zařízení, tím méně americké. Antény patří Českým radiokomunikacím a spojují telefonní linky v tuzemsku s celým světem.

Hmm, takže žádná akta X? Škoda, ale to nás nezbaví touhy prozkoumat věc zblízka. Otázkou je, kudy. Na mapě zařízení nefiguruje a neuvádějí k němu žádné ukazatele. Chápeme – není v zájmu nikoho, aby se tu shromažďovaly davy zvědavců, vandalů a potenciálních záškodníků.

Společně tedy na instinkt a v nedaleké obci odbočujeme směrem, jímž tušíme (nyní skryté) paraboly. Respektujeme jak zákony, tak pravidla slušnosti, a držíme se kolejí vyjetých zemědělskou technikou. Jsou hluboké, nepravidelné, tu a tam ční z bláta oblé žulové balvany – znaménka krásy zdejší krajiny. Grand Vitara zvládá všechny nástrahy s obdivuhodnou grácií. Nejsme specialisté na terén a víme, že schopnosti auta končí daleko později než naše odvaha. Musíme se nicméně podívat tomu, jak snadno se vůz řídí i v rukou naprostých off-roadových amatérů.

**Legrace končí, když se ocitáme před strmým výjezdem.** Otočit se nemůžeme, couvat není kam – nechceme-li jet na zpátečku dobrý kilometr. Podnikám pěší průzkum svahu, abych se ujistil, že ve vysoké trávě nečíhá žádné překvapení. Všechno se zdá být v pořádku. Ovladačem na středové konzole nastavuji stálý pohon všech kol s redukcí, voličem automatické převodovky ručně blokuji řazení na druhém rychlostním stupni a s palci položenými na věnci volantu se obezřetně rozjíždím... Vitara se hrne směrem k obloze jakoby nic. Povrch pod koly



Česká Sibiř není na žádné mapě,  
proto je zde takový klid.



Nejluxusnější Suzuki Grand Vitara je vybavena zážehovým dvoulitrovým čtyřválcem, který je kombinován se samočinnou převodovkou. Výbava tohoto modelu je skutečně kompletní. Obsahuje například automatickou klimatizaci, ale také kožené čalounění, stejně tak jako účinné xenonové světlomety. I tento model nabízí, stejně jako ostatní, možnost odpočtu DPH.

je naštěstí poměrně tvrdý a je schopen přenášet veškerou sílu motoru.

Uf, to bylo všechno? Najednou jsme na okraji pole. Grand Vitara překonala sráz, na který bych měl problém vyšplhat po svých, s takovou samozřejmostí, jako bychom jeli po asfaltové silnici. To, co jsme považovali za velký terén, bylo pro náš vůz patrně jen lehkou rozsvíčkou.

Výprava k anténám nicméně končí neúspěšně. Zastavuje nás hradba stromů a neobdělaná půda. Nejsme tady, abychom ničili přírodu, takže se otáčíme a ve stopách traktorů míříme zpět do civilizace.

**Do Miličína, někdy nazývaného „hlavním městem České Sibiře“, je to pouhých patnáct kilometrů, ale cesta nám trvá dobrých čtyřicet minut. Stále je proč zastavovat, co obdivovat, nad čím žasnout... Kouzlo zdejšího kraje je**

jemnější než spektakulární scenérie Beskyd nebo Šumavy – cestovateli, jenž pouze projíždí, zůstane skryto, aby si podmanilo ty, kteří neváhají zastavit nebo zamířit ke svému cíli delší cestou.

Miličín leží na frekventované silnici do jižních Čech. Po celodenním toulání po okolních kopcích je nám hustota provozu skoro nepřijemná, ačkoliv – jak nám potvrzuje mladý pár s kočárkem – sobotní provoz tvoří jen zlomek toho, co je zde běžné po celý pracovní týden. Z debaty o potřebě obchvatu nás vyruší trojice německých motorkářů na nablýskaných velkých Intruderech. Lámanou angličtinou se ptají, kudy do Tábora. Nevíme, zda je na vině jejich orientační smysl nebo záludnosti českého dopravního značení, ale k jejich velkému překvapení vysvětlujeme, že od Tábora právě přijeli. Několik vteřin nevěřícího kroucení hlavou, vzájemného dohadování v němčině...

Pobaveně to pozoruji a pak nabízím, že jim ukážeme cestu – míříme stejným směrem. Danke, danke. Vždyť není zač.

Z Miličína vyjždíme ve formaci, ale na horizontu dojde motorkářům trpělivost – zamávají na rozloučenou a zanedlouho po nich zůstane jen ozvěna burácejících dvouválců. Odjíždějí, aniž by zjistili, jak kouzelná zákoutí nechali za zády. Asi je dobře, že Česká Sibiř není na žádné mapě. Zůstává tak chráněna před přílivem masové turistiky, před bezohledností povrchních cestovatelů. Svá tajemství ukáže jen těm, kdo si dají práci s jejich hledáním.

Loučíme se jen neradi. Už nyní je jasné, že se budeme řídit radou paní Alžběty a brzy se vrátíme, abychom poznali i druhou stránku zdejšího kraje. Přeji si, aby našim průvodcem byla opět Grand Vitara. Jsou-li zimy na České Sibiři opravdu tak kruté, jak se povídá, neumím si představit vůz, který by se sem hodil lépe. ❖



# 2007

# TRANSSYBERIA

Na více než 7 tisíc kilometrů dlouhé pouti z Moskvy do mongolského Ulánbátaru nechyběly ani dva vozy Suzuki.

**N**a světě se koná nespočet nejrůznějších dobrodružných výprav, rallye či vytrvalostních závodů určených pro terénní vozy. Jednou z nich byla v srpnu také akce nazvaná Transsyberia 2007, kterou organizovala německá agentura MWE MotorWorld Event GmbH. Cílem bylo v běžném provozu a při dodržování dopravních předpisů dojet z Moskvy, kde byl start celé akce, až do mongolského Ulánbátaru. Na trasu dlouhou více než sedm tisíc kilometrů se vydalo celkem 33 mezinárodních posádek, které byly vybaveny itineráři a navigačními GPS přístroji. Zejména v mongolské části rallye však nezáleželo pouze na samotné rychlosti jízdy, ale také, podobně jako třeba při Rallye Dakar, na navigačních schopnostech posádek. Na trati Transsyberia 2007 co do počtu převládalo 25 vozů Porsche Cayenne, které měly plnou tovární podporu a za jejichž volanty seděl například Armin Schwarz nebo vítěz jednoho z ročníků závodu do vrchu Pikes Peak Paul Dallenbach.

Nechyběly ale ani vozy Suzuki Grand Vitara, které na akci vyslalo německé zastoupení japonské značky. Na cestu se vydala jedna muž-

ská a jedna ženská posádka a ani jedna z nich si v osmiválcové konkurenci nevedla vůbec špatně. Grand Vitara s Larsem Kernem a Danielem van Kanem dokonce skončila v celkovém pořadí na čtvrtém místě s odstupem na vítěze 1 hodinu a 12 minut. Ve své kategorii vznětových vozů skončily jednoznačně na prvním místě. Druhá dámská Grand Vitara se umístila v polovině startovního pole, přesně na 15. místě. První tři místa patřila vozům Porsche Cayenne týmů Amerika 2, Itálie a Katar. Rallye se může zúčastnit každý, kdo zaplatí poplatek 1700 eur a na vlastní náklady se dopraví do Moskvy a z Ulánbátaru zpět. Používají se sériové automobily, které disponují registrací a mají jen minimum úprav. Jelikož se nejedná o klasickou rallye, ale spíše o dobrodružnou

cestu, stačí, aby účastníci měli pouze platný řídičský průkaz.

**Během celé rallye Transsyberia 2007 bylo nutné překonat nejen pohoří Ural,** ale také sibiřskou tajgu, pohoří Altaj a částečně i okraj pouště Gobi. Ukázalo se, že k úspěšnému absolvování takové cesty nestačí pouze silný a výkonný automobil, ale že je potřeba přemýšlet. Přestože se jednalo o měřený „závod“, celá akce se nesla ve velmi přátelské atmosféře a byla cítit týmová práce všech účastníků. Lze předpokládat, že podobné to bude i v nadcházejícím ročníku 2008, který se již připravuje. Je zatím otázka, zda povede po obdobné trase, nebo se účastníci vydají do jiného odlehlého kouta světa. ❖







# Závod do oblak

Výjimečné postavení mezi závody do vrchu má americký „závod do oblak“, který se jede po Pikes Peak Highway. Letošní rok byl nesmírně dramatický a nakonec padl i traťový rekord. Vytvořil jej slavný „Monster“ – Nobuhiro Tajima za volantem speciálu Suzuki XL7.



**S**topky ukázaly 10 minut 1,408 sekundy! Úžasné! Překonal jsem rekord! Jsem prvním Asiatem, který drží tento rekord. Když vezmu v úvahu podmínky ve spodní části trati, jedná se o velmi dobrý čas i přesto, že jsem se nedostal pod hranici deseti minut. Jsem spokojen s letošním výsledkem.“ To byla první slova, která ze sebe vyhrkl Nobuhiro Tajima, když dojel 21. července 2007 do cíle závodu do vrchu Pikes Peak (PPIHC – Pikes Peak International Hill Climb) za volantem speciálu Suzuki Sport XL7. Nadšení bylo o to větší, že překonal absolutní rekord tohoto klání, který od roku 1994 držel s časem 10:04,06 Rod Millen.

Závod Pikes Peak se jezdí nedaleko Colorado Springs od roku 1916. Po Indy 500 se jed-

ná o druhý nejstarší závod světa. Jezdí se na trati dlouhé přes dvacet kilometrů, během nichž jezdci překonají převýšení 1400 metrů. Start je umístěn ve výšce 1400 metrů nad mořem. Jezdí se částečně na šotolině a částečně na asfaltu, což klade vysoké nároky na vyladění závodních speciálů, mnohdy určených jen pro tento závod.

**Nobuhiro Tajima, kterému nikdo v závodnickém světě neřekne mimo jiné i kvůli specifickému jízdničnímu stylu „Monster“, se vydává na tuto trať pravidelně již od roku 1988.** Tento bláznivý příznivec automobilového sportu založil v roce 1983 společnost Monster International Co. Ltd, která se zabývala hledáním talentů. V roce 1986 si Tajima všimla společnost Suzuki a pozvala jej, aby



Na trati Pikes Peak se střídá asfaltový povrch se šotolinou. Právě tato vlastnost vyžaduje specifické nastavení podvozku. Tajimovo Suzuki XL7 startuje v kategorii Unlimited, tedy bez omezení. Jedná se o speciál využívající v hojně míře karbon, elektroniku a také další technologie, které lze nalézt rovněž ve formuli 1. „Monster“ Tajima je závodník tělem i duší a překonání třináct let starého rekordu náležitě oslavil.

založil její sportovní odnož Suzuki Sport Co., Ltd., která se zabývá vývojem, výrobou a provozováním závodních vozů Suzuki. Nobuhiro je prezidentem Suzuki Sport do dnes a od roku 2006 má na starosti dokonce program WRC, který vyvrcholil v říjnu první účastí vozu Suzuki SX4 WRC ve světových soutěžích.

Úspěchy na závodních tratích se v případě „Monstera“ počítají na desítky. Jen PPIHC vyhrál v celkovém pořadí třikrát. Kromě toho se Tajima účastní také závodu do vrchu na Novém Zélandě, kde se mu daří ještě lépe než na Pikes Peaku.

Vzhledem k tomu, že Tajima pracuje pro Suzuki, nepřekvapí, že i „závod do oblak“ Pikes Peak jezdí za volantem vozu Suzuki. Jedná se o závodní speciál, na jehož konstrukci se v hojně míře používá karbon, kevlar a další lehké materiály známé též z formule 1. Vůz

pro rok 2007 byl navržen tak, že tvarem nakreslených světlometů evokoval největší sériový model Suzuki nabízený na americkém trhu – typ XL7. Tajimův speciál je postaven podle regulí nejotevřenější skupiny „Unlimited“, kdy vozy musejí splňovat pouze dané bezpečnostní předpisy a nejsou jakkoliv omezeny z hlediska konstrukce nebo typu motoru.

**Jen pro představu uvedme, že speciál XL7 je dlouhý 5,3 metru a váží 1100 kg.** Uprostřed před zadní nápravou má toto monstrum uložen dvojici turbodmychadel přepínávaný šestiválec s objemem 3,6 litru. Kdyby se jeho výkon měřil u hladiny moře, disponoval by 1007 koňskými silami. V nadmořské výšce 4000 metrů je výkon o mnoho menší. Vůz má šestistupňovou sekvenční převodovku a samozřejmě pohon všech kol s elektronicky ovlá-

danou lamelovou spojkou u mezinápravového diferenciálu.

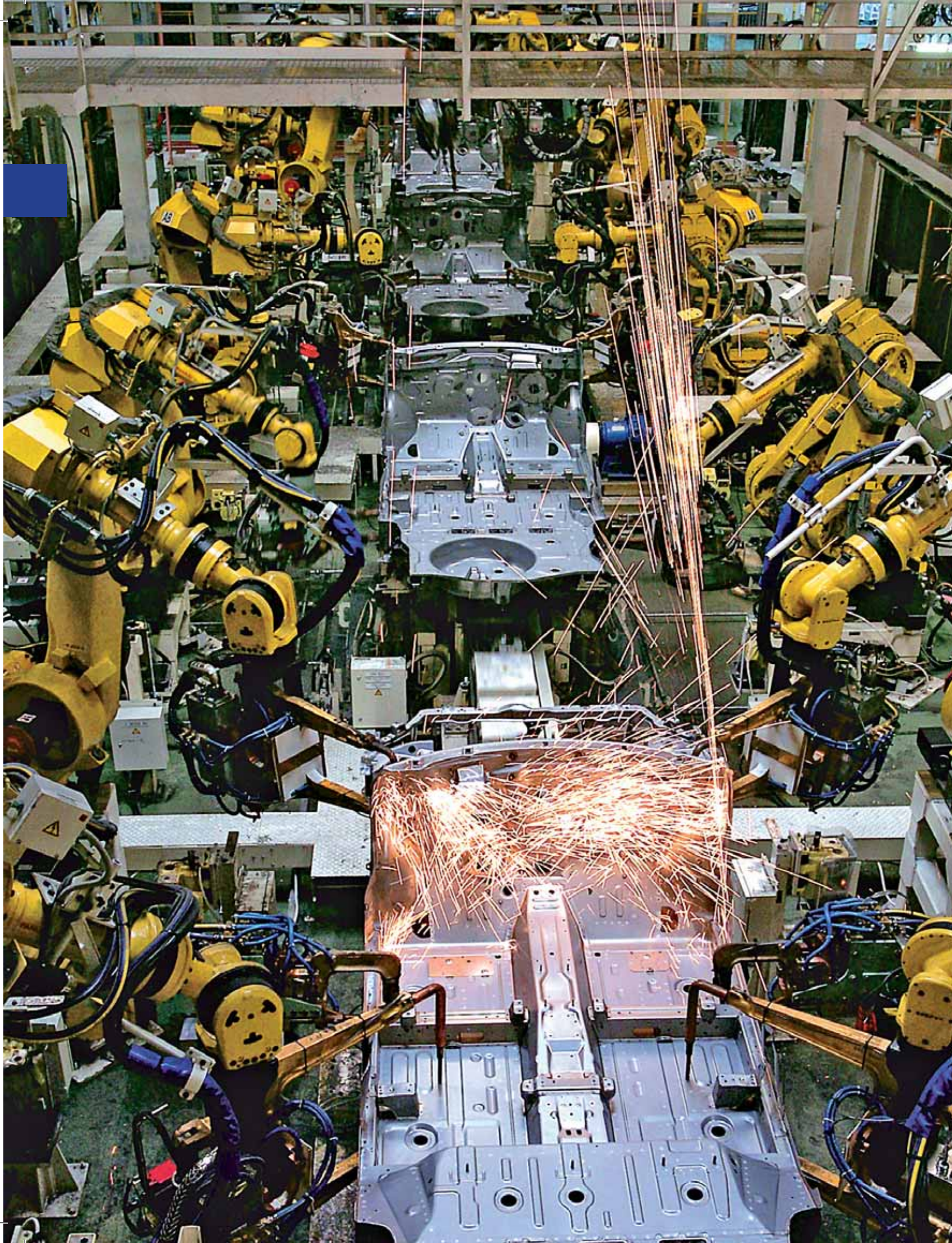
Samotný výkon a mechanická trakce by však zejména na šotolinových cestách a v rychlostech přes 200 km/h nestačily. Pikespeakový speciál Suzuki XL7 proto má velmi propracovanou aerodynamiku, která se stejně jako ostatní technika každým rokem zdokonaluje. Nejzřetelnější aerodynamické prvky jsou vidět hned na přídi před předními koly, kde jsou přítlačné plochy. Nepřehlédnutelné „křídlo“ je také na zádi, přičemž velký význam má i obrovský difuzor v zadní části pod vozem.

**Samotný závod do vrchu Pikes Peak se 156 zatáčkami se jede v průběhu čtyř dnů.** První tři se absolvují rozjíždky a kvalifikace, přičemž pro každý den se jede přibližně jedna třetina trati. První část je napůl asfaltová a šotolinová, druhý díl se jede od místa zvaného Glen Cove výhradně po asfaltu. Třetí sekce je celá na nezpevněném povrchu. Znalci říkají, že teprve až ji projedete 150krát, budete si ji skutečně pamatovat.

Tajima měl v letošním ročníku štěstí, které samozřejmě přeje připraveným. Celý závod probíhal podle plánu, a tak se již avizovaný rekord, s nímž se zapsal do Guinnessovy knihy rekordů, vcelku předpokládal. Nicméně i tak je „Monster“ při hodnocení závodu šťastný: „Pokaždé, když se v myslí vrátím na závod Pikes Peak, stihnu si uvědomit jeho skutečnou velikost, stejně tak jako obtíž, které jsme museli při cestě za rekordem překonat. V tomto závodě jsem se poprvé objevil v roce 1988, a je proto pro mě doslova fantastické, když se mi v 85. ročníku závodu a v pořadí dvanáctém startu podařilo nesmazatelně zapsat do historie tohoto klání.“







# JEDNO Suzuki za druhým

Suzuki je japonská značka. O tom není sporu. Víte však, že většina automobilů, které se v Česku prodávají, pochází z maďarské Ostřihomi? Tamní továrna jich vyrobila s nejvyššími kvalitativními standardy již více než milion. Jak jsme na místě zjistili, to je pouze začátek...

**V** roce 1991 byla v Maďarsku založena společnost Magyar Suzuki Rt. Tři zakladatelé, Suzuki Motor Corporation, Itochu Corporation a IFC a Autókonzern Rt., dali nové společnosti do vínku základní jmění ve výši pět a půl miliardy forintů. Pak už byl jen krůček k položení základového kamene nové továrny na výrobu automobilů v Ostřihomi (Esztergom). Nákladem čtrnáct miliard forintů byl na ploše 350 000 m<sup>2</sup> vybudován nový závod. První z postavených montážních hal zabrala 33 tisíc metrů čtverečních.

Jen tak na okraj, místo, kde byl celý závod vybudován, dříve využívala sovětská armáda. Ostřihomský závod byl samozřejmě vybaven nejmodernějšími technologiemi a uplatňoval nejnovější pracovní postupy té doby, a tak nebylo divu, že byl mnohými nazýván klenotem říše Suzuki, srovnatelným snad jedině se slavnou továrnou Kosai v Japonsku. To samozřejmě platí i do současnosti, protože továrna je jako živý organismus a neustále se vyvíjí. V případě továrny v Ostřihomi je ale možné lepší použít výraz rozšiřuje, protože výroba má vzrůst během příštího roku o více než jednu třetinu oproti rekordnímu roku 2007.



V roce 1992 se rozbíhá sériová výroba. Prvním vyráběným modelem se stal pětidveřový Swift s motory o objemu 1,0 a 1,3 litru. Vůbec první vyrobený vůz lze nyní spatřit v Muzeu dopravy v Budapešti.

Postupem doby došlo samozřejmě k podstatnému rozšiřování palety vyráběných modelů. Tak, jak stoupal zájem nejen domácích, ale i zahraničních zákazníků o vozy Suzuki, tak se zvyšovala i produkce vozů. Za dodržování vysokých standardů výroby byla společnost Magyar Suzuki Rt., které závod v Ostřihomi patří, oceněna certifikátem jakosti ISO 9002. A aby toho nebylo málo, v roce 1998 získala certifikát o dodržování limitů a ochraně životního prostředí. O rok později oslavila automobilka výrobení vozu s pořadovým číslem 250 000 a ještě ten samý rok si stotisíc vůz převzal maďarský zákazník.

V roce 2000 naběhla výroba vozu Wagon R+, rok nato se na maďarském trhu stal nejžádanějším novým vozem Suzuki Swift. Základní jmění společnosti bylo navýšeno na necelých 82 miliard forintů a zároveň padlo rozhodnutí věnovat částku 4,7 miliardy forintů na podporu programu technologie stálého udržení kvality životního prostředí.

**V roce 2002 oslavil výrobní závod v Ostřihomi deset let existence.** Z výrobní linky začal sjíždět inovovaný pětimístný Wagon R+ a model Liana sedan. Dalším velkým

## MILNÍKY EVROPSKÉ TOVÁRNY SUZUKI

- 1991** založena společnost Magyar Suzuki Rt. a položen základní kámen nového výrobního závodu
- 1992** z výrobní linky sjezdí první vůz, Suzuki Swift v pětidveřovém provedení s motory o objemu 1,0 a 1,3 litru
- 1993** 10 000. vůz opouští továrnu, začíná výroba modelu Swift 1,3 l v provedení sedan
- 1994** vyrobeno 25 000 vozů, podíl domácích a evropských dodavatelů součástek dosáhl 60 %, vyrábí se Swift i v provedení sedan
- 1996** vyroben 100 000. vůz, podíl značky Suzuki na maďarském trhu je 20 %, společnost Magyar Suzuki Rt. získává certifikát ISO 9002, nabídku vozů obohatila třídvéřová verze Suzuki Swift
- 1997** Suzuki je nejoblíbenější značkou v Maďarsku
- 1998** udělen certifikát ISO 14001 o ochraně životního prostředí
- 1999** celkem 250 000 vyrobených vozů, stotisící maďarský zákazník
- 2000** z výrobního pásu sjezdí nový model Wagon R+
- 2001** nejoblíbenějším vozem v Maďarsku se stává Swift
- 2002** 10 let od zahájení výroby, Wagon R+ je pětimístný
- 2003** další nový model ve výrobě, Suzuki Ignis
- 2004** zahájena výroba vozů Wagon R+ a Ignis s dieselovým motorem
- 2005** 4. února je představena nová Suzuki Swift, ihned láme prodejní rekordy a sbírá jedno ocenění za druhým
- 2006** vyroben miliónový automobil, zahájena produkce modelu SX4



oceněním, kterého se automobilce dostalo, bylo v letech 2004 a 2005 udělení ceny Významná značka (v originále Superbrand Award), která je udělována výrobkům, jež mají skvělou pověst ve svém oboru. Takovýto produkt přináší zákazníkům výhodu vyplývající z jeho praktických nebo emočních vlastností.

V roce 2003 začala sériová výroba vozu Ignis Super1600, jehož první tři exempláře jsou vystaveny ve výrobním závodě. O rok později, 4. února 2005, byla představena nová generace Suzuki Swift. Za volantem prvního vyrobeného vozu se vystřídal maďarský premiér Ferenc Gyurcsány a pan Osamu Suzuki, chairman & CEO Suzuki

Motors Corporation. O tom, že se jedná o velmi úspěšný model, svědčí i prodejní čísla a řada titulů Auto roku, které Swift získal v Austrálii, Číně, Japonsku a Indii. Tento kompaktní vůz se dostal do finále ankety Auto roku 2006 také v České republice. Jen za první rok se jej v Evropě prodalo přes osmdesát tisíc kusů.

A zatímco trh s automobily v Maďarsku vloni poklesl o čtyři procenta, Suzuki byla jednou z mála společností vyrábějících automobily, která prokazatelně zvýšila své prodeje. A nejen prodeje, výroba vzrostla oproti předchozímu roku o 43 procent, brány závodu opustilo na 136 tisíc automobilů. A to samotné hovoří za vše.



V současné době výroba i prodej vozů Suzuki vyráběných v Evropě stále roste. V Ostřihomi proto rozhodně nespí na vavřínech. Plánované vývojové trendy sahají do budoucnosti. Očekává se zvýšení produkce do roku 2008 na tři sta tisíc vozů ročně. Současně s růstem produkce se zvýší i počet zaměstnanců, což je jistě dobrá zpráva pro obyvatele nejbližšího okolí. Výše nezaměstnanosti je zde i tak nižší, než je celostátní maďarský průměr.

Managing Director maďarské pobočky společnosti Suzuki, pan Isao Ozawa, nám při prohlídce rušné výrobní haly názorně ukázal, že „jeho“ továrna je zcela připravena na zvýšení produkce. Základem výroby mají být modely Swift, nový model Splash a samozřejmě úspěšné SX4. ♦



Evropská továrna značky Suzuki v Ostřihomi je jediným místem na světě, kde se vyrábějí třídvéřová provedení modelu Swift, stejně tak jako jeho vznětové verze. Právě modelu Swift patří celá polovina produkce. Současně s vozy Suzuki vyrábí továrna také deriváty svých modelů pro značky Subaru a Fiat v počtech 30 a 90 tisíc kusů ročně.

## ROZHOVOR S MANAGING DIRECTOREM MAGYAR SUZUKI CORPORATION PANEM ISAO OZAWOU

### Jaká je současná pozice značky Suzuki na maďarském trhu a které modely osobních vozů jsou zde nejúspěšnější?

Suzuki je na maďarském trhu v posledních deseti letech nejprodávanější značkou. V loňském roce jsme zdejšími zákazníkům dodali 33 tisíc vozů. Pro letošní rok je naším cílem překročení hranice 35 tisíc prodaných automobilů. Nejúspěšnějším modelem byl v loňském roce typ Swift. Prodal se jej 16 500 kusů, čímž je zároveň nejprodávanějším vozem na maďarském trhu vůbec.

### Vnímají maďarští zákazníci Suzuki díky závodu v Ostřihomi jako domácí značku?

Ano. Lze říci, že Maďaři vnímají značku a automobily Suzuki jako vlastní. Často dokonce velmi emotivně jako „naše auto“.

### Co maďarská klientela nejvíce oceňuje na vozech Suzuki?

Především vysokou kvalitu a bezproblémový provoz.



### Jaké jsou současné výrobní kapacity závodu v Ostřihomi a uvažujete v blízké budoucnosti o jejich rozšíření?

V roce 2007 plánujeme vyrobit 220 tisíc automobilů. Pro rok 2008 budeme dramaticky zvyšovat výrobu a posuneme se až na 300 tisíc vozů ročně.

### Jaké modely se v Ostřihomi vyrábějí?

Jedná se o modely Ignis, Swift, SX4

a Subaru Justy. Pro Fiat dodáváme model Sedici, který vychází z konstrukce typu SX4. Naše produkty jsou určeny pro evropské trhy.

### Vloni jste v Ostřihomi vyrobili milióny automobil. Co to pro vás znamenalo?

Naším cílem je produkce automobilu, který uspokojuje potřeby zákazníka. V tomto smyslu pro mě není výroba miliónového vozu vůbec podstatná. Samotné číslo totiž není naším cílem.

### V České republice je Suzuki úspěšná i v prodeji motocyklů. Jaké máte výsledky vy v Maďarsku?

Lze říci, že jsme úspěšní i na trhu motocyklů. Suzuki má na maďarském trhu v posledních pěti letech nejvyšší tržní podíl.

### Podporujete v Maďarsku nějakou disciplínu automobilového nebo motocyklového sportu?

Ano, organizujeme GSX-R cup v motocyklech a Swift cup v automobilech.

# Komfort pro off-road

Když vyznáváte pro jízdu v terénu nebo ve městě samočinnou převodovku, neměla by vám uniknout nabídka značky Suzuki. Model Grand Vitara totiž můžete mít také v komfortní dvoupedálové verzi.

**Z**atímco v USA nebo Japonsku jsou samočinné převodovky naprostou samozřejmostí, v tradicionalistické Evropě jsou stále považovány za určitý luxus. Zejména v kombinaci s terénním vozem ale mají ještě víc předností, než je tomu u automobilů určených pro běžné silnice. Samočinná převodovka totiž umožňuje citlivější ovládání vozu a jemnější dávkování výkonu putujícího ke kolům, než převodovka manuální. Ovládání vozu je přitom nejen v terénních podmínkách, ale také ve městech o mnoho snadnější a příjemnější. Ostatně přesně to se také ukázalo po svezení se Suzuki Grand Vitara vybavenou samočinnou převodovkou.

Toto převodové ústrojí se kombinuje výhradně se zážehovým dvoulitrovým motorem o výkonu 103 kW (140 k). Samočinná převodovka se čtyřmi rychlostními stupni má vhodně nastavené převodové poměry pro rozmanité použití vozu. Vítanou vlastností použité převodovky, kterou řidiči oceňují nejen v terénu, ale také při jízdě v horském terénu nebo při tažení přívěsů, je možnost zablokování jedné z rychlostí. Tato vlastnost umožňuje například účinné brzdění motorem. Řidič má k dispozici také tlačítko A/T POWER, které činí charakteristiku

řazení sportovnější a nechává motor vytáčet do vyšších otáček.


Stejně jako všechny ostatní verze off-roadu Suzuki Grand Vitara, rovněž verze se samočinnou převodovkou je vybavena stálým a robustním pohonem všech kol. Ten se ovládá velmi snadno pomocí jediného otočného ovladače. Pro jízdu na běžných silnicích je mezinápravový diferenciál otevřen, ovšem při jízdě v terénu jej lze mechanicky uzavřít, a tím účinně zvýšit mechanickou trakci. K dispozici je samozřejmě také redukovaný převod. Nad optimální trakcí a bezpečností bdí v každém okamžiku standardně dodávaný stabilizační systém ESP.

Na komfort, který skýtá samočinná převodovka, reflektuje i výbava, zejména potom vybavení označené J LX Comfort. To je nesmírně bohaté a obsahuje například kožené čalounění nebo xenonové světlomety. Samozřejmě je také samočinná klimatizace, tempomat nebo kvalitní audiosystém. Pro ekonomicky smýšlející zákazníky je navíc určena též racionálnější verze J LX, ovšem i ta nabízí všechny potřebné prvky bezpečnostní i komfortní výbavy.

Jemně řadící samočinná převodovka, usnadňující jízdu v Suzuki Grand Vitara, je stále oblíbenějším prvkem výbavy tohoto schopného a pohledného off-roadu. ❖







Každé jídlo slibuje nejen dokonalý kulinářský zážitek, ale je také doslova pastvou pro oči. Sushi má nekonečné množství podob a záleží vlastně jen na fantazii jeho tvůrce. Pro kvalitu sushi je bezpodmínečně nutná čerstvost a kvalita surovin. Sushi se porcuje na malá sousta, k jejichž konzumaci se skvěle hodí tradiční japonské hůlky.



# Uměění na talíři

Delikatesa pro miliony lidí, objevuje se už na starých japonských malbách a země vycházejícího slunce má pochopitelně pro sushi i svůj vlastní znak. Ale znáte tohle jídlo doopravdy?

**H**istorie sushi se datuje někdy do 4. století před naším letopočtem. Ryby byly už v té době nejdůležitějším zdrojem bílkovin a na jejich skladování se využívala přírodní fermentace (kvašení). Ryby se ukládaly do rýže a konzumovaly se až po několikaměsíčním kvašení v dřevěných sudech. Přibližně v 8. století našeho letopočtu se tato technologie dostala i do Japonska a rýže, která se po procesu kvašení nekonzumovala, se najednou stala nedílnou součástí jídla. Začala se ovšem jemně dochucovat octem a kombinovat nejenom s rybami, ale také s různou zeleninou a sušenými ingrediencemi. V současnosti má každá oblast v Japonsku své unikátní a tradiční recepty na přípravu sushi. Ty se uchovávají a odevzdávají z generace na generaci dlouhá staletí. To je samozřejmě pochopitelné, vždyť zdravotní studie prokázaly, že sushi má velice dobrý vliv na lidský organismus. Syrové ryby



obsahují důležité látky, minerály a proteiny. Jiné testy zase dokázaly, že wasabi, japonský zelený křen používaný na dochucení, obsahuje látky, které zastavují množení bakterií v ústní dutině, omezují proliferaci rakovinových buněk a mají antiastmatické účinky.

**I když je sushi staré skoro jako lidstvo samotné, za novověkého otce je považován (a proto také uctíván) mistr Masayoshi Kazato, prezident japonské Sakae Zushi. Právě**

on je tím člověkem, jenž šíří slávu tradičního japonského jídla po celém světě. Kvůli němu létají do Japonska kuchaři ze všech koutů zeměkoule, kteří by rádi zdokonalili své schopnosti při přípravě tohoto jídla. Cesta k dokonalosti sushi je podle mistra jednoduchá. Musíte používat ty nejlepší suroviny a dokonale ostrý nůž. Masayoshi Kazato je tímto nástrojem tak posedlý, že místo ochutnávky se nejdříve zajímá o nože a jejich kvalitu. V Japonsku je prý kontroluje každou chvilku a nože brousí třikrát denně po dobu 20 minut. Posedlost dokonalostí byste ovšem při přípravě tohoto jídla našli ve všech detailech. Kupříkladu kolují zvěsti, že skutečný mistr tohoto řemesla se učí promývat rýži několik let. Mimochodem, na sushi, které najdete u nás, se používá rýže nishiki nebo kwang, jež se k nám vozí z Koreje a Spojených států. I tady existuje hodně druhů, mají ovšem něco společného – krátká a kulatá zrna.





Foto: Sushibar



Protože japonská kuchyně používá koření velice opatrně nebo vůbec a zároveň preferuje co nejméně chuť, vaří se rýže jen s vodou ve speciálním hrnci. Pak se ochucuje zálivkou, uvařenou ze směsi rýžového octu, cukru a soli (někdo přidává řasy či sójovou omáčku). I díky ní má zvláštně lepivou konzistenci. Bezprostředně potom se musí rychle ochladit. Rýže by se měla servírovat s teplotou blízkou lidskému tělu, ale protože existuje tolik rozdílných postupů výroby, klidně

ji můžete někde dostat teplejší nebo naopak vychlazenou.

**Dalším pilířem sushi jsou ryby nebo mořské plody, ale pozor, sushi není jen o syrových rybách – tenhle druh se jmenuje sashimi a připravuje se kupříkladu z tuňáka, lososa, platýže, mořského vlka nebo kambaly.** V japonské kuchyni se totiž v hojném množství používá i zelenina. Okurka, bambus, avokádo, mrkev a mnoho dalších má zde své pevné místo. Nejdůležitější ovšem je, a to platí bez ohledu na rostlinný nebo živočišný původ, že kvalita použitého produktu a zároveň jeho čerstvost musí být špičková. Dary moře se podle japonských receptů neomezují pouze na živočichy, ale v hojném množství se servírují řasy (konbu,

wakame, nori). Právě rolky Maki Sushi jsou charakteristické tím, že se balí do černých plátek řasy nori, která připomíná tmavý pergamén.

K sushi vám pokaždé nabídnou několik misek s ingrediencemi, do nichž se kousky jídla namáčí. Zpravidla jde o sójovou omáčku Kikkoman či Yamasa a již zmiňovaný ostrý zelený křen wasabi. Dalším doplňkem při konzumaci sushi je bílá ředkev nebo marinovaný zázvor. Upozorňujeme však, že je také hodně ostrý, ale zároveň zanechává velice příjemnou chuť. Prokládají se jím jednotlivá sousta a slouží na neutralizaci chuti po rybě. Vzhledem k jídlu je ovšem stejně důležitý jako chuť. Jednotlivé ingredience se upravují do složitých tvarů a maso ryb se krájí přesným postupem tak, aby nedocházelo k jeho rozpadu nebo trhání. Dokonalost kulinářského zážitku dokresluje i výtvarné uspořádání stolu a nesmějí chybět tradiční hůlky. ❖

