



SUZUKI

MAGAZÍN
Léto 2011



Limitovaná edice

Suzuki SX4 4x4 Navi

KOLEKCE LETNÍCH MODELŮ



SUZUKI **SPLASH**
od **189.900 Kč**

SUZUKI **SWIFT**
od **199.900 Kč**

SUZUKI **SX4**
od **229.900 Kč**



 **SUZUKI
FINANCE**
 **SUZUKI
ASSISTANCE**

WWW.SUZUKI.CZ

SUZUKI SPLASH 1.0: emise CO₂ 119 g/km, kombinovaná spotřeba 5,1 l/100 km. SUZUKI SWIFT 1.2: emise CO₂ 116 g/km, kombinovaná spotřeba 5,0 l/100 km.
SUZUKI SX4 1.6: emise CO₂ 141 g/km, kombinovaná spotřeba 6,2 l/100 km. Ceny platí při využití SUZUKI FINANCE.

auto OBSAH



04 **Cesta se Suzuki SX4**
Za krásami Jeseníků a Šumavy ve všestranném crossoveru.



10 **2x Kizashi**
Sáhnete raději po předním pohonu, nebo po čtyřkolce?



14 **Labyrint možností**
Pomůžeme s orientací v nabídce Suzuki SX4. Jaká je limitovaná edice SX4 4x4 Naví?



18 **SX4 v médiích**
Názory odborných novinářů na Suzuki SX4.

20 **Suzuki SWIFT S-CONCEPT**
Představujeme vizi sportovní verze modelu Swift.

22 **Globální značka**
Suzuki patří do žebříčku deseti největších automobilek světa.

28 **Markéta Frösslová**
Za volantem Swiftu si užívá spoustu zábavy, o kterou se ráda podělí.

30 **Tajemství japonského čaje**
Tradiční čajový obřad je nezapomenutelný zážitek.



Horský vzduch

V České republice se nachází mnoho půvabných zákoutí. Se Suzuki SX4 jsme se vydali na zajímavá místa Šumavy a Jeseníků. S pohonem všech kol a zvětšenou světlou výškou jsme vyjeli i tam, kam byste se s běžným autem nedostali. Takže hurá na Čeňkovu Pilu a Dlouhé Stráně!



Suzuki SX4 je ten správný horal, který má výlety v oblíbě. Zvenku je velký tak akorát, aby lehce proploval mezi nástrahami velkoměsta, prostorný interiér ale pobere až neuvěřitelné množství nákladu. Je to plnohodnotné rodinné auto, takže naložte celou rodinu nebo přátele a vyražte na výlet. Dnešek bude dlouhý, přes Šumavu přejedeme Česko až do Jeseníků. Pojedeme napříč staletími, za technickými unikáty své doby. Prohlédneme si stoletou elektrárnu na řece Vydře a pokloníme se impozantnímu modernímu dílu schovanému v kopcích Jeseníků. Obě díla ukazují, jak vyrábět elektřinu s pomocí přírody. Zároveň nám připomenou, že vodní elektrárna před sto lety vypadala úplně jinak než dnes.

Do navigace, kterou má limitovaná edice Suzuki SX4 4x4 Navi v sériové výbavě, zadáte první cíl: Čeňkova Pila. A můžete startovat. SX4 zdobí povedené, vyhlášené motory Suzuki. Japonská automobilka je specialistou na „benzíňáky“, pro SX4 je na výběr mezi agregáty 1,5 a 1,6 litru vybavenými systémem variabilního časování ventilů, ale můžete zvolit i úsporný turbodiesel 2,0 litru se vstřikovacím common-rail. Kromě klasické pětistupňové manuální převodovky můžete mít k silnějšímu benzínovému motoru automat, turbodiesel dostanete výhradně s šestistupňovým manuálem.

Až budete upalovat směr Šumava, oceníte pečlivé odhlučnění motoru a ideální zpřevodování, v zatáčkách šumavských lesů zase



Nádherný výhled
na Praděd.



Čeňkova Pila na Šumavě
dnes patří ČEZu, stejně
jako Dlouhé Stráně
(velké foto).



skvělé jízdní vlastnosti, podpořené přesným řízením. Suzuki SX4 má v kombinaci s pohonem všech kol dokonce tu vlastnost, že vás snadno dokáže strhnout k tomu, abyste si řízení opravdu užívali. V žargonu milovníků sportovních vozů se tomu říká potěšení z jízdy a nyní je jasné, že tato kratochvíle již není vyhrazena pouze jim. Všemi smysly totiž vnímáte nejen ochotu k zatáčení, ale také stabilitu a jistotu, s níž SX4 zatáčky zdolává. Ideální je, když si pro jízdu po horských cestách přepnete pohon všech kol do automatického režimu AUTO, v němž vám bude aktivně pomáhat.

A víte, co je na tom všem nejlepší? To, že díky pohonu 4x4 zažijete radost z řízení nejen na suchu, ale také na mokré nebo i zasněžené silnici. Když už by přitom vaše řídičské nadšení chtělo překročit daný rámec fyzikálních vlastností, i zde se můžete na Suzuki SX4 s pohonem všech kol spolehnout – velmi citlivě totiž zasáhne jeho stabilizační systém ESP, který je součástí standardní výbavy.

Při zdolávání těžšího šumavského terénu jsme se opět spolehli na aktivní automatický režim, kdy elektronika vozu sama rozhoduje o rozdělení točivého momentu motoru mezi nápravy. Děje se tak v závislosti na jízdní situaci a zcela samočinně bez zásahu řidiče. V náročnějších podmínkách, například při jízdě na velmi kluzkém povrchu nebo v terénu, je možné pouhým stiskem tlačítka aktivovat režim LOCK. V tomto případě se hnací síla motoru rozděluje do rychlosti 60 km/h mezi přední a zadní nápravu zhruba v poměru 50:50 a automobil má i s běžnými silničními pneumatikami opravdu velmi dobré trakční schopnosti.

Když ale sjedete zpátky na silnici, pouhým stiskem tlačítka jednoduše přepnete na dvoukolku 2WD a jedete úsporněji.



Suzuki SX4 má design, který nestárne. Jednoprostorová karoserie hatchbacku má vyšší stavbu, což podtrhuje terénní ambice. Pohodlné nastupování do sedaček, která jsou umístěna o kousek výše, ocení všichni – řidič si libuje, že má dobrý výhled, a všichni dohromady, že se při nastupování hezky doširoka otevíranými velkými dveřmi nemusí ohýbat a kroutit. Pozornosti neunikne ani pečlivě zpracovaný interiér, sestavený z plastů s hodnotně působící povrchovou úpravou. Přístrojovou desku oživují a dodávají jí punc výjimečnosti také stříbrné dekorační lišty evokující leštěnou ocel. Vše je ale současně navrženo tak, aby kromě stylu byla zachována maximální přívětivost obsluhy a nadstandardní praktičnost.

Po nádherných vyžehlených šumavských silničkách (pozor na zvěř a cyklisty) dojedete do kouzelného údolí schovaného v lesích. Cílem je osada na soutoku řek Křemelná a Vydra. Čeňkova Pila, to je vodní elektrárna a hlavně starobylý kamenný most, pod kterým to nádherně šumí. Okouzlující pohled na vodu tančící mezi balvany inspiroval Bedřicha Smetanu ke zkomponování symfonické básně Vltava. Znamé melodie si můžete broukat pod Smetanovým smrskem, který tu skladatel zasadil před 144 lety.



Samotnou pilu nelze odbýt letným pohledem. Je to zajímavá stavba a dodnes funkční národní technická památka. Pila na vodní pohon na soutoku Křemelné a Vydry postavil pražský obchodník s dřívím Čeněk Bubeníček v druhé polovině 19. století, zpracovávala hlavně dřevo z lesních kalamit. Začátkem 20. století ji modernizovali a dostala tři vodní kola: dvě pro řezání dřeva a jedno pro pohon dřevoobráběcích strojů. Před 99 lety bylo uděleno povolení k přestavbě pily na vodní elektrárnu, jež napájela celé město Kašperské Hory.

V roce 1937 se začalo se stavbou nové vodní elektrárny Vydra, kterou po dvou letech uved-

li do provozu. Dnes je stejně jako elektrárna Čeňkova Pila technickou památkou, která stále funguje a dodává proud do elektrické sítě.

Výletnické Suzuki ale už chce vyrazit na další dobrodružství. Čeká ho skoro čtyři sta kilometrů napříč Českou republikou. Tak doplňte nádrž, „slupněte“ svačinu a navolte další cíl: 50°4'30,154"N, 17°9'34,321"E. V údobách Jeseníků, kousek nad Šumperkem, najdete unikátní přečerpávací elektrárnu Dlouhé Stráně. S SX4 vybaveným pohonem všech kol byste sice teoreticky mohli zvolit nejkratší přímou cestu přes hory a dolů, nic-



Unikátní přečerpávací elektrárnu Dlouhé Stráně s největší rezervní vodní turbínou v Evropě stavěli skoro dvacet let.



Řeka Vydra je svými kameny vyhlášená.

méně komfortnější a samozřejmě i rychlejší je vyrazit po běžných silnicích. I přitom ale zažijete spoustu zábavy.

Těch pár hodin za volantem uběhne jako nic, Suzuki s jistotou hltá kilometry a během této cesty oceníte i komfortní stránku podvozku, který se s lehkostí přenáší přes díry v asfaltu, zatímco výletníci si hoví v pohodlných sedačkách.

Dlouhé Stráně jsou považovány ze jeden z českých divů. Je to opravdu impozantní dílo: Prostě uřízli kopec a na jeho vrcholu postavili obří vanu. Unikátní přečerpávací elektrárnu s největší reverzní vodní turbínou v Evropě tu stavěli skoro dvacet let. Dříve jste museli na vrch Mravenečník k horní nádrži pěšky nebo na kole. Dnes vás tam z Koutů nad Desnou odveze dvoukilometrová lanovka. Za stokorunu vás vyveze za necelých

sedm minut tam i zpátky. Ale pozor, na exkurzi se musíte na Dlouhé Stráně objednat.

Navenek vidíte jen dvě nádrže, vše ostatní je schované v podzemí. Jak taková elektrárna funguje? V době přebytku elektřiny (tedy hlavně v noci) se voda čerpá z dolní nádrže do horní a ve špičkách, kdy je zase elektřiny málo, se nahoře „otevrou kohoutky“, voda teče z kopce dolů a turbína vyrábí elektřinu. Je to tedy podobné, jako ta „Čeňkova“ elektrárna na Šumavě.

Během naší krátké expedice po Šumavě a Jeseníkách jsme se přesvědčili, že Suzuki SX4 je ideální automobil pro rodinné výlety. Když se jedná o limitovanou edici Navi, máte vždy jistotu, že dojedete bez nejmenších potíží do cíle, ať již leží kdekoli na mapě. S tímto všestranným vozem se dostanete i tam, kam byste se jen stěží „vydrápali“ po vlastních nohou. ❖



Idylka na Šumavě
nedaleko obce Prášily.



Černá a

Strhující design, výkonný motor a především perfektně odladěný podvozek – to jsou hlavní devízy sportovního sedanu Suzuki Kizashi, který již zlomil srdce desetitisícům motoristů po celém světě.



Tepre při fotografování obou vozů, v přímém kontrastu jejich výrazných perlových barev, odhalíte to pravé kouzlo designu nového Kizashi, spočívající v dokonalém souznění ladných, elegantních křivek a propracovaných aerodynamických prvků. Krátké převisy, decentní klínovitý boční profil s rozšířenými blatníky a nízká linie oken jasně naznačují sportovní ambice tohoto prémiového modelu značky

Suzuki, které jednoznačně podtrhují působivá osmnáctipalcová litá kola s dvojitými paprsky a osobitě tvarovaná před s rozměrnou mřížkou chladiče. Přitažlivý rukopis a vytříbenost japonských designérů se ostatně odráží i v zadní partii vozu, jíž jasně dominují velkoplošné zaoblené sdružené svítlny a dvojice chromovaných čtvrteliptických koncovek výfuku, které našly inspiraci u motocyklu Suzuki GSX-R. Spoiler na víku zavazadlového prostoru s inte-

grovaným brzdovým světlem není pouhým samoúčelným doplňkem, ve vysokých rychlostech skutečně vytváří potřebný přítlak na zadní nápravu a zlepšuje stabilitu vozu. Kompaktní a robustní design karoserie sice Kizashi opticky poněkud zmenšuje, u černé barvy laku je to o poznání patrnější, ale věřte, že se jedná o plnohodnotný automobil střední třídy s délkou téměř 4,7 metru, jenž se může pochlubit komfortním interiérem a překvapivě prostor-

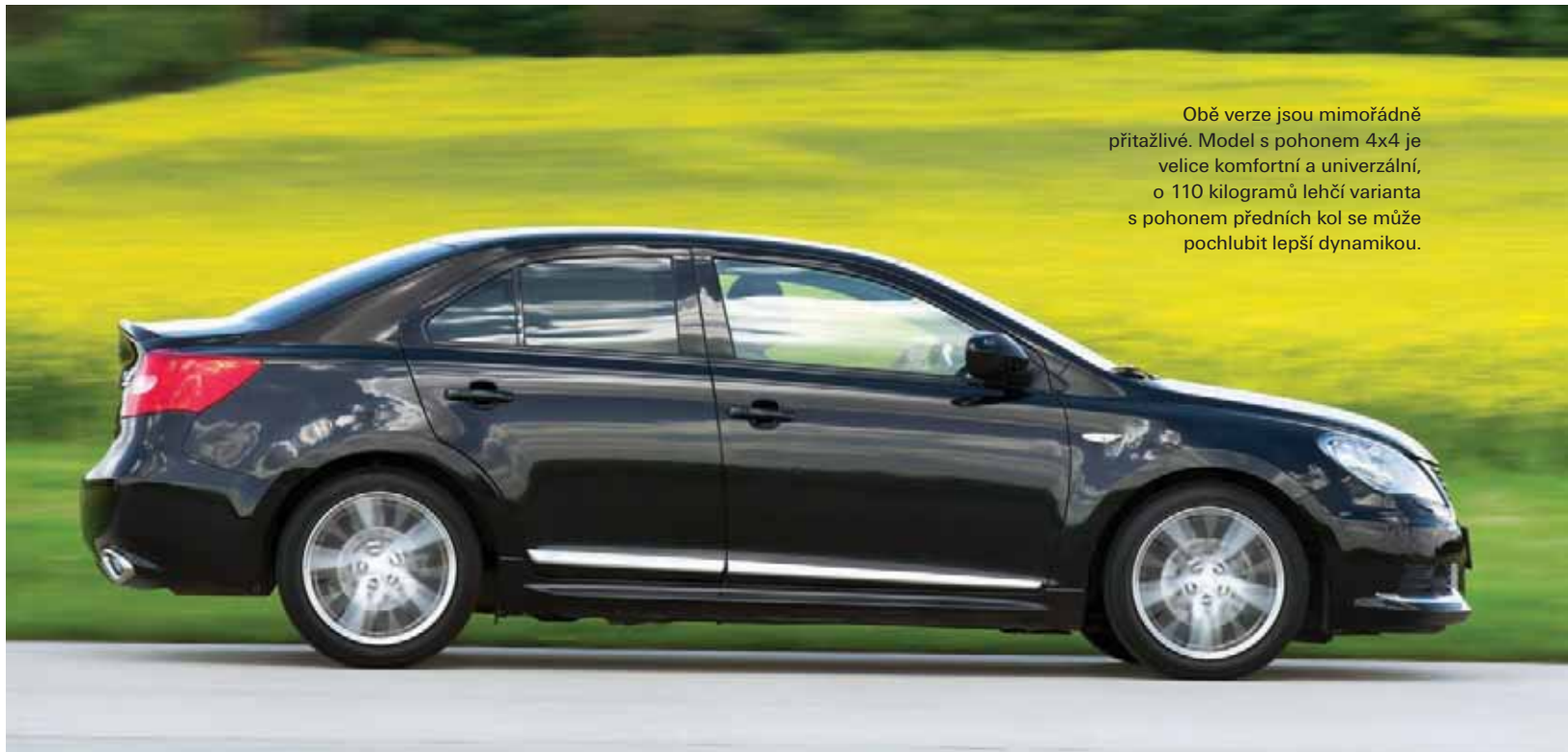
bílá



ným zavazadlovým prostorem, do něhož pohodlně naložíte hned několik rozměrnějších cestovních kufrů. Přitom máte ještě v rezervě sklopná opěradla zadních sedadel.

Již samotné usednutí do anatomicky tvarovaného sedadla řidiče čalouněného „provoněnou“ měkkou kůží je příjemným zážitkem a příslibem vrcholných zážitků z jízdy. Tříramenný multifunkční volant, kombinující ovladače tempomatu, palubního počítače, audiosystému a telefonu s hlasovým ovládáním, padne perfektně do rukou a lze jej nastavovat ve dvou osách. Obě přední sedadla jsou elektricky nastavitelná, ve třech stupních vyhřívaná,





Obě verze jsou mimořádně přitažlivé. Model s pohonem 4x4 je velice komfortní a univerzální, o 110 kilogramů lehčí varianta s pohonem předních kol se může pochlubit lepší dynamikou.

řidič má navíc k dispozici paměťovou funkci pro rychlé nastavení sedadla pro případ, že se za volantem střídá s manželkou či přítelkyní. Milovníci sportovně laděných vozů jistě ocení poměrně jednoduchý design přístrojové desky, včetně klasicky řešených oddělených kruhových přístrojů, mezi nimiž je umístěn infor-

mi tak, aby si posádka mohla při poslechu skladeb z CD disků či externích hudebních přehrávačů náležitě vychutnat mimořádně věrný zvuk s mohutnými basy a křišťálově čistými výškami.

Teprve na silnici ovšem ukáže Kizashi své nejsilnější stránky a doslova vás uchvátí svou ne-

křivkou točivého momentu, jež vrcholí v hodnotě 230 N.m při 4000 otáčkách a v celém rozsahu využitelných otáček neklesá pod 180 N.m. Čtyřválcový agregát se spouští startovacím tlačítkem a již při volnoběžných otáčkách má působivě zdravý zvuk. O jeho konstrukční výzrátosti ostatně mnohé vypovídá skutečnost, že výrobce pro Kizashi nenabízí jinou alternativu motoru. Potenciální zákazníci si však mohou vybírat ze dvou systémů pohonu.

Když motor vytočíte na 6000 min⁻¹, to je pak „palba“, která vám bere dech.

mační displej již zmíněného palubního počítače. Přístrojová deska včetně středového panelu s ovládáním dvouzónové automatické klimatizace je maximálně přehledná a dokonale ergonomicky zpracovaná s využitím kvalitních materiálů a působivých dekoračních prvků. Premiový charakter dodává vozu i špičkový audiosystém s osmi reproduktory rozmístěný-

uvěřitelnou lehkostí pohybu, kultivovaností a zároveň i dravou silou, kterou, jste-li dobrý řidič, si dokážete náležitě vychutnat i na méně kvalitních vozovkách. Zážehová pohonná jednotka o objemu 2,4 l, nabitá moderními technologiemi, včetně variabilního časování ventilů, kovaných ojníc či vyvažovacích hřídelí, disponuje výkonem 178 koní a velmi plochou

K dispozici je buď pohon předních kol, kombinovaný s manuální šestistupňovou převodovkou, nebo propracovaný inteligentní elektronicky řízený pohon všech kol i-AWD, který pracuje v součinnosti se sekvenční bezestupňovou převodovkou CVT. Zatímco první z nich zajišťuje Kizashi vyšší maximální rychlost, nižší spotřebu paliva ve všech režimech jízdy a především spontánnější reakce vozu včetně lepší akcelerace z 0 na 100 km/h, aktivní pohon 4x4 s převodovkou CVT přináší vyšší



dávku komfortu v městském provozu a především větší stabilitu a jistější ovládání vozu v zatáčkách s mokřým či zasněženým povrchem vozovky.

Pohon i-AWD využívá k optimálnímu rozdělení hnací síly motoru na jednotlivé nápravy elektronicky ovládanou vícelamelovou spojku a je propojen se systémem ESP, jemuž v případě limitních jízdních situací pomáhá se stabilizací automobilu. Při jízdě po suché vozovce lze stiskem tlačítka na přístrojové desce pohon zadní nápravy odpojit, a tím o přibližně půl litru benzínu na 100 kilometrů snížit spotřebu paliva. Převodovka CVT s plynule měnitelným převodem jistě nezklame ani sportovně založené řidiče, jimž je model Kizashi především určen. Mohou totiž řadit i sekvenčně v rozmezí šesti předvolených převodových stupňů – a to buď voličem na středové konzole po vzoru závodních vozů (nižší stupně pohybem vpřed a vyšší pohybem vzad), nebo ovládacími páčkami pod volantem.

Jízda v sekvenčním režimu řazení rozhodně není nuda, zvláště když motor důkladně vytáčí až k hranici 6000 otáček a narazíte na zajímavý úsek silnice s pořádnými „utahovačkami“. To je pak „palba“, která vám doslova bere dech, a mnohdy se ani neodvážíte deaktivovat stabilizační systém. Naštěstí se můžete spolehnout na propracovanou konstrukci podvozku se zadní víceprvkovou nápravou Multi-link a bohatě dimenzované kotoučové brzdy, které s přehledem krotí vrozený temperament vozu. Výborné jízdní vlastnosti v zatáčkách s minimálními bočními náklony podporuje přesné hřebenové řízení s přirozeným posilovým účinkem a lví podíl na skvělých trakčních schopnostech vozu mají i vhodně zvolené nízkoprofilové pneumatiky Dunlop Sport Maxx. Modely Kizashi byly během vývoje testovány

BEZKONKURENČNÍ CENA A VÝBAVA


Oba modely Suzuki Kizashi patří mezi technicky a stylisticky nejvyspělejší vozy střední třídy. V poměru pořizovací ceny a nabízené standardní výbavy u špičkové verze Sport nemají v daném segmentu prakticky rovnocennou konkurenci. To platí zejména pro Kizashi s pohonem všech kol, srovnatelný model VW Passat 1,8 TSI je ve stejné výbavě zhruba o 100 000 korun dražší a navíc není vybaven pohonem 4x4. Z dlouhého výčtu základní výbavy modelů Kizashi jmenujme alespoň kožené čalounění sedadel, xenonové světlomety, přední a zadní

parkovací senzory, 18" kola z lehké slitiny, tempomat, elektricky ovládaná a vyhřívána přední sedadla (sedadlo řidiče s funkcí memory), dvouzónovou automatickou klimatizaci, elektricky ovládané střešní okno, odpojitelný pohon všech kol i-AWD, multifunkční volant a výkonný audiosystém CD/MP3 s propojením Bluetooth a 8 reproduktory. O bezpečnost posádky se stará 7 airbagů, systémy ESP, ABS + EBD a především nesmírně tuhý skelet karoserie s důmyslně navrženými deformačními zónami a výztuhami z vysokopevnostní oceli.

SUZUKI KIZASHI

	pohon předních kol, 6M	4x4, CVT
Motor	zážehový čtyřválec, 2393 cm ³ , proměnné časování ventilů	
Výkon	131 kW (178 k)/6500 min ⁻¹	131 kW (178 k)/6000 min ⁻¹
Točivý moment	230 N.m/4000 min ⁻¹	
Rozměry (s x v x š)	4650 x 1820 x 1470 mm	
Rozvor náprav	2700 mm	
Zavazadlový prostor	461 l	
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

na náročném okruhu Nürburgring a jak jsme se mohli sami přesvědčit, patří v daném automobilovém segmentu mezi vozy s nejlepšími jízdními parametry. Zároveň je sympatické, že si i přes své nesporné sportovní rysy zachovávají charakter běžného cestovního sedanu, který snese ta nejpřísnější měřítka z hlediska komfortu odpružení, praktičnosti a celkové bezpečnosti. Součástí standardní bezpečnosti

výbavy vozu v nejvyšší výbavě Sport jsou mimo jiné xenonové světlomety a sedm airbagů včetně kolenního pro řidiče. Suzuki Kizashi je automobil, který vás ihned osloví svým osobitým, nadčasovým designem a především svěžím jízdním projevem. To, zda si vyberete verzi s pohonem předních kol či „čtyřkolku“, už záleží jen na vás. V obou případech se můžete těšit na nevšední zážitky za volantem. 





Pro všechny druhy cest. Silnice. Sníh. Terén.

LABYRINT MOŽNOSTÍ

Suzuki SX4 je schopné vyhovět mnoha rozličným požadavkům. Jedná se totiž o neobyčejně univerzální automobil dodávaný v několika přesně definovaných provedeních, která se svými vlastnostmi specializují vždy na určitý druh používání. Nabízeným labyrintem možností modelu SX4 vás nyní detailně provedeme.

Suzuki SX4 je velmi výjimečný vůz, který ukazuje, že v automobilovém světě, doslova přeplněném nejrůznějšími pojatými modely, stále ještě lze vymyslet něco nového. V případě značky Suzuki se však nejedná o vymyšlení novinek za každou cenu, ale spíše o snahu o dokonalé přizpůsobení automobilu každodenním potřebám běžných řidičů. A to nejen svými užitnými vlastnostmi, ale také cenovou hladinou a v neposlední řadě i potěšením, které nabízí při jízdě.

Model SX4 sází především na vyšší stavbu karoserie, která je základem pro spojení

kompaktních rozměrů a potřebné prostorosti pro rodinné použití. Zdánlivě vedlejším přínosem této základní koncepce je zvýšené umístění sedadel a také nadprůměrná světlá výška. První z těchto vlastností se projeví nejen snadnějším nastupováním či vystupováním, ale také senzačním výhledem, který oceníte především ve městě. Naopak větší světlou výšku, jež u provedení s pohonem pouze předních kol činí celých 165 mm, oceníte při každém výletu mimo standardní silnice. S tím souvisí i skutečnost, že Suzuki SX4 přijíždí na relativně velkých 15- a 16palcových kolech, která jsou spolu s příjemně

vysokými pneumatikami připravena poskytnout nečekaně komfortní svezení nejen na asfaltu, ale také na šterku nebo hlíně polních cest.

Již nyní je zřejmé, že Suzuki SX4 je schopné bez omezení splnit funkci kompaktního městského vozu, ale současně také disponuje atributy klasických vozů SUV, ovšem bez jejich typických neduhů. Suzuki ale tyto dvě různé osobnosti zajímavým způsobem v nabídce modelu SX4 kombinuje. Pouze základní provedení, které je na českém trhu k dispozici, se vyznačuje „městským“ vzhledem.

PODLE ČEHO VYBÍRÁTE?

1 CENA

V případě, že je rozhodujícím kritériem cena, je optimální zvolit výchozí provedení se silnějším motorem 1.6 VVT. Oproti úplně základnímu provedení totiž není cenový nárůst nijak dramatický, zato nárůst ve výkonu a především ve výbavě je značný. Již tento model totiž disponuje kromě jiného čelními airbagy, rádiem s MP3 přehrávačem, stejně tak jako protiblokovacím systémem ABS, ale také elektricky ovládanými bočními okny či dálkově ovládaným centrálním zamykáním. Ve výbavě ale nechybějí ani výslovně komfortní prvky v podobě klimatizace nebo palubního počítače s ukazatelem spotřeby a vnější teploty.

DOPORUČENÍ: SUZUKI SX4 1.6 GL/AC



2 4X4

Když hledáte automobil s pohonem všech kol, můžete v nabídce modelu Suzuki SX4 vybírat ze dvou provedení. Jedno má motor 1,6 litru a druhé vznětový agregát 2,0 l. V případě většího důrazu na cenu a menšího množství najetých kilometrů lze doporučit spíše zážehový motor. Ten se dodává ve dvou stupních výbavy. Většinu nároků uspokojí již střední verze s pohonem všech kol, v její výbavě nechybí například klimatizace, audiosystém s přehrávačem CD a osmi reproduktory či palubní počítač. Když ale plánujete najet hodně kilometrů a chcete si dopřát luxus, rozhodněte se pro vznětový model.

DOPORUČENÍ: SUZUKI SX4 1.6 GL/AC PLUS 4X4



3 DIESEL

Jakmile hledáte vznětovou verzi Suzuki SX4, bude vaše volba snadná – v aktuální nabídce je totiž jediná verze vybavená vznětovým motorem. Jedná se o spojení dvoulitrového turbodieselu se šestistupňovou manuální převodovkou a pohonem všech kol. Vznětový motor přesvědčí kombinací příkladného zátahu a nízké spotřeby paliva. Jelikož se podle předchozích zkušeností předpokládá, že zájemci o toto provedení tráví v automobilu více času, přichází tento model výhradně v nejvyšším stupni výbavy, kde nechybí například tempomat či automatická klimatizace.

DOPORUČENÍ: SUZUKI SX4 2.0 DDiS 4X4



NABÍZENÉ VERZE

	GA	GL/AC	GL/AC PLUS	GLX
1.5 VVT	x			
1.6 VVT		x		x
1.6 VVT aut.				x
1.6 VVT 4x4			x	x
2.0 DDiS 4x4				x



4 AUTOMAT

Stejně jako je tomu v případě vznětového provedení, tak rovněž v okamžiku, kdy vyžadujete komfort daný samočinnou převodovkou, existuje v nabídce Suzuki SX4 jediná alternativa, která je šitá na míru předpokládanému způsobu používání. Samočinná převodovka se dodává v kombinaci se silnějším ze zážehových motorů, který má objem 1,6 litru. Vyššímu komfortu samočinného řazení odpovídá také nejvyšší stupeň výbavy GLX, v němž nechybí kromě prvků uvedených u vznětového provedení (s výjimkou tempomatu) ani kůží čalouněný volant, vyhřívání přední sedadla či výdechy topení pro zadní sedadla.

DOPORUČENÍ: SUZUKI SX4 1.6 VVT AUTOMAT



5 BEZPEČNOST

Důraz na bezpečnost nepřijde zkrátka ani v základním provedení modelové řady Suzuki SX4, vždyť nechybějí čelní airbagy, ABS s funkcí EBD (elektronické rozdělování brzdícího účinku), předpínače bezpečnostních pásů, bezpečnostní pedály, boční výztuhy či systém uchycení dětských sedaček ISOFIX. V případě, že je tedy u vás bezpečnost na prvním místě, rozhodně uvažujte o stupních výbavy GL/AC, nebo ještě lépe GLX. U obou těchto stupňů výbav jsou standardem boční a hlavové bezpečnostní vzduchové vaky. U provedení GLX nechybí ani stabilizační systém ESP. Neopomeňte, že významným prvkem aktivní bezpečnosti je také pohon všech kol.

DOPORUČENÍ: SUZUKI SX4 1.6 GLX



6 NEJLEPŠÍ VOLBA

Nejlepší volba by měla mít od všeho trochu. Jaký je tedy optimální model řady SX4? Bezpochyby jej bude mít každý trochu jiný, avšak jeden tip bychom přesto měli. V současné době se jedná o speciální limitovanou edici SX4 1.6 4x4 Navi. Lze říci, že se jedná o jednu z nejzajímavějších možností, jak si tento vůz pořídit. Jedná se totiž o kompletně vybavený vůz s pohonem všech kol, motorem 1,6 litru, navigacním a multimediálním systémem, automatickou klimatizací, systémem bezklíčkového odemknutí, startování a zamykání, stejně tak jako například tempomatem, vyhříváními sedadly nebo speciálními litými koly.

DOPORUČENÍ: SUZUKI SX4 1.6 4X4 NAVI



TECHNICKÉ ÚDAJE

	1.5 VVT	1.6 VVT	1.6 VVT automat	1.6 VVT 4x4	2.0 DDiS
Motor	zážehový čtyřválec	zážehový čtyřválec			čtyřválcový turbodiesel
Výkon, kW (k)/min ⁻¹	82 (109)/6000	88 (120)/6000			99,2 (135)/3500
Točivý moment, N.m/min ⁻¹	145/4400	156/4400			320/1500
Převodovka*	5M	5M	4A	5M	6M
Druh pohonu	přední	přední	přední	4x4	4x4
Pohotovostní hmotnost, kg	1140	1140	1155	1200	1350
Zrychlení 0–100 km/h, s	11,0	10,7	12,3	11,5	11,2
Nejvyšší rychlost, km/h	180	185	175	175	180
Kombinovaná spotřeba, l/100 km	6,1	6,2	6,7	6,5	5,3

* M – manuální převodovka, A – samočinná převodovka

ROZMĚRY KAROSERIE

Délka x šířka x výška (Outdoor)	4150 x 1755 x 1620 mm
Délka x šířka x výška (1.5 VVT GA)	4120 x 1730 x 1555 mm
Rozvor náprav	2500 mm
Rozchod kol vpředu/vzadu	1500 (4x41495)/1495 mm
Světlná výška	165 mm (GA), 175 mm, 190 mm (4x4)
Zavazadlový prostor	270–1045 l
Palivová nádrž	50 l

AKČNÍ MODEL – SUZUKI SX4 1.6 4x4 NAVI

Mimořádně zajímavou nabídkou v rámci modelové řady Suzuki SX4 je limitovaná edice 1.6 4x4 Navi, která se dodává za velmi výhodných podmínek. Automobil s již tak velmi bohatou výbavou založenou na nejvyšším stupni GLX přijíždí vybavený vestavěným multimediálním a navigačním systémem Clarion, a to za cenu, která je dramaticky nižší, než je tomu u standardní specifikace tohoto typu s pohonem všech kol. Jed-

ná se o zcela speciální nabídku určenou pro nejnáročnější zákazníky, hledající maximálně univerzální automobil. Současně jde o speciální formu poděkování za zájem, kterému se model SX4 trvale těší u českých zákazníků. Dalšími speciálními prvky edice Navi jsou kromě jiného atraktivní litá kola, sedadla s novým tvarem a čalouněním, stejně tak jako elektricky sklopná vnější zpětná zrcátka s integrovanými blikáči.



Všechna další provedení jsou již vybavena kromě jiného efektními plastovými lemy blatníků a s nimi sladěnými ochrannými prvky na spodních částech nárazníků či masivními bočními ochrannými lištami. V této variantě, které Suzuki říká „Outdoor“, jsou přítomná také větší 16palcová kola, jež zvětšují světelnou výšku o 10 mm na celkových 175 mm. Celek dokresluje i střešní ližiny, vnější zpětná zrcátka a kliky dveří v barvě karoserie. Třetím provedením, které však vychází z předchozího modelu Outdoor, jsou modely vybavené pohonem všech kol. U nich dochází k dalšímu zvětšení světelné výšky, a to konkrétně až na 190 mm. Touto hodnotou „terénní“, ale stále především silniční Suzuki SX4 překonává celou řadu vozů SUV, tvářícíc se jako skutečné off-roady. Jde o jednu z ukázek toho, že značka Suzuki běží u jejích produktů především o skutečnou funkčnost, a ne o efekt.

Velmi promyšlená skladba motorů pro model SX4 vychází z prověřených preferencí potenciálních zákazníků, kterým vychází maximálně vstřícně. Konkrétně se jedná o trojici čtyřválcových motorů, z nichž je každý zaměřen na specifický způsob používání. Nejoblíbenější volbou je dlouhodobě větší z nabízených zážehových čtyřválců se zdvihovým objemem 1,6 litru. Ten nabízí 88 kW (120 k) a točivý moment 156 N.m. Jde o motor vybavený velmi moderní technikou, včetně například proměnného časování ventilů, jež má zásadní vliv na zvýšení točivého momentu ve středních otáčkách a také na nízkou spotřebu paliva. Ta v kombinovaném režimu činí jen 6,2 l/100 km.

Tato pohonná jednotka je k dispozici hned ve třech provedeních. Základem je pohon předních kol.

Motor 1.6 VVT však lze kombinovat také se samočinnou převodovkou, kterou jistě ocení především řidiči a řidičky preferující nejvyšší možný komfort jízdy. I proto se tento model dodává výhradně ve spojení


s nejvyšším stupněm výbavy. Avizovaným třetím provedením je spojení tohoto motoru s aktivním pohonem všech kol, který možnosti modelu SX4 posunuje na zcela novou úroveň. Právě Suzuki SX4 1.6 VVT 4x4 patří i přes svoji bohatou výbavu k nejdostupnějším automobilům s pohonem všech kol na trhu. Ostatně to je také důvod, proč je právě tento model dlouhodobě nejprodávanější specifikací modelu SX4 na českém trhu.

Pomyslným základem nabídky motorů pro Suzuki SX4 je zážehový čtyřválec o objemu 1,5 litru. Tento motor používající podobnou techniku jako větší motor 1,6 litru nabízí výkon 82 kW (112 k) a točivý moment 145 N.m. Předností tohoto motoru je spojení s nižšími stupni výbavy, takže je k dispozici za velmi atraktivní ceny.

Řeč ale byla o třech motorech. Nabídku uzavírá moderní turbodiesel s objemem 2,0 litru o výkonu 99 kW (135 k), který se vyznačuje značným točivým momentem 320 N.m. Tento motor je spojen výhradně se šestistupňovou manuální převodovkou a především rovněž s pohonem všech kol. Jeho silnou stránkou je kromě příjemného zátahu především nízká spotřeba paliva, jež činí jen 5,3 l/100 km. Daný motor je ideální volbou zejména v tom případě, kdy se automobil používá pro cesty na dlouhé vzdálenosti, kde se naposled zmiňovaná dvojice vlastností nejvíce projeví.

Promyšlená skladba nabídky modelové řady SX4 umožňuje, aby si takřka každý vybral pro své potřeby optimální vůz. Značka Suzuki však vychází dále vstříc také dalším individuálním požadavkům. Kromě bohaté výbavy jednotlivých provedení má totiž připraven i ucelený program originálního příslušenství pro každý ze svých modelů – a SX4 samozřejmě není výjimkou.

Stačí jen nahlédnout do katalogu a je zřejmé, že k dispozici jsou doplňky zaměřené na praktičnost, komfort, ale také design. Umožňují tak automobil ještě účinněji přizpůsobit vlastnímu vkusu. Důležitá je také skutečnost, že jednotlivé prvky z tohoto programu lze nakupovat nejen na nové vozy, ale můžete jimi Suzuki SX4 dovybavit kdykoliv při jeho používání.

Je tedy více než zřejmé, že s modelem SX4 připravila značka Suzuki nesmírně chytré navržený univerzální automobil, který se dokáže dokonale přizpůsobit různým typům používání. I přesto je ale všem modelům společný důraz na každodenní praktičnost, ekonomickou dostupnost, spolehlivost a bezpečnost. A to jsou vlastnosti, jež ocení každý. 



ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ – DALŠÍ MOŽNOSTI

Stejně jako pro každý jiný model značky Suzuki, tak i pro SX4 je připravena bohatá nabídka z programu originálního příslušenství. Každý z těchto prvků je navržen a otestován pro dokonalou funkčnost v Suzuki SX4. Celá nabízená škála příslušenství je rozdělena do několika základních skupin: doplňky exteriéru, doplňky interiéru a ochrana. Umožňují, aby se Suzuki SX4 ještě více přiblížilo vkusu a potřebám svého majitele. Lze totiž zušlechtit například design vozu, ale současně karoserii doplnit

praktickými ochrannými prvky. Stejně tak interiér je možné doplnit různými druhy dekoracích lišt a mnoha funkčními prvky, mezi které patří například ochranné lišty prahů, koberce nebo také hands-free sada pro připojení mobilního telefonu. Kompletní seznam nabízených doplňků je velmi rozsáhlý a v celé své šíři je k dispozici na internetových stránkách Suzuki (www.suzuki.cz) nebo u jednotlivých autorizovaných prodejců. Na této stránce uvádíme jen vybrané příklady.



Originální dětská sedadla s normovaným uchycením ISOFIX.



Ochranná plachta pro zadní sedadla poslouží nejen při převozu psů.



Hands-free systém pro připojení mobilního telefonu.



Výraznější prahy dodají modelu SX4 dravější výraz.



Gumová vana pro ochranu podlahy zavazadlového prostoru.



Připraveno je odnímatelné a samozřejmě homologované tažné zařízení.

NAPSALI O SX4...

Modely Suzuki SX4 patří na českém trhu mezi nejoblíbenější a technicky nejvyspělejší SUV nižší střední třídy. Tak to vnímají nejen zákazníci, ale i redaktori odborných motoristických časopisů. Přesvědčte se sami...

VYZRÁLÁ OSOBNOST

Suzuki SX4 si našlo v Česku hodně příznivců. Model 2010 přináší řadu příjemných překvapení.



Nejdůležitější novinku představují výkonnější, a přitom úspornější motory plnící přísnou exhalační normu Euro 5. Testovaná zážehová šestnáctistovka se nově chlubí sáním s proměnnou délkou, výkonem zvýšeným o 9 kW a kombinovanou spotřebou redukcovanou z 6,8 na 6,2 l/100 km. K těmto potěšujícím výsledkům pomáhá i upravené zpřevodování (při 130 km/h na pětku motor točí příznivých 3300 min⁻¹). Další pozitivum představuje citelně snížená hlučnost motoru ve vyšších otáčkách. Jaké další novinky na SX4 najdeme? Líbívá karoserie žádné výrazné zásahy nepotřebovala. Teprve při přímém srovnání s původním provedením jsou zřejmé retuše na předním nárazníku, respektive masce chladiče. Odlišuje se také design litých kol. V interiéru potěší nový přístrojový štít s integrovaným displejem palubního

počítače (dříve se nacházel na střední části desky a měl méně funkcí) a přepracovaný středový panel s ovladači topení či klimatizace.

Hlavní devízu testované verze představuje pohon všech kol. Ten lze trvale deaktivovat či zapnout (funguje však pouze do rychlosti 60 km/h), nebo nechat pracovat v režimu Auto. Za těchto podmínek se v případě vyčerpání trakčního potenciálu předních kol samočinně aktivuje. Nejedná se samozřejmě o žádný off-road, ale třeba příkrou a nerovnou lesní cestu SX4 zdolá s přehledem, k čemuž dopomáhá také nadprůměrná světlost 175 mm a krátké převisy karoserie. Úspěch Suzuki SX4 samozřejmě není náhodný. Spojení líbivého vzhledu, prostorného interiéru a možnosti volby pohonu všech kol představuje velké lákadlo, které je navíc dostupné za rozumné ceny.

KAMARÁD DO SUCHA I DO VODIČKY



Hledáte-li vůz, jenž vám dobře poslouží přes týden v přečpaných ulicích města a o víkend vás odveze na rodinnou horskou chatu, pak jste ho možná našli. Jmenuje se Suzuki SX4 a loni prošel výraznou modernizací. Na testované verzi s modernizovaným motorem 1,6 l se nám nejvíce líbil vyspělý systém pohonu všech kol, solidní vnitřní prostor, bezpečné jízdní vlastnosti bez pocitu těžkopádnosti a lehké řazení. Ocenili jsme rovněž nízký hluk, dobře naladěný elektromechanický posilovač řízení a ovladatelnost vozu v režimu pohonu všech kol Auto.



AUTO-MOTO speciál

LEVNĚJI TO NEJDE

SROVNÁVACÍ TEST:

Suzuki SX4 vs. Dacia Duster vs. Lada Niva vs. Suzuki Jimny

Suzuki SX4 zvítězilo v univerzálním srovnávacím testu nejdostupnějších automobilů s pohonem všech kol na trhu. Oceněna byla především nejnížší spotřeba, nejlepší brzdy a také nejlepší dynamika.



V otázce cestovního pohodlí soupeře na celé čáře trumfne Suzuki SX4, které používá patriční podvozek a vyspělé pohonné ústrojí. Moderní zážehový čtyřválec objemu 1,6 l s výkonem 88 kW (nejvíce v testu) běží potichu, úsporně a s dostatečnou silou. Bezproblémově fungující převodovka s rychloběhem snižuje spotřebu, v průměru si automobil vystačí

s pouhými 7 litry na 100 kilometrů. Takhle malý apetit žádný ze soupeřů nemá. Navíc je SX4 jediným vozem v testu, jenž se pyšní moderním bezpečnostním standardem. K tomu se přidává bezproblémová říditelnost i zatáčivost a sériově mimo jiné šest airbagů, ABS, klimatizace a správně fungující brzdy. Ve srovnávacím testu jasně zvítězilo Suzuki SX4, které za relativně vyšší pořizovací cenu nabízí záruky, výbavu a kvalitu, jež svou nesrovnatelně lepší úrovní překonávají všechny soupeře.



RACIONÁLNÍ PŘÍSTUP

Nedávná modernizace SX4 se zaměřila hlavně na interiér a techniku. I další vlastnosti ale stojí za bližší pozornost.

Čytrě navržená zvýšená karoserie SX4 po faceliftu zůstala takřka beze změn, což je v tomto případě dobrá zpráva. Od premiéry na Ženevském autosalonu 2006 je SX4 nejprodávanějším typem Suzuki u nás,

když se vklíní mezi segment malých vozů a nižší střední třídu, což ostatně dokazuje jeho délka 4150 mm. Provedení 4x4 se vyznačuje světlou výškou 190 mm, která je na úrovni plnohodnotných SUV. Díky tomu dostává vy-

užití vozu nový rozměr a hravě si poradí s lehčím i středně těžkým terénem. Pohon všech kol využívá elektronicky ovládanou lamelovou spojku, která rozhoduje o připojování zadních kol. Řidič má k dispozici trojici režimů, kromě pohonu předních kol 2WD nebo úplného zavření 4WD Lock může rovněž využít automatický režim 4WD. Jízdní vlastnosti vozu patří v daném segmentu i přes větší výšku karoserie k nejlepším. Živému jízdnímu projevu podvozku odpovídá zážehový čtyřválec 1,6 l. U Suzuki tento motor důkladně přepracovali. Největší změnou je aplikace proměnného rezonančního sání, které doplnilo již dříve používané proměnné časování ventilů, nyní motor plní emisní předpisy EU 5. Optimalizace účinnosti přinesla zvýšení výkonu o 9 kW (12 k) na dnešních 88 kW (120 k) za současného poklesu normované spotřeby paliva o 0,6 l/100 km.



automobil



Žlutý ďábel

Letošní ženevský autosalon se opět nesl ve znamení světových novinek z oblasti sériové produkce a již tradičně byl skvělou přehlídkou pozoruhodných koncepčních vozů a stylistických studií.

Jeden z nejzajímavějších exponátů představila na svém stánku i japonská automobilka Suzuki. Jednalo se o koncept kompaktního, sportovně laděného automobilu, který by se mohl stát předobrazem nové generace modelu Swift Sport. Působivě vyhlížející třídveřový hatchback s označením SWIFT S-CONCEPT již na první pohled evokuje nekompromisní jízdní


a výkonové parametry. Přispívá k tomu nejen perlově žluté lakování karoserie s měnícím se odleskem, ale především přidavné sportovní prvky, včetně aerodynamicky tvarovaných velkoplošných nárazníků a nepřehlédnutelného zadního přítlačného křídla. Zdravě agresivní design vozu navíc podtrhují mohutné koncovky výfuku, zakomponované do stylizovaného difuzoru, ventilační otvory

pro přívod chladicího vzduchu k brzdám a osmnáctipalcová paprsková kola z lehké slitiny, obutá do pneumatik rozměru 225/45. SWIFT S-CONCEPT je o 35 mm nižší než sériový model a o celých 60 mm širší, na čemž se do značné míry podílejí protažené prahy a podběhy kol. Mnohem atraktivněji je rovněž řešena přední vozu, která se svým pojetím přibližuje nejnovějšímu modelu Kizashi.



Celkový dojem z designu karoserie snad nejlépe charakterizuje firemní slogan „more sporty and exciting“ – „sportovnější a ještě více vzrušující“.

V podobném duchu je ostatně řešen i čtyřmístný interiér, v němž vám ihned „padne do oka“ exkluzivně zpracovaná přístrojová deska a středový panel s karbonovým obložením. Přední anatomická skořepinová sedadla, kombinující žlutou a černou perforovanou kůži, pocházejí od věhlasné firmy Recaro, shodně, ovšem o mnoho decentnější barevné provedení má i multifunkční tříramenný volant.

Pod kapotou vozu se ukrývá zážehový čtyřválec 1,6 l a ačkoli výrobce blíže nespecifikuje jeho základní technické parametry, lze se domnívat, že se jedná o modernizovaný motor z již zmíněného modelu Swift Sport, který disponoval výkonem 125 koní. Skalní příznivci značky Suzuki jistě mohou být potěšeni tím, že koncept SWIFT S-SPORT nemá daleko k sériové verzi. 





UPEVNĚNÍ POZICE

Společnost Suzuki Motor Corporation si v roce 2010 upevnila své postavení mezi největšími výrobci automobilů. Zvýšením produkce na 2 892 945 vozů postoupila na deváté místo na světě. Navíc tradičně dosahuje špičkových hodnocení v žebříčcích spolehlivosti.

Společnost Suzuki Motor Corporation v roce 2010 vyrobila 1 078 242 automobilů ve svých mateřských závodech v Japonsku. Z tohoto počtu bylo 279 517 vozů vyvezeno, a to především do Evropy a Latinské Ameriky. Dalších 1 814 703 automobilů Suzuki se vyrobilo v zámorí.

Poprvé po třech letech, v nichž se celý japonský automobilový průmysl potýkal s hospodářskou krizí, produkce automobilů Suzuki v Japonsku vzrostla o 18,7 % a v zahraničních závodech, především v Indii, Číně, Indonésii a Pákistánu, se dosáhlo navýšení výroby dokonce o 22,7 %. Výsledkem bylo, že se celkově v roce 2010 vyrobilo 2 892 945 automobilů Suzuki, což představuje historický rekord. Na

automobilku, jejíž strategie se orientuje na malá auta, je to vynikající výsledek.

V době hospodářské krize se společnost Suzuki chovala poněkud odlišně než jiné automobilky. Na klíčových trzích podpořila své nejdůležitější a nejziskovější prodejce, aby toto období překonali a udrželi si důvěru v klíčové modely. Už vloni byla díky tomu většina amerických prodejců Suzuki zisková, zatímco řada partnerů jiných automobilek čelila existenčním problémům. Proto se i mnozí z nich rozhodli získat zastoupení Suzuki.

Navzdory problémům s výrobou v Japonsku, kde březnová přírodní katastrofa postihla všechny automobilky, Suzuki Motor Cor-

Na letošním autosalonu v New Yorku představila značka Suzuki zajímavý koncept hybridního vozu Kizashi EcoCharge.



poration navazuje na trend z loňského roku díky zvyšování produkce v zámoří. V porovnání s jinými japonskými výrobci je na tom Suzuki trochu lépe, protože pokles výroby byl menší.

Suzuki Motor Corporation patří mezi největší průmyslové společnosti na světě a její produkce zahrnuje kromě osobních a užitkových automobilů také motocykly, čtyřkolky a lodní motory. V současné době zaměstnává přes 50 000 lidí v 21 zemích pěti kontinentů a celkem 35 továrnách. Automobilová výroba je soustředěna do tří největších japonských závodů Kosai, Iwata a Sagara (zde se na nejmodernějších linkách a s mimořádným důrazem na dosahovanou kvalitu montuje model Kizashi), velký podíl na celkové produkci mají ovšem i asijské a evropské továrny. Jedna z nich leží nedaleko České republiky, v maďarské Ostřihomi, a její výrobní program tvoří modely SX4, Swift a Splash. O kvalitě výroby v tomto závodě svědčí i skutečnost, že model Splash se z Maďarska dováží do Japonska, kde se tento, původně pro evropský trh navržený vůz nevyrábí. Automobily Suzuki se vyrábějí rovněž v Severní a Jižní Americe a dokonce i v Africe, takže se klidně může stát, že model stojící

na ulici v Káhiře, New Yorku či v Buenos Aires nedokážete ihned identifikovat, a je jedno, zda se jedná o obrovitý pickup Equator či malé modely Ravi, Mehran, Solio nebo velmi pohledný pětimístný minivan Estilo. V Evropě by se ale asi největšímu zájmu mohl těšit model Landy, sedmimístný rodinný vůz s variabilním interiérem a možným pohonem všech čtyř kol.

To, že je společnost Suzuki Motor Corporation jedním z velkých globálních „hráčů“, dokazuje i její současná produktová strategie

zaměřující se na hospodárnost provozu, bezpečnost cestujících i chodců a maximální šetrnost vůči životnímu prostředí. Automobilka se intenzivně zabývá vývojem vozů s hybridními a dalšími alternativními pohony a na nedávných autosalonech v New Yorku a Bangkoku se prezentovala zajímavými ekologickými modely Swift Range Extender a Kizashi EcoCharge. Strategická partnerství, která Suzuki Motor Corporation uzavřela v minulých letech, rovněž svědčí o její pevné pozici mezi desítkou největších automobilek světa.



Suzuki Swift Range Extender s hybridním pohonem kombinujícím tříválec 0,66 l s elektromotorem se představil koncem března 2011 na autosalonu v Bangkoku.

INDEX SPOLEHLIVOSTI WARRANTY DIRECT

1. Chevrolet	20
2. Honda	30
3. Suzuki	41
4. Toyota	56
5. Hyundai	57
6. Lexus	59
7. Subaru	59
8. Škoda	66
9. Kia	67
10. Smart	68
11. Ford	68
12. Citroën	68
13. Fiat	68
14. Mitsubishi	71
15. Daewoo	76
16. Peugeot	76
17. Mazda	76
18. Nissan	77
19. Seat	89
20. Vauxhall	91
21. Volkswagen	100
22. Mini	107
23. Renault	111
24. Rover	114
25. Volvo	116
26. BMW	119
27. Jaguar	132
28. Saab	138
29. Audi	142
30. Mercedes-Benz	143
31. MG	147
32. Chrysler	147
33. Porsche	149
34. Alfa Romeo	169
35. Jeep	187
36. Land Rover	206



Suzuki Alto přesvědčilo minimálními provozními náklady.

Výsadní postavení ve světovém automobilovém průmyslu opírá Suzuki Motor Corporation o příslovečnou spolehlivost svých produktů. Svědčí o tom i výsledky britského průzkumu Warranty Direct, které opět potvrdily vyhlášenou pověst Suzuki v oblasti spolehlivosti jak mezi značkami, tak s jednotlivými modely. Co je to index spolehlivosti Warranty Direct? Toto hodnocení bere v úvahu veškeré faktory související s opravami provozovaných vozů, cenu náhradních dílů i frekvenci poruch. Jako vodítko je průměrná hodnota indexu spolehlivosti u 250 porovnávaných modelů stanovena na 100. To znamená, že pokud je hodnota vozu, který sledujete, vyšší než průměrný index, na-

zuki je podstatně nižší než průměr všech 36 automobilek zahrnutých v průzkumu. Vozy značky Suzuki o průměrném stáří 4,5 roku byly nepojíždě celkem jen 1,67 hodiny, takže v tomto průzkumu obsadily celkově třetí místo. Nízké náklady na vlastnictví vozů značky Suzuki vyzdvihla především předchozí generace modelu Alto o průměrném stáří 4,2 roku. Ta se zařadila jako vůbec ekonomicky nejvýhodnější vůz z hlediska nákladů na opravy hodnotou 96,20 libry a průměrnou dobou nepojízdnosti kratší než jedna hodina. Její index spolehlivosti o hodnotě jen 7 byl druhý nejnižší ze stovky hodnocených automobilů. Také nejnovější generace modelu Alto, představená v březnu 2009,

Model Alto je automobilem s nejnižšími náklady na opravy.

značuje to, že vůz je méně spolehlivý než průměr. Když je hodnota nižší než průměrný index, spolehlivost je větší. Hodnota indexu spolehlivosti se vypočítá jako kombinace četnosti poruch, ceny oprav, průměrné doby, po kterou je vůz nepojíždě kvůli opravě, průměrného stáří a ujetých kilometrů porovnávaných vozů. Není to tedy jen prostý součet četnosti poruch.

V indexu spolehlivosti nejsou zastoupeny všechny automobily na britském trhu. Výsledky konkrétního modelu se uveřejňují teprve tehdy, když se získají údaje nejméně od 50 vozů.

Index tvoří automobilka a každý model. To zajišťuje, že celkovou hodnotu indexu automobilky nemůže přemrštěně ovlivnit žádný individuální model v mimořádně špatném nebo skvělém stavu. Další věc, kterou je nutné vzít v úvahu při porovnávání vozidel, je to, že skóre určitého automobilu závisí na průměrném stáří a najetých kilometrech. Nelze totiž prostě tvrdit, že vůz, který je na trhu jen dva roky, je spolehlivější než šest let provozovaná auta.

Značka Suzuki dosáhla v rámci indexu spolehlivosti Warranty Direct skóre 41. Čím nižší je toto číslo, tím spolehlivější je značka. Skóre Su-

si nadále ve Velké Británii udržuje renomé automobilu s nejnižšími náklady na opravy.

Vynikající výsledek Suzuki umocňuje skutečnost, že v padesátce nejlépe hodnocených vozů 36 značek má tři modely. Warranty Direct je největší britský poskytovatel záruk a rozšířených záručních služeb na nové i ojeté automobily. Poskytuje záruky a rozšířené záruky také na různé průmyslové zboží. Služby Warranty Direct využívá několik set tisíc klientů. Své poznatky a informace od spotřebitelů publikuje v různých přehledech spolehlivosti zboží – v případě aut je to index spolehlivosti na www.reliabilityindex.com.

Zřejmě nejucelenější přehled spolehlivosti osobních automobilů na světě každoročně vydává německá společnost TÜV. Technickou úroveň vozů různého stáří, rozdělených do pěti kategorií, hodnotí z počtu 7 milionů vozidel. V nejnovějším TÜV Reportu z roku 2011 skvěle zabodovala i značka Suzuki. V kategorii automobilů, které jsou v provozu dva až tři roky, obsadil model SX4 vynikající 7. místo z celkového počtu 128 hodnocených vozů. ❖

40 LET DOBÝVÁNÍ NOVÉHO ÚZEMÍ

Automobily s pohonem všech kol dnes už nabízí většina značek. Jen málo z nich ale má s vývojem tohoto systému takové zkušenosti jako Suzuki.

Při hledání dalších možností perspektivního rozšíření modelové nabídky vedení Suzuki v roce 1968 zvolilo malé off-roady, tedy vozidla, jaká v té době nikdo nevyvráběl.

V roce 1970 se představil první výsledek usilovného vývoje pod jménem LJ10. Jednalo se o vůz přinášející kombinaci mimořádně lehké konstrukce s pohonem všech kol. Tento třímístný automobil poháněl vzduchem chlazený dvoudobý motor FB o zdvihovém objemu pouze 360 cm³. Jeho malý výkon 18 kW (25 k) vyvažovala nízká hmotnost vozu – 590 kg. S rozvozem 1930 mm a délkou pod 3 m se jednalo o nesmírně obratný automobil.

Model LJ10 se setkal s velmi příznivým ohlasem, jenže pro vývoz potřeboval větší pohonnou jednotku. Proto byla v roce 1975 vytvořena exportní verze LJ50 s třívalčovým vodou chlazeným, ale stále dvoudobým motorem 550 cm³. Za předními sedadly byla vytvořena další dvě místa pro cestující po stranách čelem proti sobě. LJ50 se stal obrovským prodejním hitem především v Austrálii. Na japonský trh se dostal až v roce 1976 pod jménem Jimny 55. Jeho úspěch ještě rozšířila verze LJ80 (známá i pod názvem Jimny 8) se čtyřdobým čtyřvalcem 797 cm³/41k, která přišla do výroby roku 1977.

V roce 1981 automobilka Suzuki představila nové prostornější a komfortnější modely řady SJ vybavené litrovým motorem o výkonu 45 koní. Pod názvem Samurai se úspěšně prodávaly nejen v USA, ale i v Evropě.

Současná podoba modelové řady Jimny se představila v roce 1998 a používá pružný čtyřdobý čtyřvalce 1,3 l, díky jehož hospodárnosti se v kategorii SUV s pohonem 4x4 jedná o vůz produkující nejméně CO₂. Modelu Jimny a jeho předchůdců se za 40 let ve 188 zemích prodalo už 2,48 milionu kusů.

Více než 40 let systematického vývoje vozů s pohonem všech kol pomohlo značce Suzuki zajistit si vedoucí postavení mezi výrobci malých a kompaktních off-roadů jak díky svým technickým přednostem, tak i mimořádné spolehlivosti. ❖



Třímístrové Suzuki LJ10 (nahoře) založilo v roce 1970 nový tržní segment malých off-roadů. Suzuki Jimny (vlevo) se této filozofie úspěšně drží dodnes.

SYSTÉMY 4X4 V SOUČASNÝCH VOZECH SUZUKI

SUZUKI JIMNY

Model Jimny je vybaven přířaditelným pohonem všech kol s módy 2WD, 4WD a terénní redukcí. Ovládání tohoto systému je nebyvale snadné a probíhá pouze prostřednictvím tlačítek na středovém panelu. Pohon všech kol lze snadno přičíst do rychlosti 100 km/h.

SUZUKI GRAND VITARA

Suzuki Grand Vitara je vybaveno systémem stálého pohonu všech kol. V náročnějších terénních podmínkách může řidič uzavřít mezinápravový diferenciál, a tím pevně rozdělit sílu motoru mezi nápravu. K dispozici je také terénní redukce. V extrémních podmínkách může pomoci i stabilizační systém.

SUZUKI SX4

Kolébkový přepínač umožňuje tři možná nastave-

ní. První je pohon pouze předních kol. Režim „AUTO“ zapojí elektronické snímače a v okamžiku, kdy zjistí prokluz kol přední nápravy, spíná elektronicky ovládanou lamelovou spojku, která je umístěna před zadní nápravou a přenáší část točivého momentu na zadní kola. Poslední nastavení „LOCK“ umožňuje při rychlosti do 60 km/h rozložení přenosu sil zhruba 50:50 mezi přední a zadní nápravu.

SUZUKI KIZASHI

Systém pohonu všech kol je řízen elektronicky a po jeho aktivaci tlačítkem z místa řidiče systém vyhodnocuje informace o jízdě vozu a aktivně zvětšuje přes elektronicky ovládanou lamelovou spojku přenos síly na zadní nápravu. Poměr přenášené síly z motoru na nápravu může dosáhnout hodnoty až 50:50.



Dva charaktery

Pětidveřové Suzuki Gran Vitara je k dispozici se dvěma motory, jeden spaluje benzin, druhý naftu. Každý z nich je přitom docela jinou osobností.

Ve voze Suzuki Grand Vitara se skrývá ryzí off-road, který je však zahalen do stylové karoserie, potřebné dávky komfortu a nezbytné uhlazenosti pro příjemný pohyb po běžných silnicích. Jelikož se potřeby zájemců o tento vůz schopný dlouhodobého bezproblémového provozu i v nejnáročnějším terénu značně liší, jsou pro pětidveřové modely Grand Vitara připraveny dva motory. Je přitom dobrou zprávou, že jejich vlastnosti se vhodně doplňují, a to i přesto, že oba jsou spojené se stejným a velmi robustním pohonem všech kol s terénní redukcí.

Připraven je moderní zážehový čtyřválec s objemem 2,4 litru a výkonem 124 kW (169 k), druhou možností je volba čtyřválcového

turbodieselu 1.9 DDiS o výkonu 95 kW (129 k). Zatímco zážehový model je objektivně dynamičtější, subjektivně působí oba modely podobně živým dojmem. Zatímco motor 2.4 VVT zaujme výkonem ve vysokých otáčkách, vznětová jednotka sází především na značný točivý moment 300 N.m dosahovaný již v polovině využitelného spektra otáček.

Tím však rozdíl mezi oběma motory nekončí. Benzinový motor s proměnným časováním si vás v přímém srovnání se vznětovou jednotkou bezpochyby získá kulturou chodu. Jednoduše řečeno – po nastartování o něm při běžné jízdě, když jej nevytáčíte, prakticky nevíte. To však neplatí pouze po akustické stránce, ale také z pohledu vibrací. Tato vlast-

Proč Grand Vitara 2.4 VVT?

- komfort (kultivovanost a nízká hlučnost)
- samočinná převodovka
- vhodnější pro jízdy na kratší vzdálenosti
- lepší dynamika
- nižší pořizovací cena

Proč Grand Vitara 1.9 DDiS?

- častější jízdy na dlouhé vzdálenosti
- větší kilometrový proběh
- tahání těžkých přívěsů
- nižší spotřeba paliva
- záliba v točivém momentu




Pro všechny modely Suzuki Grand Vitara lze záruku prodloužit až na pět let.



nost vynikne zejména při přímém přesednutí do vznětové verze. Je třeba zdůraznit, že i motor 1.9 DDiS patří mezi konstrukčně vyzrálé, jeho projev je taktéž neobyčejně tichý a kultivovaný. Zážehový čtyřválec je současně jedinou možnou volbou, když vyžadujete do své Grand Vitary automaticky řadící převodku.

Řeč byla o tom, že oba nabízené motory oslovují jinou skupinu zákazníků. Buďme tedy ještě konkrétnější. Pro používání Grand Vitary na delší cesty, při nichž najezdíte značné porce kilometrů, nebo například pro tahání těžkých přívěsů je připraven dokonale posloužit úspornější a přitom silnější vznětový motor 1.9 DDiS.

Častější ježdění na kratší vzdálenosti, stejně tak jako menší kilometrový proběh či požadavek nižší pořizovací ceny na druhou stranu poukazují na vhodnost zážehové verze 2.4 VVT.

Je tedy zřejmé, že každý z motorů poskytuje tomuto unikátně pojatému vozu SUV se skutečně terénními schopnostmi zcela jiné vlastnosti. Důležité však je, že ať už je vaší volbou jakýkoliv z těchto motorů, s Grand Vitarou je to vždy dobré rozhodnutí. 



SUZUKI GRAND VITARA

	2.4 VVT	2.4 VVT AT	1.9 DDiS
Motor	zážehový čtyřválec, 2393 cm ³		čtyřválcový turbodiesel, 1870 cm ³
Výkon	124 kW (169 k)/6000 min ⁻¹		95 kW (129 k)/4000 min ⁻¹
Točivý moment	227 N.m/3800 min ⁻¹		300 N.m/1750–2500 min ⁻¹
Pohotovostní hmotnost	1569 kg	1584 kg	1654 kg
Hmotnost brzděného přívěsu	1850 kg	1700 kg	2000 kg
Světlá výška	200 mm	200 mm	190 mm
Zrychlení 0–100 km/h	11,7 s	12,0 s	13,2 s
Nejvyšší rychlost	185 km/h	175 km/h	170 km/h
Kombinovaná spotřeba	9,0 l/100 km	9,7 l/100 km	6,8 l/100 km



Markéta Frösslová

Narodila se 2. července 1987 v Praze. První roli si stříhla ještě v dětských letech, objevila se ve filmu Jana Svěráka z roku 1994 Akumulátor I. Odmala chodila do dramatického kroužku i do pěveckého sboru, vystudovala gymnázium a DAMU v Praze. Zahrála si v seriálech Pojišťovna štěstí, Redakce, Proč bychom se netopili či ve filmu Jiřího Vejdělka Účastníci zájezdu.

SWIFT MĚ BAVÍ

JE TO MILÉ A POHODLNÉ AUTO

Herečka ze seriálů **Pojišťovna štěstí**, **Redakce** nebo z filmu **Účastníci zájezdu Markéta Frösslová (23)** aktivně řídí teprve dva roky. Nejvíc jí prý pomohlo pravidelné dojíždění z Prahy do Českých Budějovic, kde hostovala v Jihočeském divadle. „Nejvíc mě baví, když jsem v autě sama, jedu daleko, venku je hezky a hraje dobrá muzika,“ líčí svou řidičskou idylku.

Pamatujete si, kdy jste poprvé řídila?

No... asi úplně ne. Pamatuju si, že jsem jako malá sedávala tátovi na klíně a držela volant v naší staré škodovce. Pak jsem zkoušela řídit v době, kdy jsem neměla řidičák, někde po polních cestách kolem naší chaty. Řidičák jsem si začala dělat už v sedmnácti, ale udělala jsem ho až napodruhé, takže jsem ho dostala v létě, k osmnáctinám.

Máte vlastní auto?

Zatím bohužel ne, ale moc bych chtěla. Řídím ráda a intenzivně až tak poslední dva roky. Jezdím v autech rodičů, ale jsem trochu ve stresu, táta je dost pedant a asi by mu vadilo, kdybych mu auto někde odřela.

Řídila jste někdy ve filmu?

Jednou jo, ale to bylo v dobách, kdy jsem to ještě vůbec neměla zmáknuté. To byl trapas, musela jsem parkovat, někam přesně zajíždět. Moc mi to nešlo.

Co vám dělá za volantem největší problémy?

Zrovna podélné parkování není moje doména, ale lepším se. Teď se Swiftem, který mám půjčený od Suzukí, to jde samo.

Jak se vám s tímto vozem jezdí?

Je to příjemné malé auto, které se skvěle řídí a je docela komfortní. A hlavně s ním všude hravě zaparkuji. Swift mě skutečně baví, nejraději s ním sama cestuji na delší vzdálenosti. Přemýšlím o životě a zpívám si... Teď jsem hostovala v Budějovicích a pravidelně dojížděla. Hrozně mě to bavilo: jarní krajina, všude zeleno, sluníčko. Když nebyl provoz, byla jsem nejspokojenější.

Bez čeho se v autě neobejdete?

Bez rádia s přípojkou na MP3, nebo alespoň přehrávače na CD. Auto musí mít taky klimatizaci, držák na pití a posilovač řízení, možná

„centrál“ a elektricky ovládaná okna. Nedávno jsem jela v autě bez klimatizace a žasla jsem, že ještě něco takového existuje.

Kdybyste si měla vybrat auto svých snů, bez ohledu na peníze, co by to bylo?

Nebudu předstírat, že se v tom nějak vyznám. Je mi to docela jedno, potřebuju bezpečné auto, které se mi dobře řídí. Musím přiznat, že jsou mi sympatická velká auta, jet v nich je takové důstojné. Líbilo by se mi třeba bílé Kizashi.

Už jste dostala pokutu?


Jednou mě vyfotili, jak jedu rychle, ale to se nějak zametlo pod koberec. A taky mě nedávno stavěli, když jsem vyjžděla v Plzni z obchodáku. Byla jsem zvyklá na automatické rozsvěcování světel a zrovna tohle auto ho nemělo. Stopli mě po patnácti metrech – takže jsem to ukecala. Jednou mě stavěli na klasickou prohlídku, musela jsem si i dychnout. Byla to docela legrace, vůbec jsem nevěděla, jak se to

dělá, netušila jsem, co je zelená karta, myslím, že se pánové pobavili. Ale žádnou pokutu jsem zatím zaplatěpánbu nedostala.

Bourala jste někdy?

Právě v té době, kdy jsem ještě neměla papíry a zkoušela řídit na chatě. Měla jsem nějaké zatmění a spletla si brzdu a plyn. Nabořila jsem do nějakého starého sporáku, táta na mě křičel, ať brzdím a já v tom pomatení pořád přidávala plyn... Ale naštěstí se nikomu nic nestalo, odnesl to jen ten starý sporák a auto.

Jaký je váš nejčastější přestupek?

Asi překročení povolené rychlosti. Jednou jsem se na dálnici zamyslela a zjistila jsem, že jedu stodevadesátkou. Také jsem párkrát zaparkovala v modré zóně a doufala, že mě nikdo „nečapne“. Rovněž jsem projela křižovatkou na červenou. Ale jinak se snažím, nechci ohrozit sebe ani nikoho jiného. Vlastně jsem docela ukázněná řidička. 



Příprava čaje při
čajovém obřadu.



ŠÁLEK ČAJE PO JAPONSKU

O japonské kultuře se často říká, že výhradně přejímala cizí vlivy. Ať už s tímto názorem souhlasíme, nebo ne, převzaté zvyky a kulturní hodnoty Japonci vždy dokázali přivést na hranici dokonalosti.

Trochu ztuhle sedíme na patách na rohožích tatami a v útulném přítmi jednoduchého čajového domku s nádherným výhledem na zahradní scénérie zalité sluncem soustředěně sledujeme proslulý čajový obřad čanoju.

Ze starobylého litinového kotlíku, umístěného na přenosném keramickém ohništi, v němž žhne dřevěné uhlí, začíná unikat pára a naše hostitelka, půvabná dáma středních let v elegantním kimonu, přesně stanovenými pohyby rozehrává další scénu. Dlouhou úzkou bambusovou lžící čašaku nabere z hezké lakované nádoby nacume určité množství zeleného čaje rozdrčeného na jemný prášek a vloží ho do prosté keramické čajové misky zvané čawan. Poté čajový prášek mačča zalije naběračkou horké vody a bambusovou metličkou časen směs rozšlehá do zelenkavé pěny. S úklonou podá misku s čajem nejváženějšímu hostu.

Ten misku položí mezi sebe a svého souseda, kterým jsem shodou okolností právě já. Skloní hlavu a vysloví nezbytnou zdvořilostní frázi: O sakini – Promiňte, že piji před vámi. Položí misku před sebe, znovu se ukloní hostiteli a poděkuje mu. Nakonec si misku s čajem dá na levou dlaň a s obdivným povzdechem ji dvakrát pootočí po směru hodinových ručiček. Potom se s malou úklonou napije. Usuča je lehký, chutný a velice povzbuzující. Po prvním doušku náš přítel několika slovy pochválí skvělou chuť čaje a teprve pak jej vypije. Než misku odloží, očistí konečky prstů pravé ruky místo, kterého se dotýkaly jeho rty, a ruku si otře do ubrousku kaiši. Mezitím přišla řada na mě a ostatní hosty. Jednomu po druhém podává naše hostitelka, jinak proslulá čajová mistryně, vlastní misku s našlehaným čajem usuča.

Aby člověku pomohli dospět k oné vytoužené duševní harmonii, vypracovali čajovní mistři rafinované postupy. Celá staletí do nejmenších podrobností promýšleli nejen volbu čajového náčiní a sebemenší pohyb při přípravě čaje, ale péči věnovali i výstavbě čajového domku a zahrady, která ho obklopuje. Čajový domek – sóan (v překladu chatrč z trávy) – má zpravidla navodit atmosféru poustevny ukryté hluboko v horách a zahrada představuje stezku, která nás k ní dovede. Během této cesty účastníci obřadu osvobozují mysl od světských záležitostí, odpočívají a těší se z prostých maličkostí, kterými je hostitel či zahrada překvapí. Zábleskem slunce ve vodní nádržce, několika červenými javorovými listy na sytější zelené skvrně mechů či ladnou křivkou věci tak

prozaické, jako je bambusové koště na zametání zahrady, kterým nám hostitel připomíná, že naší návštěvě věnoval patřičnou péči...

Popsat čajový obřad se všim, co k němu patří, je téměř nadlidský úkon. Proto berte předešlý popis čajového rituálu jen jako letmé přiblížení nesmírně složitého děje, jehož smyslem je, trochu paradoxně, objevování krásy v těch nejprostších a nejpřirozenějších věcech a dějích, jež nás obklopují. Pokud však čajové shromáždění proběhne ve správné atmosféře, přinese všem zúčastněným mnoho silných prožitků, jež potěší, ukázní jejich mysl a dodají jim novou chuť do života. ❖



Host procházející zahradou před čajovým domkem musí očistit všechny smysly u zdobných vodních nádrží z kamene.

Text: Soňa Thomová