



Baby G

Kapesní rozměry, samé hrany, rámová konstrukce, tuhé nápravy, pohon všech kol, redukce a nezastavitelnost v jakémkoli terénu. To je malý off-road, který milují nimrodi, myslivci, lesníci, majitelé těžko přístupných chalup a nově i terénem nepolíbení jedinci.

Autor: **Petr Šikl** Foto: **Vojtěch Zikmund**





ŘEBA SI MŮŽETE VZÍT čtyři miliony korun a koupit si nabušené Géčko od Mercedesu. Potřebujete-li zdolávat těžko přístupná místa a zároveň toužíte být středem pozornosti, není jiné volby. Tato legenda poslouží stejně dobře v rumunských horách jako na německé dálnici nebo v Pařížské ulici. Géčko ovšem není pro každého, když za něj můžete mít deset (ano deset) vozů japonské produkce, které dojedou minimálně mimo silnici stejně daleko. Již nějakou dobu je možné si pořídit novou generaci modelu Jimny od automobilky Suzuki. Novinka sázející na retro vzhled je takovým miminkem trojčipé hvězdy s desetinou cenovkou.

Jimny nemá na délku ani 3,5 metru, je tedy kratší než „prdítko“ typu Škody Citigo, chcete-li Suzuki Splash. Japonský off-road vyznává geniálně jednoduché tvary karoserie a minimální možné rozměry. Parkování je stejně snadné jako kličkování mezi stromy. Prim hrají hrany a maximální účelnost. Třídveřová karoserie ve výrazném laku vzbuzovala pozdvižení a starala se o ne jeden zdvižený palec. To nic nemění na faktu, že v přírodě z dálky působí Jimny jako hračka, jako autíčko na dálkové ovládání.

Uvnitř si na nic nehraje

Po otevření velmi subtilních dveří se dočkáme ne jednoho překvapení. Do téměř pracovního interiéru v zemi vycházejícího slunce nacpali moderní výbavu. Na členěné palubní desce vyznávající omyvatelné materiály nechybí dotyková obrazovka multimediálního systému, kterou známe z městského Swiftu. Ta do interiéru příliš nezapadá, ale v praxi prodává.

Téměř rovné boky a strmější čelní sklo pocitově interiér zvětšily, přesto se celkově úzkostný dojem z kabiny nepodařilo úplně zamaskovat. Ale vůbec to nevádí. Dostatečný prostor konstruktéři vykouzlili pomocí hned několika unikátních řešení. Chybějící místo získali přesunutím ovladačů elektricky stahovaných oken na středový panel nebo použitím subtilních dveří bez zbytečných výplní.

V kabině je vše podřízeno účelnosti. Třeba taková ovládací tlačítka, ta můžete klidně obsluhovat v rukavicích. Jsou dostatečně velká, to aby se na ně trefil třeba zimou vyklepaný myslivec. Podobně dobře si vede přístrojová kaplička za volantem, obsahující skvěle čitelné kruhové ciferníky, mezi nimiž našel své místo jednoduchý displej palubního počítače. Obrovskou pochvalu zaslouží příkladný výhled z vozu. ▶

▲
Necelých 3,5 metru délky má Jimny bez rezervy na zádi



**Na silnicích
se nemusíte bát, Jimny se
neztratí**

MODERNÍ VETŘELEC

Obrazovka multimediálního systému působí na palubní desce nepatřícně a příliš neladí se zbytkem čistě účelného interiéru. Dotykové LCD přivítají zejména zákazníci, kteří si Jimnyho koupí poprvé a budou s ním jezdit zejména po asfaltu.

FAKE ŠROUBKY

V úzkém interiéru řidič dosáhne na spolujezdcovy dveře, má vše hezky po ruce a je mu poskytnut fantastický výhled. Škoda drobností, takové imitované šroubky v rozích rámečků přístrojovky by mohly být klidně pravé.



PÁKOVANÁ

Tlačítka sloužící k přepínání pohonu všech kol zmizela. Místo nich se objevila druhá kratší páka. Ta promění zadokolku na čtyřkolku nebo ve šplhouna obecného. Přesunem páky do úplně zadní polohy přiřadíte do řetězce pohonného systému redukční převodovku. Uzávěrky diferenciálů tady nečekejte, Suzuki sází na elektronickou náhražku, která v případě potřeby zasahuje přibrzděním kol.





Příplatkovou výbavu v ceníku nečekejte a raději se mrkněte do katalogu příslušenství. Hodit se mohou různé ochranné kryty, nosiče či praktické doplňky

Přední sedadla jsou ukotvená více vzadu, takže se za volant vejdou i vyšší řidiči. Jimny dokáže na pouhých třech a půl metrech délky odvézt čtyři osoby, nebo dvě osoby a nějaký ten náklad. Na zadní části sedadel v druhé řadě je pevný kryt, který po sklopení vytvoří pevnou podlahu.

Kamzík v nejlepší formě

Na silnici to japonský vůz moc nebaví. Je sice o hodně lepší než dříve, ale stále se na asfaltu chová jako dítě, které posadíte k loupání brambor. Mléky vaše přání plní, raději neprotestuje, ale stále pošilháva po okolní krajině a místu, kde by šlo opustit dálnici či rychlostní silnici a trochu vyčinit posádce v nezpevněném terénu. Jeho dálniční tempo není vyloučeně pomalé, maximální rychlost 145 km/h neurazí a bohatě stačí. Jimny je díky novému většímu srdci daleko živější. Samotná automobilka hodnotu zrychlení z 0 na 100 km/h neudává a za námi naměřených 12 sekund se rozhodně tento off-road nemusí stydět.

Oproti předchůdci jezdí nová generace daleko jistěji. Ještě teď mám v paměti, jak jsem s předchůdcem vyjel za deště na dálnici a již při 120 km/h mě doháněly obavy o život. Nejenže třináctistovka pod kapotou točila přes čtyři tisíce otáček a akustická pohoda byla ta tam, tehdejší Jimny působil nepřilíš přesvědčivě. Neustále bylo potřeba korigovat směr jízdy, k čemuž se přidával pocit ujíždějící zadnice a celkově se kroutilí karoserie. Řeknu vám, při pohledu na subtilní dveře, nic příjemného. Strach nevymizel ani po sjetí z dálnice na přilehlou okresku. Při pomalejší jízdě se situace zlepšila, v ostrých a mokrých zatáčkách se objevil nový jev. Poháněná zadní kola začala předjíždět přední a Jimny se choval jako driftovací stroj. Pokud jste však opustili asfalt, rázem bylo zřetelné, kde je tohle Suzuki doma.



Designérům se retro vzhled náramně povedl a dovolíme si tvrdit, že by motoristé měli zájem i o model s pohonem předních kol se stejným designem



Na zredukovanou jedničku tohle Suzuki šplhá do takových krpálů, že člověk se tam neudrží a horské kozy jen uznale pokývují hlavami

Všechno, co jste teď četli o chování minulé generace, u novinky úplně tak neplatí. Mávnutím kouzelného proutku se z ní stal daleko použitelnější stroj. Japonská automobilka k tomu nemusela použít žádné kompromisy ani se vzdát poctivých řešení. Za zlepšením jízdních vlastností stojí zvýšená torzní tuhost žebřinového rámu nebo použití tlumiče na tyči řízení. Jízda novinkou je po silnicích o mnoho klidnější a jistější. Za volantem se už nemusíte tolik bát. Ale i když je využitelnost v běžném provozu nesrovnatelně vyšší, o nějaké zábavě nemůže být řeč.

Přesto stále platí, že jakmile opustíte zpevněné povrchy, probudí se v malém Japonci neuvěřitelná touha poukazovat na nedostatek řídicího odvahy. Jimny totiž vyjede/sjede a překoná jen těžko myslitelné překážky. Nedělá mu problém letět po rozmlácené polní cestě, miluje bahenní koupele, kličkování mezi stromy nebo překonávání kamenů. Ve všech případech stáhne daleko dříve kalhoty řidič.

Jimny se se světlou výškou 21 centimetrů vyškrábe do pořádného svahu a prokličkuje díky úzké stavbě téměř všude. Za schopnostmi vozu stojí miniaturní rozměry, nízká hmotnost, krátký rozvor (2,2 metru), pozoruhodné křížení náprav, výtečné nájezdové úhly (37° vpředu a 49° vzadu), přejezdový úhel (28°) a schopnost otočit se na pětníku (povolme otáčení činí pouhých 4,9 m). K terénním dovednostem přispívá permanentně aktivní asistent rozjezdu do kopce a rovněž přínosný asistent sjiždění svahů aktivovaný tlačítkem (systém normálně udržuje rychlost sjiždění do 10 km/h, se zařazenou redukcí je rychlost poloviční). >

ZOOM

Nastupující generace se hoodně líbí. Jimny už není jen volbou myslivců a lesníků, kteří kvitují fantastické off-roadové vlastnosti. Nový Jimny oslovuje nové zákazníky, proto dostal moderní palubní systém a kompletní bezpečnostní výbavu. Ta zahrnuje kromě airbagů mimo jiné přednárazový systém s autonomním brzděním, systém sledování únavy řidiče nebo varování před nechtěným opuštěním jízdního pruhu.

HRANY

Tohle Suzuki s ničím nezaměníte. Má všude samé hrany a svou miniaturností boduje tam, kam se ostatní off-roadové modely jednoduše nedostanou. Vše je podřízeno jízdě v terénu, zadní světla proto naleznete v nárazníku.

ECHT BAČKORY

Pořádné obutí je základ pohodlné jízdy. Jimny používá úzké pneumatiky s vysokým profilem, to aby posádku na nerovnostech dokázal dostatečně hýčkat.

JEDINÁ VOLBA

Pod kapotou můžete mít jediný motor – benzinovou atmosférickou patnáctistovku, která poslouží dobře na starém kontinentu, v Africe i na Dálném východě.



Problémem Suzuki Jimny není fakt, že by něco neprojelo, ale opak. Najít v Česku terén, který by ho zastavil, je velmi těžké. Vzali jsme ho na motokrosovou trať, do pískovny, do kamenného lomu, ale i do vojenského prostoru. Všude se ukázal být naprosto přesvědčivým parťákem a vždy ukázal záda mohutnému pick-upu, který nás doprovázel pro případ, že by se o polovinu menší vůz někde zadrhl. Nikdy se tak nestalo a o četné problémy se postaral pětimetrový kolos.

Jimnyho srdce by chtěl každý

Zážehové patnáctistovce se můžete klidně smát, ale věřte, že by ji pod kapotou chtěl skoro každý. Jedná se o čtyřválec z rodiny K, který se obešel bez přímého vstřikování paliva, bez přeplňování, bez překombinovaných mazacích a chladicích okruhů a bez dalších moderních vychytávek typu systému stop-start. Jediným moderním řešením je variabilní časování ventilů. Japonská atmosféra připomíná staré dobré agregáty z devadesátek. Motor nemá nic, co by se mohlo pokazit v nejméně vhodné době. Není totiž nic horšího, než když dojedete na odlehle místo a nikdo pro vás nemůže dojet. Volba je tedy v případě pohonné jednotky maximálně jednoduchá. Staromilcům udělá radost pohled pod kapotu. Žádné plastové kryty tady nečekejte, vše je hezky odhalené a jednoduše přístupné.

Proč je Jimny tak krátký? Protože v Japonsku s délkou necelých 3,5 metru spadá do kategorie mikroaut, což přináší daňové úlevy

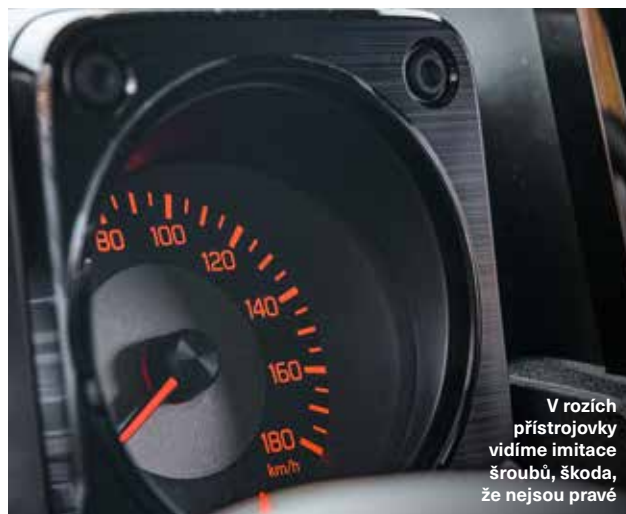
Rozhodovat se můžete mezi pětirychlostní manuální převodovkou a čtyřstupňovým automatem, na který musíte přihodit necelých třicet tisíc korun. Možná se teď ušklíbáte nad pouhými čtyřmi stupni, v praxi to ovšem vůbec nevadí.

Zcela nový motor má o dvě deci větší zdvihový objem, produkuje o 12 kW více výkonu a přidává 20 Nm. Rozdíl proti předchůdci je patrný hned při rozjezdu, zejména v nízkých otáčkách je nová patnáctistovka živější a při jízdě není potřeba tak často řadit. Špatné to není ani se spotřebou paliva, když si čtyřválec v běžném provozu nevezme víc než osm litrů. Dlouhodobě můžete počítat se spotřebou kolem sedmi litrů. ✕

▼
Pouhých 75 kW výkonu? Ale kdeže, redukční převodovka smazává výkonový deficit i v tom nejtěžším terénu



Účelnost, přehlednost a bezchybný výhled z vozu. Nic jiného tady nečekejte



V rozích přístrojovky vidíme imitace šroubů, škoda, že nejsou pravé



**Žlutá krabička vás v terénu
odmění pořádnou dávkou
adrenalinu a vykouzlí úsměv
od ucha k uchu!**





SUZUKI

Jimny 1.5 VVT 4x4



PŘEVODOVKA

manuální pětirychlostní
+ redukční převodovka,
přiřaditelný pohon
4WD



MOTOR

zážehový čtyřválec,
1 462 ccm



ŠÍŘKA

1 645 mm

ROZVOR

2 250 mm

DÉLKA

3 480 mm

VÝŠKA

1 720 mm

CENA

422 900 Kč 468 900 Kč

ZÁKLADNÍ CENA

TESTOVANÝ VŮZ

VÝKON/TOČIVÝ MOMENT

101 koní 130 Nm

6 000 ot/min

4 000 ot/min

ZRYCHLENÍ
0-100 km/h

výrobce neudává

MAXIMÁLNÍ
RYCHLOST

145 km/h

DOJEZD
(REÁLNÝ)

563 km

SPOTŘEBA
l/100km

oficiální 6,8 test 7,1

HMOTNOST

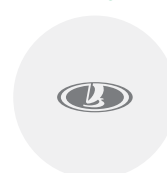


1 165 kg

ZAVAZADLOVÝ
PROSTOR

85/830 litrů

KONKURENCE

Lada
Niva

VERDIKT

Muší hmotnost, praktické vnější rozměry a celková jednoduchost společně s poctivou technikou z něj činí již padesát roků jednoznačnou volbu. Volbu, která vždy uspokojila potřeby specifické skupiny zákazníků. Poslední, čtvrtá generace oslovuje daleko širší spektrum zákazníků. Propadnout jejimu kouzlu je totiž tak snadné.

XXXXXX

4,5/5