



SUZUKI

MAGAZÍN



Cesta je cíl

Podzim 2010



Suzuki partnerem České Miss

Ke krásným dívkám neodmyslitelně patří krásná auta, a proto se společnost Suzuki Motor Czech rozhodla, že se stane v letošním roce partnerem soutěže Česká Miss. Druhým impulsem byla stále vzrůstající prestiž soutěže a nově získaná licence k mezinárodnímu klání Miss World. Letošní ročník České Miss se tedy nesl ve znamení dvou vítězek – Jitky Válkové a Veroniky Machové – absolutní vítězky a České Miss World. Obě půvabné dívky bezprostředně po skončení soutěže obdržely od společnosti Suzuki Motor Czech dva zbrusu nové automobily. Český dovozce značky Suzuki navíc věnoval oběma dívkám s přihlédnutím na jejich mladistvý věk a prozatím nevelké řidičské zkušenosti individuální výukový kurz bezpečné jízdy. Ten se uskutečnil na polygonu v Mostě.

OBSAH



04

100 let inovací Suzuki

Ohlédnutí za stoletou historií firmy Suzuki.

08

Suzuki Kizashi

Zbrusu nový sportovně laděný sedan střední třídy se představuje.

14

Česká Miss 2010

Suzuki je partnerem soutěže o královnu krásy. Příznačné spojení...



04



18

Suzuki Swift

Nová generace Swiftu je lepší než kdy předtím. Přesvědčte se sami.

22

Absolutní elita

Podle agentury J. D. Power patří majitelé Suzuki k nejspokojenějším.

24

Městský typ

Se Suzuki Alto na projížďce ulicemi Prahy, Brna, Plzně a Ostravy.



30

Mistři svého oboru

Jaké Suzuki SX4 se hodí právě pro vás? Tipy pro výběr nejvhodnějšího modelu.

SUZUKI 100 LET INOVACÍ

Za sto let své existence si japonská značka Suzuki získala velmi významnou pozici na světovém automobilovém a motocyklovém trhu.

Celý příběh začal velmi skromně, když si Michio Suzuki v říjnu 1909 otevřel dílnu na výrobu tkalcovských stavů v tehdy malé rybářské vesnici Hamamatsu na jihu Japonska. Zatímco převládala produkce bílých látek, Michio Suzuki zareagoval na požadavky trhu nabídkou unikátního automatizovaného stavu schopného tkát nejrůznější barevné vzory. Ukázal tím svůj inovativní přístup k technice.

V roce 1920 Michio Suzuki svou malou firmu proměnil v akciovou společnost. Ač jeho podnikání s tkalcovskými stavů bylo velmi úspěšné, hledal nové oblasti podnikání. V roce 1936 začal s vývojem malých motorových vozidel. Postavil několik funkčních prototypů miniaut a motocyklů. Jenže jeho úsilí skončilo s vypuknutím války, protože vláda vyhlásila osobní auta pro soukromou potřebu za nepotřebnou komoditu.

Po válce se Michio Suzuki vrátil k výrobě tkalcovských stavů. Tomuto obchodu prospělo, když Spojené státy povolily dodávky bavlny do Japonska, takže textilní průmysl zažil velký rozkvět. Jenže ten měl jen krátké trvání, protože obchod s bavlnou se v roce 1951 zhroutil.

Michio Suzuki se proto vrátil k vývoji motorových vozidel. V roce 1952 představil motocykl Power Free poháněný dvoudobým motorem 36 cm³ o výkonu 1 k. Tento stroj si rychle získal velkou oblibu, protože byl levný,

snadno se ovládal a vyžadoval jen minimální údržbu. Jeho největší předností ale byla tehdy v Japonsku neobvyklá možnost kombinovat pohon motorem a pedály. Suzuki na tento systém dostal japonský patent. Úspěch motocykl Power Free vedl k vytvoření společnosti Suzuki Motor Corporation.

V roce 1953 dosáhla značka Suzuki prvního sportovního úspěchu, když její stroj Diamond Free vyhrál závod do vrchu Mount Fuji. Značka Suzuki tím získala mimořádný věhlas a přikročila k proměně své produkce od motocyklů ke skutečným motocyklům. Tím prvním se v roce 1955 stal model Colleda. Značka Suzuki se stala průkopníkem vysoce výkonných dvoudobých strojů nejrůznějších kubatur a kategorií. Její závodní stroje získaly řadu vítězství i světových titulů na silnici i v terénu.

Celá řada motocyklů Suzuki získala obrovský prodejní úspěch a stala se skutečnými legendami: T 500 (1968), GT 750 (1971), GS 750 (1976), RG 250Γ (1983), GSX-R 750 (1985) či GSX-R 1300 Hayabusa (1999). Suzuki je už několik let předním světovým producentem motocyklů s objemem motoru nad 125 cm³. V roce 1983 Suzuki Motor rozšířila nabídku o první čtyřkolku na světě, QuadRunner 125.

Úspěchy v jedné stopě Michia Suzukiho inspirovaly pro návrat k autům. V roce 1955 představil Suzulight, miniauto, které mělo celou řadu prímátů. Bylo prvním v Japonsku s pohonem předních kol a současně prvním s dvoudobým motorem 360 cm³. Navíc mělo všechna kola nezávisle zavěšená a hřebenové řízení. To vše se stalo běžným až o dvě desetky let později. Především se ale jednalo o úplně první japonské miniauto, které se dostalo do sériové výroby. Tímto vozem Suzuki Motor Corporation vytvořila předobraz japonských miniaut Kei (Keidosha), která ovládla tamní trh.

Druhým prezidentem společnosti se v roce 1957 stal zeť zakladatele firmy Shunzo Suzuki, který přijal jméno své manželky. Pod jeho vedením začala expanze firmy do světa, samo-



Ústředí společnosti Suzuki Motor Corporation v Hamamatsu.



První automobil s označením Suzulight se začal vyrábět v roce 1955.



Mikrovan Suzuki Carry Van z poloviny 60. let minulého století.

zřejmě nejprve s motocykly. V roce 1961 produkci tkalcovských stavů převedl do samostatné společnosti a rozhodl se diverzifikovat výrobní program. V roce 1962 proto začal vývoj závěsných motorů pro pohon lodí. Ty se poprvé objevily v prodeji roku 1965 a v roce 1977 byla pro jejich produkci vytvořena nová společnost. Dalšími novými oblastmi podnikání se od roku 1974 staly dodávky prefabrikovaných domů, výroba motorových invalidních vozíků a od 80. let se přidaly generátory na elektrický proud.

Ale vraťme se k autům. V říjnu 1961 se představil mikrován Carry, jehož první dvě generace se prodávaly s označením Suzulight. Čtvrtá generace z roku 1969 dostala karoserii od Giugiaro, která se stala vzorem pro všechny vozy této kategorie. Carry se během dalších let objevilo i pod mnoha jinými značkami. Stalo se zřejmě jediným vozidlem v historii, které se dalo koupit jako Chevrolet i Ford.

V roce 1965 byl na autosalonu v Tokiu představen nový model Fronte 800, malý sedan



Malý sedan Fronte 800 se představil na autosalonu v Tokiu v roce 1962. (nahore)



Malý terénní model LJ10 z roku 1970 se stal základem velmi úspěšné modelové řady Jimny. (vpravo nahore)



Suzuki Alto se na trhu objevilo v roce 1979 a okamžitě se stalo prodejním hitem. Vpravo je model z roku 1998.





vytvořený na bázi užitkového Carry. Také tento model dostal v roce 1971 atraktivní karoserii, opět navrženou Giugiarom. Jeho nástupcem se v roce 1979 stal poměrně jednoduchý model Alto. Tento malý automobil, jehož přední kola původně poháněl dvoudobý tříválec, se okamžitě stal prodejním hitem pro svou nízkou cenu a velkou praktičnost. Alto se nyní vyrábí v Indii už jako sedmá generace a jeho celková produkce už překročila hranici 10 milionů kusů.

V roce 1968 se v Hamamatsu začalo pracovat na vývoji zcela nové kategorie automobilů – malých off-roadů. Roku 1970 se představil první z této řady – model LJ10. Poháněl jej dvoudobý motor 360 cm³. Malý výkon motoru byl kompenzován velmi nízkou hmotností, což v kombinaci se stálým pohonem všech kol vozu umožňovalo překonávat i náročný terén. Z tohoto vozu vzešla řada dalších populárních modelů – Serie LJ, Serie SJ, Samurai a Jimny. Ty vzbudily zájem i v zahraničí, a to nejprve v Austrálii, kde jsou pro jejich využití ideální podmínky.

V roce 1983 učinilo Suzuki další krok vpřed, když představilo automobil, který se stal symbolem malých vozů značky – Swift. Tento kompaktní a výkonný model výrazně přispěl k expanzi automobilové produkce do světa. Kromě

První generace Swiftu se na trhu objevila v roce 1983. (vlevo nahoře)

Model Suzuki Wagon R+ z konce 90. let měl na svou dobu velice atraktivní design. (vlevo uprostřed)

Malé off-roady Samurai patřily mezi nejoblíbenější modely značky Suzuki. (vlevo)

V továrně v maďarské Ostřihomí se vyrábějí modely Suzuki SX4 a nová generace Swiftu. (nahore)

Japonsko se v průběhu let vyráběl či vyrábí i v Maďarsku, Indii, Číně, Indonésii, na Tchaj-wanu a v Malajsii. Předchozí generace modelu Swift získala titul Japonské auto roku 2006.

Rok 1988 přinesl posun terénních vozů Suzuki do vyšší kategorie s modelem Vitara. Ten si rychle získal velkou oblibu, a to v různých částech světa i s různými jmény a pod jinými značkami. Otevřel také dveře k expanzi na severoamerické trhy. V roce 1997 se představila větší verze Grand Vitara, která se zařadila mezi nejlepší kompaktní terénní auta s pohonem všech kol.

V roce 1993 Suzuki Motor Corporation přinesla další revoluci, když představila miniauto Wagon R se zcela novým konceptem – v tomto segmentu nevykazuje vysokou karoserii. Tento první minivan historie získal titul Japonské auto roku 1993 a na řadu let se stal nejprodávanejším autem v Japonsku.

Podobně jako výroba motocyklů se i produkce automobilů Su-

zuki začala rozšiřovat do světa. Roku 1983 v závodě v Dillí odstartovala výroba ve spolupráci s indickou státní společností Maruti Udyong. Od té doby se Indie proměnila v jednu z nejrychleji se rozvíjejících ekonomik světa s významným automobilovým trhem. Společnost Maruti Suzuki mu už dvě desetiletí kraluje s podílem na trhu kolem 50 %. Ale nejde jen o objem prodeje. Maruti Suzuki je zde nejen nejprodávanejší značkou, ale podle průzkumu J. D. Power také nejlépe uspokojuje požadavky kupujících. Více než půl milionu vozů Suzuki vyrobených v Indii bylo vyvezeno do Evropy a v roce 2009 produkce Maruti Suzuki překonala objem výroby značky v Japonsku. Po odkoupení



státem vlastněných akcií je nyní Suzuki Motor Corporation s 54 % podílu většinovým majitelem společnosti Maruti Suzuki India.

Roku 1981 Suzuki Motor Corporation uzavřela strategické partnerství s General Motors. Díky tomu se od roku 1989 vozy Suzuki vyráběly spolu s vozy od GM v rámci společného podniku CAMI také v kanadském Ingersollu a od roku 1998 v Číně u společnosti Chongqing Chang'an. V rámci spolupráce s GM také vznikly na bázi modelů Suzuki Wagon R+, resp. Splash, dvě generace vozu Opel Agila a celá řada vozů Suzuki se v USA nabízela pod značkami patřícími GM. Když americký koncern v roce 2009 potřeboval hotovost, Suzuki Motor Corporation odkoupila zpět 20 % svých akcií. Jako pozůstatek tohoto partnerství ale Suzuki stále vlastní 6,8 % akcií korejské společnosti GM DAT, vyrábějící vozy Chevrolet i pro Evropu.

K nejvýznamnějším zahraničním projektům v Asii se od roku 1982 zařadila výroba vozů 4x4 ve společnosti PAK Suzuki Motor v pákistánském Karáči, od roku 1991 montáž aut u korejské společnosti Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery a počínaje rokem 1999 další partnerství



Suzuki se intenzivně zabývá vývojem vozů poháněných palivovými články. Koncept SX4-FCV byl poprvé představen v roce 2008.

v Číně v rámci Jiangxi Changhe Suzuki Automobile.

V Evropě off-roady Suzuki začala od roku 1985 v licenci vyrábět španělská firma Santana v Linaresu. V roce 1992 přišel další významný mezník, když začala výroba v nově postaveném závodě Magyaru Suzuki v Ostřihomi.

V Maďarsku se od zahájení výroby Suzuki stalo jedničkou na trhu.

Společnost Magyaru Suzuki vyráběla i vozy pro Opel a Subaru a v současné době dodává Fiatu crossover Sedici, což je vlastně Suzuki SX4. Díky produkci v Maďarsku podíl značky Suzuki na evropském trhu v posledních letech sice pomalu, nicméně stabilně roste.

Během roku 2009 byla uzavřena dohoda o strategické spolupráci s koncernem Volkswagen. Výměnou za prodej 19,9 % akcií Volkswagenu vedení Suzuki Motor Corporation přislíbilo, že takřka polovinu z takto získané částky využije k nákupu akcií Volkswagenu. Spojení s Volkswagenem vytváří ideální podmínky pro ještě lepší využití silných stránek a know-how obou partnerů, což na straně Suzuki představuje zejména dlouholetou zkušenost ve vývoji a výrobě malých kompaktních vozů a vozidel s pohonem 4x4. Dohoda o strategické spolupráci v žádném případě neznamená ovládnutí japonské automobilky německou. Ostatně nejvyšší představitel Suzuki Motor Corporation Osamu Suzuki k tomu na tiskové konferenci v Tokiu jasně řekl: „Aby nedošlo k omylu – Suzuki se nestane další značkou koncernu Volkswagen!“

Suzuki Motor Corporation zaměstnává přes 50 tisíc lidí ve 23 zemích světa a v uplynulém fiskálním roce (duben 2009 až březen 2010) vyrobila přes 2,5 milionu osobních a užitkových automobilů.





Cesta může být cíl

Jít se jen tak projet. Možná jste na to už zapomněli, ale je také docela dobře možné, že jste k tomu jen neměli ten správný důvod. To se teď změní. Suzuki totiž vyvinulo zcela nový model se jménem Kizashi, které v japonštině přeneseně oznamuje, že se máte připravit na příchod něčeho velkého. Po svezení zjistíte, že ony velké věci se dějí hlavně za volantem...





Velké auto nevznikne tak, že se jednoduše nafoukne to menší, i když to někteří výrobci řeší právě tímto způsobem. Platí totiž, že nároky kladené na automobily se stoupajícím tržním segmentem významně rostou. Co je tedy na vrcholu řekněme v malých vozech, ve střední třídě by mohlo být považováno za prohřešek proti dobrým mravům.



Když se na nový sedan střední třídy Kizashi podíváte zvenku, posadíte se dovnitř a když k tomu ještě přidáte pořádné svezení, zjistíte, že Suzuki si s ním dalo hodně záležet a během tří let, co trval jeho vývoj, postavilo nejen plnohodnotného zástupce střední třídy, ale současně také automobil, který nabízí o něco víc, než je obvyklé.

Bylo by teď možné popisovat jednotlivá zajímavá technická řešení, osobitě řešení designu nebo pečlivě propracovaný a bohatě vybavený interiér, avšak u Kizashi je důležitější zmínit pocity, kterými na vás působí – a to je poměrně těžký úkol, protože jej nelze exaktně vyjádřit čísly.

Ono to vlastně začíná, už když se ke Kizashi přiblížíte. Je zřejmé, že se jedná o velký sedan, avšak přesto působí spíše kompaktně a uceleně. Na 18palcových kolech se sebevědomě vyboulenými blatníky, dramaticky řešenou předí, vysokými boky nebo citlivě komponovanými výfuky jakoby jednoznačně, ale přesto ne přehnaně křiklavě naznačuje, že se máte na co těšit.

Stejnou řečí se projevuje také kokpit (promiňte toto slovo, používané spíše v le-

tectví nebo u závodních automobilů, ale pro Kizashi se hodí lépe než běžný interiér nebo vnitřní prostor). Za volantem máte prostoru nadbytek, ale přesto se podařilo vytvořit atmosféru těsného spojení řidiče a jeho vozu. Pozice za volantem je skutečně excelentní a jakoby strhává pozornost od všeho ostatního – jasně láká ke stisku startovacího tlačítka. Je velmi zajímavé, jak se Suzuki podařilo navrhnout přístrojovou desku. Je totiž jednoduchá, navýsost přehledná a přitom jasně ukazuje na svoji propracovanost v podobě perfektního zpracování. Oddělené přístroje, mezi nimiž je umístěn informační displej palubního počítače, se nesou v klasičtém stylu – a to je další z dobrých zpráv.

Po usednutí ruce okamžitě spočinou na volantu, který je hlavním ovládacím centrem vozu. Jsou na něm umístěny nejen řídící páčky bezestupňové převodovky, ale také další potřebné ovladače pro tempomat, případně telefon s hlasovým ovládním, palubní počítač a samozřejmě audiosystém. Jeho součástí je přirozeně možnost připojení a také ovládní externích hudebních přehrávačů, včetně oblíbeného iPodu. V každém případě se Suzuki podařilo uvnitř

Robustní stavba karoserie je zárukou bezpečnosti, zábavných jízdních vlastností a v neposlední řadě i příkladného komfortu.



nového Kizashi vytvořit atmosféru, která sice dodává pocit veškerého komfortu, ale především na řidiče působí dojmem kvality a zaměřením na potěšení z jízdy.

Stejně působí Kizashi také v pohybu – a nezáleží přitom, zda jste právě ve městě, na dálnici nebo otevřeně okresní silničce plné zatáček. Vždy se jedná o zajímavé spojení robustnosti, schopnosti přesných reakcí na pohyby volantu, ale také jaksi přirozeného umu přizpůsobit se i méně kvalitnímu povrchu silnice. Aby nyní nevznikla mýlka, Suzuki Kizashi není ryze sportovním vozem s nekompromisním podvozkem a přehnanou ostrotí svého projevu. Je to vůz střední třídy, jenž k příjemnému komfortu, který je pro každodenní používání nezbytný, přidává přirozenou dávku svěžího projevu, obratnosti a komunikativnosti.

Toto zajímavé spojení, které lze v daném segmentu nalézt takřka výhradně u produktů prestižních značek, je výsledkem moderní konstrukce celého vozu, v níž nechybí například ani víceprvková zadní náprava. Základem vozu je především velmi tuhá struktura samonosné ocelové karoserie, jež

má zásadní vliv na mnoho vlastností. Robustní stavba je samozřejmě předpokladem pro nejvyšší možnou míru v oblasti bezpečnosti, tuhá karoserie současně umožňuje velmi přesně nastavit podvozek, který nemusí být pro pocit jistého a přesného ovládní nijak přehnaně tvrdý, což je samozřejmě přínos ke komfortu. Karoserie, která se ani v nejnáročnějších jízdních situacích nebo na nejroztěštějších silnicích nekrotí, není zdrojem ne-

příjemných vibrací či rušivých zvuků. Díky tomu je posádka i na méně kvalitních silnicích hýčkána pohodlím, jež snese nejpřísnější měřítko.

Suzuki Kizashi přichází s jediným motorem. Je jím zážehový čtyřválec 2,4 litru s proměnným časováním ventilů a největším výkonem 131 kW (178 k). Kombinovat jej lze s manuální šestistupňovou nebo sametovou




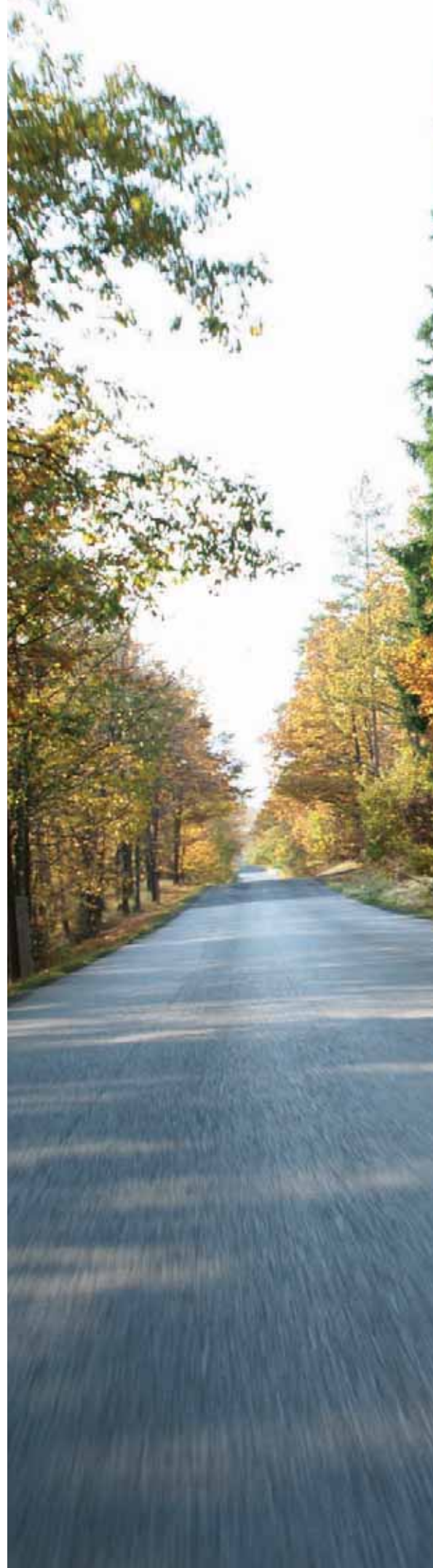


bezestupňovou převodovkou CVT. Druhé ze jmenovaných převodových ústrojí je standardem také v nejvyšše postaveném provedení s elektronicky řízeným pohonem všech kol i-AWD.

Tato dvojice modelů, která se objevuje s příchodem modelu Kizashi na trh, uspokojí široké spektrum nároků nadšených řidičů. V prvním případě překvapuje lehkost a přímočarost, s níž Kizashi na svého řidiče působí, ve druhém, tedy s převodovkou CVT, automobil dostává větší dávku komfortu, který najde největší uplatnění především ve městech. Naopak provedení s pohonem všech kol nabízí značnou mnohaúčelovost a jistě najde uplatnění v těch nejnáročnějších podmínkách, například na horách. Propracovaný systém pohonu 4x4 pracuje s elektronicky ovládanou lamelovou spojkou, která zajišťuje optimální rozdělení síly motoru mezi nápravy podle aktuálních trakčních a dynamických

podmínek. Řidič má dokonce možnost volby, protože může přepínat mezi pohonem předních nebo všech kol – a to je pro daný segment nevídaná, ale jistě vítaná alternativa.

Nový nejvyšše postavený model značky Suzuki ukázal, že kromě nezbytné prostornosti interiéru i zavazadlového prostoru svému řidiči nabízí i značnou dávku emocí spojených se samotnou jízdou, ale také s vlastnictvím tohoto vozu. Nadčasový design spojený s velmi robustní stavbou celého vozu a moderní technikou podvozku totiž vytváří dlouhodobou hodnotu, která však nepostrádá ono pro značku Suzuki pověstné kouzlo spočívající v obratnosti a svěžím jízdním projev. Nyní jsou ale tyto vlastnosti pozvednuty na zcela novou úroveň odpovídající střední třídě. V každém případě si můžete být jisti, že za volantem tohoto vozu si užijete každický metr a objevíte, jaké to je, když se jdete jen tak pro radost projet. 



Suzuki Kizashi 2.4 VVT

Motor:	zážehový čtyřválec, 2393 cm ³ , proměnné časování ventilů	
Výkon:	131 kW (178 k)/6500 min ⁻¹	
Točivý moment:	230 N.m/4000 min ⁻¹	
Rozměry (d x v x š):	4650 x 1820 x 1470 mm	
Rozvor náprav:	2700 mm	
Zavazadlový prostor:	461 l	
Poháněná kola/převodovka:	přední/man.	všechna/CVT
Zrychlení 0–100 km/h:	7,8 s	8,8 s
Nejvyšší rychlost:	215 km/h	205 km/h
Kombinovaná spotřeba:	7,9 l/100 km	8,3 l/100 km

Za volantem Kizashi si užijete
každíčký metr a objevíte, jaké to je,
když se jdete jen tak pro radost projet.



České Miss se řídit nebojí

Osmnáctiletá bruneta Jitka Válková i devatenáctiletá blondýna Veronika Machová si od svého vítězství v soutěži Česká Miss užívají jízdu ve vozech Suzuki. Absolvovaly v nich také školu bezpečné jízdy.

Letošní ročník České Miss se nesl ve znamení dvou vítězek – Jitky Válkové a Veroniky Machové. První z nich se pyšní titulem Česká Miss 2010 a naši republiku reprezentovala v soutěži Miss Universe 2010. Druhá má titul Česká Miss World a bude Česko zastupovat na další světově známé soutěži krásy – Miss World 2010. A jelikož ke krásným dívkám patří i krásná a rychlá auta, byla jedním z hlavních partnerů České Miss také společnost Suzuki Motor Czech. I proto obě půvabné dívky bezprostředně po skončení soutěže obdržely od společnosti Suzuki Motor Czech dva zbrusu nové automobily.

Jitka Válková převzala klíčky od nejprodávanejšího modelu značky na domácím trhu, špičkově vybaveného crossoveru SX4, na jehož adresu říká: „Jsem s ním naprosto spokojená, jak se říká, úplně mi padlo do ruky. Oceňuji, jak je konstruované, že je vyšší, ale zároveň kratší. Také si cením pohodlného výhledu a vnitřního prostoru, který je dostatečně velký, aby se mi do něj vešla i moje rodina. A jedno neméně důležité plus je vyhřívání sedaček, za které jsem moc vděčná.“

Veronika Machová obdržela mini MPV Suzuki Splash, které koncem září, krátce před



odletem na prestižní soutěž Miss World do Číny, vyměnila za zbrusu nový kompaktní model Swift. Mezitím tento automobil poprvé v České republice otestovala Jitka Válková, a ta byla přímo nadšená především z jeho sportovního designu, snadné ovladatelnosti a příjemného, útulného interiéru.

České zastoupení značky Suzuki navíc oběma mladým řidičkám věnovalo individuální výukový kurz bezpečné jízdy. Ten se uskutečnil v dubnu letošního roku pod dozorem předního českého instruktora Jiřího Patery na specializovaném Polygonu Most, který je právem považován za jeden z nejmodernějších výcvikových a testovacích areálů ve střední Evropě.

Po úvodním semináři obě miss zamířily na výcvikovou dráhu, kde si všechny nově nabyté vědomosti mohly vyzkoušet v praxi. Poznaly například úskalí aquaplaningu, který je častou příčinou dopravních nehod ve vysokých rychlostech, vyzkoušely si jízdu na vozovce s různými typy povrchů, jízdu po kluzkém listí, po zmrzlé vozovce i krizové brzdění či vyhýbací manévry. Jsou to situace, které vyžadují rychlé a přesné reakce, a proto instruktoři dívkám měřili čas a vysvětlovali jim, kde udělaly chyby.

Swift Sport o výkonu 125 koní. Právě tato „disciplína“ obě dívky nadchla. „Byl to pro mě adrenalinový zážitek, místy jsem dosahovala rychlosti přes 150 km/h,“ uvedla po závodní jízdě s instruktorem Jitka Válková. Zároveň dodala: „Celý kurz byl ohromně zajímavý a přínosný, naučila jsem se ovládat auto ve složitých a nečekaných situacích. Získala jsem patřičnou jistotu za volantem, která mi jistě pomůže i v běžném silničním provozu.“



Součástí výcvikového kurzu byla i jízda na sousedním závodním okruhu ve voze Suzuki

Prezident společnosti Suzuki Motor Czech, pan Junichi Kato, předává klíčky od Suzuki Swift České Miss World 2010 Veronice Machové.



Jitka Válková

Narodila se 11. 11. 1991 v Třebíči. Korunku České Miss této studentce katolického gymnázia přifklí diváci televizní soutěže v březnu letošního roku. Ve finále ročníku 2010 byla jeho nejmladší a se svojí výškou 170 cm zároveň i nejnižší účastnicí. Mezi cenami, které za své prvenství získala, byl pronájem bytu v Praze, osobní automobil Suzuki SX4 a exkluzivní cesta do USA pro dvě osoby. Jitka Válková reprezentovala Česko na soutěži Miss Universe v Las Vegas, kde se umístila v první patnáctce. Prosazuje se také jako zpěvačka.

VM: Mám ráda daleké vzdálenosti a nové krajiny. Moji ideální cestu musí doprovázet sluníčko, pootevřené okno a moje oblíbená hudba.

JV: Paradoxně se mi nejlépe řídí za počasí, kdy nesvítí sluníčko. Samozřejmě jsem ráda, když je teplo a je letní počasí, ale za volantem mi víc vyhovuje, když je pod mrakem. I v autoškolě se mi tak lépe řídilo. Možná to bylo ale i tím, že když bylo hezky, bylo na silnici více aut a já se více bála.

Zpíváte si za volantem?

VM: Jen s kamarádkou. A to většinou po nějakém festivalu či akci.

JV: Vzhledem k tomu, že zpěv miluji, tak si samozřejmě zpívám, a to hoooodně nahlas. Mimo jiné mám i CD s instrumentální hudbou, takže při cestování v mém voze často probíhá karaoke. Mezi mé nejoblíbenější CD patří ta rocková, ale samozřejmě mám ráda i něco klidnějšího, například od Coldplay.

A jakou nejvyšší rychlostí jste zatím jela?

VM: Jako řidička 165 km/h, aniž bych si toho byla vědoma. Jako spolujezdec 240 km/h. To už jsem samozřejmě zaregistrovala.

JV: Já sama jsem jela asi 150 km/h, ale to byla výjimka, když jsme testovaly nové vozy Suzuki na závodním okruhu. Jako spolujezdkyně jsem jela nejvyšší rychlostí asi 260 km/h, ale z toho jsem upřímně nebyla příliš nadšená...

Pro jaká auta máte slabost? Kdyby měl přijet princ, v čem by měl sedět, abyste neodolala?

Obě České Miss odpovídají na několik otázek týkajících se převážně automobilů...

Kdybyste měla sama sebe ohodnotit, jaká jste řidička, co byste o sobě řekla?

Veronika Machová: Myslím si, že bych se ohodnotila známkou 2. Dobře řídit mě naučil můj přítel, v řízení jsem si celkem jistá.

Jitka Válková: Řidička nejsem příliš zkušená, řidičský průkaz vlastním teprve necelý rok. Začala jsem ale jezdit po Praze a říká se, že ten, kdo zvládne Prahu, zvládne už úplně všechno. Zkrátka se učím a zatím jezdím naštěstí bez jakékoliv nehody.

Pamatujete si, kdy jste poprvé jela v autě úplně sama? Jak jste to zvládla?

VM: Ano, řídila jsem Favorita a jela jsem 40 km/h na rychlostní silnici. Poprvé mi přítel půjčil auto. To bylo ale přemlouvání...

JV: Úplně sama jsem jela poprvé z Prahy do Náměcka za svojí rodinou a přiznávám, že jsem tehdy měla opravdu strach. Sama poprvé po dálnici, všude tolik aut, byla jsem samozřejmě trochu vyplašená. Navíc se mi tehdy myslím vybil a baterie u mobilního telefonu, ale nakonec jsem vše nějak zvládla a dojela v pořádku domů.

Co říkáte známé frázi „ženská za volantem“? Jaké jsou podle vás ženy řidičky ve srovnání s muži?

VM: Myslím, že některé ženy jsou na silnici šikovnější a svižnější než muži. Je ale pravda, že volant patří hlavně chlapovi.

JV: Já si myslím, že ženy pro řízení bohužel opravdu často nemají přirozené vlohy. Myslím, že muži jsou na tom lépe, mají to takzvané v krvi. A pokud jde o takovou lahůdku, jakou je třeba parkování, to ve většině případů na rozdíl od žen opravdu zvládají levou zadní...

Jak si představujete tu pravou idylku v autě? Kdy se vám nejlíp řídí?





VM: Když to má pěkný design a silný motor, může pro mě přijet, čím bude chtít!

JV: Nyní mám Suzuki SX4, a to je pro mne jako stvořené a zatím naprosto ideální.

Imponuje vám, když muž umí dobře řídit?

VM: Rozhodně mi neimponuje, když si je za volantem nejistý. Necítím se pak v bezpečí.

JV: Ano, jak už jsem řekla, myslím, že muži umějí řídit tak nějak přirozeně. Nemám však ráda řidiče, kteří riskují, na silnicích se předvádějí a ohrožují tak řidiče a chodce kolem.

A co krása ve spojení s auty – je pro vás design vozu určující?

VM: Řekla bych, že design je pro moji volbu auta přednější než značka, čemuž můj přítel samozřejmě nerozumí...

JV: Jako pro většinu lidí, i pro mne je design důležitý. Jsem přesvědčena, že jako k řidiči se k vám na silnici chovají i podle toho, jaké máte auto. Takže design a image ano, avšak důležitějším aspektem je pro mě určitě bezpečnost.

V dubnu jste absolvovaly na Polygonu v Mostě školu bezpečné jízdy s vozy Suzuki, v čem to pro vás bylo obohacující?

VM: Naučily jsme se spoustu nových věcí, nyní jsem si za volantem o sto procent jistější a nebojím se smyku na vodě, ani na ledu. Nebojím se ani rychlé jízdy, protože i kdyby nastala nebezpečná situace, věděla bych, jak ji řešit.

JV: Pro mě to celé bylo hodně o adrenalinu.



Zkusili jsme si i Mostecký okruh, kde jsme asi v rychlosti 130 km/h projížděli prudkými zatáčkami. Bylo to super, moc jsem si to užila.

Myslíte, že jste po kurzu lépe připravená na krizové situace?

VM: Stoprocentně. Kurz dodá odvalu v řízení a potřebnou sebejistotu.

JV: Jednoznačně ano! Opravdu stojí za to si to vše projít a osobně zkusit.

Hodily se vám již poznatky ze školení v praxi?

VM: Velmi. Řídila jsem ve velkém dešti a dostala jsem smyk na vodě, díky kurzu mě to nerozhodilo a nepříjemnou situaci jsem vyřešila.

JV: Zmiňované krizové situace jsem naštěstí ještě nezažila, ale v zimě určitě může nějaká taková přijít a pak je důležité, aby člověk nebyl zaskočen a věděl, co má dělat.

Když jedete sama na delší cestu autem, voláte domů, že jste dobře dorazila?

VM: První měsíce poté, co jsem získala řidičský průkaz, jsem volala. Teď už se nehlásím.

JV: Ano, v dnešní době je dálnice dost riskantní. Sice můžete jet krásných 130 km/h pohodovou jízdou, ale nevíte jaký blázen vám ji přeruší. Rodina má o mne strach a já to chápu, takže jim vždy píši, že jsem v pořádku dojela.

Jak hodnotíte české řidiče? Jakých nešvarů si nejčastěji všimáte a co vám osobně nejvíc vadí?

VM: Myslím, že čeští řidiči jsou velmi opatrní díky bodovému systému. V Egyptě, Řecku, Tunisu, Dominikánské republice bych rozhodně řídit nechtěla. Tam předpisy neexistují... respektive, nikdo je nedodržuje. Na řidičích všeobecně mi vadí, pokud nedávají pozor.

JV: Neumím to asi ještě posoudit, ale vím jistě, že tady v Praze jsou řidiči trochu agresivnější, uspěchanější. V ČR jsou taky známí takzvaní „kloboukáři“ či sváteční jezdci, kteří mohou být někdy dost nebezpeční.

Co byste popřála všem řidičům a řidičkám?

VM: Nohu z plynu, pokud si nejste v řízení jistí. Jinak „good luck“ na cestách!

JV: Určitě bych jim popřála šťastnou cestu bez nehod! 💎

Veronika Machová

Narodila se 17. 8. 1990, žije v Rokycanech. Studuje pedagogickou fakultu Karlovy univerzity. Je Českou Miss World a v říjnu odletěla soutěžit na prestižní Miss World do Číny. Kromě modelingu Veroniku baví módní návrhářství. Mezi její záliby patří také dějiny výtvarného umění a sport, zejména míčové hry.



Jednička mezi sportovními kompakty

More Emotion, More Sport, More Swift – Více emocí, více sportu, ještě více Swift. Tyto výrazy skvěle charakterizují novou generaci dynamicky laděného kompaktního hatchbacku Suzuki Swift, který právě vstupuje na český trh.

Nástupce nejprodávanějšího modelu značky vznikl v duchu firemního motta „More Swift! – Ještě více Swift!“ a jeho konstruktéři a designéři se zaměřili nejen na dosažení ještě lepších výkonových a jízdních parametrů, ale především na vlastnosti, které maximálně vycházejí vstříc současné generaci zákazníků – hospodárnost provozu, spolehlivost, ohleduplnost vůči životnímu prostředí, praktičnost, prostornost interiéru a v neposlední řadě i bezpečnost všech cestujících.

Design karoserie nového Swiftu je velice expresivní, proporčně vyvážený a zároveň vysoce elegantní ze všech úhlů pohledu. Navíc

v sobě skrývá určitou agresivitu a nadčasovost, která již nemá daleko ke klasice modelů MINI. Snad právě proto stylisté japonské značky v případě nové generace Swiftu tolik neexperimentovali a ponechali vozu osvědčenou siluetu s krátkými převisy, originálním, opticky odlehčeným C-sloupkem a aerodynamickými bočními liniemi. Co se ovšem podstatně změnilo, jsou vnější rozměry vozu. Do délky „narostl“ nový Swift ve tří- i pětiveřovém provedení o celých 90 milimetrů (3850 mm), zvětšen byl i rozvor (+50 mm) a rozchod kol vpředu a vzadu, což se pochopitelně odráží nejen v rozhodnějším „postoji“ automobilu na silnici, ale i v jeho jistějším chování v zatáčkách a lepší směrové stabilitě ve vyšších rychlostech.

Ve srovnání s předchozí generací vozu působí nový Swift daleko sympatičtější dojem. Přispívá k tomu zejména působivě ztvárněná přední s velkoplošným nárazníkem, zajímavě řešenou mřížkou chladiče a výraznějšími, do boku zasahujícími světlometry ve tvaru prodloužené žraločí ploutve. Sportovní ráz vozu zdařile doplňuje i nová škála barev – v případě námí testovaného modelu se jednalo o zelenou metalízu s označením Smoky Green Metallic, která se skvěle vyjímá v kombinaci se zadními skupinovými svítílnami a zatmavenými rámy dveří v místě předního a středního střešního sloupku.

Interiér nové generace Swiftu je rovněž mimořádně zdařilý a svým způsobem dotváří



263

1AY 2419



V přímé konfrontaci s předchozí generací jasně vynikají modernější a mnohem vyváženější linie nového Swiftu. Na první pohled jsou patrné rovněž větší rozměry karoserie a rozvor obou náprav. I přesto je ale nový model jasně rozpoznatelný jako Swift.

již zmíněný sportovní charakter vozu. To platí především o perfektně ergonomicky zpracované přístrojové desce s přehledným středovým panelem a předních sedadlech s vynikající boční oporou a přirozeně tuhým sedákem. Sedadlo řidiče lze navíc výškově

prostor s objemem 211 litrů, který bohatě postačuje pro daný charakter tohoto svěžího kompaktního hatchbacku. Nehledě na to, že po sklopení zadních dělených sedadel (60:40) se přepravní kapacita vozu zvýší více než čtyřnásobně. Celkové řešení interiéru je

mačným displejem, manuální klimatizace či velmi kvalitní autorádio s CD přehrávačem a USB portem.

První dojmy za volantem jsou více než přesvědčivé, nový Swift je nesmírně obratný, přesně vede zvolenou stopu a poskytuje bezprostřednější kontakt řidiče s vozovkou než jeho předchůdce. Za to vděčí především novému, citlivějšímu řízení s elektrickým posilovačem pracujícím v závislosti na rychlosti vozidla, tužší karoserii a úpravám na zavěšení předních i zadních kol, které zvyšují zejména příčnou stabilitu vozu v prudce projížděných zatáčkách a jeho schopnost pohlcovat větší nerovnosti vozovky. Nový Swift se svými jízdními parametry bezesporu řadí mezi nejlepší vozy dané kategorie. Do značné míry k tomu přispívá i nízký aerodynamický hluk ve vyšších rychlostech a účinnost brzdové soustavy bez výraznějšího fadingu při opakovaném prudkém brzdění. Majitelé vozu jistě ocení také standardně dodávaný (pro všechny modely!) vypínatelný elektronický stabilizační systém ESP.

Nový Swift se vyrábí v moderní továrně Suzuki v maďarské Ostřihomi.


nastavovat, tak jako kůži obšitý tříramenný multifunkční volant. Za nečekaně prostorným interiérem s komfortními sedadly se nachází velmi dobře přístupný zavazadlový

ve srovnání se starým Swiftem doslova revoluční, svědčí o tom mimo jiné i standardní výbava, v níž nechybí 7 airbagů (včetně kolenního pro řidiče), palubní počítač s infor-



Nový zážehový motor o objemu 1,2 litru s variabilním časováním sacích a výfukových ventilů VVT disponuje slušnými výkonovými charakteristikami a ve spojení s manuální pětistupňovou převodovkou poskytuje vozu dostatečnou dynamiku i největší rychlost. Na dálničním úseku v okolí Mnichova se ručička rychloměru vyšplhala až na hranici 165 km/h. Pohonná jednotka pochopitelně splňuje emisní normu Euro V a mezi její další přednosti patří pružnost ve středních a vyšších otáčkách,

umožňující celkem bezproblémové předjíždění. Velmi zajímavá je i dosahovaná spotřeba paliva, která se v kombinovaném provozu příliš neodchyluje od výrobcem udávané hodnoty 5,0 l/100 km. Při delších cestách mimo město můžete počítat se spotřebou o půl litru nižší, takže akční rádius vozu s plnou nádrží činí téměř tisíc kilometrů.

Nová generace Swiftu vstupuje na evropské trhy s nemalými ambicemi, a jak jsme se přesvědčili během krátkého testu, má veškeré předpoklady k tomu, aby navázala na úspěchy předchozích modelů, kterých se na celém světě prodalo od roku 1983 více než čtyři miliony kusů. Atraktivitu vozu, který se v České republice prodává ve třech stupních výbavy, GA, GL/AC a GLX, v příštím roce ještě zvýší nový vznětový motor 1,3 l DDiS o výkonu 55 kW, který se může pochlubit kombinovanou spotřebou 4,2 l/100 km. Sympatické je, že si nový Swift můžete individualizovat podle svých představ, z obsáhlého katalogu originálního příslušenství bychom doporučili alespoň střešní spoiler, ozdobnou lištu víka zavazadlového prostoru, dekoraci středového panelu přístrojové desky, ultrazvukový parkovací asistent či přídatnou navigaci Navi CLARION MAP790 s dotykovým displejem. 



Suzuki Swift 1,2 VVT

Výkon:	69 kW (94 k)/6000 min ⁻¹
Točivý moment:	118 N.m/4800 min ⁻¹
Rozměry (d x v x š):	3850 x 1695 x 1510 mm
Rozvor náprav:	2430 mm
Pohotovostní hmotnost:	1020 kg
Zavazadlový prostor:	211-902 l
Zrychlení 0-100 km/h:	12,3 s
Nejvyšší rychlost:	165 km/h
Kombinovaná spotřeba:	5,0 l/100 km





Absolutní elita

Hodnocení spokojenosti zákazníků se svými novými automobily podle kritérií agentury J. D. Power & Associates se uskutečňují v celé řadě zemí. Jsou těmi nejrespektovanějšími na světě, protože zájemcům o nová auta pomáhají lépe se orientovat na trhu. Výsledky jsou samozřejmě ostře sledovány i automobilkami, pro které jsou významným indikátorem toho, co je potřeba velmi rychle zlepšit.

Hodnocení J. D. Power & Associates vychází z řady kritérií, která mají při vytváření výsledného indexu spokojenosti různou váhu v závislosti na odlišném přístupu zákazníků v každé zemi. Index spokojenosti vyjadřuje, zda určitý model splnil představy kupujících, a jaká je jeho výkonnost a tech-

nická úroveň. Současně vypovídá i o tom, zda se u nového vozu během prvních dvou let provozu nevyskytly významnější problémy. Ale tím hodnocení zdaleka nekončí. Neméně důležitý je i přístup při prodeji a následném servisu vozu.

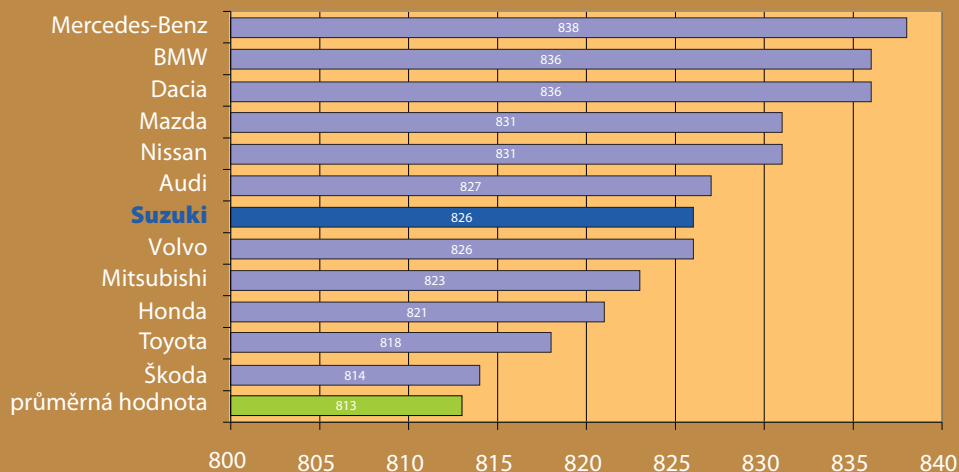
Na loajalitu zákazníků má zcela zásadní vliv kvalita servisních služeb. Právě za ně totiž motoristé utrácejí nemalé částky, takže je velmi důležité, aby byli s přístupem i s odvedenou prací spokojeni a byli ochotni se s důvěrou do značkového servisu vracet. U zákazníka, který je se službami svého servisu spokojen, je sedmkrát menší pravděpodobnost, že při koupi dalšího auta změni značku. Podobně je tomu i s přístupem při prodeji – u klienta spokojeného s chováním

svého prodejce je trojnásobná pravděpodobnost, že se vrátí i při koupi dalšího auta. Pochopitelně důležitou, v posledních letech dokonce rostoucí roli hrají provozní náklady počínaje spotřebou pohonných hmot, přes cenu pojištění až po náklady na údržbu a případně i opravy. Proto také tato kritéria při hodnocení agentury J. D. Power & Associates hrají významnou roli.

„Zařadit se mezi nejúspěšnější značky na německém trhu v hodnocení spokojenosti zákazníků vyžaduje hluboké pochopení jejich potřeb a očekávání, zavádění potřebných zlepšení a minimalizaci problémů s vozem i v prodejní síti. Pro dosažení vynikající zkušenosti z hlediska zákazníka znamená splnit jeho vlastní očekávání ve většině nejdůležitějších obchodních kritérií,“

J. D. Power & Associates

Index spokojenosti majitelů nových automobilů v Německu – 2010



V Německu průzkum proběhl počátkem roku 2010 u 16 300 majitelů automobilů starých v průměru dva roky.

Japonská značka Suzuki se dle nejnovějšího hodnocení spokojenosti zákazníků renomované agentury J. D. Power & Associates umístila na sedmém místě, a to na nejnáročnějším světovém automobilovém trhu v Německu.

říká vedoucí manažer J. D. Power & Associates Martin Volk. „Klíčovou roli v udržení spokojených zákazníků přitom hrají prodejci. Jejich význam ještě více vzrostl v posledním roce, kdy čelíme poklesu prodeje vzhledem k hospodářské krizi,“ dodává Volk.

Na německém trhu si tradičně nejlépe vedou domácí značky, což nepřekvapuje vzhledem k tomu, že německá auta jsou navrhována s ohledem na specifické požadavky domácích kupujících. Postavení značky Suzuki mezi těmi nejlépe hodnocenými na tomto nejnáročnějším trhu v Evropě je proto mimořádným úspěchem.

Podívejme se také na druhý konec světa – do Indie. Tam se trh s novými auty rychle rozvíjí a spolu s tím rostou i nároky kupujících.

To způsobuje, že průměrná hodnota indexu spokojenosti klesá. Velkou roli na tom má skutečnost, že kupující přibývá, a ti často nedostávají svá auta od prodejců ve slíbeném termínu. Nadšení z uvedení nových modelů na trh tak střídá zklamání, že tato auta nejsou připravena hned k dodání. Přibývají ale i připomínky vůči přístupu prodejců. Například stále ještě není běžné, aby se zájemcům o nové auto nabízela zkušební jízda. Vzhledem ke specifickým indickému trhu proto v hodnocení spokojenosti hraje postup prodeje mnohem větší roli, než je běžné v Evropě.

Indickému trhu už řadu let dominují vozy Maruti Suzuki, vyráběné v rámci společného podniku, jehož je většinovým majitelem Suzuki Motor Corporation. Výrobní program

představují vozy Suzuki, přičemž některé se z Indie vyváží i do Evropy. Průzkum ukázal, že podíl na trhu, pohybující se kolem 50 %, vozy Suzuki nedrží náhodou. J. D. Power & Associates je společností zabývající se zpracováním marketingových informací, především průzkumy trhu a analýzami jeho dalšího vývoje. Její průzkumy spokojenosti zákazníků zasahují do nejrůznějších oblastí a každoročně vycházejí z odpovědí několika milionů respondentů. 📊



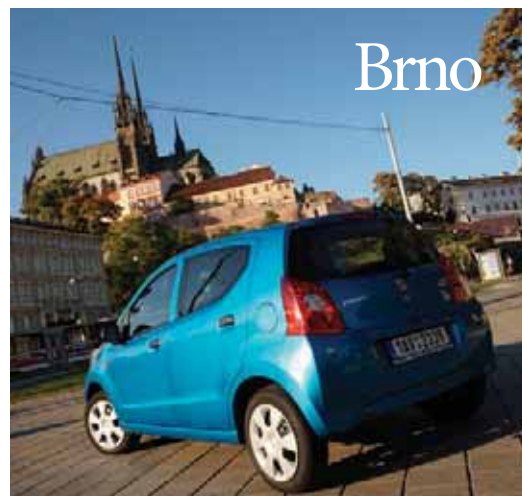


Městský typ

Praha



Brno



Plzeň



Ostrava



Pánové, pokud jste si právě nalistovali tuto stránku v pohodlí obývacího pokoje, hned vás zarazíme. Tohle počtení je určeno vašim drahým polovičkám. Pokud jim ale máte v plánu koupit auto, protože vám stále berou to vaše milované, ve čtení vesele pokračujte. Aspoň budete mít dokonalou inspiraci. Se Suzuki Alto jsem se totiž vydala prozkoumat ulice čtyř největších českých měst.



Plán byl takový – vezmu Suzuki Alto a zkusím, jak se tohle na pohled maličké auto bude chovat v Praze, Brně, Plzni a Ostravě. Je malé, ale nenechte se zmýlit, tohle auto má o to větší duši. Nevěříte? Přesvědčím vás, jako Alto přesvědčilo mě. Dovolím si napsat, že to byla láska až na druhý pohled.

V sobotu ráno jsme vyrazili. Počasí nebylo ideální. Padaly trakaře a za takových podmínek mám řídit? Nedá se nic dělat, udělala jsem si kafe, vyřídila pár e-mailů a šlo se na věc. Jen co jsem vyšla před dům a uviděla roztočilé modré Alto, má nálada se začala rázem vylepšovat. A pak už to bylo jen a jen lepší. Maminka, která se mnou vyšla, na tom byla hodně podobně, okamžitě vykřikla: „Co to je?

No to je sladký!“ Nechápala jsem, ale s každým krokem, kterým se blížila k vozu, mi to bylo jasnější. „No jo, ti Japonci. V jednoduchosti je elegance, to oni dobře vědí,“ okomentovala slovy jednoduché, ale možná právě proto přitažlivé designové řešení Alta. Tenhle vůz je pro ženskou jako stvořený.

Ano, Alto má mnohá pozitiva a jeho velikost je pro městské použití tím hlavním plusem. Na délku má totiž jen 3,5 metru, a tak najednou zjistíte, že s tím parkováním to v centrech měst není zas tak zlé. S Altem se totiž vejdete i do skulin, kterých si ve velkých autech ani nevšimnete. I přes tuto délku má ale pět dveří, vpředu dost místa a i když si spolujezdec odsune sedadlo, na zadním místě to nikoho neomezí. Prostě je promyšlené.

Nasedám a jsem připravena vyrazit na projíždku po městě stovčezatém. Přestává i pršet, takže neotálím a startuji. Startuji znovu. A znovu. Kolega se podívá okem kritika a jako by říkal, no jo, ženská za volantem. Jenže já opravdu neslyšela, že tříválec s objemem jeden litr už běží. Motor je tak tichý, že přede doslova jako kotě. Usmála jsem se, zapnula bezpečnostní pás, pohlédla na toho kritika po mé pravici a říkám: „Můžeme?“

Zamíříme si to na Hradčany. Jede se klidně. Výkon 68 koní je při hmotnosti necelých 900 kg více než dostatečný. Proklíčkovat jednosměrkami nebyl žádný problém, Alto je skutečně svižné auto. Právě díky malým rozměrům a velkému rejdu seká zatáčky jako břitva. Cítím, že mám na tváři úsměv. Jistě,



bodejť by ne. Já se s tím prckem doslova mazlím. Co se řízení týče, tak jsem ještě nezažila něco tak jemného a hladkého. Posilovač řízení, jednoduše účelný interiér, který není přepřeláný různými světýlky á la forbes, řadící páka mění rychlosti skoro sama a v CD přehrávači, který mají všechna Alta, se točí Bob Marley. Dokonalá idyla, ne?

Už se blížíme k Hradčanům. Pohled zpoza volantu na tuhle okouzující dominantu Prahy má nepopsatelné kouzlo. Kolemjdoucí se otáčejí a nenasytně si modré auto prohlížejí. Procházející skupina Japonců na nás kývá. „Nice, nice!“ (pěkné, pěkné) povykují japonskou angličtinou. Ano, i oni vědí, co se pod jménem Suzuki Alto skrývá. Nejvíce však zaujalo skupinu španělských muzikantů, kteří se hladově kolem něj procházeli a snažili se od nás dozvědět, co je to zač. Dohodli jsme se na tom, že jim fotku pošleme.

A co bude dál? „Ještě někam pojedeme, ne?“ nadhodil kolega a já se pochopitelně nebránila. Jezdit s tímhle vozem není totiž za trest, ale za odměnu. Takže vyrazíme vyzkoušet, jak bude reagovat na magistrále, Strahově a okolí. Praha nezklamala, rozvrtané silnice, všude se pracuje na kolejích nebo narazíte na různá dopravní omezení. Kolony troubících aut a nervózních řidičů. V Altu se ale všim jaksi přirozeně propletete a spíše než zachmuřenost vás obklopí svěžest a dobrá nálada. Teď už ale nechme Prahu za sebou a vydejme do Plzně.

Jak jsme se blížili k Plzni, provoz i dešť začaly houstnout. Ztíšila jsem tedy hudbu, zpomalila stěrače a snížila rychlost. Hledali jsme, kudy do centra – nejlépe rovnou do pivovárku.



Žízeň byla veliká. Ne tedy ta má, u mě to spíš byla mlsná. Jsme na místě. Krása. Ještě hezčí, než jsme si mohli přát. Všude čisto, znak Plzeňského Prazdroje se ve své velikosti prsil pod vysokým komínem, a to nás pobídlo k následujícímu – došli jsme k ochrance, která je u jezdu do pivovaru, a slušně požádali, zda bychom mohli Alto postavit přímo na pivovarské náměstí. „Ale jistě, samozřejmě. Ale prosíme, nestůjte tam příliš dlouho, je tu provoz,“ s úsměvem na tváři a gestem ruky naznačil, že máme pozhnání. Okamžitě jsme tedy seběhli k vozu, který jsme nastavili přímo pod znak pivovaru. Atmosféra, která byla ve vzduchu, v kombinaci s jiskřivou barvou Alta dávala danému okamžiku nepopsatelné kouzlo.

Suzuki Alto vzbudilo pozornost i místních lidí. „Nějaká novinka?“ ptá se jedna z kolemjdoucích dam. „Je to hezké malé autíčko. Hodně žen asi okouzlí, ale je fakt, že dávám přednost větším autům,“ konstatovala. Potom, co se ale do Alta posadila, poněkud změnila názor: „Ono to tady není tak malé, jak jsem si



myslela. Je fakt, že už jsem dlouho v takto malém autě neseďla, a musím říct, že udělaly pokrok. Líbí se mi i vkusná přístrojová deska. Ono asi bude i málo papat, že?“

S litrovým motorem určitě, vždyť my se pohybujeme za méně než pět litrů benzínu na sto kilometrů, mimo město dokonce atakujeme čtyřlitrovou hranici, čímž se pomalu dostáváme do teritoriá skútrů. Nač mít pod





kapotou miniauta stavěného do města dvou-litr? Zbytečné a neekonomické!

Začalo se opět zatahovat a schylovalo se k dešti. Proto jsme se s Plzní nakonec rozloučili nealkoholickým pivem a namířili jsme si to do Prahy. I při povolených 130 km/h se Alto chová klidně, pevně drží na silnici a ani z motoru nemám pocit, že bych ho právě nějak týrala. Jednoduše pohoda.

Je osm hodin ráno a začíná další motoristické dobrodružství, tentokrát v moravské metropoli. Nemůžu se dočkat, až se uvelebím za volant a otočím klíčkem v zapalování. Před domem už na mě čeká kolega a zářivě modré Suzuki Alto. Zamířila jsem ihned na místo řidiče a začala jsem srovnávat zrcátka a nastavila si polohu sedadla. Musím uznat, že to je další věc, která mě mile překvapila. Sedadla skvěle padnou a jsou příjemně přizpůsobena anatomii těla. Nikde nic netlačí ani nechybí. Jednoduše jako na míru dělané.

Dostat se na D1 nebylo v tuhle ranní hodinu problém. Ve vši kráse nedělního rána jsme tedy zahájili výlet do Brna a Ostravy. Cesta po dálnici ubíhala dost svižně. Altu jsem nedala chvíli vydechnout, vyjma zastávek na kafičko.

A jaké jsou barvy? Jen tahle modrá? Ne, ne, je jich deset. Červená musí být krásná.

Vrátím se ještě k pozici za volantem. Představte si, že sedíte třeba i čtyři hodiny v kuse na jednom místě ve stejné poloze. Vězte, že za normálních okolností bych měla už buď křeče, nebo roupy. Jenže sezení v Altu prostě nic z toho nepřineslo. Začaly mě ale bolet ruce, protože volant byl umístěn poměrně vysoko. Kolega mi ale na tuto moji připomínku odpověděl zcela docela suše: „A proč si ho nedáš dolů?“ Ne zcela dobře jsem pochopila jeho otázku. „Volant je možné nastavovat,“ dodává. Aha, dávám ho tedy dolů a okamžitě se cítím ještě přirozeněji. Hned se jelo ještě líp, proč mi to neřekl už dřív?

Chtěli jsme si Brno prohlédnout, a tak jsme projeli centrem ke kostelu svatého Jakuba, kde

se zrovna fotili novomanželé. Někde poblíž jsme Alto zaparkovali. Uličky tu jsou hodně úzké, ale to je pro tohle auto jako voda na mlýn. Tu si přibrzdit a pustit chodce, tady zase trochu nadjet, abychom zajeli do ostré zatáčky či jednosměrky, a rovnou čelně zaparkovat. Díky kolmé zádi a krátké předi není skoro možné něco ůknout nebo porazit. Vždy přesně víte, kde jsou konce auta. K tomu se navíc dokáže otočit doslova na pětinku.

Mezi tou šedí a černou barvou ostatních aut naše Alto vyniká. Chvilí na něj koukáme, jeho čelní maska připomíná usměvavou tvář. Prošel kolem nás mladý pár, kolem pětatřiceti. Tak je oslovíme a zeptáme se, jak se jim líbí. Muž pokrčil rameny a utrousil. „No, malé auto.“ Zato slečna, nebo paní, už nebyla tolik na slovo skoupá. „Na pohled k sežrání. Příjemné tvary a hlavně praktická velikost,“ rozumná žena, vskutku. Oblé tvary jsou vážně neodolatelné. „A jaké jsou barvy? Jen tahle modrá?“ Ne ne, v nabídce jich je deset. „Červená musí být krásná,“ jása Brňačka a prohlíží si Alto. „Jak je velký kufr? Můžu nahlédnout?“ Když viděla naši bagáž čítající batoh se šminkami a knihou, lékárníčku, bundy, náhradní boty, igelitku s trochou jídla a kolegovu fotografické

vybavení, uznala, že to vypadá přesvědčivě. „Na to, abychom tam dali nákup pro dva a moji kabelku, to bohatě stačí.“ Rozloučili jsme se a šli jsme dál prohlédnout si okolí. Nemohli jsme vynechat Mahenovo divadlo, ale samozřejmě ani Špilberk. Zatím je sice hezké počasí, ale je vidět, že se začíná zatahovat. Sedáme do Alta a po poledni vyrážíme směr Ostrava.

Začalo pršet, což ostravským panoramatům dodalo na dramatickosti. Tohle město je zvláštním způsobem charismatické. Zní to možná přehnaně, ale kdy se vám naskytne pohled na tuny kovu a železa v podobě něčeho tak velikého, jako jsou vysoké pece Vítkovic? Industriální Ostrava osloví mnohé, kdo mají aspoň trochu duši romantika. A to já mám, a proto jsem s kolegou musela vjet do zákazu vjezdu a nablýskané Alto k pecím přistavit. Vidíte ten kontrast? Něco historického, rezavého a k tomu něco malého a mladého?

Občas projela tramvaj a z některých ne příliš dalekých komínů se k těžkému šedivému nebi valil dým. Kolega se chopil fotoaparátu a tenhle okamžik zvětšil. Vymotání se z ostravských uzávěrek a objížděk bylo překvapivě náročné. Než jsme město opustili, projeli jsme ještě zajímavě řešeným sídlištěm Poruba, které je poklidným protipólem průmyslového zázemí.



Po dvou celých dnech jsem se do Alta zamilovala. Tohle malé auto není žádný drak nebo pojídač dálničních kilometrů, je to auto stvořené pro ježdění ve městě, na nákupy nebo na výlety za město. Altu z mého pohledu nic nechybí. Má posilovač řízení, klimatizaci, rádio s CD přehrávačem, pohodlná sedadla a z bezpečnostního hlediska splňuje všechny nároky díky čtyřem airbagům, tedy včetně bočních, či ABS.

Takže, až se naskytne možnost jej vyzkoušet, neváhejte. Poznáte jeho radost z pohybu a lehkost, s níž jezdí. Teprve potom pochopíte mé neskrývané nadšení z něj. ❖



MISTŘI SVÉHO OBORU



Automobilka Suzuki hlavně díky modelu Grand Vitara, který se na trhu objevil na podzim 1997, dlouhá léta platila za specialistu na terén a tuto výsadu postupně přenesla i do nižších tříd. Pohon všech kol dostaly modely Swift, Jimny a SX4 (Sport X 4 Season), přičemž o posledně jmenovaný automobil nám jde tentokrát. Nabídka modelu SX4 má celkem šest položek. My jsme vyzkoušeli čtyři z nich, abychom zjistili, co svému řidiči a majiteli přinášejí.

Design karoserie se ani po čtyřech letech neokoukal. Nedávno model SX4 prošel decentní modernizací, která jeho výraz na jednu stranu zjemnila, ale současně také zvýraznila. Práce studia Italdesign v čele s legendárním Giorgettem Giugiarom sklízí úspěch, tvary automobilu se náramně povedly. Zvýšená karoserie působí ro-

bustním dojmem, ale současně si zachovává kompaktní rozměry. Mimořádná přizpůsobivost tohoto univerzálního vozu se na první pohled projevuje například i zvětšenou světlou výškou.

Velmi povedený je také interiér. Zde designéři a konstruktéři značky Suzuki vsadili především na jednoduchost a praktičnost. Právě to jsou totiž vlastnosti, které mají z dlouhodobého pohledu největší význam. Opět se ukazuje, že Suzuki jde především o skutečnou funkčnost, bez přehnané příkrášlenosti. To ale neznamená, že by interiér byl jakkoliv nudný. Ba právě naopak. Použité materiály působí velmi hodnotným dojmem, což platí nejen pro plasty použité na přístrojové desce, ale také pro čalounění sedadel. Verze se samočinnou klimatizací dostaly prvky s efektní povrchovou úpravou klavírového laku.

Pod střechu ve výšce 1555 mm se velmi příjemně nastupuje. Pozice sedadel je totiž 640 mm nad zemí, což je současně zárukou vynikajícího výhledu, který překonává standardní osobní automobily. Navíc vyšší stavba karoserie zajišťuje, že prostor nad hlavou pohodlně vystačí i dvoumetrovým dlouhánům. Možnost výškového seřízení sedadla i volantu způsobuje, že pozice za volantem je pro řidiče různého tělesného vzrůstu nečekaně příjemná. Přehledně navržená přístrojová deska sází na jednoduchost, volant má správně tlustý věnec a dobře se drží v ruce. Jasně patrná je značná kvalita zpracování, protože mezi jednotlivými díky interiéru zůstaly jen minimální spáry.

Rychloměr je cejchovaný do 220 km/h a otáčkoměr do 8000 min⁻¹, výjimku představuje samozřejmě turbodiesel 2.0 DDiS, jehož otáčko-

Crossover Suzuki SX4 má pečlivě navrženou nabídku různých provedení. K dispozici je specialista na město, terén, cestování na dlouhé vzdálenosti, ale také přeborník na nízké pořizovací náklady a zdatný univerzální model.



měr končí hodnotou 6000 min⁻¹. Sedadla mají správné rozměry a patřičně tuhé čalounění, díky tomu není nejmenší potíž v Suzuki SX4 strávit třeba i celý den při mnohasetkilometrové cestě. Řadící páka poskytuje správnou délku a navíc příjemně padne do ruky.

Na předem dohodnuté trase mezi Prahou a Českou Lípou a následně také v bývalém vojenském prostoru Bělá pod Bezdězem (dnes areál Motorlandu) jsme vyzkoušeli tři SX4 se zážehovým čtyřválcem a jeden vůz s dvoulitrovým turbodieselem. Jako první se na trať vydala patnáctistovka s předním pohonem a základní výbavou. Proti předchůdci posílila o 9 kW a 12 N.m (82 kW, 145 N.m), nabízí dobré utlumení a sympatickou pružnost ve středním pásmu otáček. Jak by také ne, když je tento





čtyřválec vybaven proměnným časováním ventilů VVT, které mu náramně svědčí. Příjemně zatahuje již od 2500 min⁻¹, což na pětku odpovídá 100 km/h. Na dálnici při rychlosti 130 km/h točí 3300 min⁻¹ a omezovač zasahuje až při 6700 min⁻¹. Motor se nezalekne ani dravějšího stylu jízdy – rozhodně byste neřekli, že je nejslabší v nabídce. Spotřeba se drží solidních 6,1 litru na 100 kilometrů.

Šestnáctistovku (88 kW, 156 N.m) jsme otestovali nejen s pohonem předních, ale také všech kol. Prvně jmenovaná verze byla spřažená se samočinnou převodovkou. Členitá kulisa umožňuje bezpečnou volbu jízdního režimu, pro jistotu se zařazený převod zobrazuje na displeji před volantem. Z velikosti použitých číslic a písmen by si mnozí konkurenti měli vzít příklad. Přesunutím voliče vlevo a dozadu lze omezit řazení trojky, dvojky a jedničky, což oceníte při předjíždění nebo rozjezdu ve stoupání. Převodovka řadí citlivě, a tak je toto provedení mimořádně příjemné především při jízdě v městském provozu. Při dálničních stotřiceti točí o 300 otáček méně, než tomu je u motoru s objemem 1,5 litru, což je vítaným příspěvkem ke komfortu. Reálná spotřeba se u provedení se samočinnou převodovkou ustálí na hodnotě 7,2 litru na 100 kilometrů.

Shodný agregát v kombinaci s pohonem všech kol 4WD používá pětistupňovou manu-

ální převodovku. Na silnici na kolegu s předním pohonem příliš neztrácí, jede o 10 km/h pomaleji (175 km/h), stovku zdolá za 12,3 místo 10,7 s a normovaná kombinovaná spotřeba stoupne jenom o tři desetiny (6,5 l/100 km). Inteligentní pohon všech kol pracuje podle okamžitých podmínek a je připraven nabídnout až téměř 100 % závěr. Přestože Suzuki SX4


Každý si najde svého specialistu nebo zdatného univerzála.

není terénním vozem, vyznačuje se světlou výškou, za níž by se nemuselo stydět kdejaké SUV – podvozek tohoto vozu je totiž 19 cm nad zemí. Snad jedině v prudkých sjezdech a na hrbolech jsme „škrkali“ předním nárazníkem s delším převisem karoserie.



Všechny zkoušené verze potěšily moderním podvozkem, který nabízí přiměřený komfort, protože se velmi povedeně podařilo utlumit rázy od kol. Pochvalu zasluhují brzdy, které včas nastupují a ani po opakovaném intenzivním použití nevadnou. Doslova lahůdkou však jsou jízdní vlastnosti. Suzuki SX4 se moc příjemně řídí, nabízí nadstandardní porci trakce a přitom dokáže potěšit také z pohledu řídicích zážitků. To všechno jsou zdánlivě protichůdné vlastnosti, které se při jízdě v tomto automobilu zdárně prolínají.

Na závěr jsme si nechali turbodiesel 2.0 DDiS, který v nabídce nahradil vznětovou devatenáctistovku. Čtyřválec posílil o 11 na 99 kW, z hle-

diska pružnosti je však důležitější nárůst točivého momentu o 40 na 320 N.m a posunutí jeho maxima o 500 otáček níž (1500 min⁻¹). Vznětový agregát jako jediný v nabídce používá šestistupňovou manuální převodovku. V praxi se projevuje jeho výrazný záťah již od 1500 min⁻¹ a běžně stačí řadit ještě do 2000 min⁻¹. Motor účinně táhne do 4500 min⁻¹. Šestý rychlostní stupeň na dálnici snižuje otáčky na 2250 min⁻¹ při rychlosti 130 km/h. Kromě pružnosti potěší také spotřeba pouhých 5,5 l/100 km. A to nezapomeňme, že vznětový motor je výhradně spojen s pohonem všech kol.

Suzuki SX4 nabízí líbivý design, prostorný i dobře zpracovaný interiér a slušnou výbavu (viz rámeček). Všechny motory plní emisní normu Euro 5 (předchůdci zvládli pouze Euro 4) a každý vyhoví v jiných podmínkách a jiným nárokům. Nám se ze zkoušeného kvarteta nejvíce líbila základní patnáctistovka, zejména pro pružnost ve středních otáčkách, sympatický zvuk a střídmost. Do terénu je pak jednoznačně lepší zvolit verzi 1,6 litru s pohonem všech kol. Vznětový motor vítězí v případě, že člověk najedí velké množství kilometrů. Zajímavá je však také verze 1,6 litru se samočinnou převodovkou, jež je ideálem do města. Takřka každý si tedy najde svého specialistu, ale když je potřeba, tak také univerzální model. 



CELKOVÉ HODNOCENÍ	
	Sympatický vzhled, prostornost Příznivý poměr cena/výbava Čtyřkolka zvládne i lehčí terén Výkonné a úsporné motory Motory plní Euro 5
	Průměrný zavazadelník (270 l) ESP jen ve verzi GLX



STUPNĚ VÝBAVY

GA:	čelní airbagy, posilovač řízení, pětistupňová přímo řazená převodovka, nárazníky v barvě vozu, ABS s elektronickým rozdělovačem brzdného účinku
GL/AC Plus:	GA + klimatizace, rádio s CD/MP3 přehrávačem a dálkovým ovládním na volantu, elektricky ovládaná přední okna, palubní počítač, elektricky ovládaná zpětná zrcátka, 16palcová kola, střešní ližiny
GLX:	GL/AC Plus + boční a hlavové airbagy, ESP, přední mlhovky, tónovaná skla, litá kola, samočinná klimatizace, bezklíčové odemýkání a spouštění motoru, vyhřívání předních sedadel, reproduktor na přístrojové desce, kůže obšitý volant, (DDiS navíc tempomat)



Dodatečná výbava na přání

Samočinná převodovka (pro 1.6 VVT)

Metalický lak

MOTORY PRO SUZUKI SX4

	1.5 VVT	1.6 VVT	1.6 VVT AT	1.6 VVT 4x4	2.0 DDiS 4x4
Poháněná kola	přední	přední	přední	všechna	všechna
Převodovka	5st. man.	5st. man.	4st. samočinná	5st. man.	6st. man.
Zdvihový objem	1490 cm ³	1586 cm ³	1586 cm ³	1586 cm ³	1956 cm ³
Výkon (kW/min ⁻¹)	82/6000	88/6000	88/6000	88/6000	99/3500
Točivý moment (N.m/min ⁻¹)	145/4400	156/4400	156/4400	156/4400	320/1500
Největší rychlost	180 km/h	185 km/h	175 km/h	175 km/h	180 km/h
Zrychlení 0–100 km/h	11,0 s	10,7 s	12,3 s	11,5 s	11,2 s
Spotřeba	6,1 l/100 km	6,2 l/100 km	7,2 l/100 km	6,5 l/100 km	5,5 l/100 km

HODNOCENÍ	1.5 VVT	1.6 VVT	1.6 VVT AT	1.6 VVT 4x4	2.0 DDiS
	vyrovnaný běh	komfort jízdy	komfort ve městě	ochotně se vytáčí	zátaž z nízkých otáček
	nízká hlučnost	citlivě řazení	rozjezd v kopci	zátaž i v terénu	šestka na dálnici
	příznivá cena	atraktivní cena	snadná obsluha	poměr cena/výbava	nejnižší spotřeba
	zátaž odspodu	motor se vytáčí	zvyšuje spotřebu	horší dynamika	tvrdší a hlučnější běh
	pouze přední pohon	jen bohatá výbava	omezuje dynamiku	hlučnost v otáčkách	tužší spojka
	jen nejnižší výbavy	hlučnost v otáčkách	jen 4 stupně	4x4 zvyšuje cenu	více zatížená příď

SPECIALIZACE	atraktivní cena	univerzální	městský provoz	horské prostředí	velké kilometrové proběhy
--------------	-----------------	-------------	----------------	------------------	---------------------------



Tento článek vznikl ve spolupráci s časopisem AutoTIP.



INTELIGENTNÍ 4x4

Suzuki je specialistou na systémy pohonu všech kol. V nejnovějších generacích modelů SX4 a Kizashi používá elektronicky řízený pohon všech kol i-AWD.

Systémy pohonu prošly v posledních letech značným vývojem. Značka Suzuki je jejich tradičním propagátorem, a tak je logické, že i na tomto poli spoluvytváří aktuální trendy. To je jasně patrné například na aktivním systému pohonu všech kol i-AWD, který není pouze samostatným systémem rozdělujícím sílu motoru na všechna čtyři kola, ale jedná se o řešení propojující různé systémy automobilu. Jedině díky tomu je tento elektronicky řízený pohon všech kol připraven zajistit nejen potřebnou trakci i za zhoršených podmínek, ale v nejnovější generaci v modelu Kizashi dokáže dokonce aktivně pomoci při řízení dynamiky vozu. Jinými slovy řečeno je nejvyspělejší verze systému pohonu všech kol i-AWD schopna změnou rozdělení točivého momentu motoru mezi nápravami ovlivňovat chování vozu a zajistit jeho neutralitu. Pohon všech kol i-AWD je však propojen také se stabilizačním systémem ESP, jemuž pomáhá se stabilizací automobilu v extrémních podmínkách.

Pro zjednodušení lze říci, že zatímco pohon i-AWD zajišťuje proměnné rozložení mezi přední a zadní částí vozu, stabilizační systém ESP reguluje kromě jiného distribuci točivého momentu mezi pravou a levou stranou. Souhrou obou systémů je zajištěno plně variabilní rozdělení síly motoru mezi jednotlivá kola, což má samozřejmě zásadní vliv na chování automobilu na vozovkách s různým povrchem.

Srdcem systému Suzuki i-AWD je kromě mnoha vstupních čidel, které sdílí i se zmiňovaným stabilizačním systémem, především elektronicky ovládaná vícelamelová spojka umístěná u zadní nápravy. Jejím řízením se přesně reguluje množství síly motoru putující k zadním kolům. Při rozepnutí této spojky je aktivní pouze pohon předních kol, naopak při plném sepnutí spojky dochází k pevnému rozdělení síly motoru mezi nápravy v poměru 50:50.

Systém pohonu všech kol i-AWD modelů SX4 a Kizashi přispívá k jejich širšímu uplatnění i v nejnáročnějších klimatických podmínkách. ■

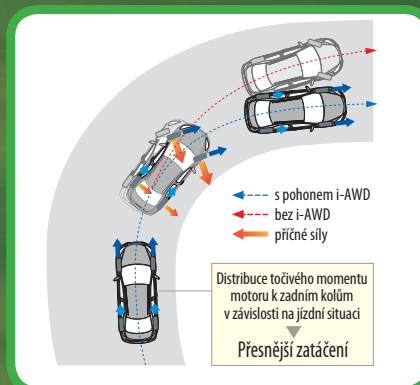
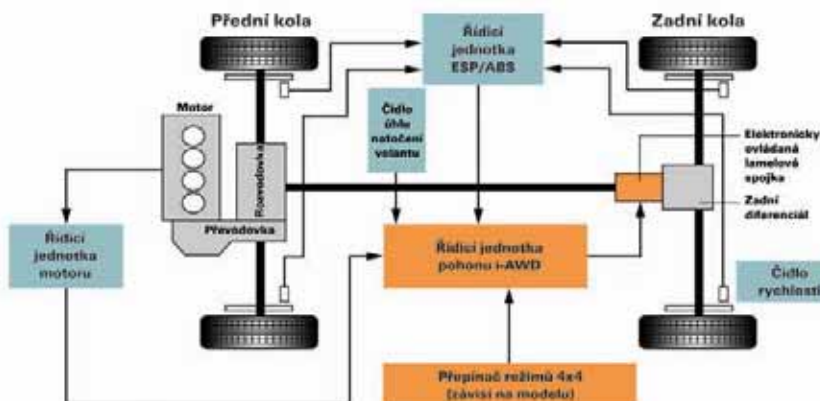


Schéma systému pohonu všech kol Suzuki i-AWD





Monster opět nejrychlejší

Ve slavném americkém „Závodu do oblak“ na vrchol Pikes Peak v nejvyšší skupině Unlimited opět triumfoval Nobuhiro Tajima na speciálu Monster Sport SX4 připomínajícím stejnojmenný model značky Suzuki. Jedná se ale o kompletně přepracovaný vůz s karbonovou karoserií a přeplňovaným šestiválcem 3,1 litru o největším výkonu 910 koní. Automobil váží pouhých 1100 kg je v pořadí již 21. vozem třídy Unlimited, s nímž Tajima přezdíváný „Monster“ startoval. Letos časem 10 minut 11,49 sekundy sice zaostal o 1,408 sekundy za svým vlastním rekordem z roku 2007, avšak i tak neměl konkurenci. Délka tohoto závodu činí bezmála 20 km, zdolává se při něm převýšení 1439 m, a to jak na asfaltu, tam po šotolině. Cíl je ve výšce 4300 m n. m. Na řidiče i jejich stroje jsou tak kladeny mimořádné nároky.



**MORE EMOTIONS
MORE SPORT
MORE SWIFT**



Nový SWIFT

