



SUZUKI

MAGAZÍN



Grand **Vitara '09**

Ještě lepší než dřív

Podzim 2008



Way of Life!



Nový Suzuki SPLASH MiniMPV s velkým srdcem

Těší mě! Jsem nový SPLASH – kompaktní navenek, prostorný uvnitř. Jsem technicky na úrovni, s vynikajícími jízdními vlastnostmi i ekonomickým provozem. Obratně reaguji na městský provoz a variabilně na váš dynamický životní styl. Nemůžu se dočkat, až si spolu vyjedeme. Mám tak velké srdce, jak velké je to vaše...



za
219.900
Kč

SUZUKI SPLASH 1.0: emise CO₂ 120 g/km, kombinovaná spotřeba 5,0 l/100 km

www.suzuki.cz

auto OBSAH



04

Grand Vitara '09

Je pohodlnější, elegantnější a lépe vybavená. Modernizace zlepšila i jízdní vlastnosti.

10

Suzuki Alto

Privítejte novou generaci nejmenšího automobilu Suzuki se staronovým jménem.

14

Transsyberia 2008

7200 kilometrů z Moskvy do Ulánbátaru plných dobrodružství.

18

Suzuki Jimny

Jimny navazuje na tradice pověstného malého off-roadu Suzuki Samurai.



24

Koupě nového vozu

Maximálně vám ji usnadní síť autorizovaných prodejců.

26

Odpočet DPH

Suzuki má ucelenou nabídku vozů s možností odpočtu DPH. Tady je.

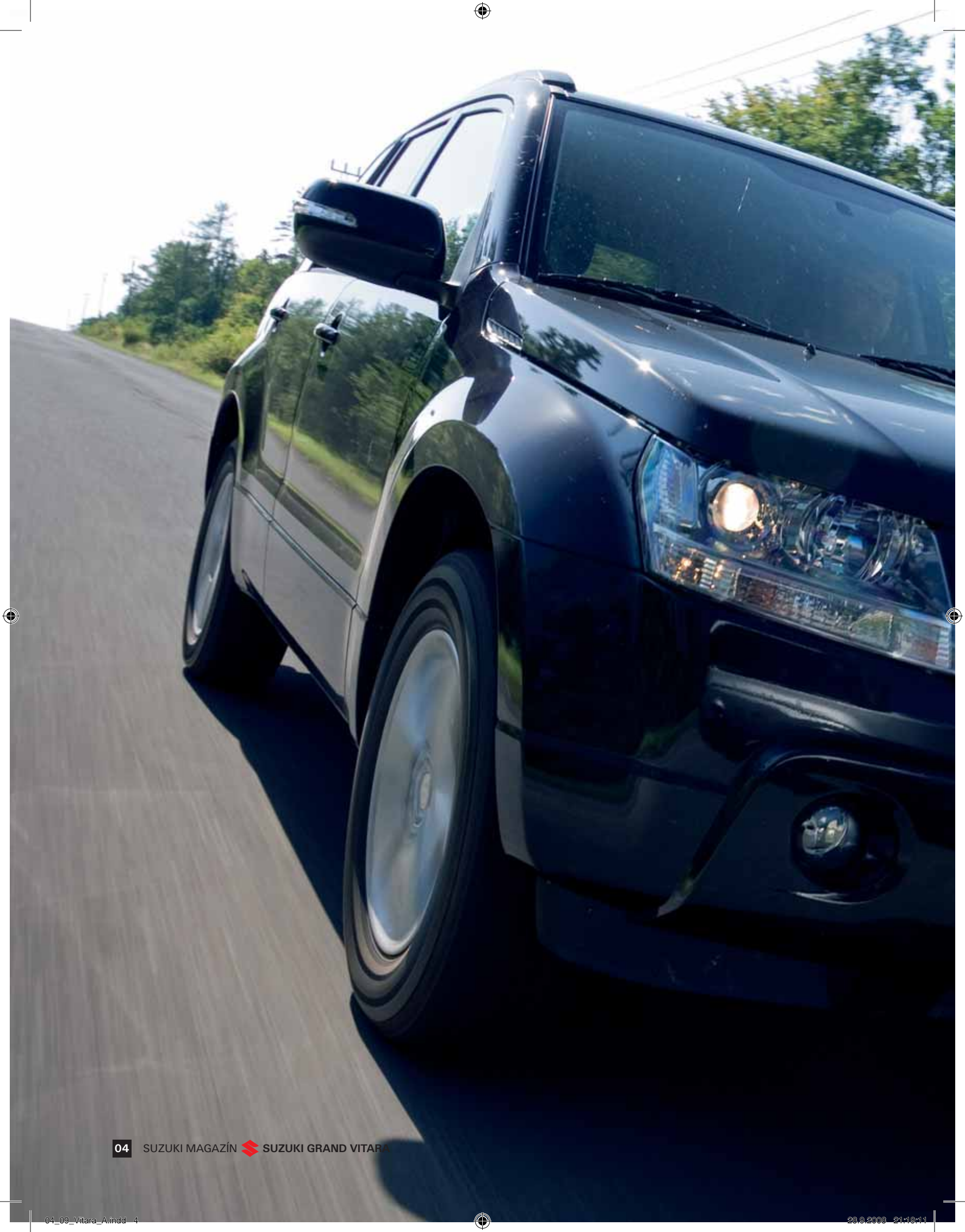
32

Neznámé Japonsko

Cestopis po Japonsku odhaluje mnohá jeho tajemství a přináší fascinující fotografie.



SUZUKI MAGAZÍN, časopis pro příznivce automobilů a motocyklů značky Suzuki, číslo 5, podzim 2008, ročník III. Vydává: SUZUKI MOTOR CZECH, s.r.o., U Průhonu 40, 170 00 Praha 7. Veškerá práva vyhrazena. Tisk: Tiskap s.r.o.



Pečlivé šlechtění

Suzuki Grand Vitara vstupuje do modelového roku 2009 s celou řadou vylepšení. Kromě jemných retuší designu jsou největšími novinkami dva nové motory v nabídce.



Motory nově doplnil špičkový šestiválec 3,2 litru s výkonem 233 koní a samočinnou převodovkou.

Suzuki Grand Vitara vždy patřilo k autům, u nichž na první pohled víte, na čem jste. Stejně jako ostatní Suzuki, také v případě tohoto vozu se skutečné vlastnosti neschovávají za žádné „kudrlinky“ v podobě roztočivých plastových nástavců, přehnaně velkých kol nebo za každou cenu sportovního stylu. Zní to možná prostě, ale Suzuki Grand Vitara vždy byla, a je i nyní, středně velkým terénním autem, které nabízí očekávaný komfort při jízdě po běžných silnicích, ale přitom se díky své technice nezalekne ani náročnějšího terénu. Stejně filozofie se tento

automobil drží už dvacet let. Od roku 1998, kdy sjel první vůz tohoto jména z výrobní linky, se jich vyrobilo již více než 2,4 milionu kusů.

Prodeje tohoto auta jasně dokazují, že nekomplikovaný charakter a schopnost spolehlivě posloužit i v náročnějších podmínkách, což často příliš „zosobnělá“ SUV jednoduše nedovedou, slaví své úspěchy. Vždyť Suzuki Grand Vitara se v žebříčcích prodeje ve své kategorii pravidelně umísťuje na předních místech. Tak například za rok 2007 si tento vůz v České republice nově registrovalo 817 zákazníků, což Grand Vitara vyneslo na čtvrté místo v katego-

rii terénních vozů. Právě Grand Vitara má na svědomí, že značka Suzuki byla v loňském roce pátou nejúspěšnější značkou na českém trhu při hodnocení prodeje automobilů s pohonem všech kol. Vítare ze všech více než 1600 nově registrovaných čtyřkolek Suzuki patřila přibližně polovina. Jistě není bez zajímavosti, že více než dvě třetiny zákazníků u tohoto automobilu zvolilo jeho vznětové provedení a zhruba polovina se rozhodla pro Grand Vitara ve verzi N1 umožňující odpočet DPH.

Modelový rok 2009 přináší pro Suzuki Grand Vitara hned několik novinek, které se projeví okamžitě, jakmile tento vůz spatříte a ujedete s ním prvních pár metrů. Na první pohled jsou vidět jemné retuše designu. Za pozornost stojí mírně modifikovaná maska chladiče s výraznějším rámečkem, stejně tak jako nový tvar okolí kruhových předních mlhovek. Jejich vodorovné prolisy směřující k bokům vozu mají za úkol automobil opticky rozšířit. To se jim účinně daří.

Pozornosti by neměly uniknout ani směrovky, nově umístěné v krytech vnějších zpětných zrcátek. Jsou nejen atraktivnější na pohled, ale





také indikace o změně směru jízdy je zřetelnější. Určité obavy může toto řešení vyvolávat při jízdě v náročném terénu – například v lese – nicméně praxe ukazuje, že integrace blikáčů je velmi propracovaná a zrcátka působí velmi robustním dojmem. Opravdoví znalci automobilů značky Suzuki odhalí také nový design kol, který přišel rovněž spolu s modelovým rokem končícím na číslici 9.

Nebyla by to ale značka Suzuki, kdyby modernizaci jednoho ze svých nejoblíbenějších modelů odbyla pouze kosmetickými změnami. Ihned po usednutí do interiéru váš pohled spočine na výrazněji tvarované trojici samostatných tubusů s přístroji. Ty jsou nyní v klidovém stavu temné. Jejich stupnice i ukazatele se rozsvítí až po zapnutí zapalování. Jejich čitelnost je i díky použité bílo-červené kombi-

naci na vynikající úrovni. Zcela nový je také velkoplošný displej umístěný ve spodní části rychloměrů, který slouží pro přehledné zobrazení informací palubního počítače. Suzuki zjemnilo také vzhled středového panelu, jenž s novými přístroji dobře ladí.

Grand Vitara vybavená zážehovým dvoulitrem o výkonu 103 kW (140 k) ukázala, že provedení ročníku '09 má změny také na technice. Jízda je totiž značně kultivovaná a je provázena nízkou úrovní rušivých zvuků. Při pohybu na kvalitních silnicích dokáže modernizovaná Vitara účinněji vyhlazovat povrch než předchozí model, a tak je jízda příjemnější. To přitom není na úkor terénních schopností, protože Grand Vitara se i nadále vyznačuje nadstandardní citlivostí ovládání při výletech



Nové motory


Suzuki Grand Vitara modelového roku 2009 rozšířila svoji nabídku na ne méně než pět motorů. Kromě stávající trojice jednotek, mezi nimiž nechybí turbodiesel 1,9 DDiS o výkonu 129 koní, se nabídka rozšířila o dva výkonnější motory. Novinkou je zážehový čtyřválec 2,4 litru, který je kombinován buď s manuální, nebo samočinnou převodovkou. Má výkon 169 koní, což je nadstandardní zásobárna síly. Kdo ale v tomto ohledu požaduje ještě více, ten jistě zbystří zrak při pohledu na parametry nového modelu, kterým je Suzuki Grand Vitara V6. Tento nejvýše postavený vůz své značky disponuje objemem 3,2 litru a největším výkonem 233 koní. Samozřejmostí je v tomto případě pětistupňová samočinná převodovka.



do volné přírody. Tajemství příjemného chování na silnici a značné průchodnosti terénem nespočívá v žádných kouzlech – tedy pokud jimi není tuhá karoserie s integrovaným nosným rámem a nezávislé zavěšení všech kol.

Suzuki Grand Vitara se na silnici chová jako pohodlný automobil SUV a přitom jezdí s účinnou terénní výbavou. S výjimkou základní třídveřové verze je samozřejmostí stálý pohon všech kol, který je vybaven elektronicky aktivovatelným závěrem mezinápravového diferenciálu. Pro nejnáročnější terén, v němž se náramně osvědčí i krátké převisy karoserie, přijde jistě vhod také redukční převodovka. Její

řazení je snadnější, než si dokážete představit – stačí zastavit a otočit přepínačem.

Za volantem Grand Vitary se kilometry z vašich cest budou ukrájovat velmi příjemně. Pohodlí je totiž zaručeno, samozřejmostí je také čitelné chování tohoto automobilu a v neposlední řadě je potřeba zmínit i bohatou výbavu. Té kromě automatické klimatizace nechybí například ani vstup pro externí MP3 přehrávač, který vám umožní snadné přehrávání oblíbené muziky. Opomenout nelze ani tempomat nebo stabilizační systém ESP, jež se dodávají pro vznětový agregát a dva nejvýkonnější motory zážehové. 

Suzuki Grand Vitara

Rozměry:	4500 x 1810 x 1695 mm
Rozvor náprav:	2640 mm
Rozchod kol vpředu/vzadu:	1540/1570 mm
Světla výška:	200 mm
Úhel přechodu:	19 stupňů
Nájezdový úhel vpředu/vzadu:	29/27 stupňů
Provozní hmotnost:	1595 kg
Zavazadlový prostor:	398–758 l



Grand Vitara se příjemně řídí nejen na silnici,
ale také v náročném terénu.



Nejmenší Suzuki

Na pařížském autosalonu byl oficiálně představen zástupce třídy minivozů, který brzy obohatí modelovou řadu automobilky Suzuki. Má staronové jméno Alto.

Předpremiéra tohoto modelu proběhla už při představení konceptu A-star v loňském roce v indickém Dillí. Evropané mohli tento koncept spatřit letos v březnu na autosalonu v Ženevě. Poměrně agresivní vzhled designérské studie byl v sériovém provedení samozřejmě zcivilizován a přizpůsoben „skutečnému“ životu. Nicméně i tak si zachoval velmi dynamický a svěží výraz. Právě svým pojetím dává jasně najevo svoji příbuznost s o něco větším modelem Splash, který se začal prodávat v roce 2008.


Z velmi kompaktních vnějších rozměrů je jasné, kde se bude Alto cítit jako doma. Jeho doménou budou úzké městské ulice s hustým provozem a omezeným místem k parkování. Z Alta je vynikající výhled všemi směry a díky velikosti se s ním velmi snadno manévruje. Stejně jako všechny automobily Suzuki, je také Alto navrženo tak, aby kromě praktičnosti dokázalo nabídnout i potěšení z jízdy. Proto nabízí solidní jízdní vlastnosti, spojující bezpečnost s jistotou ovládání.

Díky vyspělé technologii pohonných jednotek přitom nezatěžuje životní prostředí. Nabízený tříválcový benzínový motor s objemem jednoho litru produkuje ve spojení s pětistupňovou převodovkou emise CO₂ v hodnotě 109 g/km, což odpovídá kombinované spotřebě 4,6 l/100 km. Ekologický provoz dokazuje fakt, že Alto již nyní s před-

stihem plní emisní normy Euro 5, které vstoupí v platnost až v roce 2009. Díky nízké hmotnosti je tříválec schopen zajistit dynamiku, jež se od moderních automobilů jaksí přirozeně vyžaduje.

Jak je u automobilky ze Země vycházejícího slunce zvykem, také její nejmenší zástupce nabízí solidní dílenské zpracování. Veškeré ovládací prvky mají přesný a přitom snadný chod, čímž dokazují pečlivost, s jakou konstruktéři pracovali na každém detailu. I přes malé vnější rozměry je interiér Suzuki Alto nadmíru praktický. Je totiž vyplněn mnoha překvapivě řešenými odkládacími prostory.

Současné Alto je již sedmou generací tohoto modelu. První automobil s tímto názvem byl představen v roce 1979 a díky své jednoduché konstrukci a ekonomice provozu si jej oblíbili lidé doslova po celém světě. V zemi svého původu se Alto na rozdíl od Evropy nikdy nepřestalo prodávat. Licenční verze tohoto vozu, prodávaná pod značkou Maruti, dokonce pomáhá motorizovat Indii, kde je jedním z nejprodávanějších automobilů.

Nový vůz v modelové řadě Suzuki má podle slov výrobce ambice oslovit stávající i nové zákazníky, požadující svěží a přitom ekonomicky nenáročný automobil pro každodenní použití. Již nyní je zřejmé, že Suzuki Alto má k tomuto cíli nakročeno tím správným směrem. 







Prémiový koncept

Záměr automobilky Suzuki vstoupit do segmentu střední třídy vyjadřuje koncepční studie Kizashi, vystavená na nedávném autosalonu v Moskvě. Zatím se tento projekt ukázal ve třech verzích. Zde je poslední z nich.

Automobilka Suzuki se až donedávna zaměřovala především na malé, sportovně laděné automobily a vozy SUV. K tomu, aby bylo možné uspokojit potřeby širší skupiny zákazníků, vyžadující reprezentativní automobil střední třídy, zvolilo Suzuki náročnou cestu vývoje zcela nového automobilu. Představu o tom, jak bude připravovaný vůz vypadat, jasně ukazuje postupně představovaná řada koncepčních vozů Kizashi. Zatím vznikly jeho tři provedení.

Kizashi 3 designově navazuje na své dva předchůdce. Jeho vzhled je ale umírněnější. Čelní maska byla přepracována, stále však dominuje

přední části vozu a je předobrazem nové tváře vozů značky Suzuki. Změněn byl také přední nárazník spolu se světlomety. Největší revoluce se ale odehrála na zádi vozu. Na rozdíl od svých předchůdců je totiž Kizashi 3 koncipován jako čtyřdveřový sedan s klasicky řešeným víkem zavazadlového prostoru. I přes výrazné a ostré křivky karoserie působí měkkým a zakulaceným dojmem. Stále si zachovává osobitý vzhled, který evokuje sílu a dynamiku pohybu.

Při vývoji vozu se kladl důraz na heslo „High value for money“, a to nejen ve smyslu výbavy či vzhledu vozu, ale také jízdních vlastností. Byly aplikovány zkušenosti a technologie pou-

žívané při stavbě motocyklů, tedy v oblasti, kde zaujímá značka Suzuki jedno z dominantních postavení ve světě. Uplatnily se ale také poznatky z oblasti automobilových rallye WRC. To vše by mělo být zárukou naplnění výše uvedeného hesla, které je možné česky parafrázovat jako „hodně muziky za málo peněz“.

Pod kapotou zatím posledního konceptu Kizashi se skrývá velkoobjemový zážehový vidlicový šestiválec 3,6 litru, disponující výkonem 300 koní. Jeho síla se prostřednictvím samočinné šestistupňové převodovky přenáší na všechna kola o průměru 21 palců a s nepřehlédnutelným designem. S pohonem 4x4 má auto-



mobilkou letité zkušenosti, a tak je zřejmé, že o skvělou trakci a perfektní funkčnost vozu je postaráno. Již z prvního provedení tohoto konceptu, jež se představilo před rokem na autosalonu ve Frankfurtu, je ale jasné, že sériový vůz dostane také racionálnější motory, včetně například dvoulitrového turbodieselu, jenž se skrýval v útrobách temně rudé studie.

Koncepty Kizashi ukazují nový designový směr automobilky. Již nyní je jasné, že sériová podoba tohoto vozu přijde na evropské trhy v průběhu roku 2010. V tomto okamžiku převezme od modelu Grand Vitara pozici nejvýše postaveného typu své značky. ◆



Suzuki Kizashi 3

Délka:	4650 mm
Šířka:	1900 mm
Výška:	1450 mm
Rozvor náprav:	2800 mm
Motor:	3,6 V6, DOHC
Zdvihový objem:	3564 cm ³
Výkon:	221 kW/300 k
Pohon:	4x4, 6stupňová samočinná převodovka
Pneumatiky:	255/30 ZR 21

Stejně jako v loňském roce, tak i letos se skupina off-roadových nadšenců vydala na cestu z Moskvy do mongolského hlavního města Ulánbátaru. Letošní ročník byl lépe organizovaný než ten předchozí a opět se ho zúčastnily také dva vozy Suzuki Grand Vitara.

Z Moskvy do Ulánbátaru

Rallye Transsyberia je spíše dobrodružným cestovatelským podnikem než soutěží ve stylu dakarské rallye. Jede se za běžného provozu bez jakýchkoliv výjimek, co se týká dopravních předpisů a rychlostních limitů. Cílem účastníků je každým dnem dojet do cíle etapy a přitom v daném pořadí projet jednotlivými kontrolami. I když se nejedná o soutěž v pravém smyslu tohoto slova, je všem měřen čas a vítěz se určuje právě podle něj. Rallye Transsyberia je otevřena pro terénní automobily s pohonem všech kol každého stáří. Soutěžící jsou rozděleni do skupin podle druhu motoru a jeho objemu (třída 1 – zážehové motory;

třída 2 – vznětové motory). Specialitou jsou nákladní automobily s hmotností přesahující 3,6 tuny (třída 3) a potom také historická vozidla, mezi něž se řadí všechny stroje vyrobené před rokem 1988 (třída 4).

Transsyberia se letos jela už pošesté. Zatímco první start bylo možné považovat spíše za výlet off-roadových nadšenců, loňský a letošní ročník již byly profesionálně zorganizovány a mnohem více se podobaly opravdovým soutěžím tohoto typu. Po skončení letošní Transsyberie účastníci pěli chválu na organizaci celého podniku. Jak by také ne, když ji měl na starosti Richard Schalber, který vyhrál několik národních i mezinárodních titulů

v enduru a motokrosu. Během své kariéry, kterou od roku 1979 spojil s motoristickým sportem, spolupracoval s mnoha motocyklovými výrobci a mezi roky 1998 a 2000 se účastnil v kategorii motocyklů již zmiňované Rallye Dakar. Když se ale v roce 2006 zúčastnil čtvrtého ročníku Rallye Transsyberia, kterou dokončil na druhém místě, bylo rozhodnuto – ročníky 2007 a 2008 kompletně organizoval.

Letošní soutěž měřila včetně speciálních zkoušek, které na účastníky čekaly skoro každý den, 7200 kilometrů. Trasa vedla z Moskvy do mongolského hlavního města Ulánbátaru



Z Rudého náměstí odstartovalo 31 posádek. Cíl však vidělo pouze 21 z nich.



po silnicích, ale většinou spíše po bahnitých cestách, stepích a pouštích. Nejdělsí denní etapa měřila 986 kilometrů a vedla z Kazaně do Jekatěrínburku. To bylo ještě po relativně kvalitních silnicích. Zkoušku včetně desetikilometrového speciálu absolvovali účastníci přibližně za 15 hodin. Po nich si posunuli hodinky o dvě hodiny dopředu, protože se dostali do dalšího časového pásma. 890 kilometrů dlouhý přesun z hlavního města ruské Sibíře, Novosibirsku, do Kosh Agash v srdci pohoří Altaj byl mnohem náročnější. Pro mužský tým Suzuki však byl velmi úspěšný, protože se během něj dostal na první místo

v kategorii vznětových motorů. Kromě toho, že byla zrušena speciální rychlostní zkouška, strávili účastníci soutěže první noc ve stanech. Pro následující den bylo naplánováno pouze něco přes dvě stovky kilometrů. Součástí etapy bylo překročení hranic do Mongolska, jehož časovou náročnost nikdy není možné odhadnout. Nakonec zabralo čekání ve velkém horku celé čtyři hodiny. Po vstupu na mongolské území a více než pěti tisících najetých kilometrů v osmi dnech se v itineráři konečně objevil nápis „Konec asfaltu“.

Den číslo devět byl oddychový. Týmy se věnovaly servisu svých vozů a účastníci se vyda-

li na obhlídku města Olgij. Zajímavostí Rallye Transsiberia je fakt, že v případě, kdy dojde k poruše automobilu nebo k jakémukoliv pochybení ze strany navigátora, není daný tým vyřazen. Richard Schalber k tomu říká: „Samozřejmě že daný tým dostane časovou penalizaci, ale když to technika jen trochu dovolí, může s námi dojet až do konce.“ Přirozeně se předchozích pět tisíc kilometrů neobešlo bez potíží. Britskému týmu, jedoucímu s továrním Porsche Cayenne, například jejich stroj kompletně shořel již ve třetí rychlostní zkoušce. Domů odcestovala také italská posádka kvůli zranění svého řidiče. Kanadské



Ženskou posádku jedoucí s vozem Suzuki Grand Vitara 3D DDiS tvořila Melina Freyová z Jižní Afriky, kterou navigovala Alexandra Hahnová z Německa.

Druhý vůz řídili Němci Andreas Kramer a navigátor Kurt Ettenberger, kteří vyhráli skupinu vozů poháněných vznětovými motory.



a polské Porsche nebylo možné opravit na místě, takže i jejich posádka musela Transsyberii předčasně a neplánovaně ukončit.

Hned následující den byla připravena náročná etapa, která se z dvou tisíc metrů nadmořské výšky vyšplhala až na nejvyšší bod celé rallye ve výšce 3025 m. Desátý den si svoji vedoucí pozici stále držel francouzský tým Porsche.

Od přejezdu mongolských hranic nabraly věci dramatický spád. Z původně prašných cest se v náhorních planinách staly blátivé stezky plné nebezpečí. Posádky v popředí stíhala jedna potíž za druhou. Kromě problémů technického rázu soutěž skončila pro americký tým, který přehlédl metr a půl hluboký a tři metry dlouhý příkop. Jejich Cayenne si na něm zarazilo přední nápravu do podběhů a uvízlo zavěšené pouze na převisech karoserie. Bez ohledu na cokoliv ostatní se jako nejrychlejší pravidelně umisťoval německý tým číslo 1. To nebylo samo sebou, protože v této posádce neseděl za volantem nikdo jiný než zkušený rallyový jezdec a pilot dálkových maratonů Armin Schwarz. Nicméně díky opakovaným chybám v navigaci a z toho vyplývajícím několika trestným hodinám skončil celkově na třetím místě.

Po jedenácti etapách a celé noci strávené opravami nejrůznějšího charakteru se na start

dalšího dobrodružství postavilo 23. července ve městě Altaj 24 týmů z původních 34. Richard Schalber tuto situaci komentuje po svém: „Je jasné vidět, že Transsyberia je nejnáročnější rallye světa.“ Oba vozy Suzuki pokračují bez významnějších problémů. Za pozornost stála hlavně předposlední etapa, v níž Suzuki Grand Vitara řízené Andreasem Kramerem dojelo na pátém místě celkově, a to i přes navigátorskou chybu, kterou udělala posádka asi pět kilometrů před cílem etapy. Ta je údajně stála kolem sedmi minut času. Kdyby se tak nestalo, mohli teoreticky skončit tento den na druhém místě celkově.

Pozice na startu i v cíli Rallye Transsyberia 2008 ovládly, stejně jako v předchozím roce, vozy Porsche. Ostatně z 34 startujících týmů jich bylo 21. Tyto továrně připravené automobily s osmiválcovými motory samozřejmě dominovaly tabulkám konečného hodnocení. Německé zastoupení značky Suzuki stejně jako loni vyslalo dvě posádky. Vsadili na obratnější třídveřové Grand Vitary, které vybavili sériovými vznětovými motory 1,9 DDiS. V celkovém hodnocení dosáhla posádka Andreas Kramer a Kurt Ettenberger na jedenáctou pozici z 23 vozů, body byly započítány do celkové klasifikace. Ve své třídě vozů se vznětovým motorem však obsadili spolu s druhou Grand Vitarou první a druhé místo. ❖



Transsyberia 2008

Konání: 11. až 25. 7. 2008

Délka: 7200 km

Rychlostní zkoušky: 14 + každodenní speciály

Vstupní poplatek: 2500 eur na osobu

Počet týmů na startu: 31

Počet týmů v cíli: 21

Časový posun mezi startem a cílem: 5 h

Zúčastněné značky:

Suzuki, Porsche, Land Rover, Mitsubishi, Nissan, Puch, Toyota

Celkový vítěz:

Christian Lavieille a François Borsotto z Francie (Porsche Cayenne S)

Vítěz skupiny vozů se vznětovým motorem:

Andreas Kramer a Kurt Ettenberger z Německa (Suzuki Grand Vitara 3D DDiS)

Itinerář

Datum	Trasa	Počet km
10. 7.	Moskva	přejímka vozů
11. 7.	Moskva-Vladimir	231
12. 7.	Vladimir-Kazaň	711
13. 7.	Kazaň-Jekatěrinburg	986
14. 7.	Jekatěrinburg-Ťumeň	483
15. 7.	Ťumeň-Omsk	672
16. 7.	Omsk-Novosibirsk	712
17. 7.	Novosibirsk-Kosh Agash	890
18. 7.	Kosh Agash-Olgij	221
19. 7.	Olgij	volný den
20. 7.	Olgij-Manchan	429
21. 7.	Manchan-Darvi	316
22. 7.	Darvi-Altaj	358
23. 7.	Altaj-Bajangor	519
24. 7.	Bajangor-Mongol Els	339
25. 7.	Mongol Els-Ulánbátar	368





Terénní kouzelník

Auta jsou různá. Jedno se vejde mezi dva stromy, druhé ne. Jedno projede bahenní lázní, druhé ne. Jedno se vyšplhá až na vrcholek kopce, jiné ne. Co se týká terénu, umí toho Suzuki Jimny opravdu hodně. Navíc je velmi obratné i při jízdách po městě.

Dnešní automobilový svět je plný přetvářky. Auto na pohled stále častěji vyvolává určité představy, ale ty ve skutečnosti často nedokáží naplnit. Právě to pro drobné Suzuki Jimny neplatí ani náhodou. Když se na něj podíváte, nevidíte nic jiného než terénní automobil s kompaktními rozměry, velkou světlou výškou, hranatými tvary a sebevědomou maskou chladiče, vzdáleně evokující slavné vojenské vozy Willys. Tento článek by už nemusel pokračovat dál, protože jediný pohled na fotografii tohoto vozu prozrazuje jeho skutečné schopnosti. Nicméně přerušit tento text by nebylo šťastné, za volantem Suzuki Jimny totiž zažijete spoustu zábavy, o kterou bychom vás nechtěli připravit.

Jimny a terén – to prostě patří k sobě. Že se nejedná o dalšího zástupce nafintěných moderních „esúvčec“, ukazuje už jeho samotná konstrukce. Jimny je totiž skutečným off-roadem s nosným rámem, na němž je připevněná karoserie. Tuhá přední i zadní náprava zajišťuje nejen velmi dobrou křížitelnost, ale toto řešení je také zárukou dlouhé životnosti a mechanické odolnosti. Naprostou samozřejmostí je i terénní redukce s poměrem 2,0. Světlá výška 19 centimetrů se může zdát jako průměrná, ovšem její síla spočívá ve spojení s krátkým rozvorem náprav (2,25 metru) a doslova minimálními převisy karoserie. Jimny se proto nezalekne takřka žádného terénního zlomu.

Když budete za volantem tohoto auta sedět poprvé, budete jeho terénními schopnostmi doslova ohromeni. Jimny je schopen vyšplhat i půl metru vysoký úvoz. Tam, kde hrdé velké off-roady zvůcných jmen bezmocně protácejí koly poté, co si lehly při přejezdu terénního zlomu „na břicho“, Jimny s naprostou přiroze-



ností pokračuje dál. Redukovaný převod znásobuje sílu zážehového čtyřválcového motoru 1,3 litru s výkonem 85 koní a současně s tím umožňuje i velmi pomalou jízdu v nejnáročnějším terénu.

Jimny s délkou jen nepatrně přesahující 3,6 metru má dokonale přehlednou karoserii. Vynikající je také velký rejdek. Tyto dvě vlastnosti spolu s citlivými reakcemi motoru na povel plynového pedálu zajišťují velmi dobrou manévrovatelnost. S tímto drobným

Suzuki je proto doslova potěšením zdolávání cest i necest plných balvanů, vyjetých kolejí nebo kličkování mezi stromy.


Jakmile vyjedete z nejtěžšího terénu, není nic snazšího než stisknout spojku, vyřadit redukovaný převod a spolehnout se na trakci pohonu všech kol s pevným rozdělením síly motoru mezi nápravy. Tento režim pohonu 4x4 se osvědčí nejen na rozmáčených polních cestách, ale například také na silnicích



pokrytých sněhem, na nichž je garantem vysoké stability a aktivní bezpečnosti. Pro klasické silnice se suchým nebo mokřým povrchem je určen pohon pouze zadních kol, který spoří palivo a zvyšuje dynamiku tohoto malého džípu.

Jízda po běžných silnicích je příjemnou zkušeností. Terénně tvrdě odpružený podvozek trochu omezuje komfort, nicméně je zárukou potřebné jistoty. Se Suzuki Jimny se snadno jezdí také ve městě. Vysoká poloha sedadel, živý motor a velká zpětná zrcátka činí z tohoto vozu, možná poněkud překvapivě, onu pověstnou štiky v rybníce.



Suzuki Jimny je na trhu zcela originálním vozem, který jde v duchu nejlepších tradic malých, ale schopných terénních vozů Suzuki. Mezi nejznámější předchůdce tohoto modelu patří třeba Suzuki Samurai. Jimny je jeho pohodlnější a civilizovanější evolucí, která ale neztratila nic z jeho terénních schopností, robustnosti a obratnosti. Toto v současnosti vůbec nejkratší nabízené Suzuki ale má tu výhodu, že dokáže splnit jak funkci zajímavého a nevšedního vozu pro každodenní vyjížďky, tak zábavného dopravního prostředku pro jízdy v terénu, nebo dokonce schopného pracovního nástroje pro nasazení v nejdlejších místech přírody. 



Suzuki Jimny se dodává se zážehovým motorem 1,3 litru o výkonu 62,5 kW (85 k), nebo s turbodieselem 1,5 DDiS nabízejícím 63 kW (86 k). S motorem spalujícím benzín má pohotovostní hmotnost pouhých 1060 kg. Ve světě skutečných off-roadů s nosným rámem jsou zcela specifické miniaturní rozměry modelu Jimny: 3665 x 1600 x 1705 mm. Nápravy jsou od sebe vzdáleny 2250 mm. Výčet technických údajů uzavřeme hodnotou světlé výšky, jež činí 190 mm.

Cíl: 10 minut

Nejslavnější závod do vrchu Pikes Peak se jezdí už od roku 1916. Ani letos na startu nechyběl Nobuhiro Tajima se svým monstrózním speciálem, jehož přední světla připomínají americké Suzuki XL-7.

Z Colorado Springs je to na vrcholek Pikes Peak necelých 45 kilometrů. Poslední dvacítká z nich je ale obzvláště zajímavá, protože se absolvuje přímo po trati jednoho ze dvou nejslavnějších automobilových závodů. Jedním z nich je okruhové klání 500 mil Indianapolis a druhým právě závod do vrchu Pikes Peak International Hill Climb. Jeho náročnost je pověstná. Klade obrovské požadavky jak na samotné jezdce, tak na jejich stroje. Pro jezdce je těžké vypořádat se především se značnou nadmořskou výškou. Startuje se totiž 2862 metrů nad mořem a v okamžiku, kdy se protíná cílová páska, jsou už ve výšce 4301 metrů. Ale řídký vzduch není tím jediným, co zrychluje závodníkům dech a tep. Tím dalším je také střídání asfaltu a šotoliny, které od automobilů vyžaduje kompromisy v nastavení. Jinými slovy, nikdy není vyladění automobilu optimální.

Piloti slavných jmen se odnepaměti přetahují o nejlepší čas, za který tento závod do vrchu s průměrným stoupáním sedm procent absolvují. Zcela logicky jsou nejlepší stroje startující v kategorii Unlimited, které nemají žádná technická omezení. Tyto závodní automobily jsou postaveny přímo pro tento jediný závod, což je také případ speciálu Suzuki s bi-turbo šestiválcem o výkonu přesahujícím tisíc koní.

Bývalý dlouholetý šéf závodní divize Suzuki Motorsport Nobuhiro Tajima se před letošním závodem netajil ambicemi překonat svůj loňský rekord, který činil 10 minut a 1,408 sekundy. Cíl byl jednoduchý: dostat se pod hranici deseti minut. Speciál s nakreslenými světlomety ve tvaru amerického Suzuki XL-7, vybavený elektronicky řízeným pohonem všech kol, prošel pro letošní sezonu dalším vývojem, který ho zrychlil.


Rekord se překonat nepodařilo. Letošní čas 10:18,250 zůstal daleko za očekáváním. Na vině bylo paradoxně příliš dobré počasí. Dobré ve smyslu vysokých teplot a dlouhého období před závodem bez deště. To způsobilo, že šterková část trati, která tvoří její polovinu, byla příliš kluzká. Horké počasí nepřispívalo ani k účinnosti přepřehovaných motorů. Srovnání časů tyto důvody jasně ukazuje, vždyť v horní celošotolinové sekci Tajima ztratil ve srovnání s předchozím rokem celých deset sekund.

Ostatně nepříznivé podmínky neprovázely pouze charismatického Japonce, ale také ostatní jezdce. Rekordy byly překonány pouze ve dvou kategoriích motocyklů a ve dvou divizích automobilů. V případě dvoustopých závodních strojů podmínky lépe svědčily menším a lehčím vozům, méně závislým na trakti.



Pikes Peak International Hill Climb 2008

Start:	2862 m n. m.
Cíl:	4301 m n. m.
Převýšení:	1439 m
Délka trati:	19,99 km
Traťový rekord:	10:01,408 (Nobuhiro Tajima, Suzuki XL-7, 2007)
Průměrná rychlost:	119,7 km/h

Závod na vrchol Pikes Peak letos ještě desetimínutovou hranici uhájil. Již nyní se ale plejáda jezdců se svými stroji připravuje, aby se 19. července 2009 opět vydala na start. 





Týmová hra

Suzuki RB Bike Team je jediný profesionální český tým, oficiálně registrovaný Mezinárodní cyklistickou federací (UCI). Ba co víc, jeho jezdci Jana Horáková a Kamil Tatarkovič dosahují úspěchů, které dosud byly českým barvám v tomto světovém poháru zapovězeny.

K aktivnímu způsobu života patří odpovídající automobil. Suzuki SX4 již mnohokrát prokázalo, že je neobyčejně přitažlivým a dynamickým vozem, který se dokáže přizpůsobit aktivnímu životnímu stylu svého řidiče. Již celou sezonu 2008 tyto své schopnosti prokazují dva vozy SX4 také ve službách profesionálního Suzuki RB Bike Teamu. V jednom z těchto vozů vozí sebe i celou svoji cyklistickou výbavu Jana Horáková a ve druhém Kamil Tatarkovič. Suzuki SX4 je pro toto použití ideálním vozem. Nejenže se do něj vejde všechno potřebné a dokáže svoji posádku pohodlně převést na závody třeba na druhém konci Evropy, ale současně je

tento vůz schopen díky pohonu všech kol vyjet třeba i po podmáčené cestě přímo k závodní trati.

Oba jezdci svoji cyklistickou závodní kariéru spojili se dvěma disciplínami. Jednou z nich je bikros, známý také pod zkratkou BMX, a druhou novější a stále oblíbenější, ale ještě nepočestěný fourcross, který se zkratkovitě označuje 4X. Zatímco v prvním případě jedou závodníci na speciálních kolech po osmi na předem dané trati, 4X je dravější. Jezdí se ve čtveřicích a díky tomu, že trať vede z kopce, dosahují závodníci větších rychlostí. Fourcross se jezdí na horských kolech, takže je pod UCI klasifikován jako jedna z disciplín horských kol.

Přestože oba jsou jezdci součástí jednoho týmu, každý z nich má trochu jiné zaměření a odlišný program závodů.

Prioritou Jany Horákové byla v letošní sezoně bezpochyby olympiáda. Příprava na ni trvala vlastně celou sezonu. Během ní tato pětadvacetiletá závodnice a majitelka vysokéškolského titulu získala hned několik významných úspěchů. Jedním z nich je bezpochyby první místo ze světového poháru ve Skotsku ve fourcrossu. Jana se tak stala vůbec první Češkou, která na horském kole vybojovala nejvyšší postavení na stupních vítězů světového poháru. Svoji formu potvrdila ještě druhým místem na mistrovství světa v Itálii.



Cesta na olympijskou trať ale nebyla tak snadná, jak by se mohlo podle výsledků zdát. Při závodě v Austrálii totiž do české závodnice narazila soupeřka tak nešťastně, že u Jany došlo k vážnému zranění kolene. V tom okamžiku se ukázala potřeba kvalitního týmového zázemí. Místo lékaři doporučené operace, jež by znamenala jisté vyřazení z olympijských kvalifikačních bojů, se podařilo získat služby čínského doktora Jia Danyanga, který se stará například také o piloty formule 1. Ten během dvou měsíců dokázal prostřednictvím akupunktury a speciální rehabilitace nemožné – Jana se k velkému překvapení svých soupeřek postavila v Pekingu na start kvalifikace pro olympiádu. Třetí místo znamenalo účast na tomto největším letošním sportovním podniku. Byla velká škoda, že se při olympijské čtvrtfinálové jízdě nedokázala vyhnout soupeřce, která před ní spadla. Ale takový už je sport.

Kamil Tatarkovič slaví největší úspěchy na domácích tratích. Stal se totiž vítězem českého poháru ve fourcrossu. Ve Světových pohárech se v této disciplíně pravidelně umísťuje na pátém až šestém místě. Letošní úspěchy tohoto závodníka, který studuje Univerzitu Palackého v Olomouci, dokresluje také první místo v respektované anketě Top Ten vyhlášené časopisem Peloton, v níž se jezdci hodnotí podle bodů dosaže-

ných v národních i zahraničních závodech. Profesionalitu každého týmu nejlépe ukazují jeho výsledky. Právě jimi Suzuki RB Bike Team dokazuje, že patří mezi opravdovou světovou elitu. Vždyť při finálovém závodě Světového poháru ve fourcrossu v rakouském Schladmingu získal nejvíce bodů ze

všech ostatních týmů. Po bilancování na konci sezony patřilo českému profesionálnímu týmu Suzuki RB Bike Team vynikající druhé místo celkově.

Je tedy vidět, že jak Suzuki, tak i Jana Horáková s Kamilem Tatarkovičem vsadili na správné partnery. ♦



Služby a kvalita

Automobily značky Suzuki je možné na území České republiky zakoupit u 36 autorizovaných prodejců. Všichni splňují vysoké standardy a mají pro své zákazníky připraveny zajímavé doprovodné služby.

Automobil je obecně považován za nejdražší spotřební věc, kterou si běžný člověk kupuje. Jeho specifickou vlastností je i to, že vyžaduje určité administrativní úkony při uvedení do provozu. Také je potřeba počítat s dodatečnými náklady, které vlastnictví automobilu přináší. Jedná se především o nejrůznější pojištění, pohonné hmoty, servis nebo například pneumatiky. Už z tohoto zjednodušeného přehledu je vidět, že vlastnit automobil neznamena pouze těšit se z každého ujetého kilometru nebo svobody, kterou nabízí, ale současně to s sebou přináší také povinnosti.

K tomu, aby byl život s autem co možná nejjednodušší a pokud možno bezproblémový, jsou připraveni autorizovaní prodejci. Jejich působení je velmi široké. Kromě prodeje a servisu je každý z nich připraven vyřešit specifické potřeby v otázkách financování, stejně tak jako pojištění. Jelikož dané automobily do detailů zná, dokáže poradit také v otázkách příslušenství nejrůznějšího druhu. Což se obzvláště hodí například při koupi nových pneumatik nebo střešních nosičů. U autorizovaných prodejců značky Suzuki máte jistotu, že kupujete automobil, který byl vyroben pro bezpečné používání na českých silnicích. V případě, že ne-

kupujete nový automobil, můžete se spolehnout, že také ojetý vůz bude mít jasně prokazatelný původ. Jistě nezanedbatelné jsou také asistenční služby, které se ke každému novému automobilu Suzuki zdarma nabízejí po dobu platnosti záruky.

I přesto ale zůstává prodej a servis hlavní náplní každého z autorizovaných prodejců vozů Suzuki. Samotná koupě automobilu není, v případě, že nemáte předem přesně vybraný automobil nebo se v dané problematice nepohybujete, snadnou záležitostí. Proškolení prodejci jsou připraveni dodat všechny potřebné infor-





mace k tomu, abyste si vybrali automobil a jeho provedení přesně tak, aby co možná nejlépe vyhovoval vašim požadavkům a možnostem. Součástí prodeje nového automobilu je samozřejmě také zkušební jízda, která by měla mít na konečné rozhodnutí největší vliv.

V případě, že se rozhodnete využít některou z forem financování, mají autorizovaní prodejci k dispozici speciální finanční produkty šité na míru právě vozům značky Suzuki. Využít je možné buď Suzuki Leasing, nebo stále oblíbenější formu financování prostřednictvím úvěru Suzuki Kredit. Značná variabilita těchto produktů v otázkách doby splácení či velikosti prv-

ní splátky dovoluje, aby se pořízení nového Suzuki maximálně přiblížilo specifickým možnostem.

Přestože se automobily Suzuki vyznačují značnou spolehlivostí a minimálními nároky na údržbu, jednou ročně vždy nastane okamžik, kdy je potřeba provést nezbytné servisní úkony. Autorizovaní prodejci disponují kromě reprezentativní prodejny také servisním zázemím, které vyhovuje přísným požadavkům automobilky. Tento fakt je spolu s častým proškolením techniků zárukou, že provedené servisní práce jsou vždy v souladu s předpisy

automobilky a že se používají originální náhradní díly. Právě spojení všech těchto faktorů zajistí, že se svým vozem budete spokojeni i po letech a mnoha desítkách tisíc najetých kilometrů. Opomenout nelze ani hledisko bezpečnosti, které je v dopravě jako celku klíčové. Právě odborně provedený servis, případně opravy po nehodách jsou zárukou, že i starší automobil poskytuje bezpečnostní standard jako v době, kdy byl nový. Používání originálních náhradních dílů a postupů je také jistotou, že nebudou nijak omezeny nadstandardní záruky, které jsou v rámci sítě autorizovaných prodejců Suzuki poskytovány. ❖





Užitkové verze modelů Suzuki

Model	Cena přestavby*
Swift:	18 000 Kč
Ignis:	18 000 Kč
SX4:	18 000 Kč
Jimny:	22 000 Kč
Grand Vitara 3D:	22 000 Kč
Grand Vitara 5D:	22 000 Kč

* cena včetně montáže a DPH 19 %

Suzuki bez DPH

Na letošní výstavě Autotec v Brně představila automobilka Suzuki svoji nabídku vozů homologovaných do kategorie N1, tedy vozů, u nichž je možné uplatnit odpočet DPH. Možná vás to překvapí, ale Suzuki „s odpočtem“ můžete mít skoro v každé modelové řadě.

Pořídit si automobil a získat zpět 19 procent jeho ceny v podobě DPH je pro živnostníky či firmy lákavá možnost. Zatímco u motocyklů, lodí, letadel nebo nákladních aut to jde automaticky, s osobními automobily je to poněkud složitější. K tomu, aby si soukromý podnikatel či firma mohli odečíst z ceny osobního vozu DPH a získat tak část vložených prostředků zpět, je nutné automobil poněkud upravit. Ano, tušíte správně, řeč je o kovové mříži či přepážce, chcete-li, umístěné v zavazadlovém prostoru. Ta má za úkol jasně oddělit prostor pro posádku a pro náklad. Fyzicky tuto úpravu provádí buď rovnou výrobce či importér, nebo až samotný autorizovaný prodejce nových vozů přímo na požádání zákazníka. Takto upravený automobil se sice zvenku nijak výrazně neliší od běžného vozu, tedy snad až na povinnost ztmavených zadních bočních oken, které však často najdeme také u běžných osobních vozů. Přesto bychom ale měli mít na paměti, že pro provozování automobilu N1 platí pravidla daná zvláštní homologací – vždyť se jedná o automobil segmentu lehkých užitkových vozů, což je stejná skupina jako v případě dodávek do 3,5 tuny.

Kovová přepážka nesmí být za žádných okolností z vozu demontována. Pokud tomu tak je, stává se vůz technicky nezpůsobilým k provozu, asi stejně jako když nemá platnou STK. Možnost odpočtu DPH a z ní související finanční prospěch ale není zcela zdarma. Je potřeba mít na paměti, že zmiňované DPH je potřeba při koupi zaplatit a až následně uplatňovat jeho náhradu na finančním úřadu. V některých případech je potřeba počítat ústupky za uspořené náklady – aby automo-



bily s přepážkou, homologované jako N1, splnily tzv. hmotnostní vzorec, musel být počet jejich sedadel omezen. Počet sedadel ve vozidle sice může fakticky zůstat stejný, ovšem do automobilu může nastoupit pouze počet osob udaný v technickém průkazu. Pokud dojde k překročení tohoto údaje, vystavujeme se možnosti postihu při silniční kontrole. Když už jsme u negativních vlastností osobních vozů s přepážkou a registrovaných jako N1, uveďme ještě, že je potřeba počítat s tím, že při následném prodeji bude nutné DPH k prodejní ceně opět připočítat. Tím se finanční výhoda, která je na první pohled zmiňovaných 19 procent, snižuje.

To, že odpočet DPH je možný pouze pro živnostníky či firmy, asi nemá cenu rozebírat.

Důležité je ale vědět to, že pokud si automobil v úpravě N1 pořídí soukromá osoba, nesmí tuto přepážku demontovat a využívat vůz jako osobní. A to ani pokud jej zakoupila jako ojetý!

I přes tato omezení ale počty vozů prodávaných v úpravě N1 stále rostou, a to znamená, že pro stále více lidí převažují výhody nad nevýhodami. Společnost Suzuki Motor Czech si je toho velmi dobře vědoma, a tak svým zákazníkům vozy s možností odpočtu DPH nabízí. Kromě nového modelu Splash je úprava N1 možná u celé modelové řady. V loňském roce se tyto vozy podílely na celkových prodejích deseti procenty, z nichž nejvíce patřilo pětidveřovému provedení Suzuki Grand Vitaru. ❖



Foto: Petr Frýba

Soutěžní radost

Až uvidíte na některém z rallysprintů černo-tyrkysové Suzuki Swift Sport, potom vězte, že posádka uvnitř se náramně baví. A má také proč, protože tohle auto je jedním z nejrychlejších ve své třídě.

Motoristický sport má mnoho podob. V České republice se těší největší popularitě automobilové soutěže. Ať už se jedná o rallysprinty nebo „velké“ soutěže, tratě jsou většinou doslova obsypány fanoušky, kteří často neváhají absolvovat cestu přes celou republiku. Soutěží se kromě čistě profesionálních týmů účastní také soukromí jezdci s vlastní technikou.

Jednou z těchto posádek je dvojice Aleš Kaválek a Jaroslav Miko z Nového Města nad Metují, kteří letošní sezonu absolvují za volantem vozu Suzuki Swift Sport upraveného pro třídu N2 podle mezinárodních předpisů

FIA pro rallye. Tento vůz byl pro ně jasnou volbou. V minulých sezonách totiž usedali za volant Swiftu předchozí generace, který se vyznačoval značnou spolehlivostí a nízkými provozními náklady. Dokonce ještě v loňské sezoně, jež byla jeho poslední, Swift 1,3 GTi dokázal úspěšně bojovat s mnohem mladšími a výkonnějšími vozy. Výsledkem bylo první místo ve skupině SA1. Tímto umístěním si posádka vyjela také národní licence pro účast v Mistrovství České republiky v rallysprintu 2008.

Nový Swift Sport je podle spolujezdce Jaroslava Míka ideálním vozem: „Důvodem, proč jsme si pro novou sezonu opět vybrali

vůz Suzuki, je vysoká spolehlivost a špičkové dynamické vlastnosti tohoto vozu, kterými navíc disponuje už v sériové verzi. Zásahy do motoru proto mohou být minimální, což se logicky vrací minimálními technickými problémy.“ Swift Sport, který posádka používá, pochází z Německa, kde se v minulém ročníku účastnil závodů v rámci Swift Cupu. Jedná se o továrně připravený automobil, který po technické stránce plně odpovídá předpisům FIA.

Swift Sport je vynikajícím vozem také z pohledu jízdních vlastností. Vzhledem k tomu, že je tento Swift homologován ve



Foto: Robert Balcar (3x)



skupině N, není příliš mnoho úprav povoleno. V podvozku je největší změnou oproti sériovému vozu především přítomnost samosvorného diferenciálu, který pomáhá s přenosem síly motoru na povrch silnice hlavně při jízdě na šotolině. Podvozek je plně seřiditelný a jeho dodavatelem je renomovaná společnost KW. Jezdec Aleš Kaválek k tomu dodává: „Nejlepší je na našem Swiftu podvozek. V technických pasážích díky němu vcelku pohodlně stačím i o 50 koní výkonnějším Hondám.“ Swift Sport je stále relativně nové soutěžní auto, a tak homologovaných dílů pro úpravy je zatím spíše méně. Vzhledem k aktivnímu přístupu znač-

ky se samurajským S ve znaku k rallyeovému sportu je možné očekávat, že se tato situace v dohledné době změní a že se objeví kity zejména pro motor. Ten se totiž používá v sériové specifikaci. Obecně jsou za velké přednosti Suzuki Swift Sport považovány především jeho nízká hmotnost a kompaktnost, které zajišťují značnou obratnost.

Oba členové posádky jsou současně majiteli vozu i týmu. Oba jsou opravdovými nadšenci soutěžního sportu, což ostatně dokazují tím, že si nákup automobilu i jeho provoz financují z větší části z vlastních prostředků. O to budí jejich vystupování na tratích větší respekt. ❖

Sezona 2008

Posádka Aleš Kaválek a Jaroslav Míko z týmu Motorteam Náchod se v roce 2008 účastní celého seriálu Mio Mistrovství České republiky ve rallysprintu. Kromě toho absolvuje také Lužický pohár, do něhož patří Rally Lužické hory, Lausitz Rally v Německu a Rajd Karkonosky v Polsku.



Společně na rallye i silnici

V červnu 2004 podepsaly společnosti Suzuki a Shell dohodu o globálním partnerství. Jejím základem byla vize o vytvoření dlouhodobého partnerství mezi oběma společnostmi, které patří ke špičkám ve svém oboru a obě jsou úzce spjaty s motorsportem. Společnost Shell dodává své výrobky a technickou podporu globálnímu automobilovému průmyslu již mnoho let. Globální dosah společnosti Shell pomůže Suzuki rozvíjet trhy a její technická odbornost zajistí dostupnost technicky pokročilých olejíř-

ských výrobků určených pro vozidla Suzuki. Propojením technických a marketingových aktivit obou značek se otevírají široké možnosti spolupráce, jejichž cílem jsou spokojení majitelé a uživatelé vozů se znakem „S“ na chladiči.

V letošním roce bylo oznámeno prodloužení stávající globální spolupráce až do roku 2012. Shell zůstává i nadále preferovaným dodavatelem motorových olejů této značky. Shell Lubricants se zároveň stal hlavním sponzorem týmu Suzuki World Rally. Bude poskytovat jak technickou podporu, tak pro-

dukty určené pro náročné závodní motory.

Martin Bale, Vice President, Global Automotive Team, Shell Lubricants k tomu říká: „Během několikaleté úspěšné spolupráce jsme u Suzuki narazili na skupinu lidí, která má stejného sportovního ducha i touhu po obchodním úspěchu jako my. Úspěšný test našeho vzájemného partnerství v čase nám ukázal, že společně můžeme v motoristickém sportu dosáhnout řady úspěchů a že novému Suzuki SX4 WRC můžeme pomoci na cestě stát se vítězem světové rallye.“

Společnost Shell nedávno uvedla na trh


kompletně inovovanou řadu motorových olejů pro osobní vozy. Tyto oleje jsou výsledkem dlouhodobého intenzivního výzkumného programu laboratoří Shell ve spolupráci s předními světovými výrobci motorů. Při vývoji byl hlavní důraz kladen na další zvýšení ochrany motoru před opotřebením, na prodloužení životnosti oleje a na úspory paliva. Všechny oleje řady Shell Helix s rezervou splňují nejnáročnější požadavky na stabilitu motorových olejů a tím prodloužené výměnné intervaly. V souladu s doporučením výrobců motorů je možno některé oleje řady Shell Helix používat pro servisní interval 30 000 km i více. Motorové oleje řady Shell Helix nyní obsahují nový typ speciálních čisticích přísad, které zabraňují slepování zakarbonovaných částic a výrazně tak snižují usazeniny v motoru. Díky tomu se snižují vibrace a hluk v motoru a výsledkem je tišší a klidnější jízda, prokázána v řadě testů v laboratořích i přímo v provozu. Díky novému složení se motorové oleje Shell Helix vyznačují ještě vyšší ochranou proti degradaci oleje a umožňují tak prodloužit životnost motoru.

Řada olejů Shell Helix splňuje všechny specifické požadavky kladené na moderní mo-

torové oleje. Umožňují nejen mazání všech pohyblivých částí, ale i ochranu motoru před vnitřní korozí, nečistotami a vznikem usazenin. Usnadňují startování díky příznivé křivce náběhu mazání při studených startech. Oleje pomáhají motorům plnit také chladicí funkce, mají vynikající termicko-oxidační stabilitu, čímž přispívají k dobrému přenosu tepla a tak napomáhají lepšímu chlazení. Kvalitní motorový olej rovněž napomáhá utěšňovat prostor mezi pístem a válcem, čímž se podílí na lepší kompresi motoru. Oleje Shell Helix využívají unikátní základové složky Shell, které umožňují maximalizovat tuto těsnící funkci a tím zaručit maximální výkon motoru. Neméně důležitá je slučitelnost motorového oleje se všemi konstrukčními materiály a s katalyzátorem výfukových plynů. Všechny oleje řady Shell Helix jsou plně slučitelné se všemi materiály používaným při konstrukci motorů a jsou rovněž bezpečné pro provoz katalyzátorů výfukových plynů. Oleje řady Shell Helix jsou zárukou spolehlivé ochrany motoru po celou dobu životnosti oleje.

Podle typu a stáří motoru a provozních podmínek si zákazník může vybrat z široké řady motorových olejů Shell Helix od plně

syntetických olejů Shell Helix Ultra/Diesel Ultra v šedo-stříbrných lahvích, přes oleje na syntetickém základě Shell Helix Plus/Diesel Plus v modrých lahvích až po oleje minerální, ve žlutých lahvích je olej Shell Helix Super a červenou barvu nese minerální olej Shell Helix.

Se společností Suzuki Motor Czech, je Shell Czech Republic v úzkém kontaktu již od vstupu této společnosti na český trh. Díky podpisu globálního kontraktu mezi Suzuki a Shell v roce 2004 došlo k dalšímu prohloubení lokální spolupráce. Ta nekončí jen doporučováním motorových olejů olejů Shell Helix ze strany importéra Suzuki, ale rozvíjí se úspěšně i spolupráce v oblasti marketingu. Značka Shell je součástí řady společných akcí jako jsou vystavování automobilů Suzuki na čerpacích stanicích Shell nebo sezónní servisní akce Suzuki. 







TOULKY JAPONSKEM

Půvabné gejši s bíle nalíčenou tváří a stateční samurajové zabydlují v našich představách japonské ostrovy stejně přirozeně jako mrakodrapy, na kterých svítí nápisy: Sony, Casio či Suzuki...

Euroamerický způsob života se tu mísí se starobylými tradicemi do podivuhodné mozaiky. Dá se říci, že Japonsko je sličnou ženou v překrásném kimonu, jejíž prsty se místo po strunách tradičního hudebního nástroje šamisenu míhají po klávesnici nejmodernějšího počítače.

Většina lidí žije v představě, že Japonsko je hustě zalidněná země plná továren s hypermoderní technologií, svázaná tepnami přeplněných autostrád a tratí superexpresů do hektického balíčku problémů se životním prostředím. Není to tak docela pravda, Japonsko má i jinou tvář. Plnou překrásných přírodních scenérií. Sedmdesát jedna procent povrchu země zaujmají hory a sedmdesát procent patří lesům.

Božská a jedinečná Fudži. Bylo by těžké najít na světě majestátnější horu než je Fudži. Je opředená legendami, opěvována básníky, neustále zobrazována. Stala se posvátným symbolem země. „Hlupák, kdo nikdy nevystoupil na horu Fudži,“ praví japonské přísloví, ale dodává: „ještě větší hlupák, kdo tam leze podruhé!“ Výstup na nejvyšší vrchol Japonska je téměř národní povinností. Od začátku července do konce srpna, v době, kdy je hora oficiálně otevřena pro turistiku, vystoupí na Fudži desetitisíce poutníků denně. Každoročně Fudži zdolá téměř půl milionu lidí.

Fudži je sopka vyhaslá a těžko se probudí k životu. Avšak v Zemi vycházejícího slunce je

dnes kolem čtyřiceti činných vulkánů. Řetěz japonských ostrovů natažených od severu k jihu v délce přes tři tisíce kilometrů leží v tektonicky neklidném pásmu vrásnění, které je stále ve stádiu vývoje. Svědčí o tom nejenom sopečná činnost, ale i překvapující počet horkých pramenů a častá zemětřesení.

Jednou z nejproslulejších japonských sopek je Aso. K hlubokému kráteru se dá dojet lanovkou anebo po silnici. Občasné výbuchy této sopky jsou velmi prudké a nečekané. Po roce 1958, kdy zde zahynulo dvanáct turistů, bylo na okraji kráteru zbudováno několik betonových bunkrů. Některé erupce jsou tak silné, že poškodí lanovku, poničí její horní stanici, popelem zasypou parkoviště. V době, kdy nehrozí bezprostřední nebezpečí, lidé k sopce houfně putují, nakukují do kráteru a procházejí se po jeho obvodu.

Scénérie snových krás. Od pradávna v Japonsku existuje tradice „tří velkých pohledů“, míst, která by měl každý člověk alespoň jednou v životě spatřit. Všechna leží na mořském pobřeží a s mořem přímo souvisí. Abyste jejich zvláštní krásu mohli vychutnat, musíte se oprostít od evropského myšlení a přizpůsobit se japonským estetickým měřítkům, jež spočívají v obdivu nad krásou všedních věcí, v oslavě věčnosti přírody a její nenápadné elegance i v údivu nad výjimečnými momenty koloběhu ročních dob a přírodních jevů.

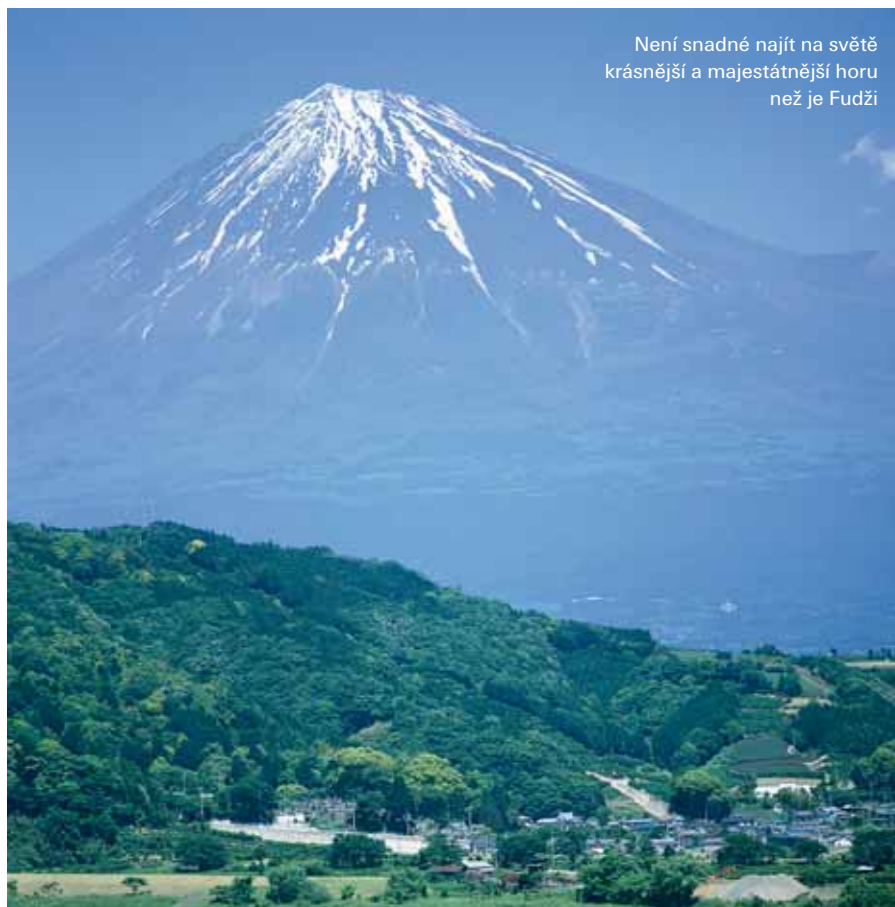
Zlatý pavilon v Kjótu patří ke klenotům tohoto charismatického historického města



Džodoga Hama
neboli Rajský
přístav se nazývá
kouzelné místo na
pobřeží Tichého
oceánu



Šestnáct metrů vysoká
bronzová socha Buddha
z Nary pochází z 8. století



Není snadné najít na světě
krásnější a majestátnější horu
než je Fudži

Japonsko je země kouzelných přírodních scenérií.

Prvním z těchto míst je Macušima, Sosnové souostroví, ležící na severním Honšú. V široce otevřeném zálivu spatříte stovky drobných ostrůvků a skalisek, otesaných zpěněnými mořskými vlnami do bizarních tvarů. Na mnohých z nich se uchytily borovice. Nízké, pokroucené, s kořeny zarývajícími se do nejmenších skulin, ale vzdorující a vítězné.

Za druhým pohledem musíte na pobřeží odvrácené ke Koreji. Kousek za městem Maizuru vybíhá do moře přes tři kilometry dlouhá, úzká písečná kosa porostlá pokřivenými stromy. Na určitém místě se k ní musíte otočit zády. Z hlubokého předklonu a s hlavou mezi rozkročenýma nohama písečná kosa míří přímo do nebe. Však se jí také říká Amanohašidate – Nebeský most.

Třetím místem je ostrov Mijadžima s šintoistickou svatyní Ickušimou. Svatyně pochází z 12. století. Její červené stěny se působivě zrcadlí na klidné mořské hladině, protože je postavena na dřevěných pilířích v mělkém mořském zálivu. Za odlivu, když moře ustoupí, ocitá se na mokřem bělavém písku nejen svatyně, ale i mohutná, šestnáct metrů vysoká brána torii. K opravdovým zážitkům patří procházka po

pobřeží v časném ránu. Téměř snové výjevy na pozadí prastaré svatyně občas zahálí jemné mlžné opary...

Chcete vědět, co je opravdu krásné? V Japonsku najdete nejenom spoustu přírodních krás, ale i velké množství historických památek – chrámů, svatyní a klášterů rozestých po všech čtyřech hlavních ostrovech.

Nikkó wo minu učíwa, kekkó to iju na – Neříkej, že je něco krásné, dokud jsi neviděl Nikkó... traduje se v Japonsku. Nikkó leží sto čtyřicet kilometrů na sever od Tokia. Nádherné



Pohled do hlubokého kráteru sopky
Aso plného štiplavých dýmů

území se nachází na svazích vysokých hor. Najdeme tu vodopád Kegan vytékající z tyrkysového jezera Čuzendži, a více než tři sta let starou alej vzrostlých a voňavých cedrů. Do Nikkó se však nejezdí jen za překrásnou přírodou. Hlavní atrakcí jsou honosná, barvami a zlatem hýřící mauzolea dvou šógunů z rodu Tokugawa. Prvním z nich je zakladatel tokugawského šógunátu – Tokugawa Iejasu (1542-1616), bezohledný a velice schopný válečník a politik, jeden ze sjednotitelů Japonska v nekončících válkách, jež se odehrávaly na konci 16. století. Mauzoleum nechal v roce 1634 postavit Tokugawa Iemicu, jenž je pochován hned v sousedství svého slavného děda. Nešetřil penězi a povolal sem nejzkušenější a nejslavnější stavitele a umělce. Zdejší budovy se od většiny japonských staveb odlišují okázalostí. Bráně Slunečního svitu – Jόμεimon – která otevírá vstup do dalších prostor mauzolea, se žertem přezdívá Brána západu slunce. Zkrátka se od ní neodtrhnete, dokud se nesetmí!

Dědictví bojových šógunů i buddhistických mnichů. Kamakura je dnes nevelké městečko poblíž Tokia, ale kdysi byla místem plným dě-



Japonci milují koupele v horkých přírodních pramenech, které tryskají na dvaadvaceti tisíci místech země

jinných zvrátů a strhujících lidských osudů. Ve 12. století se stala sídelním městem vojenských vládců – šógunů. V krátkém čase tu vyrostlo nespočet vojenských rezidencí, šintoistických svatyní i buddhistických chrámů. V období největší slávy měla Kamakura až milion obyvatel. Patří k velice oblíbeným výletním cílům. Lidé se v nepřehledných davech převalují mezi výstavnou šintoistickou svatyní zasvěcenou Hačimanovi a 12 metrů vysokou sochou Velkého Buddha. Obě památky rozhodně stojí za zhlédnutí, ale Kamakura toho nabízí víc – máte-li ovšem dostatek času.

Asi třicet kilometrů od Kjóta leží město Nara, které bylo mezi roky 710-784 hlavním městem Japonska. Dnes je to příjemné a poklidné místo. Historický areál tvoří uzavřený celek, kterým se dá snadno projít během jediného dne. Připomíná spíše velký park, protože všechny starobylé budovy tonou v bujně zeleni a zvolna se táhnou po malebných svazích hory Wakakusa. K nejcennějším stavbám patří chrám Tódajdži postavený v letech 724-752, jako velkolepý přístřešek pro bronzovou sochu Buddha považovanou za největší na celém světě. Měří přes šestnáct metrů a váží 437 tun! Abychom nezůstali jen u jednoho prvenství – monumentální chrám se řadí k největším dřevěným budovám světa. Asi o kilometr dál leží

šintoistická svatyně Kasuga. Je o celé jedno století starší. Ohnivá červeň jejích stěn ostře kontrastuje se sytou zelení okolní přírody. A co objevíte mezi oběma stavbami? Malebné, písčité vyspané cesty a pěšinky, na nichž ladně pobíhají přítulní jelínci sika zvědavě očichávající kapsy návštěvníků. Hlučné výpravy uniformovaných školáků vedených průvodkyněmi třímajícími prapory, aby se jejich svěřenci v davu nepoztráceli. Tři tisíce omšelých starobylých kamenných luceren, které tu nechali postavit zbožní dárci. Chrám, pagody, zvonice ukrývající se ve stínu vysokých cedrů...

Horoucí srdce starobylého Nipponu. O Kjótu se traduje, že je duchovním rodištěm všech Japonců. A ti jsou na své bývalé hlavní město opravdu hrdí a mají k němu velice vroucí a nostalgický vztah. Každý z nich vám návštěvu Kjóta vřele doporučí. Více než tisíc let bylo centrem vzdělanosti, kultury, uměleckých řemesel i obchodu...

Turista může v Kjótu strávit třeba měsíc a pořad má co obdivovat. Najde tu elegantní paláce, svatyně, rezidenční vily, kláštery, klasické zahrady nebo se potěší se tradičními a barvitými slavnostmi. Buddhistických chrámů je tu dokonce více než tisíc šest set! Rozhodně nesmí vynechat starobylé kjótské zahrady, jinak se

připraví o jedinečné estetické zážitky a zůstane mu skryta mnohá tajemství z odlišného chápání světa.

V japonském pojetí není člověk pánem přírody, ale její přirozenou součástí. A nebývá pokládán za stvořitele zahrady, ale pouze za spoluvůdce, jenž ruku v ruce s životodárnou přírodou vytváří trojrozměrný obraz dokonalé harmonie a souznění s okolní krajinou. Tak jako mnoho jiných uměleckých směrů v Japonsku byla zpočátku tvorba zahrad ovlivněna čínskými vzory. Průběhem staletí se však vyvinula ve zcela originální uměleckou formu. Japonských zahrad je mnoho druhů. V snivém a nostalgickém období Heian (794-1192) se budovaly rozsáhlé palácové zahrady, ve kterých se odehrávalo mnoho barvitých a poetických slavností, z nichž některé se zachovaly dodnes: dívání se na měsíc, obdiv ke kráse kvetoucích sakur, úžas i smutek nad pomíjivou a jiskřivou září čerstvě napadaného sněhu. S příchodem zenbuddhismu v 13. století vznikaly zahrady meditační, z nichž „kare-san-sui“ – suchá zahrada – je opravdovou lahůdkou. Čajové zahrady, okružní zahrady, velké i zcela drobné... Každá je jiná a každá vás osloví svým osobitým kouzlem. Ostatně jako celé Japonsko. ❖

