

AUTC DNES

SPECIÁL

MAGAZÍN O AUTECH, TECHNICE A PENĚZÍCH

ČÍSLO 41 • ROČNÍK V. • 13. ŘÍJNA 2020

100 LET SUZUKI



OD MOTOREK KE SPECIALISTŮM NA 4X4



LEGENDÁRNÍ MODELY:
**SWIFT, VITARA,
SX4, IGNIS**



CESTOVATEL
**STAROU SUZUKI
OPRAVÍM NA KOLENĚ**



notes



Stoleté Suzuki

Japonská značka vyhlášená svými terénními nezmary a ikonickými motorkami existuje už sto let. Takovou historií se může pochlubit jen málo automobilek. Suzuki je v Evropě pevně usazené, od roku 1992 vyrábí auta v Maďarsku; hlavním revírem firmy je ovšem Asie, kde prodá většinu z tří milionů aut a dvou a půl milionu motorek, které ročně vyrobí.

Značka má v Evropě výjimečnou pozici, nikdy nepatřila k mainstreamu. Jak vysvětluje na stranách 14 a 15 muž, který Suzuki v Česku vybudoval, přelomovými byly první roky nového milénia. Tehdy značka představila nové globální modely, jež k robustnosti a spolehlivosti přidaly moderní techniku a hlavně skvělý vzhled. Jména Vitara a Jimny se ovšem staly pojmy ještě mnohem dřív.

Českou specialitou je rekordně vysoký podíl soukromé klientely, tedy těch, kteří si auto sami vyberou a zaplatí, nepředělá jim ho firma. To souvisí s obrovskou zákaznickou věrností znače.

Nabídka Suzuki na českém trhu je unikátní tím, že japonská značka nabízí všechny své modely s pohonem všech kol. Často tak nemají žádnou konkurenci. A platí to i o motorkách, které jsou mezi vyznavači jízdy v jedné stopě opravdovým pojmem.

V mnoha ohledech výjimečná, někdy možná opomíjená značka si pro svou bohatou historii a díky příběhům ikonických modelů zaslouží speciální vydání našeho magazínu. Začtete se do stoleté historie firmy, z níž po skromných začátcích vybudoval Michio Suzuki značku, známou po celém světě.

František Dvořák

František
Dvořák
redaktor iDNES.cz

PŘEKVAPIVÉ NOVINKY

Nové modely, kterými Suzuki zároveň představuje své partnerství s automobilkou Toyota, dorazí na trh už na přelomu roku. Dvě čerstvé novinky jsou výrazným rozšířením nabídky – velké SUV Suzuki v Evropě nenabídlo nikdy, kombi pak naposledy před dvaceti lety, když končilo baleno první generace. První novinka se jmenuje Across, druhá Swace.



Across je Toyota RAV4 s novým designem předě, Swace pak Toyota Corolla TS kombi s upraveným nárazníkem.

Across nabídne plug-in hybridní pohon tvořený atmosférickým čtyřválcem 2,5 litru a dvojicí elektromotorů. Dojezd čistě na elektřinu slibuje 75 km na jedno nabití. Across má hybridním soustrojím roztáčená přední kola, zadní nápravu pohání výhradně elektromotor.

Kombi Swace je full-hybridní, to znamená možnost jízdy v čistě elektrickém režimu. Kombík se základním objemem kufru 596 litrů překonává všechny ostatní modely Suzuki. V hybridním soustroji spolupracuje benzinový atmosférický čtyřválec 1,8 litru s elektromotorem.



Značka Suzuki je v automobilovém světě známá hlavně díky výrobě aut s pohonem všech kol. Prvním modelem, se nímž zaměřila na evropské trhy, však bylo SC100, malé sportovní kupé s motorem vzadu. Naizelo se v Nizozemsku a ve Velké Británii, dohromady se prodalo asi 8 100 kusů. Dvoudveřový sporták vznikl v roce 1971 na základě návrhu od Giugiaro. 650kilové auto měří jen tři metry. Čtyřtaktní litrový čtyřválec o výkonu 49 koní je vzadu a pohání zadní kola.



AUTO
TÝDNE

Století Suzuki

Na začátku byla skromná dílna na tkalcovské stavy. Před sto lety se ale ze Suzuki stala obchodní korporace, která postupně rozšířila výrobní program mnoha směry. Dnes vyrábí auta, motorky, terénní čtyřkolky, lodní motory a spoustu dalších výrobků.

1909

Začátek výroby tkalcovských stavů

První tkalcovský stav vyrobil Michio Suzuki pro svoji matku, brzy navázal výrobou dalších. Na jejich vývoji spolupracoval přímo se svými zákazníky, což zvyšovalo reputaci Suzukiho dílny.



1920

Vzniká akciová společnost Suzuki

Původní živnost s malou dílnou přeměňuje Michio Suzuki krátce po první světové válce na akciovou společnost a následně přichází s celou řadou unikátních inovací.



1937

Prototyp prvního automobilu

Snaha rozšířit výrobu o osobní auta se zhmotnila v prvním funkčním vzorku. Další vývoj a přechod k sériové výrobě bohužel zarazila válka a povinná orientace na armádní zakázky.



1955

Suzuki se stává automobilkou

Návrat k vývoji osobního vozu přinesl moderní konstrukci se samonosnou karoserií, pohon předních kol a nezávislé zavěšení. Šlo o první komerčně úspěšné auto kategorie miniaut „kei“.



1983

Odvážný vstup na indický trh

Suzuki společně s indickou vládou zakládá továrnu Maruti. První model byl odvozený od Suzuki Alto, prodával se i ve východním bloku a v Indii vydržel ve výrobě 30 let.



1979

První Suzuki vyvinuté pro Evropu

Na autosalonu v Amsterdamu se představilo kupé SC100 s litrovým čtyřválcem uloženým vzadu. Prodáváno se v Nizozemsku a v Británii a prošlapalo cestu dalším známějším typům.



1970

Suzuki navždy mění svět off-roadů

První a dodnes jediný terénní vůz mimořádně kompaktních rozměrů – model Jimny – se představil před 50 lety. Od té doby se v čtyřech generacích prodaly po celém světě již více než tři miliony kusů.



1958

Představuje se ostře řezané S

Současné logo automobilky vzniklo před více než 60 lety. Vzešlo ze soutěže mezi 300 návrhy. Jeho tvůrce Masamichi Tezeni později navrhoval například vzhled vlaků Šinkansen.



1983

Na scéně vstupuje swift

Se swiftem, který je dodnes nejprodávějším modelem Suzuki, značka vstoupila do kategorie malých aut. První dvě generace se prodávaly také v USA pod mnoha značkami koncernu GM.



1988

Vznik kategorie kompaktních SUV

Vitara, jejíž historií se zabýváme na stranách 6 a 7, byla u vzniku kategorie dostupných SUV. Během čtyř generací se důkladně proměnila, aby držela krok s dobou, oblíbená je díky tomu dodnes.



1991

Radost a vítě v vlasech

Zkombinovat požadavky na miniauto se sportovním charakterem je možné. Právě tak vznikl roadster Cappuccino s motorem za přední nápravou a pohonem zadních kol.



1992

Start výroby v Evropě

Podobně jako další značky, i Suzuki se rozhodlo vyrábět auta blíž evropským zákazníkům. Volba padla na Maďarsko, továrna na zelené louce vyrostla u Ostřihomí. Nejprve vyráběla swifty, dnes se zaměřuje na SUV.



2006

Zrod módy crossoverů

Další revoluce a Suzuki je opět u toho. Model SX4 byl prvním autem v Evropě na pomezí klasického auta a SUV. Na jeho úspěchy Suzuki navazuje dodnes a pro mnoho konkurentů byl silnou inspirací.



2005

Swift ve zcela novém formátu

Před 15 lety se změnila forma swiftu a stal se z něj globální model. Vyrábí se v mnoha částech světa, ve třech generacích vzniklo již přes šest milionů kusů.



2000

Nejmenší SUV na trhu

Již první model Ignis nabídl přednosti SUV na půdorysu malého auta. Tak jako ten současný, i první dvě generace z počátku tohoto století byly na přání dostupné i s pohonem všech kol.



Třicetiny vitary

JEDENÁCT JMEN JEDNOHO SUZUKI

Málokterý automobil dostal tolik různých názvů jako Suzuki Vitara. Zčásti za to může japonský zvyk pojmenovávat stejné modely v různých částech světa jinak, ale především někdejší partnerství Japonců s americkým GM.

Původní Suzuki Vitara tak bylo doma známé jako Suzuki Escudo (tento název si v Japonsku vitara drží dodnes) a v USA jako Suzuki Sidekick. General Motors v USA tentýž vůz prodá-

val především jako Geo, GMC a Chevrolet Tracker, Chevrolet Vitara a Pontiac Sunrunner.

V Kanadě vitara chvíli zkoušela štěstí také jako Asuna Sunrunner, tuto umělou značku ale rychle nahradily vozy Chevrolet a GMC. Když připočteme kuriózní japonskou verzi jménem Mazda Proceed Levante a španělskou Santanu 300/350, dostaneme se na celkový počet 11 obchodních jmen pro jeden typ auta.

Když značka Suzuki počátkem 90. let vstoupila na český trh, nabízela vitaru ve dvou verzích: třídveřová s plátěnou střechou vyšla na 619 400 Kč, pětidveřová na 729 000 Kč. Za to bylo k máni auto vybavené posilovačem řízení, elektrickým stahováním oken, centrálním zamykáním a předními mlhovkami. Dnešní vitara stojí od 456 900 Kč, místo nulového počtu airbagů jich má sedm a k tomu klimatizaci a spoustu dalšího.

Za 30 let se změnilo mnohé. Dnešní vitara je větší, poskytuje podstatně lepší jízdní komfort, ve výbavě nechybí elektronické vychytávky včetně asistenčních systémů. K adaptivnímu tempomatu a nouzovému brzdění, které má většina suzuki v základní výbavě, nabízí varování před opuštěním jízdního pruhu, sledování mrtvých úhlů nebo čtení dopravních značek.

Základní čtyřválec o objemu 1,6 litru nabízela vitara od premiéry v červenci 1988. Od letoška však sází výhradně na spojení benzinového turba s elektromotorem. Přepínaný čtyřválec 1,4 litru prošel modernizací, zaměřenou hlavně na snížení spotřeby, tedy na parametr, který je v podobě emisí CO₂ dnes nejsledovanější. Mírně klesl maximální výkon, motor však posílil v nejčastěji využívaných otáčkách a na pomoc si přibral elektromotor zapojený jako mild hybrid. Oproti předchozí verzi zůstal v podstatě jen objem motoru – nové je turbo, vstříkávání, ventilový rozvod i olejové čerpadlo... Elektrina vydatně pomáhá: zaříze-

ní ISG, které nahrazuje startér, alternátor a ještě slouží jako elektromotor, má 10 kW a 53 Nm. Celá elektrická výstroj přidává k hmotnosti vitary pouhých 30 kg a neubírá nic z vnitřního prostoru a praktické využitelnosti. Baterie a měnič napětí (elektromotor pracuje pod 48 V, zbytek elektrické sítě klasicky pod 12 V) našly místo pod předními sedadly, kde nepřekáží. Kufr proto zůstává stejně velký a i nadále je pod ním místo na dojezdovou rezervu.

Motor pod kapotou vypadá jinak a má i jiný zvuk. Reakce na plyn jsou v nízkých otáčkách podstatně živější, prodlouženým převodům šestistupňového manuálu navzdory. Elektromotor je totiž dost silný na to, aby zvýšil celkový točivý moment hnací soustavy ve chvílích, kdy ještě turbo nezabírá naplno. Díky citlivému střídání rekuperace a dojezdů na neutrálu pojedete plynuleji a reálná spotřeba se ve městě po chvilce sžívání přiblíží 5,5 l/100 km, náš rekord byl 4,6 l/100 km. Při delší jízdě po dálnici rychlostí 130 km/h se průměr ustálí na rovných sedmi litrech.

Motor je spárováný se šestistupňovou manuální převodovkou a inteligentním pohonem všech kol. Ten se jednak stará o připojování zadní nápravy v závislosti na provozních podmínkách, zároveň však nabízí řidiči volbu čtyř jízdních režimů upravujících chování čtyřkolky (nechybí mezi nimi

Lock, který aktivuje 4x4 ve schématu 50:50).

Dvaatřicet let

Suzuki si dlouho pohrávalo s myšlenkou automobilu s pohonem všech kol, který by se nezalekl lesních cest, bláta ani kamení. Uvedlo ji do reality s off-roadem Samurai/Jimny, jehož vývoj začal v roce 1968. O dvacet let později, hnáno jeho úspěchem, se značka odhodlala k dalšímu odvážnému kroku: vytvořit zcela nový druh vozu s pohonem 4x4, který by zkombinoval vlastnosti nekompromisních teréňáků a současně nabídl komfort a praktičnost běžných osobních aut. Tak se zrodila vitara.

Její konstrukce překonala vše, co bylo do té doby u vozů 4x4 obvyklé. Svěží design působil atraktivně, náhradní kolo zavěšené na zádi vzbuzovalo dojem ryzího off-roadu. Vitara měla robustní podvozek s žebřinovými rámem a manuálně přiřaditelným pohonem všech kol. Krátký rozvor byl zárukou skvělé manévrovatelnosti a s hmotností nepřesahující tunu byla vitara lehčí než kterýkoli z konkurentů. K přednostem patřilo odpružení vinutými pružinami, výrazně komfortnější než tehdy běžná listová pera.

Třídveřové pojetí karoserie, nabízené rovněž jako kabriolet, založilo ve světě 4x4 doslova nový trend. V roce 1991 rozšířilo Suzuki nabídku vitary o praktičtější pětidveřovou variantu. Byla nejen delší (4 030 mm), ale měla i prodloužený rozvor. Vůz se zpočátku nabízel s jediným motorem – 1,6 l 8V o výkonu 60 kW. Za první rok se i tak prodalo 64 tisíc kusů, po rozšíření nabídky odbyl ještě vzrostl, až ke stotisícové metě.

Možná si vybavíte vitaru s jinou maskou chladiče a plastovými lemy karoserie ve stříbrné či zlaté barvě. Toto provedení přišlo v roce 1994, pod kapotou mělo benzinový šestiválec 2.0 l/100 kW. O dva roky později také poprvé dorazil diesel. Suzuki tehdy začalo také nabízet svůj nový systém pohonu Drive Select 4x4, který umožnil přepínat mezi režimy 2WD a 4WD za jízdy.

Konec první generace se obvykle klade do roku 1998, ve Španělsku ale v licenci pokračovala vitara s novým designem přidě ještě deset let. První generace se za devět a půl roku prodalo asi 1,1 milionu kusů.

Dvě kapitoly s přívlastkem Grand

Druhá generace vyrazila do prodeje pod názvem Grand Vitara. Označení neznačilo nárůst rozměrů – rozvor tří i pětidveřové verze zůstal zachován, oblejší design ale dodal karoserii plnější tvary a pod kapotou se zabydly větší motory. Čtyřválec 1,6 litru Suzuki nabídlo jen pro třídveřovou verzi, pětidveřová dostala dvoulitrový čtyřválec a šestiválec o objemu 2,5 litru. Evropské zákazníky se opět dočkali dieselu, tentokrát jím byl dvoulitr od Peugeotu. Prodloužením Grand Vitary o půl metru vznikla sedmimístná XL-7, poháněná 2,7 l šestiválcem.

Další Grand Vitara, představená v roce 2005, je dodnes k vidění i na českých silnicích. Se samonosnou karoserií s integrovaným podvozkovým rámem, stálým pohonem všech kol a natažením auta zhruba

o čtvrt metru se Suzuki trefilo do černého. Významným posunem bylo nezávislé zavěšení všech kol a stálý pohon 4x4 s uzávěrkou mezinápravového diferenciálu a redukční převodovkou. Kompromis mezi SUV a klasickým off-roadem byl ve své době velmi vyhledávaný. Pestrá nabídka motorů startovala opět benzinovou 1.6, v nabídce se postupně objevily také čtyřválcové 2.0 a 2.4 l a šestiválce 2.7 a 3.2, kterým v Evropě sekundoval diesel 1.9 DDiS, původem od Renaultu.

Na některých trzích je tento model k dostání dodnes, v Evropě v roce 2015 ustoupil současně vitéře – klasickému kompaktnímu SUV, které v zájmu snížení spotřeby a zlepšení jízdního projevu na silnici opustilo složitou off-roadovou techniku.

Čtyřkolky Umí je všechny modely

Tři ze čtyř prodaných Suzuki mají pohon všech kol. Japonská značka platí za experta na čtyřkolky, mimo jiné díky dlouhé tradici a používání různých druhů pohonu podle zaměření konkrétního modelu.

Suzuki bylo vždycky u toho, když svět čtyřkolek procházel revolucí. V roce 1970, když jimny založil kategorii mini offroadů, v níž je dodnes osamocen, v roce 1988, kdy přišla původní vitara jako první z cenově dostupných SUV, nebo o dva roky později, kdy vyjel první swift s pohonem všech kol. Z nedávné doby stojí za zmínku třeba modely SX4 nebo Ignis, ať už ten původní z roku 2000, nebo jeho reinkarnace uvedená před třemi lety. Stručně řečeno: kdo hledá dostupné auto s pohonem všech kol, je u Suzuki už po desetiletí na správné adrese.

Do všech modelů

Konkurenti přibývají a zase odpadají, zatímco Suzuki po generaci nabízí 4x4 do většiny svých modelů – dnes dokonce platí, že ho může mít každý z těch nabízených na českém trhu. Takhle široké spektrum rozdílných aut využívá různé technologie pohonu. To je přesně opačný přístup, než se snaží uplatňovat jiné automobily, které obvykle hledají i v pohonu všech kol co největší míru unifikace. Japonci si už dávno uvědomili, že terénní vůz, malý hatchback nebo crossover mají specifické nároky. Ideálním postu-

pem je proto nabídnout různá řešení podle převládajícího způsobu použití.

All Grip Select

SUV a crossoverům je určen systém AllGrip Select s připojováním zadních kol přes elektromagneticky spínanou spojku. Vychází ze zkušeností s konstrukčně jednoduššími systémy pohonu ve starších modelech SX4 a Kizashi. Systém, nabízený v Suzuki S-Cross a Vitara, neustále porovnává rychlost otáčení jednotlivých kol, sleduje intenzitu sešlápnutí plynového pedálu, úhel natočení volantu a řadu dalších veličin.

Režim Auto je výchozím nastavením, které funguje jako ideální kompromis pro každý den. Jeho prioritou je maximální bezpečnost a co nejnižší spotřeba paliva. Pohon 4x4 se odpojí, kdykoliv není jeho pomoc potřeba, například při jízdě po suché rovné silnici. Pak jsou poháněna pouze kola přední nápravy, což šetří palivo. Kdykoliv ale elektronika vyhodnotí, že se blíží riziko smyku nebo protočení kola, systém 4x4 se rychle a neznatelně aktivuje, aby usnadnil řízení.

Pro jízdu na sněhu, ale i dalších druzích nepevněného nebo



kluzkého povrchu, je určen režim Snow, jež auto přizpůsobí náročnějším podmínkám. Činnost funkcí ovlivňujících chování auta, jako je protiblokovací systém ABS nebo stabilizační systém ESP, je upraven tak, aby v obtížnějších podmínkách neomezoval využitelnost vozidla. Při jízdě nízkou rychlostí je možné přepnout z režimu Snow do režimu Lock. Pak je pohon 4x4 aktivní stále a na zadní kola směřuje více točivého momentu, aby usnadnil jízdu nároč-

ným terénem. V rychlostech nad 60 km/h se systém z modu Lock automaticky přepne zpět na Snow. Ve vitare je tento režim doplněn o možnost aktivovat asistent pro sjíždění prudkých svahů.

Varianta Sport mění priority opačným směrem. Výraznější přenos hnací síly na zadní kola v zatáčkách zlepšuje ovladatelnost vozu při dynamické jízdě. Společně s častějším připojováním zadních kol se také zостří reakce na sešlápnutí plynového pedálu.

All Grip Auto

Menší modely Ignis a Swift se systémem AllGrip Auto využívají jiný princip připojování zadních kol. Jádrem systému je viskózní spojka, která je kompaktnější, lehčí a funguje nezávisle na elektronických systémech. Zadní kola se začnou plynule automaticky připojovat vždy, když ta přední začnou ztrácet trakci. Hmotnost celého systému je ve srovnání s AllGrip Select zhruba poloviční, což je u malých aut důležitou předností. Díky tomu je swift jediným hatchbackem a ignis jediným miniSUV, které nabízejí možnost pohonu všech kol. V ignisu je pak systém doplněn o asistenty rozjezdu do kopce, sjíždění svahů a stabilizační systém pro jízdu v terénu Grip Control.

All Grip Pro

Pro model Jimny je určeno úplně jiné uspořádání, označené AllGrip Pro. Podélně uložený motor stále pohání zadní kola, ta přední lze při jízdě v terénu připojit mechanicky. Současně pohonu je přídatný redukční převod pro jízdu v nejnáročnějším terénu a automatické přibrzdování jednotlivých kol, které simuluje funkci uzávěrek diferenciálů. Off-road jimny se do nabídky Suzuki vrátí v roce 2021.

1970 Jimny



1988 Vitara



1990 Swift



2000 Ignis



2013 S-Cross



2017 Ignis



Fenomén **swift**

Tak jako dnes je v Česku u Suzuki jasnou prodejní jedničkou vitara, v 90. letech to byl swift. Model představený v roce 1989 byl jedním z mála, jež dokázal cenou konkurovat felicii.



Srovnání základních verzí swiftu

Rok výroby	1992-2003	2020
Motor	triválec 1.0	čtyřválec 1.2 + elektromotor
Výkon	39 kW/5 700 ot.	61 kW/6 000 ot.
Točivý moment	76 Nm/3 300 ot.	107 Nm/2 800 ot.
Maximální rychlost	145 km/h	180 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	15,9 s	13,1 s
Udávaná spotřeba	5,5 l/100 km	3,9 l/100 km
Hmotnost	750 kg	940 kg
Délka	3 840 mm	3 845 mm
Šířka	1 580 mm	1 735 mm
Výška	1 379 mm	1 495 mm
Rozvor	2 360 mm	2 450 mm
Objem kufru	249 l	265 l



Příchod značky Suzuki na český trh se časově kryje se zahájením výroby swiftu v Maďarsku v roce 1992. O pět let později došla modernizovaná verze s výrazně pozměněným designem a ve stejnou dobu se distribuce aut u nás ujala sama automobilka.

Do tehdejšího vkusu českých zákazníků se trefi-

la nabídka pětidveřového hatchbacku s litrovým tříválcem za 229 000 Kč. „To je přesně o deset tisíc víc, než zaplatí zájemce o Škodu Felicii v základním provedení s motorem silnějším přesně o jeden kilowatt,“ konstatovala v září 1997 MF DNES. Výkon byl na svou dobu u malého auta zcela adekvátní, naopak průměrná spotřeba 5,5 l/100 km byla mimořádně nízká – to díky nejen nízké hmotnosti, ale i slušné aerodynamice se součinitelem odporu 0,32.

Komu základní tříválec nestačil, mohl sáhnout po motoru 1.3 o výkonu 50 kW. Ten byl dostupný i s třídveřovou karoserií, která tehdy ještě nebyla vnímána jako něco speciálního či sportovního.

Třídveřák s třináctistovkou stál od 231 tisíc korun. V této generaci byl i v našich končinách v nabídce také sedan. Posilovač řízení, ABS a airbagy byly nicméně tehdy příplatkovou výbavou, s nimi vyšel swift na téměř 300 tisíc. Ale to patřilo ke koloritu doby. V základní výbavě naopak nechyběly centrální zamykání, elektricky ovládaná přední okna a zpětná zrcátka, čímž swift překonal dobové konvence.

V testu, který vyšel v MF DNES téměř na den přesně před 23 lety, píšeme: „Padesát kilowattů výkonu je sice k dispozici až v šesti tisíci otáčkách, ale motor dobře táhne odspodu, a vůz tak dokáže

překvapit svou dynamikou, z klidu na stovku sprintuje za 13 sekund. Tomu hrají do noty malé vnější rozměry a dobrá manévrovatelnost, a právě proto swift v městském provozu zahanbí i některé výkonnější automobily. Swift je zkrátka doma ve městě nebo tam, kde je plno rychlých zatáček.“ Nejpříjemnějším překvapením byla spotřeba: „Třináctistovkový motor se celkem zdatně vypořádával i s vyšší hmotností plně zatíženého vozu a při klidném stylu jízdy si na trase Praha-Brno vyžádal v průměru 5,0 l benzínu na 100 kilometrů.“ Připomeňme, že na dálnicích byla od října toho roku (1997) povolena nově maximální stotřicítka.

V roce 2001 třináctistovka posílila na 63 kW, průběžně se rozšiřovala také základní výbava. O rok později byla ukončena výroba třídveřové verze a sedanu, pětidveřový hatchback se poroučel na konci roku 2003. Vůz s kořeny v 80. letech už neodpovídal normám nového milénia. Tou dobou se ale zákazníci nejen u nás začali přiklánět k modelům WagonR+ a především Ignis, které dobře zachytily počátky MPV.

Po roční pauze dorazil zcela nový swift s kratší a vyšší karoserií, delším rozvorem, silnějšími motory a především moderním a výrazně líbivějším designem. Na charakteristické vlastnosti tohoto modelu swift navazuje dodnes. Unikátem swiftu pak byl vždy pohon všech kol, na tuto verzi neměla konkurence téměř nikdy odpověď.

Suzuki
S-Cross
Hybrid



Když pomáhá elektrina

palubě uložil svůj kufr, to ale s přehledem stačí. A pak jsou tu milé detaily: zadní sedadla jsou vybavena výklopnou loketní opěrkou, ta přední mají zase výškové nastavení i u spolujezdce. Příjemně rozsáhlá je už základní výbava, s-cross za 489 900 Kč má třeba

K o m p a k t n í crossover dostal letos nový mild-hybridní pohon. I s ním si zachovává nečekaný vnitřní prostor a výhodný poměr ceny a výbavy, což z něj dělá ideální tip pro rodiny.

Není ani zbytečně velký, ani neprakticky malý. S délkou 4,3 metru je skladnější než některé klasické auto nižší střední třídy. Přesto pojme čtyři dospělé osoby a nabídne jim ve všech směrech dostatek prostoru. Vnitřní šířka je štedrá a posaz je relativně nízký – někde na půli cesty mezi kombíkem a klasickým SUV. Díky tomu se pohodlně usadí i cestující s vyšší nebo rozložitější postavou.

Zavazadlový prostor o objemu 430 litrů není zrovna dělaný na velké stěhování. Na to, aby si do něj každý na

dvouzónovou klimatizaci, adaptivní tempomat nebo LED světlomety se světelným a dešťovým senzorem. Testovaná střední výbava Premium přidává i vyhřívání sedadel, multi-mediální systém s parkovací kamerou, bezklíčový vstup a startování

a pár dalších užitečných věcí.

Nový pohon kombinuje vylepšený benzinový čtyřválec 1.4 BoosterJet s pomocným elektromotorem. Tento tandem má přesvědčivý odpich už na prvních metrech z křižovatky a v pružném zrychlování z nízkých otáček si doslova libuje. Tomu jsou přizpůsobeny také prodloužené převody, které využívají nově

nabytých schopností. Elektrina se získává při zpomalování, a tak s-cross brzdí motorem jako auta ze staré školy.

Běžným způsobem se s tímto pohonem dá jezdit za 6,5 litru na sto, když se přizpůsobíte schopnostem auta, dostanete se snadno na udávaných 5,7. Mimo město to jde ještě o litr úsporněji, na dálnici pak počítejte se sedmi litry.

Na to, že se bavíme o rodinném crossoveru, který jezdí primárně na benzin a má pohon všech kol, to jsou obdivuhodné výsledky.



Suzuki ve světě



Itálie Ignis

Romano Artioli, známý jako někdejší majitel automobilky Bugatti, prošlapal v roce 1982 Suzuki cestu na italský trh. Právě v Itálii slavila značka první výrazné prodejní úspěchy v Evropě. Od roku 2009 sídlí na předměstí Turína evropské designové centrum Suzuki, které výraznou měrou ovlivňuje atraktivní podobu současných modelů. Vřak taky v hravém vzhledu modelu Ignis najdeme odkazy na italskou designérskou školu. Trojici zářezů na zadním sloupku a černé masky měla malinká kupé, jejichž design pro Suzuki navrhoval slavný Giugiaro, který samozřejmě v Meksce autodesignu Turině také sídlí.



ČR Vitara

První Suzuki se do tehdejšího Československa začaly oficiálně dovážet v roce 1992. Od té doby na české silnice vyjelo 60 tisíc aut této značky. Zatím rekordní byl rok 2018 se 4 530 zaregistrovanými kusy. Suzuki má aktuálně 29 prodejních míst, které pokrývají celé české území – pro srovnání, v roce 1997 jich bylo jen deset a dohromady se za rok prodalo jen 420 vozů, desetkrát méně než v současnosti. V posledních letech je nejžádanější model Vitara.



Maďarsko S-Cross

V Maďarsku se vyrábí vitara a s-cross a právě tyto dva modely jsou zde také nejprodávány. Značka Suzuki je suverénně nejprodáványším lídrem zdejšího trhu, už čtyři roky v řadě zvyšuje tržní podíl (v r. 2019 16,3%). Největší zásluhu na prodejích má přitom vitara – byla celkově nejprodáványším autem v letech 2016, 2017 i 2018; vede třídu SUV a osobních aut s podílem 20,39 %. I díky tomu je kategorie SUV v Maďarsku nejoblíbenějším typem nových aut.



Izrael Vitara

Izrael nemá vlastní automobilku, ani se zde žádná auta nevyrábějí, vkus zákazníků proto není ovlivňován žádným sentimentem nebo patriotismem. V tomto vysoce konkurenčním a neutrálním prostředí je Suzuki šestou nejprodáványší značkou, největší zájem je o SUV Vitara. Na rozdíl od Evropy se zde vitara prodává i nadále také s motorem 1.0 BoosterJet.



Pákistán Alto

Nen v Indii, ale i v sousedním Pákistánu drží Suzuki polovinu trhu. Také zde působí již čtvrtým desetiletím a roční obbyt dosahuje 100 tisíc kusů. Čtvrtina z nich připadá na model Alto, což je upravená verze stejnojmenného vozu z japonského trhu. Na délku měří jen 3,4 metru a pohání ho skromný tříválec 0,7 l o výkonu 29 kW.



Indie Dzire

Každé druhé suzuki se prodá v Indii a každé druhé auto prodané v Indii je právě suzuki. Značka zde úspěšně působí už od osmdesátých let. V roce 2019 se v jejích 3,5 tisících prodejnách prodalo 1,75 milionu aut. Nejžádanější suzuki – i autem vůbec – je v Indii swift společně s odvozeným sedanem, který se jmenuje Dzire. Dohromady se jich tady ročně prodá jinde těžko představitelných 390 tisíc kusů.

Nejdůležitější trhy



Myanmar Ciaz

Dovoz nových aut do Myanmaru byl dovolněn teprve v roce 2011 a vláda podporuje lokální výrobu či montáž. Suzuki využilo zkušeností z Indie a Pákistánu a v padesátimilionové zemi dnes trh prakticky ovládá. Má podíl 60 % a každé čtvrté nové auto prodané v Myanmaru je elegantní sedan jménem Ciaz, poháněný motorem 1,4 l s automatickou převodovkou.



Ekvádor Grand Vitara

Své ekvádorské aktivity Suzuki teprve pomalu osamostatňuje, z historických důvodů má zatím společnou distribuci s Chevroletem. Podobně neobvykle působí informace o nejprodáványším Suzuki a desátém nejžádanější autě v této zemi. Je jím Grand Vitara, která se z Evropy stáhla už před pěti lety.

Japonsko Spacia

S ročním obbytem okolo 600 tisíc aut se Suzuki doma v Japonsku pravidelně objevuje na prvních dvou příčkách nejžádanějších značek mikroaut „kei“. Nejprodáványším z nich je vysoká spacia s bočními posuvnými dveřmi. Mezi auty běžné kategorie Suzuki boduje s podobně pojatým, avšak větším modelem Solio, který je nástupcem někdejšího Wagon R.



Chile Baleno

První Suzuki se do Jižní Ameriky dostalo už v sedmdesátých letech. Největší oblibě se po celou dobu těší v Chile, kde se Suzuki pravidelně umísťuje v první čtyřce. Momentálně nejprodáványším autem vůbec a v posledních letech nejžádanější modelem je pod Andami původem indické Baleno, které se prodávalo i u nás.

JAR Swift Sport

JAR je největším odbytištěm i exportérem aut v Africe, mnoho značek své modely vyrábí přímo zde. To není případ Suzuki, přesto se swift pravidelně objevuje mezi deseti nejprodáványšími auty v této zemi a je druhým nejžádanější malým vozem.

Srí Lanka Alto

Prodeje nových aut na Srí Lance v posledních letech vytrvale klesají, tím důrazněji ale sílí postavení značky Suzuki v ostrovním státě. Nejprodáványším autem za rok 2019 bylo alto s tržním podílem 50 %. Dováží se z Indie, je dlouhý 3,5 metru a poháněný tříválcovou osmistovkou o výkonu 35 kW.

Nový Zéland Swift

Uprotinožců má Suzuki v nabídce tytéž modely, jež známe i z českých silnic. Jejich podíl na prodejích se ale od situace u nás liší, nejžádanější není vitara, nýbrž poněkud překvapivě swift, který se v zemi preferující velká SUV a pick-upy řadí mezi deset nejžádanějších aut.

Indonésie Carry

V Indonésii Suzuki působí už od roku 1976 a jeho nejžádanější modelem je užitkové carry, které je s ročním obbytem 58 tisíc kusů šestým nejprodáványším vozem vůbec. Suzuki má v Indonésii tržní podíl 11 % a čile odsud exportuje do okolních zemí. Značka zde provozuje hned tři továrny, které zásobují trhy v jihovýchodní Asii.

Filipíny Ertiga

Sát tvořený více než 7 000 ostrovy je sice zemi zaslíbenou hlavně motorkám, nicméně v prodejích aut se zde Suzuki velmi daří – pravidelně se umísťuje mezi pěti nejžádanějšími značkami. V nabídce sice figuruje i většina modelů z Evropy, ale každé třetí prodané Suzuki je velkoprostorová ertiga. Sedmimístné MPV vychází ze swiftu, měří však 4,4 metru a má silnější motory.



Český „pan Suzuki“

Václav Lula byl tvář Suzuki v Česku dlouhých 22 let. V rozhovoru vzpomíná na modely, které se staly milníky pro celou značku i pro tuzemský trh.

Automobilovou branží opustil před rokem a půl, na Suzuki vzpomíná jen v dobrém. „Současná doba je pro automobilky nesmírně náročná,“ říká. „Vždycky vyvíjely auta pro zákazníka, aby ho bavilo s nimi jezdit. Jenže dnes je musejí dělat tak, aby vyhověly obrovskému množství legislativních požadavků. A lidé se pak mohou mít pocit, že některé vlastnosti, které jejich nové auto musí mít, jim nevyhovují. A proto budou váhat, jestli si ho koupí.“

● Stýská se vám?

To bych neřekl, spíše cítím jakousi nostalgii. S bývalými kolegy jsem stále v kontaktu, sleduji trendy a chci si udržet přehled. Důležité je, že jsem se nerozloučil jen se Suzuki, ale s autobranží jako takovou, úplně jsem změnil obor. Jsem šťastný muž, od malička mě bavila auta a většinu profesionálního života jsem dělal to, co je zároveň mým koníčkem. Nicméně byl jsem v autobranži od roku 1992 a už jsem začínal cítit potřebu změny.

● Letošní rok je úplně šílený. Nejen kvůli epidemii, automobilky řeší emise...

Ano, doba je pro automobilky nesmírně složitá. Nejdražší na autě není jeho výroba, materiál nebo lidská práce, ale vývoj. Každá automobilka pracuje nejen na vývoji modelů pro současnou a nejbližší budoucnost – což jsou zejména mild hybridy a plug-in hybridy – ale i na vývoji dnes legislativou požadovaných elektromobilů. Zároveň ale musíte myslet i na vzdálenější budoucnost, a je všeobecně známo, že ta v elektromobilitě není. Představa, že všechny

nyní provozované automobily budou v dohledné době jezdit na elektřinu, je technologicky, logisticky i ekologicky nereálná. Takže k tomu přistupuje i vývoj úplně nových technologií, nejčastěji je to vodík a palivové články, takže ty nejvyšší náklady – na vývoj – teď automobilky nesou v trojnásobné výši. Vidím ale ještě další hrozbu, o níž se moc nemluví. Auta se dnes nevyvíjejí primárně tak, aby se vám s nimi dobře jezdilo, ale aby je vůbec bylo možné uvést na evropský trh. Z toho vyplývá určitý posun, kdy se veřejnost často dívá na auta jako na jakousi nepřijemnou nutnost a čím dál více lidí může mít pocit, že jim některé vlastnosti jejich nového auta vlastně nevyhovují, ale legislativa je požaduje. To může do budoucna vést k váhání řady lidí nad koupí nového vozu a následně k poklesu prodeje na příčtřhem.

● Myslíte, že by bylo Suzuki v Evropě, kdyby nemělo továrnu v Maďarsku? Stálo by jim to za to úsilí?

Určitě ano. Podíl evropského trhu na světových prodeích Suzuki je sice jen asi deset procent, těžiště je v Asii, zejména v Japonsku a v Indii; evropský trh je však považován za „výkladní skříň“ a úspěch v Evropě je záležitostí image automobilky. A domnívám se, že to tak je i u ostatních značek.

● Jaké bylo první Suzuki, které jste řídil a které jste opečovával?

První Suzuki, které jsem řídil, byl model Baleno v roce 1997. Z pohledu péče v obchodním smyslu to byl swift, který byl tehdy nejprodávanějším modelem.

● A který model vám utkvěl v paměti?

Těch je řada, na většině aut si najdete



Václav Lula

Kizashi mám proto, že je to fantastické auto. Vedle tradiční spolehlivosti Suzuki mi vyhovuje jeho vzhled, výkonný motor a skvělé jízdní vlastnosti. Rozhodl jsem se ponechat si ho i po odchodu ze Suzuki, a ačkoliv mu je sedm let, pořád ho k plné spokojenosti používám. V servisu bylo vždy jen na pravidelné prohlídky, a to má najeto už 130 tisíc km.

něco hezkého. Z nejzajímavějších bych jmenoval Swift Sport, dále SX4, první kompaktní SUV na trhu, a nejvíce mi utkvěl model Kizashi. Asi proto, že jsem měl vždy rád silnější a dynamičtější auta. Suzuki tradičně nabízí vozy ve střední a nižší třídě, a když tehdy vstoupilo do vyšší třídy s kizashi o výkonu 180 koní, úžasně mě to oslovilo. Mimochodem, dodnes s ním jezdím. Pro moje potřeby mi jeho výkon přijde dostatečný, akceleraci má uspokojivou, 200 jede na požádání, k tomu excelentní spolehlivost. Pořád vypadá zajímavě, absolutně mi vyhovuje.

● Když máte radši silnější auta, co vás dovedlo k Suzuki?

Bylo to jednoduché – volal mi headhunter a ptal se, jestli nechci jít ke značce, která znovu vstupuje na trh. Suzuki tu byla od roku 1992 a o pět let později bylo třeba posílit její postavení a oživit prodej.

● Jaká byla tehdy pozice na trhu a vnímání značky v porovnání s dneškem?

To je diametrální rozdíl. Až do začátku milénia značka prodávala spolehlivá auta, u nichž však byla hlavním argumentem cena. Nosným modelem byl swift. Technologicky možná lehce za konkurencí, ale ideální z pohledu poměru ceny a užité hodnoty, největší kus auta za nejmenší peníze. Tak ale samozřejmě nejde na trhu dlouhodobě fungovat. Pro mě byl největší zlom v roce 2005, kdy Suzuki zahájila modelovou ofenzivu představením nové generace swiftu, po němž následovaly další modely, a vydala se na správnou cestu nabídky plně konkurenceschopných produktů, ale stále za dostupné ceny.

● Dnes má dost specificky vyhraněnou klientelu...

Specifikem značky je, že prodává většinu aut soukromníkům. Na českém trhu má

soukromá klientela asi 30 % a firemní 70 % prodeje. U Suzuki je to naopak.

● Čím to je?

Těch aspektů je víc. Většina firem se orientuje na mainstreamové, evropské značky, které nabízejí celou modelovou řadu od nižší střední třídy až po luxusní a ideálně i užitkové vozy, to Suzuki nemá. Druhá věc je, že značka oslovuje soukromou klientelu tím, že nenabízí úplný mainstream a specifickým zaměřením těžko hledá konkurenci. Vzpomínám si, že když jsme dělali cenové srovnání s konkurenty na trhu, tak jsme je pro některé modely nenašli. Například Swift 4x4 – těžko najdete vůz podobných parametrů. Pamatuji si rok 2006, kdy byla představena Suzuki SX4 – to byl zakladatel kategorie crossover a nebylo jej s čím srovnat. Stejně tak najít přímého konkurenta celé značky je velmi obtížné. Nebál bych se říct, že neexistuje.

● Ještě jsme nemluvíli o motorkách...

Motocykly samozřejmě k Suzuki neodmyslitelně patří. Vždy se soustředilo na motorky vyšších objemů od 600 kubických centimetrů výše. To je volnočasové zboží, volnočasová aktivita. V 90. letech i na počátku milénia ještě nebyly tak populární skútry, v té době byla velmi oblíbená kategorie supersportů, motorek, které se spíše hodí na okruh. Suzuki zde měla a má svou řadu GSX-R, tehdy GSX-R 600 a postupně představovala další, GSX-R 750, GSX-R 1000, to už byl opravdu závodní stroj opatřený blinkry a klaksonem. V roce 1999 se také prezentovala Suzuki Hayabusa, tehdy nejrychlejší sériově vyráběná motorka. Pracovat s těmito stroji byla opravdu radost.

● A jak to vidíte se Suzuki do budoucna?

Myslím, že může do budoucnosti hledět s optimismem – nabízí automobily s nejnovějšími technologiemi, na úrovni výroby stále probíhá vývoj budoucích modelů, dnes tolik skloňovaná spolehlivost a nízké provozní náklady jsou i nadále jednou z klíčových vlastností její nabídky. A k tomu má i silnou a stabilní síť partnerů v České republice a kvalitní tým na úrovni distributora.



Od 1. června 2019 je ředitelem značky Suzuki v ČR Tomáš Teufl. Na automobilovém trhu se pohybuje od roku 2003 a pro japonskou značku pracuje od roku 2009.

Jimny je zpátky

Nádherný teréňaček jimny trh doslova pobláznil. Kdo ho náhodou sehnal, má poklad, protože je z něj nedostatkové zboží, cena ojetých kusů raketově vyrostla.



Když před dvěma roky Suzuki představilo novou generaci terénní miniatury jimny, byl z toho svět paf. Ovšem také konstrukce je zcela jedinečná. Tuhé nápravy, rámová konstrukce, kapesní rozměry, musí váha a naprosto geniální design, u něhož si konkurence musí drbat hlavu, „že nás to taky nenapadlo“. Suzuki má designstudio v Itálii, kolébce automobilového stylingu a nové vydání slavného modelu se stalo právě díky vzhledu ikonou.

Jimny měl reálný potenciál být mezi nejprodávanějšími modely značky. Jenže už od počátku dodávky vážily; na auto, pro než si chodili i zákazníci premiových značek, kteří do té doby o Suzuki ani nezavdali, se tvořily pořadníky.

Jimny prostě nebyl. A začátkem letoška ho značka stáhla z evropského trhu. Malé lehké auto s atmosférickou patnáctistovkou

dohnala emisní matematika. Kvůli stále přísnějším ekonomickým a tvrdým požadavkům na snižování hladiny CO₂ model značky škodil v celoflotilové bilanci. Už je ale skoro jisté, že se jimny do Evropy vrátí jako dodávka – pro užitková auta platí totiž jiné emisní limity. Z nabídky proto vypadne automatická převodovka a jimny bude jen dvoumístný, aby splnil podmínky pro vozy kategorie N1.

Šikovní šplhavec

Malý off-road poprvé spatřil světlo světa v roce 1970, tedy před padesáti lety. Spojil klasickou konstrukci terénního auta – žebřinový rám a pohon 4x4 s redukční převodovkou – s kapesními rozměry. Aktuální čtvrtá generace stále ctí tradici – je nejmenším teréňačkem na trhu, rozvor má stejně dlouhý jako ten předchozí. Šířka na-

rostla nepatrně a celková délka se dokonce zkrátila na 3 480 mm.

Jimny je totiž v principu stále především pracovní stroj. Zavešení s tuhými

ných kusech okamžitě slehne zem. O výměnu se občas přihlásí tyčky stabilizátorů, jejich uložení a výjimečně ramena. V zadním diferenciálu je nutno měnit olej nejpozději po 50 tisících km.

V nabídce pro Evropu se postupně vystřídaly tři benzinové a tři naftové motory. Především ty benzinové se nikdy s výraznými pro-



POKLAD

Původně startoval jeho ceník na 420 tisících korunách. Jenže situace v Evropě z něj udělala paradoxně jednu z největších investičních příležitostí v historii automobilismu. Ojeté kusy se dnes nabízejí klidně za tři čtvrtě milionu a shánějí se jen velmi těžko.

nápravami a žebřinový rám definují chování auta na silnici: na menších nerovnostech se trochu ošívá, protože jeho podvozek je dimenzovaný na mnohem drsnější zacházení. Maximálka je umírněných 145 km/h, dálnice ale jeho hlavním revírem nejsou. Díky rozvoru pouhých 2,25 metru se otočí téměř kdekoli, vyškrábe se snadno do kopce, který pěšky skoro nejde vylézt, a nenechá se rozházet ani sérií

výmolí. Ke stále poháněným zadním kolům lze „natvrdo“ připojit ta přední, v nejnáročnějších podmínkách je žádoucí přidat i redukci.

Terénní výbavu dále tvoří užitečné asistenty rozjezdu do kopce a sjíždění svahů. K tomu má jimny také elektronickou náhradu uzávěrek nápravových diferenciálů.

ně se vyhněte vzácnému dieselu 1.6 DDiS, který se nabízel jen na vybraných trzích – bez speciální péče má omezenou životnost.

Lak není příliš odolný, a pokud je otukaný od kamínků, může se rozvíjet povrchová korozie. Zejména u verzí 4x4 zkontrolujte auto i zespodu. Jízdy mimo asfalt bez pravidelného čištění podvozku urychlují korozi podvozku a výfuku, přední pružiny jsou u nejstarších kusů náchylné k praskání. U čtyřkol nezapomeňte zkontrolovat funkčnost připojování předních kol. Elektromagnetická spojka je bezúdržbová, mění se jen olej v převodovce a zadním diferenciálu (co 45 tisíc km). Elektromagnetická spojka ale nenahrazuje mechanický systém 4x4. Kdo v zimě pomáhal všem řidičům v okolí a vytahoval je ze závějů, mohl zásadně zkrátit životnost 4x4, případně lamely uvnitř spálit a tím ho vyřadit. Platí také, že u 4x4 je třeba mít na obou nápravách správně nahuštěné pneu se stejnou hloubkou dezénu, jinak v režimu Auto dochází kvůli rozdílným otáčkám kol k přetěžování systému.

SX4

kou 1,6 metru a rozměry na pomezí malých aut a nižší střední třídy – rozvor 2 500 mm a délku 4,1 metru.

Suzuki pro auto vyvinulo novou platformu a také elektromagnetický systém pohonu všech kol se třemi provozními režimy (2WD, Auto a Lock). Verze 4x4 zvenčí spolehlivě poznáte podle viditelně zvýšeného podvozku. Klíčem k úspěchu SX4 byla kombinace atraktivního designu a příznivých cen. Ve verzi 4x4 bývalo Suzuki vždy jednou z nejlevnějších čtyřkolek. SX4 má jedinou vážnou nevýhodu: malý kufr, pouhých 270 litrů. Ostatní nedostatky jsou drobnější: volant lze nastavit jen podélně, v dálničních rychlostech je auto hlučné a palubní počítač má lehce nekomfortní ovládání.

Po technické stránce je to nadmíru spolehlivé auto, díky čemuž se po pě-

roste nepatrně a celková délka se dokonce zkrátila na 3 480 mm.

V nabídce pro Evropu se postupně vystřídaly tři benzinové a tři naftové motory. Především ty benzinové se nikdy s výraznými pro-



blémy nepotýkaly a patří mezi to nejlepší v kategorii, citlivé jsou jen na nekvalitní palivo, po jehož natankování se může rozsvítit kontrolka motoru.

Základním motorem byl atmosférický čtyřválec 1,5 litru se 73 kW. Postrádá variabilní časování ventilů, takže ve skutečnosti jede mnohem hůře, než by nasvědčovala ztráta pouhých šesti kilowattů na soudobou šestnáctistovku. Zároveň má vyšší spotřebu.

Naprosto většinu SX4 pohání motor 1.6 VVT. Díky variabilnímu časování ventilů není jen silnější (79 kW), ale má i lepší průběh točivého momentu.

Dobrou zprávou pro zájemce o benzinovou SX4 je, že při vhodném zacházení a nezanedbané údržbě (pravidelné výměny oleje a seřizování ventilových vůlí) jsou motory řady M prakticky nezničitelné.

Ne-trpí chronickými neduhy a rozvody mají poháněné řetězem, který prokazatelně vydrží i 300 tisíc km.

Nad diesely hodně uvažujte

Diesel se do prodeje dostával postupně. Ve verzi Euro 4 je to motor 1.9 DDiS s 88 kW, pro Euro 5 2.0 DDiS nalaďený na 99 kW. Ani jeden není nijak problémový, ale volba nafty stojí za zvážení. Velký diesel je hlučný, spotřebou 6,5 litru ne-trhá rekordy a navíc zatěžuje přední nápravu, což negativně ovlivňuje její životnost i jízdní vlastnosti.

Dvoulitr je úspornější a svižnější, ale drží si vyšší ceny. Kvůli umístění filtru pevných částic DPF až pod motorem se 1.9 nehodí na krátké trasy, tím spíš, že regenerace filtru způsobuje ředění motorového oleje. Rozhod-

Tak spolehlivé auto už asi nikdo nevyrobí



Napříč světem **na legendě**

Vojta Vlasák je samorost. Sedne na motorku a vydá se na ní na výlet, třeba do Japonska. Parťákem mu je tisícovkami kilometrů po cestách-necestách otřískaný slavný DR Big.

Žiju schovanéj v domečku mezi kopcema kousek od Děčína, ale srdcem jsem stále českolipák. Mojí obživou je podlahářské řemeslo,“ říká sympaták, kterému bude letos na podzim dvaatřicet. „Bigouš“, jak svému stroji říká, je jednou z legend osmdesátých a devadesátých let. Suzuki DR Big proslulo robustností, spolehlivostí a terénními schopnostmi. Vojtův stroj s charakteristickým „zobákem“ přídě je z první generace z konce osmdesátých let, zlatá éra DR Big přišla v devadesátých. Pravověrná offroadová Suzuki excelovala také v rukách amatérů i profesionálů na dálkových rally. Poslední vyrobili v roce 1999, dodnes se ovšem pyšní titulem nejobyčejnějšího jednoválcového sériově vyráběného motocyklu na světě.

Mistr improvizace

„Starou Suzuki jsem si koupil jako návrat ke kořenům. Typ DR 750 Big jsem měl jako svou první velkou motorku a také jsem chtěl mít doma klasický a jednoduchý stroj, který postrádá všechny moderní speciality,“ komentuje Vojta. Své jednoválcové enduro musí sem tam na cestě opravit. „Není to se mnou slavné. Nějaký dílenský základ jsem dostal v mládí od táty, něco jsem se naučil sám a zbytek

je jedna velká improvizace. Ale je fakt, že Bigouše se mi zatím vždy opravit podařilo. A to často i v dost polních podmínkách,“ popisuje.

„Je to legendární a ultra jednoduchý stroj. Když jsem se rozhodoval, zda pojeďu na KTM, nebo právě na staré Suzuki, psal jsem si seznam výhod jednotlivých strojů a po měsíci padlo rozhodnutí právě na ni,“ vysvětluje. „Když totiž jedeš na východ, nepotřebuješ závatnou rychlost ani výkon. Tam ti stačí devadesát kilometrů v hodině. Důležitější je, aby byla mašina spolehlivá a snesla mnohdy i osmdesátioktanový benzin. A když už dojde na závadu, tak ať

42 806
km

20
zemí

133
dní

to není složitý na rozborku,“ vydvihuje.

Na motorce se Vojta toulal po Evropě, Asii i Africe. Naposledy dojel do Japonska. „Že bych je měl procestované, to mi přijde jako příliš silné slovo, ale pár výletů jsem po těchto kontinentech absolvoval,“ říká

skromně. „Z poslední cesty do Japonska budu ještě nějakou dobu čerpat. Jedním z mých cílů byla dnes už uzavřená továrna na výrobu motocyklů Suzuki ve městě Toyokawa, kde byla právě moje motorka před 30 lety vyrobena,“ dodává.

Přiznává ale, že už ho zase svrbí ruce a v hlavě se rodí nové plány. „Jistě je, že to bude zase východ.“ Mezi tím brouzdá republikou. „Mám moc rád svoje Českolipsko, pak Šumavu, Beskydy, Jeseníky. Jezdím po republice křížem krážem co to jde a nestane se, že by se mi někde vyložene nelíbilo. Místa, co už znám, se snažím vnímat jak se mění vlivem počasí, ročního období a tak. Tohle mě naučil děda. Taký mám rád techniku a technické památky a těch je u nás taky veliká spousta. Máme na co být pyšní.“

Jezdím sám, ale strach nemám

Na expedice jezdí sám. „Nejsem zarputilý samotář, ale umím být

sám se sebou. Dokonce i do toho Japonska jsme měli jet původně dva. Ale často to tak bývá, že do toho něco vleze. Buď není čas, nebo peníze. Já byl rozhodnutý jet, a tak jsem tomu všechno přizpůsobil. A nijak zvlášť mi nevadilo, že jedu sólo,“ vypráví. A dodává ze zkušenosti: „Navíc na východě, hlavně v Rusku, člověk není sám. To už jsem musel vyvinout hodně snahy, abych nebydlel někde u místních motorkářů anebo i obyčejných lidí a mohl si postavit stan třeba u jezera či u řeky. Smutno mi ani po těch více než čtyřech měsících na cestě nebylo, ale často jsem si představoval, jak bude vypadat návrat.“

Ríká, že strach až na pár okamžiků, kdy mu do obličeje mířila puška tureckého vojáka, neměl. „Ale samozřejmě že vždy k cestování a k jiným krajinám přistupuji s respektem. Přesto někdy člověk narazí, to k tomu prostě patří. Důležité je nejt tomu naproti, a když už se to stane, tak se z toho nesesypat.“

Ríká, že není sběratel a ani hlaťák kilometrů. „Přesné číslo fakt nevím. Ale nebude to nic ohromného. Myslím tak kolem čtvrti milionu kilometrů. Jen poslední cesta mi zabrala 133 dní, ujel jsem 42 806 km a projel 20 zemí.“ Sám sebe vnímá jako cestovatele na motorce. „Motorkářů jsou dnes plné silnice, internetové diskuse a podobně, ale otázkou je, co to vlastně znamená to motorčení,“ filozofuje.

Ikonické motorky

Jeich názvy se vryjí do paměti a schopnosti pod kůži. Jména motorek značky Suzuki jsou stejně jedinečné jako jejich vlastnosti. Dlouhá série odstartovala před 40 roky s katanou – motorkou nesoucí jméno meče japonských samurajů.



Katana: z Hvězdných válek

Na podzim 1980 ta motorka působila jako zjevení. Z tehdejší uniformované módy vystoupila radikálním designem s hranatým předním světlem, prolamovanou kapotáží testovanou v aerodynamickém tunelu a designem, díky němuž vypadala, jako kdyby vypadla z Hvězdných válek.

Šokovala nejen kapotáž. Pod ní se totiž skrývala jedenáctistovka z modelu GSX, díky přepracovanému spalovacímu prostoru však výkon poskočil pořádně nad hranici sto koní. To z katany udělalo nejvýkonnější sériovou motorku. A měla i další vychytávky – třeba anti-dive systém, který při prudkém brzdění reguloval průtok oleje v přední vidlici a zabránil jejímu přílišnému ponoření.

Jen za první rok se katan prodalo neskutečných devět tisíc. A to se kvůli objemovým restrikcím nesměla prodávat na domácím trhu. Japonci si ji dopřáli až v 90. letech, kdy byla výroba katany obnovena. Výkon byl ale uškrten koní a rychlost omezena na 180 km/h. Dopřát si katanu mohou milovníci návykových motorek i dnes; Suzuki svůj ikonický model loni vrátila do života. A jestliže byl její design skandální na začátku 80. let, podobně šokovala i její moderní obdoba. Motorce zůstaly ortodoxní hranaté tvary a mezi současnými naháči ji poznáte na první pohled. Pod retro kabátem se pak skrývá prověřená technika ze supersportovních modelů. V řadovém čtyřválcí se ukrývá solidní stádo 150 koní, což z novodobé katany dělá nejsilnější retrobike na trhu a designová perla tím skládá poctu svému předchůdci.

Hayabusa: průlet třístovkou

Odva roky dříve, než se na trh vrátila katana, tedy v roce 2017, z něj naopak zmizela mýtická hayabusa. Japonský výraz pro sokola dal jméno ultimátní motorce, která na konci minulého tisíciletí deklasovala konkurenci. Brutální 1.3, která ji poháněla, totiž dokázala poměrně těžký cestovní sporták poprvé v historii rozpohybovat nad 300 km/h. Hondu CBR1100XX, která rekord držela od roku 1996, překonala o neuvěřitelných 23 km/h. Rekordy

trhala hayabusa i ve sprintech – čtvrtmili zvládla pod deset vteřin. Na svou kategorii obřím motoru se dvěma vačkovými hřídeli a 16 ventily pomáhala k lepším výkonům i náporové sání. K tomu si připočítejte skvěle vyladěný podvozek, který charakter supersportu nařadil vlastnostmi cestáka, a z hayabusy byl bestseller, který ve dvou generacích vydržel ve výrobě bezmála 20 let.



To nejlepší z MOTO GP

Začalo to v roce 1985 s modelem GSX-R750 a zvyřcholilo v roce 2001, kdy se zrodil ortodoxní supersport GSX-R1000, jenž okouzil nejen „civilní“ motorkáře, ale začal si budovat jméno i na okruzích. Na největší úspěchy si počkal do roku 2005, kdy s ním Troy Corser ukončil letitou dominanci Ducati ve světovém šampionátu superbiků. To už bylo s třetí evolucí litrového motoru. Že jste o něm už slyšeli? Ano, v souvislosti s aktuální katanou; tak nadča-

sový je. Pokud byste jej ale hledali v aktuálním supersportu Suzuki, budete mít smůlu. Do jejího rámu se totiž v roce 2017 nastěhoval nový motor s technikou rovnou z MotoGP, kam se Suzuki vrátila v roce 2015. Nová GSX-R1000R z návratu do královské závodní třídy vytěžila i skvělou barevnou kombinaci hluboké modři a křiklavé žlutých detailů a především naladění podvozku. Tato kombinace vrátila značku zpět mezi nejprestižnější supersportovní motorky na světě.



Ballada pro bandita

Ve výctu ikonických motorek Suzuki ještě jedna chybi. Nepojí se s ní žádné superlativy, i když stovky tisíc motorkářů by určité řekly, že je nejmilovanější. S banditem se v roce 1995 zrodila legenda, dokonalý a nezáludný univerzální naháč, na němž se nováček nezabije a zkušený jezdec neunudí. Ve slabších objemových verzích existoval bandit už od roku 1989, jeho nejikoničtější provedení ale přišlo až v polovině devadesátek. Do rámu Japonci

posadili ne úplně nejmladší motor chlazený kombinovaně vzduchem a olejem, jež upřednostnil lineární průběh výkonu před špičkou ve vysokých otáčkách. Motorka zformovala celou kategorii „naked bikes“, které dnes patří k nejrozšířenějším na světě. Bandit se ve výrobě udržel přes 20 let, pak jej nepřímo nahradil moderní litrový čtyřválcový naháč GSX-S. Jméno Bandit ovšem stále nese malá 150 pro indonéský trh.

