



SUZUKI

MAGAZÍN

Suzuki *SPLASH*

Svěží kompaktní příjíždí



Jaro 2008

Sport Appeal



Way of Life!

Suzuki Swift 1.3 sporty

LIMITED EDITION

- přitažlivý sportovní design
- mimořádně dynamické motory
- vynikající jízdní vlastnosti
- sada sporty: střešní spoiler, koncovka výfuku, boční lišty, ochranné lišty nárazníků, okenní deflektory, přední mlhovky



za **239.900** Kč

Swift sporty může být nyní Váš za pouhou 1 Kč

Nabídka platí při využití SUZUKI Leasingu

www.suzuki-motor.cz

auto OBSAH



04

Koncepty

Suzuki odhaluje svoji budoucnost atraktivními koncepčními vozy A-Star a Kizashi 2.



08

Premiéra Splash

Jak probíhá mezinárodní prezentace nového modelu? To nám ukázal model Splash.



12

Noc dlouhých nožů

V Suzuki Swift Sport jsme jeli po stopách Rallye Monte Carlo.

18

Závodní premiéra

Suzuki SX4 WRC má za sebou první závody. Jak se mu daří?



26

Suzuki Grand Vitara

Nabízí se v mnoha verzích. Která z nich vyhoví právě vám?

30

Suzuki SX4 sedan

Jaký je sedan odvozený od modelu SX4?

32

Japonské zahrady

Víte, v čem spočívá jejich opravdové kouzlo?

Otevřená hra

U Suzuki se tvrdě pracuje na celosvětovém rozmachu, jehož výsledkem by měla být od roku 2009 produkce 3 milionů automobilů. K tomu poslouží nejen současné modely, ale zejména ty budoucí. Suzuki již naznačilo, jakou cestou se hodlá ubírat.

Suzuki Motor Corporation je uznávaným celosvětovým hráčem, protože kromě domácího trhu, kde je považována za specialistu na malé vozy do města, je velmi aktivní také v Americe. Nicméně automobilka je známá rovněž v dalších asijských zemích, stejně tak jako v Evropě. Kromě samotných automobilů její věhlas umocňují i motocykly, které patří ke světové extratřídě.

Živnou půdou pro výrobce se samurajským S ve znaku ale zůstávají automobily. A právě rozšíření a zatraktivnění výrobního programu v současnosti zaměstnává vrcholný management a vývojáře automobilky nejvíce. Ostatně své snahy a představy ukazují na světových autosalónech již nějaký čas. Zatím posledními ukázkami, jež naznačují budou-

cí vývoj automobilky, jsou dvě verze konceptu Kizashi a projekt miniauta nazvaný A-Star. Suzuki tak ukazuje, že nehodlá zůstat u svých stávajících modelů, pokrývajících prostor mezi malými vozy a spodním okrajem nižší střední třídy, ale že hodlá nabídnout rovněž automobil středního segmentu, stejně tak jako ultrakompaktní vůz. Na rozvětvenou modelovou řadu Grand Vitara samozřejmě nezapomínáme, nicméně její pozice je tak silná, že se automobilka rozhodla rozšířit v současné podobě především nabídku klasických osobních vozů.

Dejme přednost menšímu. Koncept Suzuki A-Star je koncipován jako globální mini-vůz, který se svojí velikostí řadí pod současný model Swift. Je ale navržen tak, aby nepostrádal praktičnost – z tohoto důvodu disponuje například pěticí dveří. Suzuki A-Star bylo na mezinárodním autosalónu v Dillí představeno jako





Koncept Suzuki A-Star je zaměřen na mladou generaci zákazníků hledající městský automobil, který je nejen dostatečně kompaktní, hospodárný a dostupný, ale zároveň takový, který bude výrazný a vyjádří jejich osobnost. Pro sériovou verzi vycházející z tvarů konceptu se počítá s jediným litrovým motorem, jenž bude splňovat nejpřísnější emisní limity.



koncept, nicméně jedná se o reálný předobraz budoucího sériového modelu, který by se měl jen v mírně upravených formách prodávat po celém světě, Evropu samozřejmě nevyjímaje.

Právě Indie má u tohoto vozu mimořádný význam. V této zemi je totiž Suzuki aktivní již více než 25 let a pravidelně investuje do své zdejší motorárny, stejně tak jako do vývojového střediska, jež je součástí podniku Maruti

totiž s velmi výrazným a osobitým designem, kterým si chce získat především mladší zákazníky. Automobil má nepřehlédnutelný sportovní výraz s dominantní maskou chladiče. Velmi atraktivní jsou také kulaté světlomety s blikači vzdáleně připomínajícími lidské řasy. Při pohledu z boku automobilu nechybí dynamická klínovitá linie. Horní část boků velmi jemně přechází do zadní části,

čích let objevit zbrusu nový model. Suzuki se netají tím, že jeho reálnou podobu stále hledá i s pomocí koncepčních vozů Kizashi a Kizashi 2, jež se od loňského podzimu pravidelně objevují na světových autosalónech. V budoucnu se jistě dočkáme dalších variací tohoto přitažlivého automobilu.

Zatímco první Kizashi s výrazným temně červeným lakováním bylo nevšedním a spor-

Mísení stylů je pro koncept Kizashi 2 charakteristické. Působí jako sportovní vůz, ovšem s výraznými geny SUV.

Suzuki. Právě zde vznikl nejen návrh designu představeného konceptu, ale probíhal tu i jeho technický vývoj. Na něm samozřejmě zdejší technici spolupracovali s japonskými inženýry, aby bylo dosaženo potřebné kvality pro celosvětový prodej. Indie bude také místem výroby tohoto automobilu. Zatímco ve výrobním závodě Maruti Suzuki bude vznikat vůz jako celek, motory bude dodávat indická motorárna japonské automobilky. Celková kapacita indické továrny Maruti Suzuki by měla v roce 2010 dosáhnout 960 tisíc vyrobených vozů.

Výroba Suzuki A-Star začne již v říjnu letošního roku, pro Evropu, kde musí vyhovět vyšším nárokům zákazníků i přísnějším předpisům, bude připraveno počátkem roku 2009. Už nyní je ale jasné, že tento automobil rozčeří usedlou hladinu svého segmentu. Přichází

nicméně automobil opticky ohraničují vystouplé výrazné blatníky. Lze očekávat, že zatímco základní tvary budoucího sériového modelu se nebudou od konceptu příliš lišit, jednotlivé detaily, jako například v zadních blatnících integrované výfuky nebo diodová zadní světla, budou pro sériové provedení pozměněny. Suzuki A-Star je díky svým kompaktním rozměrům předurčeno k ekologickému a úspornému provozu. Ten zajistí i nově vyvinutý litrový celohliníkový motor, který již nyní plní emisní předpisy Euro 5.

Na zcela opačném konci nabídky osobních vozů Suzuki by se měl během několika následujících

rovně laděným vozem velikosti střední třídy, koncept s pořadovým číslem 2 na sebe poutal pozornost perleťovým, sněhově bílým lakem a šedými doplňky. Suzuki Kizashi 2 je nekonvenční prototyp automobilu, spojující mnoho často zcela rozdílných vlastností. Jedná se o vůz, který není možné zařadit do žádné klasické kategorie. Velikostí a tvarem karoserie je stále automobilem střední třídy – základní linie karoserie s dlouhou přídílí,






Suzuki Kizashi 2 stojí na nepřehlédnutelných 22palcových kolech, která jsou opticky zvětšena netradičními přesahy paprsků ráfků nad bočnice pneumatiky. Automobil se zvětšenou světlou výškou a s nezbytnými terénními doplňky v podobě zdůrazněných prahů nebo lemů blatníků působí velmi stylově. Koncept Kizashi 2 má pro vozy Suzuki zcela nově pojatou masku chladiče.

dynamickou linií boků a nesmlouvavou zádí totiž zůstaly zachovány. Nicméně je postaven na obrovských 22palcových kolech s originálním designem a má zvětšenou světlou výšku. Díky tomu je možné tento vůz řadit také do segmentu SUV. Zopakujme si tedy charakteristické vlastnosti konceptu Kizashi 2 ještě

jednou: je to dynamický hatchback střední třídy s pohonem všech kol, zvýšenou karoserií a celou řadou off-road doplňků – tedy mix, jak se patří.

Představený koncept měl na rozdíl od první verze zážehový šestiválec, který je spojen se šestistupňovou samočinnou převodovkou. To odpovídá i faktu,

že Kizashi 2 mělo svoji premiéru na tokijském autosalónu. Jelikož předchozí evropskou verzi poháněl dvoulitrový turbodiesel, lze očekávat, že další generace konceptu Kizashi představená v Americe by mohla být poháněna ještě větším motorem amerického stylu.

Ať tomu tak bude nebo ne, v každém případě je zřejmé, že velký model značky Suzuki má stále jasnější rysy. To přitom platí nejen pro něj, ale zejména pro pomyslnou vstupní bránu do světa značky Suzuki, kterou bude od příštího roku tvořit model postavený na základě konceptu Suzuki A-Star. 



Klíčový bod

Uvést nový automobil na trh není ani zdaleka tak snadné, jak by si mohl někdo představovat. Podívejme se nyní, jak probíhala mezinárodní prezentace Suzuki Splash, které míří i na český trh.

Ono lokalit, kde je možné představit nový automobil evropským novinářům, není počátkem roku zrovna moc. V daném místě totiž musí být relativně konstantní a teplé počasí, pokud možno také prostor pro atraktivní testovací trasy a samozřejmě i potřebné zázemí a dobrá dopravní dostupnost. To jsou důvody, proč naprostá většina evropských mezinárodních prezentací nových vozů probíhá ve třech zemích: Francii, Španělsku nebo Portugalsku.

Suzuki se v případě modelu Splash rozhodlo pro první ze jmenovaných zemí. Skupinka osmi českých novinářů se proto počátkem února vydala do francouzského Nice. Zde jsme se setkali s našimi kolegy ze Švédska, Rakouska a dalších evropských zemí. Nedaleko letiště na Azurovém pobřeží na nás čekala přibližně čtyřicítka na milimetr přesně vyrovnaných nových vozů Splash. Větší část z nich měla tyrkysově modrou barvu – ty měly zážehový motor 1,2 litru. Veselý světle zelený odstín karoserie byl na vznětových verzích.

Po rychlé prezenci volím zážehovou verzi, jež bude podle předpokladů prodávanější, a mířím k jednomu ze zaparkovaných vozů. Design Suzuki Splash působí při osobním setkání v reálném prostředí podobně svěže jako na fotografiích. Zajímavá je například maska chladiče, která je opticky propojena s centrálním otvorem v předním nárazníku. Vyšší stavbu karoserie opticky snižuje například směrem vzad stoupající linka nad bočními prahy. Velmi poutavé je také provedení zádi se svítilnami jakoby za-





Multimediální prezentace vhodně ladila s moderním charakterem nového modelu Splash.

kousnutými do těla karoserie. Tato určitá propnutost spolu s klínovitou linií a vystoupilými zadními blatníky dodává vozu neobyčejný náboj.

Ihned po usednutí na místo řidiče si uvědomíte o něco zvýšenou polohu sedadel, která usnadní orientaci při jízdách po městě. Za tříramenným sportovně vyhlížejícím volantem je dominantní rychloměr, otáčkoměr byl u testovaných verzí umístěn separátně vpravo na přístrojové desce. Při každodenním ježdění do práce jistě přijde vhod velké

množství odkládacích prostorů, jež jsou doslova rozesety po celém interiéru a přístrojové desce.

Splash je velmi chytře navržený vůz. I přes délku jen mírně přesahující 3,7 metru totiž na zadních sedadlech nabízí poměrně hodně místa. Dva dospělí pasažéři zde mohou cestovat i na dlouhé vzdálenosti. Dobrou zprávou je, že zavazadlový prostor je možné rozšířit jednoduchým sklopením zadních sedadel do roviny. Sedadla jsou samozřejmě dělená.

Organizátoři prezentace pro nás připravili testovací okruh o délce více než dvě stě kilometrů. Pohled do mapy ukazuje, že zvolili vyváženou kombinaci jízdy po dálnici, zatáčekovitých silničkách a ve městě. Na testovací trase nás čekala krátká zastávka na oběd, a potom už jen krásné výhledy na Středozemní moře a jeho pobřeží. Cílem naší cesty byl hotel Martinez, umístěný přímo na hlavní promenádě v Cannes. Odtud byly vozy Splash postupně nakládány na kamión a odváženy zpět do Nice, kde je speciální tým



O velkých ambicích vozu Suzuki Splash svědčí také přítomnost nejvyššího vedení společnosti Suzuki na jeho prezentaci. Projev pronesl kromě inženýrů odpovědných za vývoj také pan Toshihiro Suzuki, který je členem představenstva Suzuki Motor Corporation.



připravoval pro testy dalších skupin novinářů z evropských zemí.

Všech skoro sto novinářů se v sedm hodin večer sešlo v konferenčním sále hotelu, kde se konala tisková konference k novému modelu, stejně tak jako k budoucímu směru vývoje společnosti Suzuki jak na evropských trzích, tak v rámci celého světa. Dynamická prezentace jasně ukázala filozofii nového Suzuki Splash, které je po technické stránce postavené na základě modelu Swift. Tento kompaktní automobil, který bude v nabídce také v kombinaci s litrovým zážehovým tříválcem nebo motorem 1,2 l se samočinnou převodovkou, si klade za cíl vyhovět nárokům nejen jako ideální vůz do města, ale rovněž jako praktický a ekonomický automobil pro jízdy na kratší vzdálenosti. Ostat-

ně přesně to byly pocity, s nimiž jsme s kolegy z vozů po testovacích jízdách vystupovali. Během večerního programu bylo možné v neformální atmosféře hovořit s lidmi, kteří se přímo podíleli na vývoji nového modelu Splash. Rozhovory ukázaly, že snad všichni chtěli postavit automobil, jenž bude jak po stránce designu, tak techniky vyhovovat nárokům evropských zákazníků. Je totiž prokázáno, že právě Evropané jsou co se týká automobilů nejnáročnějšími zákazníky. Všeobecně proto platí, že automobil, který bude úspěšný v Evropě, se osvědčí i na dalších světových trzích. Zkušenosti získané na mezinárodní prezentaci nového Suzuki Splash ukázaly, že tento automobil má velmi zajímavou kombinaci vlastností, která jistě nezůstane stranou zájmu. ❖

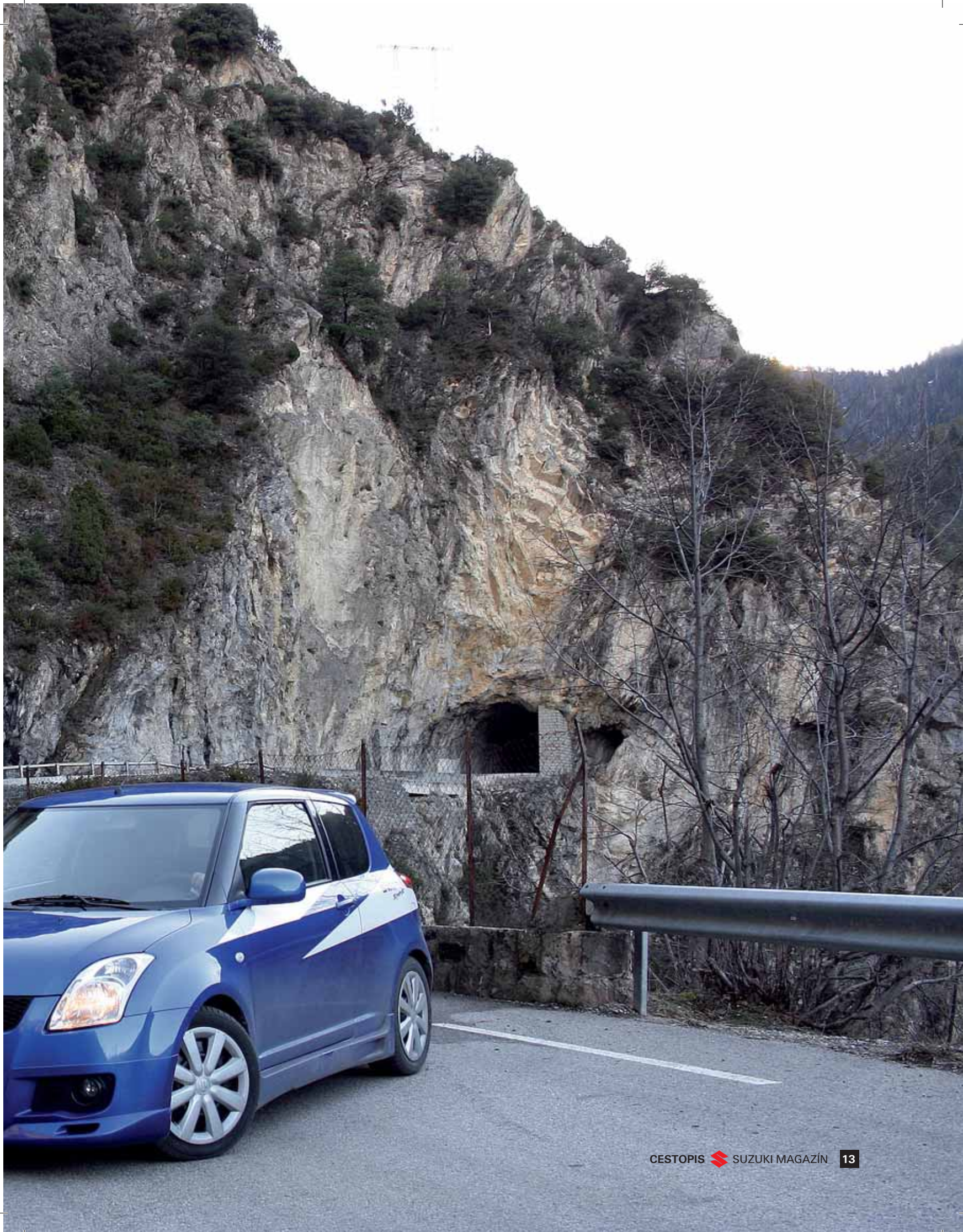
Za volantem

Suzuki Splash s motorem 1,2 litru a výkonem 63 kW (86 k) se velmi příjemně řídí. Při obsazení dvěma osobami působil překvapivě dynamicky. Při testovacích jízdách však nejvíce oslovily především jízdní vlastnosti na zatáčkovitých silnicích. Splash totiž dodával velkou dávku jistoty a současně bylo jeho řízení i příjemnou zábavou. Při jízdě se člověku nechce ani uvěřit, že sedí v autě dané koncepce a zaměření. Ve festivalovém městě Cannes potěšil tento automobil vynikajícím výhledem všemi směry, stejně tak jako vyšší polohou sedadla a značným rejdem. A



Noc dlouhých nožů

Se Suzuki Swift Sport jsme se vydali po stopách Rallye Monte Carlo a alespoň částečně jsme prožili svou „noc dlouhých nožů“. Tak se totiž říkalo legendární noční rychlostní zkoušce na Col de Turini.





Zkouším si představit, jaké to muselo být, když se zde soutěžní Suzuki SX4 WRC řítilo dvojnásobnou rychlostí.

Je sychravé ráno, když pomalu stoupáme z Monte Carla nahoru do hor. Teploměr palubního počítače ukazuje tři stupně Celsia, silnice jsou vlhké. Doprava je zpočátku poměrně hustá, takže potlačujeme emoce a jedeme takřikajíc s davem. Naším cílem letošního Rallye Monte Carlo je jedna ze dvou rychlostních zkoušek, jež se jely právě v blízkosti monackého knížectví. Jedeme hned k té nejslavnější, kterou je slavný horský průsmyk Col de Turini.

Za městečkem Sospel se silnice uvolňují, takže cestou ke startu jedné z RZ ve více

Moulinet už je možné „zahřívát“ pneumatiky. Pomalu začíná svítit slunce, takže některá místa osychají, nicméně většina silnice je stále mokrá, a tak je potřeba jet velmi obezřetně. Stačí jen několik zatáček, abyste ve volantu tohoto auta silnici dokonale „přečetli“, odhad nabízené trakce je proto překvapivě snadnou záležitostí. Dvanáct kilometrů uběhlo jako voda a my se dostáváme na trať slavné soutěže.

Po rallye, jež se zde jela před čtrnácti dny, zůstalo jen několik nápisů na zídkách okolo silnice. Nejsme tu ale kvůli sentimentu, vy-

dáváme se směrem k vrcholu průsmyku Turini. Silnice je stále zábavnější. Mezi rychlými zatáčkami se stále častěji začínají objevovat čitelné vracečky. Chování Swiftu je zcela předvídatelné a jednoznačné. Čím jsou silnice užší a vy se snažíte jet rychleji, tím silnější máte pocit, že se to tomuhle malému autíčku víc líbí. Čtyřválec 1,6 l je doslova lačný po vysokých otáčkách a když mu je dopřejete, potěší rovnoměrným zátahem a velmi rychlými reakcemi. Tajemství nabízené dynamiky (0 až 100 km/h za 8,9 s) s motorem o výkonu 125 koní spočívá v nízké hmotnosti, která jen těsně přesahuje jednu tunu.

Při tom všem svojí naléhavostí doslova rozezvučí celý interiér. Jeho zvukový projev ale není nijak nepřijemný – ba právě naopak. Je progresivní, a tím je dalším zdrojem informací o chování tohoto vozu. Po chvíli se naučíte přesně rozpoznat, kdy má motor svých sedm tisíc otáček a je potřeba řadit. Bleskový pohyb řadicí páky, tůknutí spojky a představení pokračuje dál.

S tím, jak stoupáme a dostáváme se do nadmořské výšky přes tisíc metrů, se po stranách silnice začíná objevovat zrádný sníh.





Ujedeme další dvě vracečky a bílým popraškem je v některých místech pokryta i silnice. Sílu motoru putující k předním kolům Swiftu je ale možné velmi snadno regulovat, takže se poměrně jednoduše přizpůsobíte měnící se trakci. Máme Swifta postaveného na zimních pneumatikách, jež si dokáží s nesourodým povrchem poměrně dobře poradit. Sice nesledují rychloměr, ale podle používaných rychlostních stupňů odhadují, že se na těchto silnicích pohybujeme rychlostmi v rozmezí 40 až 100 km/h. S tím, jak se konečně blížíme na vrchol, si jen zkusím představit, jaké to musí být, jet zde se soutěžním SX4 WRC tempem dvakrát rychlejším...

Sjezd ze slavného průsmyku se nachází na jeho západní straně, kam od rána svítí



sluníčko. Spíše pochmurné počasí se proto rázem mění na slunečné, a s tím se ještě zlepšuje nálada. Suché silnice umožnily zvýšit rychlost jízdy. Na suché silnici je Swift ještě komunikativnější než na mokré. Skvěle nechává řidiči pocítit pohyby své karoserie, a překvapivě ho nerozhází ani zvládnutá silnice uprostřed rychle projížděné zatáčky. Při zpomalování ve vjezdu do vraceček zmenšují namáhání brzd podřazováním. Jde to skvěle. Pedály jsou totiž poměrně blízko u sebe a mají vynikající polohu. Během brzdění proto můžete částí chodidla pravé nohy snadno dávkovat meziplny. Nejenže ulehčíte spojce, ale současně s tím při intenzivním zpomalování například v mírné zatáčce před prudkým ohybem udržíte vůz maximálně stabilní.



Premiéra v Monte Carlu

Jen čtrnáct dní poté, co mělo v Monte Carlu závodní premiéru soutěžní Suzuki SX4 WRC, se konalo i historické Rallye Monte Carlo. Noční vyjížďka do Monaka v této době byla skutečným automobilovým svátkem. Na prostranství, kde jsou při závodech boxy, byla pod světly reflektorů vystavena nádherná soutěžní auta všech možných značek a typů. Kromě asi deseti vozů Porsche 911 různých specifikací byly k vidění například droboučké Alpy A310. Swift Sport se svým aerodynamickým kitem a sportovním „zbarvením“ mezi ně skvěle a v rámci naší cesty také symbolicky zapadl.




Rychlá jízda na neznámé silnici je vždy vyčerpávající a vyžaduje značné soustředění a předvídatost. Na náročných horských silnicích je to samozřejmě ještě obtížnější. Při jízdě se Swiftem Sport právě po těchto úzkých

silničkách plných nerovností a na sebe neustále navazujících zatáček máte pocit, že Suzuki tohle auto ladilo právě pro tyto podmínky. Jízda je přitom nesmírně zábavná a mám takový pocit, že pohybovat se po těchto silnicích třeba ve Ferrari by tolik radosti nepřineslo, hlavně kvůli větším rozměrům a jaksi přirozenému respektu. Horské silničky umožnily dokonale vyniknout vrozené obratnosti tohoto auta. Mimořádná ochota měnit směr jízdy se kromě jiného opírá také o již zmiňovanou nízkou hmotnost. Jelikož odpružení Swiftu ve verzi Sport není tak tvrdé, jak bývá v daném segmentu obvyklé, dokázal účinně pohlcovat nerovnosti reálných silnic. Tím neodsakoval a nabízel více trakce.

Za vynikající je potřeba označit také stabilizační systém, kterým je Swift Sport

standardně vybaven. Když nebudete zrovna chtít jezdit rozevlátým závodním stylem, což vzhledem k jízdě v běžném provozu a na neznámých silnicích v podstatě nejde, tak není ani potřeba stabilizační systém vypínat. Suzuki jej totiž naladilo jinak než bývá obvyklé – zasahuje o mnoho později. Díky tomu dává řidiči dost času na to, aby vzniklou situaci vyřešil sám.

Ve skutečnosti během našeho výjezdu zasahoval snad pouze dvakrát, a to na druhé „rychlostní zkoušce“, která byla zčásti na šotolině. Vedla z obce Loda do městečka Lucéram a pro jezdce to byla snad ještě náročnější pasáž než výjezd na Col de Turini. Ve Swiftu Sport za provozu ale bylo její opravdové vychutnání problematické. Její velká část totiž vedla uzoučkou silnicí v lese, kde nebylo do zatáček vidět. Až závěrečný sjezd do Lucéramu opět umožnil dokonale splynutí řidiče a jeho vozu.

Náš výlet po stopách rallye Monte Carlo potvrdil kvality Suzuki Swift Sport. Opět se totiž ukázalo, že spíše než výkon je pro skutečnou zábavu za volantem a rychlost zapotřebí dokonalého sladění celého vozu a jeho rychlých reakcí. Automobil, s nímž jsme cestu absolvovali, byl navíc vybaven sadou doplňkových spoilerů z programu originálního příslušenství Suzuki, které mu dodaly ještě větší náboj a vizuální přitažlivost. 



Závěrečný sjezd do Lucéramu opět umožnil
splynutí řidiče a jeho vozu.



Klepání na bránu ligy výjimečných

Ford, Citroën, Subaru a nově také Suzuki. Japonci jsou čtvrtou automobilkou, která se pustila do náročného projektu mistrovství světa v rallye. Se speciálem SX4 WRC tu rozhodně nechce být jenom do počtu!



Suzuki SX4 WRC 2008

Motor: přeplňovaný čtyřválec, 1997 cm³

Výkon: 235 kW (320 k)/4000 min⁻¹

Točivý moment: 590 Nm/3500 min⁻¹

Hmotnost: 1230 kg

Pohonné ústrojí: 5stupňová sekvenční převodovka, pohon všech kol, aktivní mezinápravový diferenciál, přední a zadní diferenciál mechanický

Brzdy: větrané kotouče, přední 370 mm, zadní 355 mm (asfaltová specifikace)

Kola: 8x18" (asfalt), 7x15" (šotolina), 6x16" (sníh)

Pneumatiky: 235/40 R18 (asfalt), 205/65 R15 (šotolina), 145/85 R16 (sníh)





Suzuki World Rally Team letos vyrazil do svého premiérového kompletního ročníku v elitní světové kategorii WRC. Tedy vyrazil... Příhodnější je spíše slovo vtrhl, protože začátek první sezony ve WRC vyšel Suzuki na jedničku.

P-G Andersson získal v Monte Carlu senzační osmé místo, za něž vyjel svému týmu první historický bod. Jeho stájový kolega Toni Gardemaister byl nucen kvůli technickým problémům odstoupit. Na následující Švédské rallye se směla obrátila. Mladší P-G odstoupil kvůli potížím s motorem, zatímco Toni dojel do cíle na vynikajícím sedmém místě, za něž

vybojoval dvojici cenných bodů do celkové klasifikace.

Toni Gardemeister a P-G Andersson tak dělají svým novým japonským zaměstnavatelům velkou radost a rozhodně nenaplnují černé předpovědi o tom, že Suzuki si jako každý nováček ve WRC zažije sezonu plnou zklamání a hořkosti. Speciál SX4 WRC se dokonce ukazuje jako velice rychlý a schopný vůz, který je doma na asfaltu, sněhu i šotolině. Inženýrům týmu tak odpadla nepříjemná a často i přede ztracená práce na zrychlování vozu a naplno se mohou věnovat doladování technických detailů a zvyšování spolehlivosti.

Suzuki World Rally Team má na letošní rok naplánováno velké množství testů, na kterých by měli být vedle testovacích pilotů přítomni i přímo tovární jezdci. „Musejí se neustále sžívat s autem a poznávat všechny jeho výhody i nevýhody. Jenom tak se nám podaří být neustále lepší,“ komentoval náročný testovací program týmový šéf Nobuhiro Tajima. „WRC je velmi náročné, ale to bylo JWRC také a po období tvrdé práce jsme začali s Ignisem a později i se Swiftem S1600 sklízet první úspěchy. Když budeme dál pracovat podle tohoto našeho receptu, mohli bychom časem také myslet na to, že SX4 WRC by mohla začít



Vozy WRC vydrží až do roku 2011

Když Suzuki zveřejnilo svůj program WRC, mnoho lidí si klepalo na čelo a ptalo se, proč automobilka investuje peníze a čas do něčeho, co se pomalu, ale jistě blíží ke konci. Poslední zprávy z FIA jsou ale více než dobré a fanoušci mohou jásat nad tím, že šampionát WRC bude ještě nějaký ten pátek pokračovat. Konkrétně až do roku 2011, o čemž rozhodli představitelé FIA po jednáních se zainteresovanými automobilkami.



Veterán Toni

Toni Gardemeister je další z řady finských pilotů, který se výrazně prosadil ve světovém šampionátu. Čeští fanoušci jej mají spojeného se značkou Škoda, za níž tři roky startoval jako tovární pilot. Zlomový okamžik v kariéře přišel v roce 2005, kdy se Toni stal jedničkou továrního týmu Ford, u něž si dojel pro celkové čtvrté místo v šampionátu. Další dva roky se z Gardemeistera stal soukromý jezdec. Skvělé výkony jej opět katapultovaly mezi přední piloty a také do hledáčku bossů od Suzuki, za níž letos Fin nastupuje jako týmová jednička.

konkurovat značkám jako Citroën a Ford,“ vidí budoucnost Nobuhiro Tajima. Slavný „Monster“ a jeho vývojový tým inženýrů je spokojený, že se Suzuki rozhodlo závodit právě s modelem SX4. „Už v sériové podobě má tohle auto skvělý podvozek a velký potenciál být rychlé, Tajima a jeho tým tak mají k dispozici kvalitní základ,“ říká Tom McHalle, který pro Suzuki World Rally Team pracuje jako odborný poradce. A jak vidí jezdce? „Toni má obrovské zkušenosti s vývojem a zároveň je laskavý a zodpovědný. Per-Gunnara jsem zase čtyři roky sledoval v JWRC a vím, že má na to vyhrávat i ve WRC.“

V souvislosti s budoucností světového šampionátu se však dost hlasitě skloňuje kategorie Super 2000, z níž by měla budoucí WRC vycházet. Také Suzuki nehodlá ve vývoji zaspát a kromě stále vyvíjeného speciálu WRC připravuje na bázi modelu SX4 i vůz Super 2000. Suzuki Sport Europe, které má program S2000 na starosti, už chce dokonce letos vypustit na testovací tratě první funkční prototyp. S ostrým nasazením se potom počítá už příští rok. Suzuki se tak v rallye rozhodlo bojovat na nejvyšší světové úrovni na dvou frontách a netají se přitom tím, že nechce hrát druhé housle... ❖



Mladý a divoký P-G

Per-Gunnar Andersson se začal motoristickému sportu věnovat v patnácti letech. Odstartoval rallycrossem, nicméně později přestoupil k rallye. Před třemi lety zaujal manažery sportovního oddělení Suzuki. V sezoně 2004 P-G vyhrál soutěže v Turecku, Finsku a Itálii a vybojoval si tak titul světového šampiona. Další tři sezony Andersson odjezdil v barvách Suzuki. Další velký okamžik v životě mladého Švéda přišel v sezoně 2007, kdy se mu podařilo získat druhý juniorský titul. Nikoho proto nepřekvapilo, když P-G dostal od Suzuki zelenou pro projekt SX4 WRC.



Suzuki SX4 WRC – vývoj

Suzuki poprvé představilo svoji letošní zbraň v šampionátu WRC na ženevském autosalonu v roce 2007 (nahoře). Tehdy se ještě jednalo o koncept. V průběhu roku Suzuki Motorsport vůz SX4 WRC intenzivně testovalo a na podzimním autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem prezentovalo jeho definitivní podobu (dole). Pro letošní sezonu si automobil oblékl žlutou barvu, která byla pro soutěžní vozy Suzuki typická již od jejich účasti ve třídě S1600.



Cesta k titulu

První ostré nasazení soutěžního Suzuki SX4 WRC proběhlo velmi úspěšně. Předcházelo mu však dlouhý, náročný a promyšlený vývoj...

První koncept soutěžního vozu ve specifikaci WRC – World Rally Car – představila firma Suzuki na loňském autosalonu v Ženevě a již tehdy se zástupci značky netajili tím, že by automobil chtěli co nejdříve nasadit do seriálu mistrovství světa. Definitivní podobu vozu s označením SX4 WRC si pak o několik měsíců později mohli prohlédnout návštěvníci Frankfurtského autosalonu.

Program WRC spadá v rámci společnosti Suzuki Motor Corporation pod sportovní oddělení Suzuki Sport, jehož výkonným ředitelem je Nobuhiro Tajima. Tento vysoký 57letý Japonec, jemuž se přezdívá Monster, má k motorsportu skutečně blízko a je opravdovým automobilovým nadšencem, který sám závodí. Právě na tomto muži spočívalo budování celého týmu. Jelikož ve třídě WRC panují odlišné podmínky než v nižších kategoriích, bylo potřeba postavit celý tým znovu.

Během celého roku, kdy Suzuki staticky představovalo soutěžní SX4 WRC v podobě stále se blížící ostrému závodnímu speciálu, probíhaly intenzivní testy tohoto vozu po celém světě a na různých površích. Záhy ale bylo protřelému Tajimovi jasné, že nejlepším testem je opravdová soutěž. To byl také důvod, proč Suzuki SX4 WRC startovalo na korsické rallye a posléze také na britské RAC Rallye, což byly poslední soutěže roku 2007.

Tým neměl ambice na jakékoliv výsledky, jednalo se vlastně o ladění vozu, ale také týmu před sezonou nadcházející. Pro asfaltovou rallye na Korsice byl do role pilota zvolen asfaltový specialista, Francouz Nicolas Bernardi. Suzuki SX4 WRC mělo během celého soutěžního víkendu několik potíží. Objevily se problémy s chlazením, službu vypověděl jeden vstříkovač a chvílemi zazlobila také hydraulika sekvenční převodovky. Všechny ale bylo možné v této fázi účasti Suzuki ve WRC nazvat



dětskými nemocemi. Když nové SX4 WRC fungovalo, pohybovalo se jen těsně za elitní desítkou. To byl také důvod, proč si všichni, kdo rozumějí vývoji špičkových soutěžních vozů, uvědomovali, že správné naladění automobilu potřebuje svůj čas a patřičný počet testovacích jízd na nejrůznějších tratích s odlišným povrchem vozovky, a že úspěšný soutěžní automobil je už za dveřmi. Podobný scénář, ovšem se zvýšenou spolehlivostí, se opakoval také v již zmiňované Britské rallye.

Začátek sezony 2008 byl pro značku Suzuki více než skvělý, v Rallye Monte Carlo dojel Per-Gunnar Anderson na vynikajícím osmém

místě a hned v následující Švédské rallye Toni Gardemeister vystoupal ještě o stupínek výš. Oba tovární jezdci si nesmírně pochvalovali výkon, ovladatelnost a spolehlivost svých vozů a netajili se optimismem před nadcházející Mexickou rallye, která je všeobecně považována za jednu z nejtěžších v seriálu mistrovství světa.

Představme si alespoň v krátkosti tovární speciál Suzuki SX4 WRC. Vůz konstrukčně vychází z platných technických předpisů Mezinárodní automobilové federace FIA pro soutěžní automobily WRC s pohonem všech kol. Tyto regule se týkají především siluety karose-



rie, jež musí částečně odpovídat sériovým modelům SX4, a pohonné jednotky, která musí mít sériový blok a hlavu válců. Tovární „wé-er-céčko“ Suzuki je vybaveno dvoulitrovým přeplňovaným řadovým čtyřválcem s rozvodem 2x OHC (4 ventily ve válci), který dle firemních údajů disponuje výkonem 320 koní v rozmezí 4000 až 4500 otáček a famózním točivým momentem 590 N.m dosahovaným při 3500 otáčkách. Motor pracuje v kombinaci s třikotoučovou karbonovou spojkou a pětistupňovou manuální převodovkou se sekvenčním řazením na volantu. Hnací moment se přenáší na obě nápravy prostřednictvím elektronicky řízeného mezinápravového diferenciálu, který aktivně rozděluje točivý moment motoru. Každá náprava je navíc vybavena samosovrným diferenciálem.

Všechna kola jsou zavěšena na vzpěrách McPherson s vinutými pružinami a plynovými tlumiči značky Reiger. Závodnímu charakteru automobilu odpovídá i jeho brzdová soustava, vpředu jsou pro asfaltové soutěže použity mohutné odvětrávané kotouče o průměru 370 mm s osmipístkovými třmeny, vzadu konstruktéři použili rovněž ventilované kotouče o průměru 355 mm a osmipístkové třmeny. Pro soutěže se štěrkovým a kamenitým povrchem se používají vpředu i vzadu brzdy o průměru 300 mm se čtyřpístkovými třmeny. Rozměry kol a pneumatik se rovněž liší podle charakteru jednotlivých soutěží. Na ledu a sněhu se používají pneu o rozměru 145/85-16, na štěrku 205/65-15 a na asfaltu 235/40-18. Hru čísel ještě doplníme o vnější rozměry 4135 x 1770 x 1450 mm, rozvor 2500 mm a minimální hmotnost 1230 kilogramů. K povinné výbavě vozu patří ochranná klec kabiny z ocelových trubek, zadní

dvoudílný spoiler zvyšuje aerodynamický přítlak na nápravu a stabilitu automobilu při vysokých rychlostech, které dosahují hranice 250 km/h.

Přestože třída S1600, v níž bylo Suzuki úspěšné v předchozích letech, je zcela odliš-

ná od špičkové WRC, Suzuki Sport využilo všech svých zkušeností a připravilo přizpůsobivý automobil s vyváženým chováním na všech druzích povrchů. V letošní sezoně samozřejmě automobilka nemá ambice na vítězství, nicméně v dlouhodobějším horizontu je ovšem cílem získat titul mistra světa. ❖



Suzuki používá komponenty specialistů v daném oboru, jako je například brzdový specialista Brembo nebo výrobce odpružení Reiger Racing.

Trojice mužů, která dovedla původní koncept soutěžního speciálu až k plnému závodnímu nasazení: Nobuhiro „Monster“ Tajima (uprostřed) je šéfem týmu, Osamu Honda (vpravo) je hlavním inženýrem a Michel Nandan (vlevo) je technickým ředitelem.



VÝHRA SE SUZUKI

Grand Vitara na víkend byla jednou z odměn za první místo v improvizované časovce slavné Tour de France.

Jednou z nejvýznamnějších výstav sportovního zboží v Evropě je výstava SPORT life, která se tradičně koná na brněnském výstavišti. V loňském roce oslavil tento veletrh již šestou sezonu a opět zaznamenal návštěvnický rekord. Značka Suzuki vyrábí atraktivní automobily pro aktivní lidi – to je jasný důvod, proč na této výstavě nemohla chybět. Nebyla zde zastoupena přímo, ale v rámci spolupráce se společností RaceBike, která vyrábí špičkové rámy pro sjezdová, horská i silniční jízdní kola.

Právě na stánku Suzuki – RB Team bylo možné na speciálním trenažéru Elite absolvovat horskou časovku slavné Tour de France. Ani jeden z účastníků akce nazvané Grand Vitara – RB Cup neodešel s prázdnou. Cenou pro každého závodníka byla cyklistická láhev Suzuki. Odměnou za první místo potom byla možnost volby mezi zapůjčením vozu Suzuki Grand Vitara na jeden týden, nebo rámem RB v hodnotě 10 tisíc korun.

Akce se zúčastnilo celkem 216 závodníků a příznivců cyklistiky. To bylo skutečným překvapením, protože se jednalo o téměř zdvojnásobení účasti z roku 2006. V simulátoru byla připravena náročná trať s délkou 1,09 kilometru.

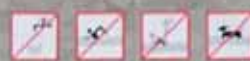
Nejrychlejším byl v pomyslném cíli Jiří Kurdiiovský, který celou trať zvládl za 1 minutu a 58 sekund, což znamená vzhledem k panujícím podmínkám úctyhodnou průměrnou rychlost 33,25 km/h. Jelikož vítěz, který měl startovní číslo 103, je vášnivým cyklistou a právě se chystal na pořízení

nového kola, rozhodl se pro kvalitní rám RB. Výstava SPORT life se samozřejmě bude konat i v letošním roce, tentokrát v termínu od 6. do 9. listopadu. Již nyní můžeme slíbit, že podobné klání o zajímavé ceny se na stánku Suzuki – RB Bike bude opakovat. V každém případě jste srdečně zváni. ❖



Pro každou příležitost

Vrchol nabídky značky Suzuki tvoří již tradičně model Grand Vitara, který spojuje funkce vozu rodinného, terénního i pro volný čas. Jaké možnosti tato modelová řada nabízí?



Třetí generace vozu Grand Vitara je k dispozici ve dvou karosářských variantách. Menší s trojicí dveří a rozvorem kol 2440 mm můžeme s klidným svědomím označit za sportovního zástupce třídy SUV. Kompaktní karoserie s minimálními převisy, robustní konstrukce a stálý pohon všech čtyř kol tento fakt jen potvrzují. Je potřeba odvézt nákup, děti do školy a přitom poskytnout dostatek pohodlí, zachovat vysokou míru pasivní bezpečnosti anebo absolvovat výjezd i mimo zpevněnou vozovku? To vše tato třídveřová verze umí a dokáže. Není tedy divu, že často plní úlohu druhého rodinného vozu, či že je

často vyhledávána jako ideální dopravní prostředek mladých bezdětných párů a jednotlivců. Užitnou hodnotu vozu také zvyšuje možnost přestavby na užitkovou verzi. V takovém případě je však třídveřová Grand Vitara pouze dvoumístná – dokáže ale odvézt objemný náklad i do těžko přístupných míst.

Jestliže jsme třídveřovou verzi označili za sportovně laděné SUV, pak je její větší pětidveřová sestra spíše dospělým off-roadem a lze ji klasifikovat jako plnohodnotný rodinný vůz. Téměř půl metru délky navíc je samozřejmě znát, a to nejen při pohledu zvenku, ale hlavně uvnitř vozu.

Přístup ke všem sedadlům je díky doširoka se otevíraným dveřím bezproblémový a uvnitř interiéru se pohodlně usadí až pět osob. Větší rozměry vozu se samozřejmě projevily také v zavazadlovém prostoru, který nabízí po sklopení zadních sedadel až 1386 l (třídveřová verze 964 litrů). Také v tomto případě se nabízí možnost přestavby na verzi N1, kdy Grand Vitara nabídne čtveřici míst a především možnost odpočtu DPH.

Nedílnou součástí výběru vhodné verze je rozhodnutí o použitém motoru. K čemu by ale byly výborné jízdní vlastnosti a jiné přednosti Grand Vitary, pokud by jí chybělo





to nejdůležitější – pohonná jednotka. V nabídce jsou celkem tři motorizace. Základní zážehová šestnáctistovka s výkonem 78 kW (106 k) při 5900 min⁻¹ a proměnným časováním ventilů VVT, je k dispozici pouze u lehčího třídveřového provedení. Grand Vitara s touto pohonnou jednotkou je určena především pro jízdy po městě. Výkonnější motor s objemem dvou litrů a výkonem 103 kW (140 k) při 6000 min⁻¹ je oproti tomu možné objednat pouze do pětidveřové verze. Pro milovníky naftových motorů je pak pro oba modely k dispozici vznětový čtyřválec, označený jako

1,9 DDiS. Ten produkuje nejvyšší výkon 95 kW (129 k) při 3750 min⁻¹, cennější je však hodnota točivého momentu 300 N.m, která vrcholí při dvou tisících otáčkách.

Všechny motory přenášejí svůj výkon na vozovku standardně přes pětistupňovou ručně řazenou převodovku a pohon všech kol. Samočinná čtyřstupňová převodovka je k mání pouze u pětidveřové verze a výhradně s benzinovým dvoulitrovým motorem za příplatek 40 tisíc korun.

Třídveřový model s motorem 1,6 litru má trvalý pohon všech kol. Ostatní verze disponu-

jí účinnější terénní výbavou. Mají stálý pohon všech kol, u něž lze uzavřít mezinápravový diferenciál. Terénní schopnosti významně zvýší také terénní redukce. Systém pohonu všech kol se ovládá elektronicky pomocí otočného ovladače. Vyspělý a robustní pohon všech kol spolu se světlou výškou 200 mm zajišťuje velmi slušnou průchodnost i náročným terénem. Z pohledu jízdy v terénu je na tom o něco lépe třídveřová verze, jež nabízí větší nájezdové úhly a je i díky menším rozměrům obratnější. Naopak větší provedení je při jízdě na kvalitních silnicích klidnější

Volba 1 – motor

U obou karosářských verzí lze volit mezi zážehovým a vznětovým motorem. U třídveřové karoserie je cenový rozdíl 120 tisíc korun, u 5dveřové verze činí difference rovných sto tisíc korun. Podle tabulkových údajů je spotřeba zážehové verze o 1,4 l/100 km vyšší. Z toho vyplývá, že naftový motor se vyplatí až po ujetí velmi velké vzdálenosti. Na druhou stranu vznětový motor nabízí více síly díky vyššímu točivému momentu, pro zážehovou jednotku hovoří tišší chod a možnost spojení se samočinnou převodovkou.





a komfortnější. Ve spojení s naftovým motorem, který sice nevyvíká takovou kulturou chodu jako benzínové agregáty, ale je úspornější, se tak jedná o vůz vhodný zejména pro pohodlné překonávání velkých vzdáleností.

A pohled do ceníku výbav? Jak bývá dobrým zvykem značky Suzuki, standardní výbava vozu je v podstatě kompletní. Jednotlivé verze výbav, ať již se jedná o stupeň JX, Limited u krátké verze Grand Vitary nebo JLX a Comfort u většího vozu, se v podstatě liší v několika málo položkách. Na rozdíl od některých evropských značek je zde k dispozici vždy například automatická klimatizace, minimálně šest airbagů, dálkově ovládané centrální zamky nebo rádio s CD přehrávačem, schopným přehrávat i soubory ve formátu



Možnost příplatkové výbavy je v podstatě omezena pouze na výběr metalického laku karoserie.

nášlapy, zadní střešní spoiler nebo ozdobné rámečky zadních světlů. Kromě těchto designových prvků je také myšleno na

Grand Vitaru lze odlišit také některým z prvků ucelené nabídky originálního příslušenství.

MP3. V případě zájmu o doplňky jako třeba kůží obšitý volant nebo elektrické střešní okno pak stačí zvolit pouze určitý stupeň výbavy vozu, který tyto položky v ceníku obsahuje.

Vlastní tvůrčí invenci však může budoucí majitel uplatnit výběrem z širokého programu příslušenství. Mezi individualistické doplňky patří například přední ochranný rám, boční

praktičnost. K dispozici jsou rovněž položky jako například střešní nosič, několik variant nosičů jízdních kol nebo třeba stylové značkové oblečení. ❖



Volba 2 – výbava

Většina modelů Grand Vitara se nabízí ve dvou stupních výbavy. Již základní je ale velmi bohatá a obsahuje vše potřebné pro pohodlné a bezpečné cestování (automatická klimatizace, litá kola, 6 airbagů včetně hlavových, rádio s ovládním na volantu a další). Cenový rozdíl k vyššímu stupni výbavy činí 120 tisíc korun. Za tyto peníze jsou k dispozici již velmi luxusní položky v podobě koženého čalounění, bezdotykového odemykání a startování či xenonových světlometů.

Zdařilá kombinace

Nový sedan SX4 přináší do segmentu nižší střední třídy elegantní nadčasový design, vospělý šestnáctiventilový motor 1,6 l a prostorný interiér.

Novinka japonské automobilky by především měla navázat na úspěšné prodejní výsledky modelů hatchback s pohonem předních nebo všech kol, které si mezi evropskou klientelou získaly poměrně vysoké renomé svými skvělými jízdními vlastnostmi, výkonnými motory a příznivým poměrem pořizovací ceny a užitné hodnoty.

Sedan SX4 stylisticky vychází z moderního dynamického designu verze se splývanou zádí, karoserie je však při rozvoru 2,5 metru téměř o 40 centimetrů delší, což vozu dodává reprezentativnější charakter a pochopitelně i vizuální dojem bezpečnosti a prostornosti interiéru.

Ten je řešen s maximálním ohledem na pohodlí cestujících na předních i zadních sedadlech, přístrojová deska, tvarově kopírující

model hatchback, těží z přehledně uspořádaného středového panelu, snadno čitelných ukazatelů a intuitivně dostupných přepínačů. Zavazadlový prostor má základní objem 510 l, což je v této kategorii vozidel jedna z nejlepších hodnot.

Podobně jako verze hatchback, mají i modely Suzuki SX4 sedan bohatou standardní a příplatkovou výbavu, k dispozici jsou připraveny






mimo jiné i boční a hlavové airbasy, samočinná klimatizace, protiblokovací systém ABS, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, audiosystém s osmi reproduktory či startování motoru bez nutnosti aktivního použití klíčku zapalování.

Pro evropský trh se model SX4 sedan (tato verze se vyrábí v Japonsku) zatím dodává se zážehovým čtyřválcem 1,6 l, který je vybaven

proměnným časováním ventilů a vícebodovým vstříkáváním. Tato pohonná jednotka zajišťuje velmi slušnou dynamiku, stejně tak jako hospodárny provoz. S pětistupňovou manuální převodovkou dosahuje největší rychlosti 180 km/h, z 0 na 100 km/h zrychluje za 10,7 s a v kombinovaném provozu spotřebuje 6,8 l benzínu na 100 kilometrů jízdy. K dispozici je také čtyřstupňová samočinná převodovka.

Suzuki SX4 sedan je nesporně zajímavým přírůstkem v modelové nabídce japonské značky. Má ambice nejen oslovit nové zákazníky v daném segmentu, kteří hledají po všech stránkách kvalitní a praktický automobil. Provedení sedan navíc ve srovnání s výraznějším pětidveřovým hatchbackem zaujme také z pohledu určité kultivovanosti a vyváženosti, a v neposlední řadě i elegance. 







Tradiční umění

Japonské zahrady jsou ve světě zahradní architektury jevem, jenž od druhé poloviny 20. století upoutává pozornost odborné i laické veřejnosti.

Většina lidí si pod pojmem japonská zahrada vybaví zejména typ, který ve známé škále různých způsobů úpravy venkovního prostředí nemá po celém světě obdoby – miniaturní suchou zahradu karesansui. To je však jen jediný, byť výrazný střípek složité mozaiky japonského zahradního umění. Během více než dvou tisíc let vývoje se v japonské zahradní architektuře odrazila celá řada vlivů, mentalitou ostrovního národa počínaje, přes bezprostřední i zprostředkovanou kulturní výměnu až po transformaci získaných poznatků v estetickém kontextu svébytné japonské kultury.

Na počátku stál vztah dávných Japonců k okolnímu prostředí vyjádřený principy starého šintoistického náboženství. Tento kult přisuzoval vlastní život všem přírodním prvkům, tedy žvlům a živým i neživým přírodninám. Řečeno velmi zjednodušeně, člověk se přirozeně snaží ovlivnit budoucnost ve svůj prospěch a jedním ze způsobů, k nimž se uchýlovaly dávné společnosti, byla komunikace s přírodními silami, jejímž účelem bylo především zajištění souladu s duchovními bytostmi ovládajícími přírodní dění a vytvoření člověku příznivého životního prostředí. Podle Japonců se přítomnost těchto sil zvaných kami projevovala na určitých místech silněji než na jiných – blízkost duchovní bytosti mohl označovat mimořádně

silný strom, pramen, balvan či zvláště tvarované skalisko. Lidé vyhledávali taková místa a vytvářeli na nich posvátné, čisté prostory označované nejstarším sinojaponským výrazem pro zahradu – niwa.

V dobách vzniku prvního skutečného politického útvaru na území Japonska, podle čínských kronik říše Jamato, v jejímž čele stál císař, pravděpodobně budovala okrasné zahrady ve svých rodových sídlech pouze šlechta. Sídlní město tehdy neexistovalo, císařský dvůr byl neustále v pohybu, což byl jediný způsob, jak si udržet kontrolu nad vazaly. První zahrady se budovaly též v okrcích svatyní a jejich námětem byla náboženská témata. Po taoismu a konfucianství přišel do Japonska roku 538 či 552 buddhismus. V té době si již šlechta začala budovat honosná sídla se zahradami podle čínského vzoru. Jejich stěžejním prvkem bývala rozlehlá vodní plocha znázorňující moře s Ostrovy nesmrtelných z taoistické mytologie.

Buddhismus se po Japonsku začal výrazněji šířit po obnovení diplomatických styků s Čínou roku 600. O sedm let později byl založen první buddhistický chrám Horjú-dži, jehož budovy a zahrady se dochovaly dodnes. Roku 612 si císařský dvůr vybudoval trvalé sídlo, jehož součástí byla rozlehlá zahrada navržená na základě popisu palácové zahrady čínského císaře. Vy-



Některé scenérie byly doslova plastickými obrazy, neboť byly určené výlučně k pozorování z jednoho místa.

tvořil ji korejský zahradní architekt Takumi Mičio podle údajů shromážděných japonským vyslancem v Číně Imoko Onóem. Jednalo se o první známou zahradu tohoto typu v Japonsku. Podle kroniky Nihon Šóki bylo jejím dominantním prvkem umělé jezero s ostrovy.

První skutečné město na území Japonska byla Fudžiwara v kraji Asuka, kam se císařský dvůr

nastěhoval roku 694. Za předlohu mu, jak vyplývá z pravoúhlého členění s palácem umístěným v severní části, posloužil Čchang-an, hlavní město dynastie Tchang. Fudžiwaru císařský dvůr obýval pouze dvacet let – pak bylo v severním cípu Narské kotliny založeno město Heidžó-kjó, kam se dvůr přestěhoval roku 710. V období Nara (645–784) se rozvíjel zejména

styl vodních zahrad nazývaných jarimizu či tóin. Vyznačovaly se zdůrazněním prvku pohybu – architektonické zpracování potůčků a říček, které napájely centrální rybník či soustavu jezírek, nabylo na barvitosti budováním vodopádů, skalek a složitých zákrutů. Přesto v té době v japonské estetice stále udával tón čínský styl.

Město Heian-kjó dalo jméno éře Heian (785 až 1184), kterou lze spolu s érou Kamakura (1185–1392) označit za první z vrcholů japonské zahradní tvorby. Město stojí dodnes a pod jménem Kjóto (Císařské hlavní město) je známé jako nejbohatší pokladnice japonské historie a kultury. Sídlem císařského dvora bylo až do roku 1868 (konce éry Edo). Éra Heian nebyla sice z politického hlediska idylickým obdobím, nicméně šlechtě se nevedlo zle. Vzdělání a pěstování umění se na dvoře stalo módou. Součástí paláců a buddhistických chrámů byly nádherné zahrady inspirované představami o podobě Buddhova Západního ráje, jejichž přímou předlohou byly mandaly. Jediná zachovaná část slavného komplexu Bjódó-in, Pavilón fénixů, jeví nápadnou podobnost se





stavbou na mandale mnicha Seikaje. Japonští umělci v té době začali hledat vlastní způsob vyjádření a v jejich dílech, zahrady nevyjímaje, zvolna krystalizovaly zásady japonské estetiky vycházející z filozofického základu směsice šintoismu, taoismu, konfuciánství i buddhismu. Přímé cesty v zahradách ustoupily křivolakým stezkám, nápadně barevné mohutné budovy vystřídaly křehké stavby v přírodní barvě dřeva, symbolizující pomíjivost.

Japonci se už seznámili s čínskou geomantií – feng-šuej – a přizpůsobili její zásady svému vkusu. První známé dílo zaměřené na navrhování a budování zahrad vycházející z tohoto čínského vzoru sepsal v 2. polovině 11. století dvořan Tóšicune no Tačibana. Spis Sakutei-ki získal značnou oblibu, neboť čtenáře nejen seznamoval s čínskými zásadami, nýbrž nabízel i vhodné rady, jak přísné předpisy elegantně obejít, čímž vytvořil základ pro kodifikaci vlastní japonské estetiky. Další knihou na toto téma byla z hlediska praxe podrobnější Předloha pro vytváření krajín s kopci a vodou (Senzú narabini jagó no zu), jejímž autorem je mnich Zóen.

Japonští tvůrci zahrad hlásali, že nejdokonalším obrazem je samotná příroda, a zahrnovali pravidelné geometrické tvary a kompozice, které se v ní nevyskytují. Objevíli krásu, již materiál nabývá teprve stářím, patinu. Rozvíje-

li pravidlo kontrastu, jehož symbolem je známý piktograf jing-jang (japonsky jin-jó). Zabývali se zpracováním členění prostoru a odhalili dramatický účinek prázdné plochy.

Rozmach zenu a politická situace na přelomu období Kamakura a Muromači (1393–1568) přispěly ke vzniku minimalistických zahrad, tvořených nezřídka jen neživými přírodninami – kameny a šterkem či pískem. Tyto scénérie byly doslova plastickými obrazy, neboť byly určeny výlučně k pozorování z jednoho místa. Budovali je především mniši v zenových klášteřích, odtud poněkud nepřesný název zenové zahrady. Zenová sekta hlásala střídmost a prostotu ve všech oblastech života a úsporné zahrady tvořily protiklad nádherných parků rozmanilých šlechty, jejíž životní styl nově vzniklá třída samurajů, příznivců zenu, ostře odsuzovala.

Dalším významným mezníkem je zavedení kultury pití čaje. Požívání vzácného nápoje bylo obřadem zasluhujícím vhodné prostředí.

Vznikla takzvaná čaniwa, čajová zahrada, jejímž ústředním prvkem je stezka vedoucí od brány k čajové chýši. Stezka a proces cesty mají silný symbolický náboj, neboť chůze od branky k čajové chýši představovala duchovní očistu.

Nástupem šógunátu nastalo poměrně stabilní hospodářsky-politické období a Japonsko se opět nakrátko otevřelo stykům se zahraničím. Éra Edo vrátila šlechtě nádherné parky dob Heian a Kamakura, tentokrát však obohacené o aktivní prvek přejatý z čajové zahrady – cestu. V procházkových zahradách, jejíž první a zároveň nejstarší dochovanou ukázkou je komplex vily Kacury v Kjótu, tvoří cesta základ, páteř zahrady. Veškeré ostatní prvky se řídí tím, jak je bude vnímat chodec v pohybu. Tento typ zahrady je vyvrcholením historického vývoje, slučuje v sobě veškeré zkušenosti japonských zahradních architektů minulých dob a v Japonsku dodnes patří k nejoblíbenějším. ❖

