



SUZUKI JIMNY

Auto pro volný čas. Odolný pracovní nástroj. Výlet do minulosti. A především příšerná psina. Jak se to vše může vejít do tak malého balení?

Jednoduše, jde o (byť nové) auto starého stříhu, tedy nekomplikované – a v tom tkví všechna jeho krása. Tento miniaturní zážrak je totiž off-road. Čistokrevný a mnohem schopnější než různí pseudoterénní bastardi. Stojí na žebřinovém rámu a má přídatelný pohon všech kol s redukcí. A moderně ho ovládáte tlačítky, takže není třeba zoufale lovit správný režim pákami. Minimální převisy a velké nájezdové úhly, světlá výška devatenáct centimetrů plus pohon všech kol znamenají, že vás v terénu nic nezastaví. Díky starosvětské konstrukci se nemusíte bát, že auto ublížíte – má i zakrytý spodek. S jeho kompaktním půdorysem se z jízdy v terénu a křížení náprav může slabším povahám zhoupnout žaludek, ale tohle auto je takřka nezastavitelné. Všeobecně lze ale prohlásit, že tam, kde ostatní stojí, se Jimny probíjí kupředu. Na silnici se karta obrací. Tam, kde ostatní jedou, Jimny... Řekněme, že se musí snažit. Třináctistovka s pětadesátými koni není v terénu

SPECIFIKACE

SUZUKI JIMNY JLX

TECHNICKÉ ÚDAJE

1328 cm³, 85 koní,
110 Nm, 7,1 l/100 km,
162 g CO₂/km,
0–100 km/h za 14,1 s,
max. 140 km/h,
hmotnost 1060 kg

CENA

414 900 Kč

VERDIKT

Miniaturní off-road s kouzelnými schopnostmi v terénu. Na silnici to tak slavně není, ale k tomu není určen.

7



Odolnost místo zbytečných činglát, berote?

žádný handicap, ale na okreskách a dálnicích ji musíte ždímat jako mokry hadr. Náklony v zatáčkách nejsou zrovna příjemné, se zvyšující se rychlostí začíná být v kabině hluk a na větších příčných nerovnostech zadní kola odskakují. Musíte jezdit s rozumem. Ve městě je z Jimny příjemný společník, díky jeho rozměrům a dobrému rejdu se vejde na jakékoli parkovací místo. Takto funkční věci nemá cenu vytýkat kvalitu interiéru – jako kdyby se propadl z doby před patnácti lety. Ale působí robustně, stejně jako celý zbytek auta. S praktičností si také moc starostí nedělá, pokud chcete používat zadní vysoko položené sedačky, do kufru se vám vejde tak dvě tašky s nákupem. Jimny se nedá hodnotit podle stejných měřítek jako ostatní auta. Tam, kde automobilky běžně hledají kompromisy, si jde svou cestou. Navíc za podobné peníze neseženete lepšího parťáka pro práci nebo zábavu v terénu. Konkurence? Neexistuje.

RICHARD HERBICH



VOLKSWAGEN GOLF 1.4 TSI

Od českého i evropského auta roku se nedá čekat nic jiného než kvalita. A té si všimnete nejdříve. Zní to ošepaně, ale Golf má i jako spotřební věc nádech mnohem dražších aut. Zpracování, materiály, poloha za volantem, absence hluku motoru nebo od silnice, grafika a rychlost infotainmentu systému, to vše je na naprosto špičkové úrovni. Benzinový čtyřválec má solidní zátaž, ale lehce ho otupoval automat DSG s dlouhými kvaly, který měl občas tendenci motor počítat – s manuálem by se jezdilo lépe.

Vnitřek narostl po všech směrech, takže prostoru je královské množství. Středový panel je natočený k řidiči a dobře přístupný, ukazatele mají přehlednou a dobře čitelnou grafiku. Škoda jen, že ovladače na volantu nejsou jako dříve ve tvaru kříže, na nová tlačítka se musíte soustředit víc, než je zdrávo.

Tak či onak není možné mít ke Golfu vážnější výtky. Pro normálního spotřebitele patrně neexistuje nic lepšího.

RICHARD HERBICH

SPECIFIKACE VOLKSWAGEN GOLF 1.4 TSI

Tech. údaje Čtyřválec,
1395 cm³, 140 koní, 250 Nm,
5,0 l/100 km, 110 g CO₂/km,
0–100 km/h za 8,4 s,
max. 212 km/h, hmotnost
1290 kg

Cena 534 900 Kč

Verdict Technická převaha Němců opět buduje, Golf je patrně nejlepším „normálním“ hatchem současnosti.

8